Reactienota

Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad



Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
RSU 2040

1. Inleiding

2. Inspraak en participatie

3. Belangrijke onderwerpen uit de (inspraak)reacties

4. Aanpassingen in de RSU

Bijlage 1
Reacties met antwoorden uit de webinar Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 van 16 februari 2021

Bijlage 2
Reacties met antwoorden uit de webinar Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 van 16 februari 2021

Bijlage 3
Inbreng van de DNU op de RSU 2040

Bijlage 4
Verslag van de bijeenkomst voor ondernemers

Bijlage 5
Bijeenkomst RSU 2040 voor sportverenigingen, 23 februari 2021

Bijlage 6
De ingediende inspraakreacties op de RSU 2040

1 Inleiding

De ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) is de ruimtelijke visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke omgeving. Dit verstedelijkingsperspectief is daarbij opgevat als een integrale opgave waarbij naast wonen en werken ook thema's als mobiliteit, groen, energie, maatschappelijke voorzieningen een belangrijke rol hebben. De RSU 2040 is geen nieuwe koers, maar bouwt voort op de RSU 2030. De RSU 2040 legt de tijdshorizon tien jaar verder en kiest voor een meer integrale benadering van de vele opgaven voor de stad. Op 18 juni 2020 heeft de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten (Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, juli 2020)) vastgesteld. De RSU 2030 en de Nota van Uitgangspunten liggen aan de basis van de RSU 2040.
De RSU 2040 heeft van 27 januari t/m 10 maart 2020 ter inzage gelegen. Inwoners, ondernemers, belangengroepen en andere belanghebbenden hebben in die periode kunnen reageren op de concept RSU 2040. In deze tijd hebben we 147 reacties ontvangen. In deze nota worden deze reacties beantwoord in bijlage 1. De reacties zijn integraal overgenomen en per reactie beantwoord.
We hebben op verschillende manieren input gevraagd op de RSU 2040: met een enquête aan het burgerpanel, stakeholdersbijeenkomsten, presentaties en twee webinars. Het resultaat daarvan is ook opgenomen in deze reactienota.

Raadplegen
De leidraad voor participatie kent drie participatieniveaus: raadplegen, adviseren en co-creëren. Voor de RSU 2040 hebben we gekozen voor "raadplegen". Door het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten door de gemeenteraad is de richting bepaald. Voor de uitwerking daarvan hebben we voor alle gebieden en alle thema's met een fysiek aspect input gevraagd, in eerste instantie aan inwoners (burgerpanel) van de stad en daarna ook aan stakeholders als de ondernemers, maatschappelijke organisaties, belangengroepen en meer.. Ook de inspraakreacties vallen onder deze noemer. In deze nota treft u een overzicht aan van wat daarvan is overgenomen in de RSU.
Door de breedte van de RSU 2040, een koersdocument voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling, hebben vele beleidsmedewerkers, programmamanagers en ruimtelijke regisseurs meegewerkt. Een aantal wijzigingen in de RSU, ten opzichte van de versie die ter inzage lag, is ingevoerd naar aanleiding van opmerkingen uit deze groep. Het betreft hier verbeteringen, aanscherpingen en verduidelijkingen.

Leeswijzer
In paragraaf 2 treft u meer informatie aan op welke manieren wij participatie en inspraak hebben georganiseerd. In paragraaf 3 staat de rode draad van alle reacties die wij hebben ontvangen en hoe wij daar mee omgaan in de RSU. In paragraaf 4 kunt u lezen wat op basis van de inspraakreacties is aangepast.
De volgende bijlagen zijn bijgevoegd
- Vragen en antwoorden uit webinar stakeholders
- Vragen en antwoorden uit webinar inwoners en overige belangstellenden
- Vragen en antwoorden Development Network Utrecht (DNU)
- Verslag digitale bijeenkomst ondernemers
- Verslag digitale bijeenkomst sportverenigingen
- Het tweekolommenstuk met de inspraakreacties voorzien van en antwoord

2 Inspraak en participatie

Zoals al gezegd in de inleiding hebben we bij veel partijen input opgehaald. Naar schatting hebben we circa vijfenveertighonderd inwoners en organisaties gesproken, Soms in de vorm van een enquête en deel via webinars. Deze grote belangstelling geeft aan dat de toekomst van de stad vele Utrechters aan het hart gaat. In dit hoofdstuk. In dit hoofdstuk is beschreven op welke wijze wij deze personen en organisaties hebben betrokken.

2.1 Burgerpanel

Voor input op de uitwerking van de uitgangspunten van de RSU 2040 hebben we gebruik gemaakt van het burgerpanel van de afdeling Onderzoek & Advies van de gemeente. Dat bood ons de mogelijkheid om veel inwoners te bereiken. In oktober 2020 is een peiling gehouden in het Bewonerspanel over ‘de toekomst van de stad Utrecht’. Het Bewonerspanel telde toen bijna 6800 panelleden. Ca 3800 panelleden hebben deelgenomen aan de oktoberpeiling. Hoewel de resultaten van de peiling niet zonder meer te vertalen naar de (gemiddelde) mening van de Utrechter, geven ze wel een goede indicatie van wat er leeft.
De peiling ging onder meer in op de waarden van de stad, voorzieningen dichtbij huis, de natuur, werklocaties, meervoudig ruimtegebruik, innovaties en hun effect op de stad.
De resultaten van de peiling zijn vastgelegd in een rapport dat op de website van de gemeente staat.

2.2 Webinars

In februari hebben wij in twee webinars de RSU 2040 toegelicht. Het eerste webinar was bestemd voor de stakeholders van de gemeente en de tweede was voor inwoners en belangstellenden. Stakeholders werden voornamelijk benaderd via de ruimtelijk regisseurs en programmamanagers. Het webinar voor de inwoners en andere belangstellenden werd aangegeven in de communicatie over de mogelijkheden om in te spreken. 70 mensen keken naar de webinar voor stakeholders. 289 mensen keken naar het webinar voor inwoners.

Tijdens beide webinars was er de mogelijkheid om vragen te stellen via de chat functie. Hier is veelvuldig gebruik van gemaakt, stakeholders hebben 36 vragen gesteld, tijdens het webinar voor inwoners zijn 175 vragen gesteld. De vragen zijn in twee documenten verzameld en beantwoord (zie bijlage 3 en bijlage 4). Alle deelnemers aan het webinars hebben deze documenten ontvangen voor het einde van de inspraakperiode zodat ze basis van de informatie nog de gelegenheid hadden om een reactie in sturen.

2.3 Development Network Utrecht (DNU)

Op 16 februari was er een digitale bijeenkomst voor de leden van de DNU waar de RSU 2040 een van de hoofdonderwerpen was. Er waren 36 deelnemers. Naar aanleiding van deze bijeenkomst heeft de DNU een aantal vragen gesteld over de RSU 2040 en een aantal zaken meegegeven, waarop wij weer gereageerd hebben (zie bijlage 5).

2.4 Bijeenkomsten / presentaties

Voor de ondernemers van de stad (17 deelnemers) en voor de sportverenigingen (45 deelnemers) zijn aparte digitale bijeenkomsten gehouden. De verslagen zijn bijgevoegd. Daarnaast is de RSU met een presentatie toegelicht aan de welstandcommissie en STUW. De STUW heeft een inspraakreactie gestuurd

2.5 Inspraak

De RSU 2040 heeft ter inzage gelegen van 27 januari tot en met 10 maart. We hebben dit op verschillende manieren onder de aandacht gebracht.

- Op de website www.utrecht.nl/ RSU2040 stond alle informatie over de RSU 2040 en hoe in te spreken.
- We hebben de ter inzage legging van de RSU 2040 bekend gemaakt op de website
- Via de wijknieuwsbrieven
- Met een advertorial
- Via social media
- Via de media
- En via de ruimtelijk regisseurs en opgavetrekkers, die hun stakeholders hebben benaderd.

Bij de social media hebben we extra aandacht gevraagd voor de RSU 2040 door via de app Swipocratie een aantal stellingen voor te leggen. Gebruikers werden gewezen op de mogelijkheid tot inspreken op de RSU 2040.

We hebben in totaal 147 reacties ontvangen, waarvan 81 door individuele insprekers zijn ingediend. De andere inspraakreacties zijn afkomstig van andere overheden, bedrijven, maatschappelijke organisatie en belangengroepen. De reacties waren heel divers. Een groot aantal betrof de visie en de RSU in de volle breedte. Er waren ook reacties waarin men de zorg uitsprak over een bepaald project “in de buurt”. Zo betroffen bijvoorbeeld circa 25 reacties nut en noodzaak van een nieuwe fietsbrug over de Vecht. Zorgen betroffen onder meer sociale veiligheid, verstoring van het groen en de biodiversiteit en rust bewoners. Ook bleek uit de reacties dat er zorgen waren over de lijnen op kaarten etc.

Het is wel belangrijk het volgende in ogenschouw te blijven houden. De RSU 2040 is een strategische visie; het beschrijft ambities voor diverse beleidsterreinen en voor diverse gebieden. De RSU 2040 is daarmee nog geen plan of ontwerp. De RSU 2040 beschrijft kaders op hoofdlijnen, die de komende jaren gedetailleerd wordt uitgewerkt in plannen en ontwerpen.
Het is van belang ook op die manier te kijken naar de kaarten in deze RSU 2040. Ook de kaarten zijn bedoeld om grofmazig aan te geven wat de strategische visie is en geven niet een concreet plan of ontwerp weer voor een specifieke wijk, buurt of straat.
Voor het goed doorgronden van de strategische visie in deze RSU 2040 is het van belang om de kaarten, legenda’s en teksten telkens in samenhang te lezen.

Een aantal zaken kwam vaker naar voren in de verschillende reacties. Deze staan vermeld in de volgende paragraaf met een antwoord vanuit de RSU 2040.

Er zijn ook diverse aanbiedingen gedaan om met elkaar in gesprek te gaan of te blijven. Of toelichting te geven op de reactie. Daarnaast hebben veel insprekers aangegeven graag betrokken te willen worden bij de diverse uitwerkingen en projecten.

3 Belangrijke onderwerpen uit de (inspraak)reacties

In de reacties wordt een aantal onderwerpen vaker genoemd. U treft ze hieronder aan, voorzien van een antwoord.

Participatie
Veel insprekers geven aan graag betrokken te worden bij de uitwerking van de RSU 2040, bijvoorbeeld naar de uitwerking van de nieuwe knooppunten. Ook wil men betrokken worden bij een bepaald project of een bepaalde ontwikkeling waarover men bezorgd is. Ook zijn er reacties die graag met de gemeente optrekken om verbeteringen in de buurt aan te brengen. Een paar reacties betreffen de participatie voorafgaand aan de ter inzage legging van de concept RSU 2040.

Er komen voldoende mogelijkheden voor participatie bij de uitwerking van de RSU in omgevingsbeleid per thema of gebied en bij concrete bouwplannen of plannen in de openbare ruimte. Ook worden er nog omgevingsvisies voor deelgebieden gemaakt waar ruimte is voor participatie.

Corona
Met betrekking tot corona wordt er afgevraagd of de RSU 2040 geen rekening houdt met de effecten van corona. Zo zullen meer mensen thuis blijven werken en is er sprake van een trek uit de Randstad. Ook is er behoefte meer grondgebonden woningen die ruimer zijn en een tuin hebben.

Het is nu niet te voorzien wat de impact van de corona-crisis voor de lange termijn zal zijn. Niet over vijf jaar laat staan over 20 jaar. Wel verwachten we dat Utrecht aantrekkelijk blijft en sterk zal groeien. Wij denken dat we door middel van verdichting kunnen investeren in de bestaande stad door het toevoegen van woningen, met de daarbij horende investeringen in het groen, openbare ruimte, nieuwe voorzieningen, werkplekken.

Daarom zijn weop dit moment terughoudend in het bijstellen van lange termijn visies als gevolg van de Corona-pandemie. De lange termijn effecten van de pandemie zijn daarvoor nog te onzeker. Als daar aanleiding voor is, kan een bijstelling later nog plaatsvinden.

Visie
Hoewel de visie van de tien-minutenstad met de verschillende stadsprofielen vaak positief wordt ontvangen, bestaan twijfels of de ambities wel realiseerbaar zijn. Schetst de RSU 2040 niet een te rooskleurig toekomstbeeld? Is de tien-minutenstad het antwoord om de groei op te vangen waarbij groen, voorzieningen, etc in de pas lopen? Wat betekent de visie voor de (inwoners van de) bestaande stad? Vanuit economisch oogpunt vraagt men zich af wat de nieuwe centra gaan betekenen voor de bestaande winkelgebieden. Ook is het instrument barcode niet bij iedereen duidelijk.

Het uitgangspunt van de RSU 2040 is de totale verstedelijkingsopgave van de Utrecht vorm te geven. En dan met name ook de bestaande stad versterken waar dat kan of nodig is. Versterken van het groen, gezondheid, voorzieningen etc. De barcode helpt inzichtelijk te maken wat de vraag is en hoe we daar niet alleen kwantitatief maar ook kwalitatief vorm aan kunnen geven. De barcode laat zien dat een gesprek niet alleen gaat over bijvoorbeeld toevoegen van woningen maar dat om een complete stad te maken er veel meer onderwerpen zijn die ruimte vragen (en nodig hebben). De tien minuten stad moet vooral antwoord geven hoe we de druk op de bestaande stad, maar ook de nieuw te ontwikkelen gebieden af kunnen halen. Dit door juiste voorzieningen op de juiste plek in de nabijheid van wonen en werken te organiseren. Met name in het dagelijks ritme van het gebruik van de stad.

De RSU 2040 is een strategische visie; het beschrijft ambities voor diverse beleidsterreinen en voor diverse gebieden. De RSU 2040 is

daarmee nog een plan of ontwerp. De RSU 2040 beschrijft kaders op hoofdlijnen, die de komende jaren gedetailleerd wordt uitgewerkt in plannen en ontwerpen. Het is van belang ook op die manier te kijken naar de kaarten in deze RSU 2040. Ook de kaarten zijn bedoeld om grofmazig aan te geven wat de strategische visie is en geven niet een concreet plan of ontwerp weer voor een specifieke wijk, buurt of straat.

Groei & verdichting

Een aantal reacties gaat in op de groei en verdichting. Zo wordt aangegeven dat groei niet het doel van de gemeente moet zijn. Groei van de stad is niet wenselijk. De groei van de stad door meer woningen en/of meer arbeidsplaatsen toe te voegen is een keuze. De groeicijfers houden geen rekening met het effect van corona (trek uit de randstad). De hoge groeicijfers lopen uit de pas met de totale bevolkingsgroei. Er is geen cijfermatige onderbouwing van de groei. Door de groei wordt het drukker en de leefbaarheid in de stad gaat achteruit. De RSU 2040 is te ambitieus. De verdichting gaat ten koste van de waarden en de kwaliteiten van de stad, zoals groen en rijke historie. Verdichting brengt verstening met zich mee. verdichting leidt tot meer hoogbouw en meer mobiliteit. Verdichting staat op gespannen voet met het principe “groen, tenzij”. Verdichting gaat ten koste van het woongenot van de huidige inwoners. Verdichting betekent hoogbouw en het is de vraag of dat tegemoet komt aan de vraag van woningzoekenden. Binnenstedelijke verdichting is complex en duur, het is beter om woningen te bouwen in uitleggebieden (zoals bv Rijnenburg)

Utrecht is één van de meest aantrekkelijke steden van Nederland en volgens de EU ook één van de meest concurrerende regio’s van Europa. Die aantrekkingskracht heeft tot gevolg dat steeds meer mensen in Utrecht willen wonen, werken of verblijven. Het bestuur wil die ontwikkeling in goede banen leiden waarbij “Gezond stedelijk leven voor iedereen” centraal staat. Wat gezond stedelijk leven voor iedereen betekent voor het ruimtelijk toekomstperspectief van de stad wordt uitgewerkt in de RSU 2040. De RSU 2040 geeft een verstedelijkingsperspectief om groei op te vangen en daarbij Gezond stedelijk leven voor iedereen te borgen. Het verstedelijkingsperspectief is daarbij opgevat als een integrale opgave waarbij naast wonen en werken ook thema’s als mobiliteit, groen, energie, maatschappelijke voorzieningen een belangrijke rol hebben. De verstedelijking mag niet ten koste gaan van de waarden van de stad (de rijke historie en erfgoed, de compactheid te midden van diverse landschappen, knooppunt in nationaal netwerk, hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau, een grote stad met een menselijke maat). Wij zien de verstedelijking als een kans om de kwaliteit van de stad te versterken.

Wonen

Veel reacties gaan in op betaalbaar wonen. Zo is het van belang om meer sociale huurwoningen te bouwen om de wachtlijsten weg te werken. Men vraagt welke inspanningen de gemeente gaat doen om de bouwopgave te halen. De RSU 2040 houdt geen rekening met de woonwensen van nu en over 20 jaar. Binnenstedelijk wonen is voor een steeds kleiner wordende doelgroep ideaal. De vraag wordt gesteld of we met het realiseren van relatief veel hoogbouw en niet grondgebonden woningen niet het omgekeerde effect bereiken en een woningvoorraad creëren die in verhouding “incourant” is of wordt. Tot slot wordt gevraagd hoe de gemeente gaat zorgen dat alle soorten woningen gebouwd gaan worden zodat wijken niet veryuppen of verpauperen?

De Utrechtse woningmarkt is momenteel niet in balans en een betaalbare woning vinden is erg lastig. Ons beleid uit de woonvisie is er op gericht om de woningmarkt - stapje voor stapje - beter in balans te brengen. Als onderdeel daarvan en hebben daarom ijkpunten geformuleerd; we willen dat in 2040 de woningvoorraad bestaat uit 35% sociale huur en 25% middencategorie (middenhuur en betaalbare koop). Vanuit dit vertrekpunt sturen we in gebieds-en locatieontwikkelingen fors op het toevoegen van woningen in deze categorieën. Parallel bereiden we momenteel als uitwerking van de woonvisie een actieplan Betaalbare koop voor. Het actieplan wordt rond de zomer naar buiten gebracht. We hebben voor de RSU een investeringsstrategie opgesteld. Gemeente Utrecht heeft een stadsakkoord gesloten met een fors aantal partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de bouw van betaalbare woningen..

Energie
Uit de reacties spreekt de zorg over het aanwijzen van de verschillende zoekgebieden voor energieopwekking.

De RSU 2040 beschrijft op welke manier de bestaande opgaven en toekomstige opgaven van de stad gerealiseerd kunnen worden. De toekomstige energieopwekking is niet direct gekoppeld aan de toekomstige bouwprojecten. Sterker nog, toekomstige bouwprojecten zullen zoveel middels zonnepanelen en bodemenergie zoveel mogelijk van hun eigen energiebehoefte opwekking. Helaas is dit niet voldoende voor de totale energiebehoefte van de stad en blijft grootschalige opwekking noodzakelijk.

Er is niet een directe prioritering in de zoekgebieden voor energieopwekking. Wel zijn voor sommige gebieden onderzoeken nodig om inzicht te bieden in de potentie voor energieopwekking en waarmee daarbij rekening gehouden moet worden. Hiervoor is tijd nodig.

Mobiliteit
Met betrekking tot mobiliteit vraagt een aantal insprekers om meer rekening te houden met ouderen en mensen met een beperking. Dat geldt ook voor mensen die voor hun werk afhankelijk zijn van de auto. De auto is voor deze groepen van belang. Sowieso vindt een aantal mensen dat de auto als vervoermiddel belangrijk is en blijft. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de voetganger en fiets. Het onderwerp Goederenvervoer werd gemist.

Er wordt verschillend gedacht over de auto. Utrecht groeit, maar de ruimte blijft gelijk. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Het is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Tegelijk zijn alle bestemmingen in de stad met de auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

4 Aanpassingen in de RSU

Een aantal inspraakreacties leiden tot een “grote” aanpassing van de RSU 2040. Deze staan hieronder. Daarnaast is een aantal verbeteringen doorgevoerd in tekst en beeld op aangeven van insprekers. Dat staat vermeld bij de desbetreffende inspraakreactie.
Hieronder staan de aanpassingen op de inhoud die zijn doorgevoerd in deze RSU 2040 n.a.v. de inspraakreacties.

- Stadsprofiel ‘de vertraagde stad’ is toegevoegd.
- Onder het kopje Mobiliteit is de paragraaf Logistiek vervoer en goederenhubs toegevoegd.
- Ontwikkelingen op grondgebied van buurgemeenten zijn er uitgehaald.
- We hebben een paragraaf over evenementen toegevoegd.
- De titel van de RSU 2040 aangepast in Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad. Met als ondertitel: Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Bijlage 1

Reacties met antwoorden uit de webinar Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 van 16 februari 2021

De vragen werden tijdens de webinar via de chatfunctie gesteld.
De antwoorden hebben we naderhand aan de deelnemers van het webinar toegestuurd.

VRAAG	ANTWOORD
Heeft de corona pandemie invloed op deze plannen?	Wij baseren ons op cijfers uit onderzoeken van voor de Coronapandemie. De impact van de pandemie op de lange termijn is nog niet te voorspellen. We verwachten wel dat een stad als Utrecht aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan.
In de RSU 2040 zie ik, in de plantekeningen, de aanduiding “stedelijk accent”. Dat toont zich in de vorm van een gele sterren, in verschillende groottes. Wat wordt er precies bedoeld met “stedelijk accent” en hoe lees ik de grootte van de sterren?	Een stedelijk accent is een speciale plek in de stad die qua functie en/of uitstraling boven de omgeving uitstijgt. De grootte geeft aan hoe belangrijk het gebied is. De exacte invulling wordt later bepaald in de uitwerking van de gebieden.
Utrecht zet in op uitbreiding van wonen met name aan de westkant en uitbreiding van werken met name aan de oostkant (USP). Dat leidt tot toename van west-oost verkeer. Kunnen we het niet beter anders verdelen: nieuwe woningen in oost en bedrijven in west?	We willen wonen en werken juist meer gaan mengen, zeker in en rond de nieuwe centra. Daar zet de visie ook op in.
Is bekend wat de ervaringen zijn van slim gebruik? Niet alles wat slim is maakt het ook leefbaar. Bv op dak Ikea is naast de ring met veel verkeer. Wat zijn de wensen van bewoners?	Slim gebruik is een breed begrip waar natuurlijk altijd moet worden gekeken naar leefbaarheid. Wensen van bewoners zijn ook niet allemaal hetzelfde.
Wordt er, in het kader van meervoudig grondgebruik ook overwogen om de sporen te overbouwen?	Ja. Bijvoorbeeld bij het rangeerterrein bij de Cartesiusdriehoek. Hier willen we onderzoek hoe en of we op hoogte de stadsdelen kunnen verbinden, de plek betekenis voor de stad geven en ruimte toevoegen voor recreatie en veldsport.

“Een 10-minuten stad en gezond stedelijk leven en gezond gedrag van gezonde mensen” klinkt als een tegenstelling. Goede voorzieningen op stadsniveau stimuleren gezond gedrag misschien wel sterker	Als we het goed begrijpen is het voorstel om nog meer voorzieningen aan het huidige centrum toe te voegen, zodat mensen langer moeten lopen of fietsen? Wij denken echter dat het de grens voor groei heeft bereikt. Bij de nieuwe centra willen we de kwaliteit van een compacte stad behouden. We zetten juist ook in ook goede voorzieningen, zie paragraaf 5.2.4 van de RSU.
Hoe sturen jullie de 10 actielijnen van gezond stedelijk leven aan? Maw bij welk loket moet ik zijn met mijn slimme oplossing voor ‘meervoudig gebruik’?	Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen is het uitgangspunt van de gemeente. Hoe dat uitpakt kunt u lezen op de website. Het raakt vele beleidsterreinen en heeft meerdere “loketten”. Het ligt er dus ook aan op welk terrein uw oplossing ligt.
In de gemaakte barcode (pag 74) zien we een speciaal icoon (logo) voor Scouting. Hartstikke mooi! Echter zien wij dit icoon verder in de strategie niet terugkomen. Hoe plaatsen we de uitzonderlijke positie die scouting inneemt in Utrecht goed in deze strategie?	De barcode geeft aan wat het ruimtebeslag is van wonen, werken, groen, voorzieningen, energie etc in de stad. Het speciale icoon voor scouting is per abuis blijven staan uit eerdere concept barcodes. Dat was, bleek later, te gedetailleerd om dit zo te handhaven. Relatief is het ruimtebeslag van de scouting te klein om in de barcode van de stad op te nemen.
Waarop is de berekening van oppervlak van functies gebaseerd, en waar zijn de ruimtelijke voorwaarden?	Het oppervlak van de functies is berekend naar aanleiding van diverse normen zoals het Koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen, het huidige areaal/aantal banen, etc. Ook op landelijke normeringen en als niet geheel bekend op referentie. De ruimtelijke voorwaarden vindt u terug in hoofdstuk 5 van de RSU.
Op welke schaal wordt de barcode toegepast? M.a.w. op welke schaal wordt er geëvalueerd?	De stedelijke barcode wordt op stedelijk niveau toegepast en de wijk barcode op wijkniveau (zie pagina 74 van de RSU). In paragraaf 7.4 vindt u meer informatie over implementatie, evaluatie en verankering.
Op pag. 74 in de RSU 2040 staan scoutinglocaties ingevuld in de stedelijke barcode. Deze locaties zie ik daaronder niet vertaald naar de wijkbarcode. Waar lees ik die scoutinglocaties terug in de wijkbarcode?	De barcode geeft aan wat het ruimtebeslag is van wonen, werken, groen, voorzieningen, energie etc in de stad. Het speciale icoon voor scouting is per abuis blijven staan uit eerdere concept barcodes. Dat was, bleek later, te gedetailleerd om dit zo te handhaven. Relatief is het ruimtebeslag van de scouting te klein om in de barcode van de stad op te nemen.
Is er genoeg ruimte voor en woningen, en groen, en energie etc etc	Op pagina 160 van de RSU vindt u de conclusies van wat we kunnen realiseren en wat de opgave is (met name voor voorzieningen en energie)

De daken kunnen ook nog veel meer dan nu volgelegd worden met zonnepanelen. Niet alleen daken van woningen, ook van bedrijven én van de gemeentelijk vastgoed. Heeft de gemeente hier al concrete plannen voor?	Op dit moment liggen er op 17,3% van de Utrechtse daken zonnepanelen. Daarmee liggen we goed op koers. In 2025 willen we dat er op 20% van de daken zonnepanelen liggen. Met bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties zetten we ons daarvoor in. Hoe we dat aanpakken, leest u in de Zon op Dak-aanpak 'Meer daken met zonnepanelen, hoe doen we dat?'.
Hoe realistisch is het dat je binnen 10 minuten, of überhaupt binnen de gemeente, alle energie opwekt? Is dat ook echt de ambitie?	Dat is inderdaad niet realistisch, maar we willen lokale opwek in/onder/op gebouwen wel zoveel mogelijk stimuleren. Dat neemt niet weg dat we duurzame energie nodig hebben van buiten de gemeentegrens om onze doelstellingen te halen.
Lage Weide als locatie voor windenergie. Dat is eerder niet gelukt. Wat is er veranderd dat het opnieuw wordt onderzocht?	Lage Weide is een van de zoeklocaties voor de opwekking van duurzame energie. De uiteindelijke afweging moet nog worden gemaakt (zie ook de brief hierover aan de raad).
Wordt er ook gedacht aan ruimte die braak ligt, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen, of naast snelwegen en provinciale wegen, om die te gebruiken voor zonnepanelen? Dat kan ook tijdelijk zijn, bijvoorbeeld 10 of 15 jaar. Dit kan ook in combinatie met meer groen.	Zeker, in paragraaf 5.2.6 van de RSU vindt u de locaties
In hoeverre is ruimte gereserveerd voor de warmtetransitie, dus voor collectieve warmteoplossingen als alternatief voor verwarmen met CV-ketels en aardgas?	Dit is niet in ruimteclaims uitgedrukt. In paragraaf 5.2.6 vindt u wel de locaties grote warmtebuffers (atmosferisch vatten) en het hoofdtransportnetwerk warmte. Meer informatie vindt u ook in de Visie op de warmtevoorziening in Utrecht.
Kan de gemeente bedrijven stimuleren om zonnepanelen te plaatsen op hun dak? Bedrijven zijn er soms nog heel terughoudend in.	Ja dat doen we al. Hoe we dat aanpakken, leest u in de Zon op Dak-aanpak 'Meer daken met zonnepanelen, hoe doen we dat?
Kunnen er nog zoekgebieden bijkomen voor energieopwekking?	Er loopt nog een inspraakperiode en de gemeenteraad moet nog besluiten, dus een absolute uitspraak kunnen we niet doen. Op dit moment lopen er geen acties om als gemeente extra zoekgebieden toe te voegen.
Wat betekent het voor de strategie als de middelen die de gemeente verwacht van Rijkszijde en van andere overheden, niet of onvolledig beschikbaar blijken te komen?	In dit geval zal er mogelijk op onderdelen een heroverweging moeten plaatsvinden, zoals bijvoorbeeld faseren. Of andere financieringsbronnen zoeken en vinden.

meervoudig gebruik is intensiever gebruiken: wat betekent dat voor de ambitie in de european green deal om biodiversiteit te herstellen?	We willen juist sommige plekken intensiever gebruiken om andere plekken ruimte te maken voor bijvoorbeeld groen (verdichten en vergroenen in balans). Daarnaast zetten we ook in op vergroening van de bestaande stad en natuurinclusief bouwen.
Hoe gaat de gu meer realiseren op groen? Er lijkt tot nu minder bereikt dan mogelijk. En nodig voor gezond stedelijk leven. Denk aan de Vleutense weg wat een betonnen bak is met nauwelijks groen. Evenals het stationsplein wat nieuw is aangelegd en de bedenkelijke eer heeft meteen de heetste plek van de stad te zijn.	Zie paragraaf 5.2.1 Stenige plekken, waar het stedelijk-hitte-eiland-effect groot is hebben daarbij vaak een streepje voor.
Als groen mee groeit met de stad kom je dan niet al te kort? Er zijn nu wijken met meer en minder groen. Groen dat in een wijk waar deze veel aanwezig is zoals overvecht beperkt gebruikt wordt. Ik mis leefbaarheid vanuit een menselijke perspectief.	We kijken ook zeker naar groen-tekorten in de bestaande stad zowel kwalitatief (Overvecht) als kwantitatief (Rivierenwijk). Zie paragraaf 5.2.1 en hoofdstuk 6
Hoe verhoudt de strategie zich tot de klimaatdoelen? Durft utrecht hier zich aan te conformeren? CO_2 uitstoot. Hitte maximum?	De gemeente vindt de klimaatdoelen van Parijs heel belangrijk en zet zich in om die doelen te bereiken.
In het filmpje hoorde ik: alle voorzieningen zijn straks dichtbij (10-minuten stad noemde de wethouder het) en fiets en voet als belangrijkste vervoerwijze. Nu al wordt het grote aantal fietsen op sommige plekken als hinderlijk (soms zelfs gevaarlijk) ervaren. Hoe zorgen we er in de RSU voor dat de hinder door de fiets (met al z'n grote voordelen) acceptabel blijft?	In de RSU (paragraaf 5.2.5) en het nieuwe mobiliteitsplan 2040 doen we voorstellen voor een uitgebreider fietsnetwerk om de drukke beter te spreiden en om het centrum heen. Hoe de gemeente om wil gaan met fietsparkeren wordt vastgelegd in de module fietsparkeren van de Parkeervisie. Daarnaast willen we in bestaande en nieuwe centra meer prioriteit geven aan de voetganger.
Wordt er rekening gehouden met de toenemende vraag van pakket verzendingen aan huis en de daarbij komende verkeer (koeriers)	Hier wordt in de RSU niet specifiek rekening mee gehouden. Dit is een punt dat op de kortere termijn speelt
Spakenplan prima. Alleen hoe los je het al bestaande logistieke probleem met fietsroutes en vooral staanplaatsen op. Denk aan een station Zuilen waar dat nu niet mogelijk is	In de RSU en het nieuwe mobiliteitsplan 2040 doen we voorstellen voor een uitgebreider fietsnetwerk om de drukke beter te spreiden en om het centrum heen. Daarnaast willen we in bestaande en nieuwe centra meer prioriteit geven aan de voetganger. Dit vraagt ook om extra fietsenstallingen aan de randen hiervan.

Welke kernfuncties ziet gemeente als centraal en waar ziet ze vooral het faciliteren van de lokale kracht? denk bv aan uitvoering zero emissie doelen. Centraal bepalen zero emissie zones & hubs of stimuleren (lokale) markt oplossingen (hubs, fietskoeriers)	Het is ons niet duidelijk in welk verband deze vraag is gesteld. Gaat het bijvoorbeeld om zero emissie bevoorrading, dan is Utrecht een van de gemeenten die hierover een overeenkomst is aangegaan met de vervoersector.
Wat wordt de rol van het nieuwe station Koningsweg-Lunetten in relatie tot de ontsluiting van het USP.	In de RSU staat de ambitie dat Utrecht het station Lunetten wil opwaarderen tot station Lunetten Koningsweg met een Intercity status. Daarnaast komt er een directe Hoogwaardig openbaar vervoersverbinding met het USP. zie paragraaf 5.2.5 en 6.4 van de RSU en paragraaf 6.3 in het nieuwe mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht.
Hoe past de toenemende vergrijzing in de RSU en wat betekent dit voor de bestaande zorgaanbieders in de stad	Op pagina 89 staat hoe wij hier tegenaan kijken. Wat dit betekent voor de bestaande zorgaanbieders werken we samen met hen uit.
Hoe worden de woorden van wethouder van Ooijen in de visie tot realisatie gebracht? Hoe kom je tot die verschillende woningen	In paragraaf 5.2.2 staat wat onze ambitie is wat betreft de verschillende woningtypes.
Zijn er niet meer mogelijkheden dan gestapeld wonen? Er lijkt nu voor traditionele oplossingen gekozen te worden. Denk aan het omkatten van grotere eengezinswoningen naar appartementen. Zo voorkom je gentrificering en behoud je de huidige bewoners in een wijk. Ik mis hier een strategie in.	Utrecht heeft een aanzienlijk aantal woningen voor gezinnen met kinderen. Deze worden niet optimaal benut, bijvoorbeeld omdat kinderen uit huis zijn gegaan. Wij willen graag de doorstroming op gang brengen. Deze grotere woningen kunnen dan toekomen aan de grotere huishoudens (van de toekomst), die dan vervolgens een kleinere woning achterlaten. We zien in de toekomst wel grotere woningen leegkomen die onvoldoende energetische kwaliteit bevatten en ook niet meer geschikt te maken zijn. Splitsen is dan wel een optie die we kunnen afwegen.
De ambities zijn hoog, dat kost geld, gaat het ook lukken om betaalbare woningen te bouwen?	We hebben voor de RSU een investeringsstrategie opgesteld. Gemeente Utrecht heeft een stadsakkoord gesloten met een fors aantal partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de bouw van betaalbare woningen.
35% sociaal. Hoeveel koop/huur en huur gereguleerd middensegment?	We hebben in het coalitieprogramma ijkpunten vastgelegd. We willen dat in 2040 25% van de woningvoorraad uit middencategorie woningen bestaat. Dat zijn middenhuurwoningen en koopwoningen tot ca. €319.000 (pp 2021). Het aandeel is, behoudens de beweegrichtingen per wijk zoals we die in de woonvisie hebben opgenomen, niet verdeeld naar huur en koop.

Bijlage 2

Reacties met antwoorden uit de webinar Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 van 16 februari 2021

De vragen werden tijdens de webinar via de chatfunctie gesteld.
De antwoorden hebben we naderhand aan de deelnemers van het webinar toegestuurd.

VRAAG	ANTWOORD
1. Heeft de corona pandemie invloed op deze plannen?	Wij baseren ons op cijfers uit onderzoeken van voor de Coronapandemie. De effecten van de pandemie op de lange termijn zijn nog niet te voorspellen. We verwachten wel dat Utrecht aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan.
2. Is er genoeg ruimte voor en woningen, en groen, en energie etc etc	ja die is er. Het gaat vooral om gebieden die we kunnen veranderen. Een uitzondering hierop is de opwekking van duurzame energie. Daarvoor hebben we afspraken met de regio nodig. Ook willen we efficiënter met de ruimte omgaan onder meer door functiemenging en meervoudig ruimtegebruik.
Is 455.000 inwoners een doel? Kijkt de gemeente ook hoe dit te verminderen?	Groei is geen doel op zich, maar een middel om tegemoet te komen aan de vraag van de vele mensen die in de stad willen wonen en werken. Als wij dit niet doen dan wordt de stad slechts betaalbaar voor een selecte groep mensen met veel geld en dat willen wij niet. We willen een stad zijn en blijven voor iedereen.
Ik zag dat er ook watervisie komt. Hoe verhoudt deze zich tot de RSU 2040?	Dit een thematische uitwerking van de RSU 2040. De RSU zet de koers uit voor de gehele ruimtelijke ontwikkeling en de watervisie werkt dit nader uit voor dit specifieke thema.
Ik zie in het RSU dat er met name in de stad wordt gebouwd. Dat betekent nog meer drukte, nog meer mensen die op eenzelfde oppervlakte bij en met elkaar wonen/werken/leren etc. Tegelijkertijd hebben we in de huidige situatie met COVID-19 geleerd dat we meer afstand tot elkaar cq meer ruimte nodig hebben. Hoe valt dit met elkaar te rijmen?	Voor Covid-19, zie boven. Door het toevoegen van structureel groen en de toegang tot grote openbare gebieden geven we daar een eerste antwoord op. Daarnaast door het organiseren van functies binnen tien minuten van de leef- en werkomgeving creëren we ruimte en minder verplaatsingen over grotere afstanden, en daarmee een afname van de druk op de bestaande (en nieuwe) stad

Begrijp ik nu dat de visie 2030 gaat veranderen om 2040 uit te voeren? Of is 2040 een heel nieuw plan?	De RSU 2040 borduurt voort op de koers die is ingezet met de RSU 2030. De tijdshorizon is echter verder weg, daarnaast is de opgave van verstedelijking breder opgevat (voorzieningen, sport en groen zitten er bijvoorbeeld veel meer in) en zijn de verschillende thema's en gebieden verder uitwerkt in de hoofdstukken 5 en 6.
Hoe veel mensen kijken hiernaar / nemen deel?	Circa 260
Er wordt steeds over de stad gesproken. Maar Utrecht is een gemeente. Vleuten, De Meern zijn dorpen.	Dat klopt, ze maken deel uit van het stedelijk systeem van Utrecht.
Zit er een maximum aan de groei ofwel het aantal in bewoners voor de stad? Of wil de stad altijd maar doorgroeien om het aantal bewoners aan te kunnen?	Utrecht wil in balans groeien. Hiervoor heeft Utrecht de barcode ontwikkeld. Als het aantal bewoners en daarmee woningen groeit dan groeien de andere aspecten van de barcode zoals groen, werken en voorzieningen ook mee. Op die manier ontwikkelt de stad zich volgens het principe gezond stedelijk leven voor iedereen.
60.000 woningen erbij, dat zijn 3000 woningen per jaar. bouwkundig gezien is dit een hele opgaven, hoe gaat de gemeente dat doen?	De afgelopen jaren zijn er in de gemeente Utrecht jaarlijks ongeveer 2500 woningen per jaar gebouwd. Wij onderkennen dat 3000 woningen per jaar een hele opgave is maar achten dit wel realistisch.
Gaat de groei wel zo hard als waarvan nu uitgegaan wordt? we zien veel mensen verhuizen, nu meer thuis gewerkt wordt. Mensen willen een grotere woning in het groen. Ze vertrekken dus. Het is ontstaan door Corona, maar dit wordt een blijvertje. Of gaan er "thuiswerkwoningen" met tuinen gebouwd worden?	Wij baseren ons op cijfers uit onderzoeken van voor de Coronapandemie. De uitwerking van de pandemie op de lange termijn zijn nog niet te voorspellen. We verwachten wel dat een stad als Utrecht aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan.
Groei is een keuze. Maar dat behoef niet te betekenen dat er maar voortdurend gebouwd wordt in het Groene Hart. De grote gemeente zuigen de mensen naar zich toe door maar steeds meer woningen te bouwen. Bouwen vanuit de buitenrand van het Groene Hart naar alle windrichtingen zou Nederland veel sterker maken op allerlei leefgebieden en de economie.	Groei is geen keuze als je een stad wil zijn voor iedereen, de manier waarop we er mee omgaan wel. We kiezen met deze ruimtelijke strategie niet voor bouwen in het Groene Hart maar op plekken binnen de gemeente Utrecht.

Huidige trend is dat mensen ook vertrekken uit steden omdat online werken steeds normaler wordt. Is hier rekening mee gehouden in RSU 2040?	Wij baseren ons op cijfers uit onderzoeken van voor de coronapandemie. De uitwerking van de pandemie op de lange termijn zijn nog niet te voorspellen. De groei van het thuiswerken weten we echter nog niet. We denken wel dat een stad als Utrecht altijd aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. Mogelijk heeft het wel gevolgen hoe snel de stad groeit. En mocht blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan.
Voor wie worden de woningen gebouwd, voor mensen die al wonen of werken in de stad, of voor mensen die (nog) geen binding hebben?	De woningen worden gebouwd voor diverse groepen. Voor studenten/ jongeren die in de stad gaan studeren op zichzelf of samen willen gaan wonen, maar ook bijvoorbeeld voor ouderen die gelijkvloers willen gaan wonen (zie pagina 89 in de RSU). Ook kunnen dit nieuwe inwoners zijn van elders.
Utrecht binnenstad is nu al BOMVOL met mensen, vooral in het weekend. Hoe gaat de gemeente hiermee om, als er nog eens minstens 100.000 mensen bij komen? Hoe houden we Utrecht en vooral de COMPACTE binnenstad leefbaar?	We zetten met deze nieuwe strategie in op nieuwe centra die de druk van het centrum afhalen en ervoor zorgen dat inwoners en bezoekers niet allemaal naar het centrum toe moeten voor werk, boodschappen, winkelen, ontspanning. Een goed voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum. Daarnaast investeren we ook in zowel kwaliteit als kwantiteit van de openbare ruimte/ groen.

Vraag 1: Ik zie in de RSU een duidelijke visie over vijf nieuwe centra, maar mis totaal de aanpak mbt inbreiding in de bestaande wijken. Waarom is die aanpak niet in de RSU meegenomen? Vraag 2: Waarom is in de concept RSU niet een duidelijke hoogbouwvisie meegenomen? Eén pagina over hoogbouw is namelijk geen visie op dit vlak. Vraag 3: In tegenstelling tot de “visie Amsterdam 2050 “ zie ik totaal niet hoé men dit wil realiseren. Hoe gaan jullie dit als gemeente aanpakken. Ik mis dit in de uitleg van de RSU.	De visie van de RSU is juist om de woningbouwopgave niet te spreiden over de gehele stad, maar te concentreren in deze nieuwe centra. Er zullen altijd plannen zijn voor inbreiding in bestaande wijken, en daarvoor gelden dezelfde basisprincipes van de barcode. Door de spreiding en de opgaves die er voor de bestaande wijken zijn (voorzieningen, groen etc) gaan zij elkaar versterken. Als uitwerking van de RSU komt er een hoogbouwvisie. Hierin worden de hoofdlijnen zoals in de RSU 2040 beschreven verder uitgewerkt. Er zit wel een uitvoeringsstrategie in waarin staat wanneer we welke stappen nemen en hoe. Dat staat in hoofdstuk 7 en 8 van de RSU. Daarnaast werken we een implementatieplan voor de RSU 2040 uit als deze wordt vastgesteld door de gemeenteraad.
Utrecht kiest voor binnenstedelijk bouwen. Dat betekent mogelijk veel woningen in je achtertuin. Hoe gaan we om met bewoners die in opstand komen als hun achtertuin volgebouwd wordt? Wat zegt de RSU daarover?	We snappen dat er weerstand komt van inwoners tegen verdichting met nieuwe woningen in de nabijheid van hun eigen woning. De RSU 2040 kijkt naar het stedelijke perspectief en in brede zin hoe de stad kan groeien. Bij de uitwerking van de RSU 2040 in plannen voor gebieden gaan we uiteraard het gesprek aan met de omwonenden, zoals we dat nu ook doen. Ook in de omgevingsvisies die al gemaakt zijn/ worden. De toekomstige Omgevingswet geeft daarvoor ook genoeg mogelijkheden.
Wat voor een meetinstrumenten worden er op welke momenten gebruikt om bij te sturen op trends?	Om inzicht te hebben of ontwikkelingen op koers liggen, maakt de gemeente gebruik van verschillende monitoringsinstrumenten, zoals de Meerjarig Perspectief Ruimte (MPR), het dasboard wonen en het dashboard werk voor iedereen. Op de webpagina Onderzoek over Utrecht staan de verschillende onderzoeken van de gemeente.

In 2002 was er een referendum over een GROEN Utrecht of een HOOG Utrecht. In 2017 is dat geëvalueerd en is gebleken dat de voorkeur van de Utrechters NIET is gerealiseerd. Hoe kunnen we waarborgen dat onze input nu eens een keer WEL serieus wordt genomen?	Het spijt ons dat u het gevoel heeft dat de input niet serieus wordt genomen. Er is echter door ons wel degelijk gekeken hoe we die antwoorden uit het referendum op een goede manier hebben kunnen verwerken in de RSU 2040. Daarom stellen we groen als ook centraal in de ontwikkeling. En kiezen we voor enkele plekken waar hoger gebouwd kan worden en dus niet overal. We hebben de Utrechtse barcode ontwikkeld, die schematisch weergeeft wat de ruimtevraag is voor de stad. De barcode is de optelsom van alle elementen die in de stad ruimte nodig hebben: groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, sport, energie, water en infrastructuur. Ruimtelijk ontwikkelingen worden periodiek aan deze barcode getoetst. Als op 1 of 2 van de dimensies niet volledig aan de voorwaarden van de barcode voldoen, kan het plan alleen worden voortgezet als wordt geregeld waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd (zie pag 183 van de RSU). Verder blijft het steeds mogelijk om met elkaar standpunten uit te wisselen.
De visie omvat verschillende soorten “zoekgebieden”. Wanneer start dat zoeken en wanneer is het klaar. Het stempel “zoekgebied” zet natuurlijk ook een term op ontwikkelingen en zou daarom niet te lang moeten kleven aan een plek.	Wij begrijpen uw opmerking. Tegelijkertijd moet er – om een zoekgebied te anders te bestempelen - steeds een totale (integrale) afweging gemaakt worden. Die afweging is nu nog niet te maken, omdat er nog vele vragen onbeantwoord zijn.
Is nieuwbouw persé nodig? Of hebben projectontwikkelaars daar (financieel) belang bij? Is bestaande bouw ombouwen voor meer huishoudens ook een optie?	Een gedeelte van de nieuwe woningen kan gerealiseerd worden door bestaande bouw om te bouwen. De behoefte van 60.000 woningen kan niet in zijn geheel gerealiseerd worden door bestaande bouw om te bouwen, dus nieuwbouw is noodzakelijk.
Periodiek bijsturen lijkt me helemaal logisch en nodig. Maar wat zal de periodiek zijn. Hoe kortcyclisch of hoe langcyclisch? Elk kwartaal, elk jaar, elke 2 jaar, elke 4 jaar, 5 jaar, langer? En hoe groot is de scope van sturen? De hele set opgaven, de serie programma’s, de projecten? Cyclus en scope hebben natuurlijk een hele grote impact op de outcome.	Doorgaans heeft een strategische visie een langdurige cyclus en dus houdbaarheidsdatum. De periode van bijsturen van een dergelijke visie hangt sterk af van de maatschappelijke ontwikkelingen en onvoorziene gebeurtenissen. Als bijvoorbeeld blijkt dat de coronapandemie structurele gevolgen heeft op de ontwikkeling van de stad dan wordt de visie bijgesteld.

Waarom wil je verdichten? Ik denk niet dat bewoners dat willen. Is verdichting wel nodig? Zie bv de polder Rijnenburg	Over verdichtingen zijn de meningen verdeeld ook onder bewoners. Wij denken dat we door middel van verdichting kunnen investeren in de bestaande stad door het toevoegen van woningen, met de daarbij horende investeringen in het groen, openbare ruimte, nieuwe voorzieningen, werkplekken. Daarnaast willen we zuinig omgaan met het buitengebied en de stad compact houden zodat alles per fiets of zelfs lopend goed te bereiken is.
Ik woon in Lunetten, als alle plannen doorgaan zal de komende 10 tot 20 jaar mijn buurt onleefbaar zijn. Groen wordt volgebouwd, parken en Ameliseerd krijgen nog meer druk dan nu. Meer auto's, parkeerdruk. Wonen in Utrecht wordt er niet leuker op.	De nieuwe woningen voegen wij niet toe in het groen, maar tussen en langs de sporen en door het transformeren van plekken die nu al bebouwd zijn. Daarbij zorgen wij ook voor meer groen; Amelisweerd bijvoorbeeld willen we juist uitbreiden en zie bijvoorbeeld het ontwikkel perspectief Maarschalkerweerd. Ook zorgen wij ervoor dat alternatieven voor de auto aantrekkelijker worden door de investeringen in een nieuwe mobiliteitsaanpak (zie paragraaf 5.2.5 in de RSU 2040)
De student wordt niet genoemd in de visie 2040. Wat kunnen wij als huidige maar ook nieuwe studenten verwachten?	In de RSU wordt geen enkele doelgroep specifiek benoemd. De RSU zet een koers uit voor de groei van de stad waar iedereen zijn plek vindt. En dat geldt ook voor studenten. Bij nadere gebieds- en of thematische uitwerkingen wordt ingegaan op specifieke behoeftes van verschillende doelgroepen (waaronder studenten) (denk aan woningen, voorzieningen, etc).
Hoe verhoudt het verhaal van het karakter van Utrecht zich tot de enorme recente uitbreidingen , zoals Leidsche Rijn / Vleuten - De Meern ?	De kwaliteiten van de stad zoals genoemd in hoofdstuk 3 gelden voor de hele stad, waarbij de afzonderlijke wijken hun eigen karakter hebben. Door te kiezen voor binnenstedelijke ontwikkeling willen we de kwaliteiten van de stad uitbouwen de hele stad.
Dus we gaan eerst huizen bouwen en dan pas voor banen zorgen??? Die huizen zijn dus niet nodig!!!! Lijkt prestige! Zoiets als Utrecht moet de grootste worden.	Het is niet dat we eerst het één doen en dan het ander. We pakken juist zaken tegelijkertijd op. Huizen zijn zeker nodig, blijkt uit diverse onderzoeken én banen ook. Daarom bieden we naast woningen ook ruimte voor nieuwe arbeidsplaatsen. Er is geen behoefte om de grootste te worden, maar we zien dat onze stad erg in trek is en we verwachten dat dat ook blijft. En dan willen we wel een stad zijn die voor iedereen betaalbaar is om in te wonen.

Is het een idee om meer waterwegen met elkaar te verbinden op een dusdanige manier dat je ze kunt gebruiken als vaarweg voor bijv. kano's of roeibootjes? Dus niet meteen voor grote(re) boten met motor, maar als mogelijkheid om te sporten? Bijvoorbeeld: connectie van Fort Blauwkapel met Park Bloeyendael	In de plannen zit al het verbinden van de Leidsche Rijn met de Singel waardoor je vanuit Leidsche Rijn/Vleuten-De Meern helemaal kan doorvaren naar de binnenstad. Dit is wellicht op meer plekken mogelijk. Bij de uitwerking van de RSU nemen we dit mee.
Worden de omgevingsvisies met omliggende gemeentes bv als ngein afgestemd?	Ja, er is afstemming met gemeenten uit de provincie Utrecht. Daarvoor is ook een regionaal plan gemaakt, namelijk het Integraal Ruimtelijk Perspectief. U vindt daar meer informatie over op https://www.utrecht10.nl. Daarnaast vindt u ook meer informatie in het programma Utrecht Nabij van U-Ned.
Gezond leven is er zeker niet in omgeving van nieuwe bouwlocaties.	Wij kunnen moeilijk reageren op deze mening, omdat niet duidelijk is wat precies bedoeld wordt.
Is deze strategie niet beter op regioniveau te realiseren? De groei zou wel eens meer op dat niveau te verwachten zijn, dan binnen de gemeentegrens	Zeker, en de RSU is de koers/agenda van de gemeente Utrecht hierbinnen. Vanzelfsprekend vindt afstemming plaats tussen de stad en de regio over de ruimtelijke koers. En voor enkele onderdelen van de RSU (denk bijvoorbeeld aan energie) moet dit ook zeker.
In de Stedelijke Agenda komt het begrip Leefbaarheid niet terug. Het gaat vooral om de "grote" landelijke thema's maar de leefbaarheid van de individuen komt niet terug. Waarom is dat?	Utrecht staat voor "Gezond stedelijk leven voor iedereen". Utrecht wil een stad zijn waar gezondheid en leefbaarheid voorop staan. Gezond stedelijk leven voor iedereen is dan ook een van de uitgangspunten voor de RSU en een ijkpunt voor de groei van de stad.
Individualisme is een probleem dat heeft corona ook laten zien, bij het bouwen zijn hofjes belangrijk waar mensen elkaar op een natuurlijke manier ontmoeten.	In onze stedenbouwkundige plannen kijken wij altijd hoe wij de sociale samenhang tussen de nieuwe en bestaande bewoners kunnen vergroten. Hofjes kunnen hier een bijdrage leveren.
Wat zien jullie als oplossing voor de korte termijn problemen rondom te druk wordende stadcentrum en woningnood?	De hele ruimtelijke strategie is hierop ons antwoord. Nieuwe centra, maar ook ruimte voor groen, werken, voorzieningen, energie etc.
Hoe zit het met geluid: wegen, treinen etc geven behoorlijk veel geluid. Dit merk je ook rondom de stad als je recreëert.	Bij de uitwerking van de RSU in de verschillende ruimtelijke plannen is geluid een belangrijk milieu-aspect. Niet alleen de regelgeving geldt maar ook het beleid van het zogenaamde Actieplan Geluid.

Zorgt RSU voor meer flexibiliteit tov de huidige toetskader / bestemmingsplannen? Ook een bottum-up benadering. Op dit moment werkt het helaas juist belemmerend en zorgt eerder voor een conservatieve houding en geen toekomstgerichte houding.	Voor bestemmingsplannen gelden wettelijke regels. De RSU 2040 is een koersdocument.
In Leidse Rijn moesten 30.000 woningen gebouwd worden. Daarvoor had de gemeente Utrecht 30 jaar nodig. Hoe denkt Utrecht 60.000 in 10 jaar te bouwen?	De RSU 2040 heeft een looptijd van 20 jaar. Dat betekent grofweg 3000 woningen per jaar. De afgelopen jaren zijn er in de gemeente Utrecht ongeveer 2500 woningen per jaar gebouwd. Wij onderkennen dat 3000 woningen per jaar een hele opgave is maar denken dat dit wel mogelijk is.
Groen én wonen - klinkt als het Overvecht-debacle. Hoe gaan we dit voorkomen?	Door stedenbouwkundig goed te ontwerpen aan de nieuwe en de bestaande stad (ook Overvecht). Entrees en voorzieningen aan het groen, zicht op het groen, een goede mix aan woningtypes en -segmenten.
Groene gebieden als parken zijn ‘s nachts onveilig door het gemis aan sociale controle, hoe wordt daar rekening mee gehouden bij het terugbrengen van groen in de stad?	In de RSU wordt gekozen voor verdichten en vergroenen in balans. Dat is van cruciaal belang voor de gezondheid van onze inwoners (groen ommetje, spelen, sporten, ontmoeten, ontspanning, schone lucht), het versterkt de natuurwaarden en is belangrijk voor een klimaatbestendige stad. Groen begint dicht bij huis, bij groen voor de deur, op daken, in de tuin en loopt via groene verbindingen straten) naar plantsoenen en buurtgroen, stadsparken, groene scheggen naar het landschap om de stad. Bij de uitwerking in ruimtelijke plannen zal voor parken sociale veiligheid een aandachtspunt zijn.
Voor het maken van de trein ring om de stad, moeten daarvoor dan woningen en andere functies weggehaald worden?	Het is geen treinring maar een hoogwaardig openbaar vervoersring, dat wil zeggen bus of tram. Hoe dit eruit komt te zien en waar deze ring komt te liggen gaan we de komende tijd onderzoeken. De ambitie is hiervoor zoveel mogelijk bestaande infrastructuur voor te gebruiken.
Loop je geen risico dat bij de groei alleen maar meer mensen van het centrum gebruik gaan maken en dat het daardoor daar nog drukker wordt. Mensen zijn namelijk gewoontedieren en gaan wellicht toch naar het centrum i.p.v. in hun eigen wijk naar winkels/voorzieningen	We willen de nieuwe centra zo aantrekkelijk maken dat dit een goed alternatief wordt. Dit heeft te maken met bereikbaarheid, nabijheid, maar ook levendige plekken door het mengen van functies en toevoegen van voorzieningen en horeca.

(bestaand) groen en water als basis: een deel van de singel is natuurlijk weer open gegraven, maar betekent dit ook dat andere waterstructuren die in het verleden gedempt zijn, zoals die Tuinwijk, weer geopend gaan worden? Naast prettig voor het beeld en klimaatadaptatie ook recreatief leuk om een rondje te kunnen peddelen.	In de plannen zit al het verbinden van de Leidsche Rijn met de Singel waardoor je vanuit Leidsche Rijn/Vleuten-De Meern helemaal kan doorvaren naar de binnenstad. Dit is wellicht op meer plekken mogelijk. Bij de uitwerking van de RSU gaan we dit mee nemen
Worden er in de RSU ook doelstellingen geformuleerd over de ongedeelde stad? Het grootste deel van Leidsche Rijn heeft bv een buitengewoon laag aandeel sociale huur.	De RSU doet hier geen uitspraak over. De ambities voor de segmentering per wijk zijn opgenomen in de Woonvisie 2019.
Kijken jullie ook dan naar de verbindingen naar de overige regio's / dorpen die bij Utrecht horen?	Met nieuwe mobiliteitsmodel, het wiel me spaken, verbinden we ook de regio door de aanleg van snelfietsroutes en bus- en tramverbindingen naar Nieuwegein, IJsselstein, Zeist, de Bilt, etc.
RSU: het gaat over leefbaarheid in het openbare ruimte. Wat is de visie voor de bewoners die hun leefbaarheid en gezondheid 'thuis' of 'eigen straat' ook willen verbeteren?	Hiervoor staat de gemeente Utrecht altijd open. Via het initiatievenfonds ondersteunen wij dit ook. Zie de website van de gemeente of neem contact op met het wijkbureau voor meer informatie.
Heeft u in uw plan rekening gehouden met de stem van de Utrechtse bewoners? Wat vinden zij van deze visie?	We hebben aan het burgerpanel van de gemeente Utrecht een aantal vragen voorgelegd over de toekomst van de stad. Daarnaast hebben we gekeken naar de opbrengst van participatietrajecten van verschillende beleidsdocumenten en omgevingsvisies, alle verwant aan de RSU. Ook de opmerkingen tijdens deze informatiebijeenkomst en de inspraakreacties worden meegewogen. Momenteel kan iedereen in de stad zijn mening laten horen via een zienswijze. Daarnaast komen er nog voldoende mogelijkheden bij de uitwerking van de RSU in omgevingsbeleid per thema of gebied en bij concrete bouwplannen of plannen in de openbare ruimte. Ook worden er nog omgevingsvisies voor deelgebieden gemaakt, waar u uw bijdrage kan leveren.
Hoe komt het dat er in Lauwerecht in de afgelopen 10 jaar bijna een verdubbeling aan woningen is gerealiseerd? Staat niet in de verhouding. Niets aan voorzieningen, groen of anders is gerealiseerd.	Dit is de reden waarom we de barcode hebben ontwikkeld. Deze verhoudingen willen we in balans krijgen en houden.

Het succes van het stedenbouwkundige concept van de compacte stad is in hoge mate afhankelijk van een goede samenwerking met onze buren. Op dit moment lijkt er nog sprake van een groot gat tussen de ruimtelijke strategie van onze randgemeenten en de gemeente Utrecht. Hoe willen jullie komen tot een meer consistente regionale ruimtelijke koers?	We hebben onze buren nodig. De RSU 2040 is afgestemd op regionale visies als Utrecht Nabij (december 2020) van U Ned en het Integraal Ruimtelijk programma van de U16 gemeenten. Daarbij wordt regelmatig overlegd met collega's van buurgemeenten en de provincie Utrecht.
Bent u bang voor (nog) meer burenoverlast met zoveel meer aanwas? Het aantal m^2 wordt blijft gelijk...	Er komen inderdaad meer mensen bij per m^2 maar of dit meer burenoverlast betekent hangt af van vele factoren. Als gemeente is dit natuurlijk niet ons doel.
Hebben bewoners ook invloed over hoe onze stad eruit komt te zien? Hoe betrek je hier iedereen bij?	We hebben aan het burgerpanel van de gemeente Utrecht een flink aantal vragen voorgelegd over de toekomst van de stad. Daarnaast hebben we gekeken naar de opbrengst van participatietrajecten van verschillende beleidsdocumenten en omgevingsvisies, alle verwant aan de RSU. Ook de opmerkingen tijdens deze informatiebijeenkomst en de inspraakreacties worden meegewogen. Momenteel kan iedereen in de stad zijn mening laten horen via een zienswijze. Daarnaast komen er nog voldoende mogelijkheden bij de uitwerking van de RSU in omgevingsbeleid per thema of gebied en bij concrete bouwplannen of plannen in de openbare ruimte. Ook worden er nog omgevingsvisies voor deelgebieden gemaakt, waar u uw bijdrage kan leveren.
Op de achtergrond staat nu ook een mooi plaatje mbt water...wat is de rol van water in de stad in Utrecht?	De rol van water in de stad is erg belangrijk en is naast groen en infrastructuur een van de structurerende elementen van de RSU. In de visie Stadswater van de stad kunt u meer lezen over de rol van water.
Wat betekenen al die kleurtjes bij die nieuwe knooppunten?	Een mix van programma: wonen, werken, voorzieningen, groen, etc. Wat precies de verhouding is en hoe dit eruit komt te zien weten we nu nog niet maar dit geeft een indicatie.
Krijgen alle stadskernen dezelfde invulling, of ligt er per kern een een accent op bijv. wonen, uitgaan etc..	Nee, dit verschilt per kern dit hangt ook af van de bestaande situatie en de omgeving. Wel is de bedoeling dat dit allemaal gemengde gebieden worden: wonen, werken, voorzieningen, groen, etc. Wat precies de verhouding is en hoe dit eruit komt te zien werken we de komende tijd uit in ontwerpen per centra/stadskernen.

Wie prioriteert? stap voor stap - hoeveel invloed hebben huidige bewoners?	In hoofdstuk 7 Uitvoeringsstrategie staat een fasering voor de uitwerking. We hebben aan het burgerpanel van de gemeente Utrecht een flink aantal vragen voorgelegd over de toekomst van de stad. Daarnaast hebben we gekeken naar de opbrengst van participatietrajecten van verschillende beleidsdocumenten en omgevingsvisies, alle verwant aan de RSU. Ook de opmerkingen tijdens deze informatiebijeenkomst en de inspraakreacties worden meegewogen. Momenteel kan iedereen in de stad zijn mening laten horen via een zienswijze. Daarnaast komen er nog voldoende mogelijkheden bij de uitwerking van de RSU in omgevingsbeleid per thema of gebied en bij concrete bouwplannen of plannen in de openbare ruimte. Ook worden er nog omgevingsvisies voor deelgebieden gemaakt, waar u uw bijdrage kan leveren.
Wat ik heel erg mis in de strategie is hoe de burgers meegenomen worden naar de toekomstige visie toe. Het betekent nogal wat, vooral omtrent leefbaarheid. Waarom is hier geen expliciete aandacht voor??	We hebben aan het burgerpanel van de gemeente Utrecht een flink aantal vragen voorgelegd over de toekomst van de stad. Daarnaast hebben we gekeken naar de opbrengst van participatietrajecten van verschillende beleidsdocumenten en omgevingsvisies, alle verwant aan de RSU. Ook de opmerkingen tijdens deze informatiebijeenkomst en de inspraakreacties worden meegewogen. Momenteel kan iedereen in de stad zijn mening laten horen via een zienswijze. Via de gemeenteraad, die de Utrechters vertegenwoordigen wordt de stem bij het definitief vaststellen gehoord. Daarnaast komen er nog voldoende mogelijkheden bij de uitwerking van de RSU in omgevingsbeleid per thema of gebied en bij concrete bouwplannen of plannen in de openbare ruimte. Ook worden er nog omgevingsvisies voor deelgebieden gemaakt, waar u uw bijdrage kan leveren. Utrecht staat voor “Gezond stedelijk leven voor iedereen”. Utrecht wil een stad zijn waar gezondheid en leefbaarheid voorop staan. Gezond stedelijk leven voor iedereen is dan ook een van de uitgangspunten voor de RSU en een ijkpunt voor de groei van de stad.

Wordt de stad dan niet de aankomende 20 jaar een bouwput op veel plekken?	Niet alles kan ineens worden aangepakt. We gaan de komende 20 jaar stap voor stap projecten uitvoeren. Een leefbare stad blijft daarbij belangrijk. In hoofdstuk 7 van de strategie staat meer over de planning. Daarnaast willen we overlast zoveel als mogelijk beperken.
Vervelend dat tegengeluiden op de rol van de auto weggezet worden als 'ach, er zal altijd weerstand zijn'. Dat lijkt me te makkelijk, er zijn hele goede inhoudelijke argumenten die aangeven dat de filosofie van Utrecht rondom mobiliteit niet helemaal actueel meer is. Dat gaat niet om of de parkeerplek op 5 minuten is of 10 minuten, maar wel over de bredere vraagstukken. Dat is geen 'weerstand', maar dat zijn oprechte zorgen of realiteit niet ondergesneeuwd raakt in politieke utopie.	Er wordt verschillend gedacht over de auto. Utrecht groeit, maar de ruimte blijft gelijk. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Het is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Tegelijk zijn alle bestemmingen in de stad met de auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.
Hoe gaat de gemeente om met verdichting van woonwijken en de grotere privacy problemen die hierdoor kunnen ontstaan?	Wij denken dat ook bij verdichting de privacy van mensen gewaarborgd kan blijven.
Er zijn in de RSU geen richtlijnen voor participatie, hoe zorg je dan dat bij elk project dit goed gedaan wordt	Het participatiebeleid van de gemeente heeft daar richtlijnen voor.
RSU gaat over groen, gezondheid, voorzieningen en dus ook cultuur. Welke ruimte is aanwezig voor herstel van de unieke icoon van Utrecht, de oorsprong van Utrecht: namelijk herbouw c.q. voltooiing van de Utrechtse Dom? (herbouw ingestort schip). Bijvoorbeeld in de vorm van een "Sagrada Familia' format? Frans de Wolff	Dat hebben we niet meegenomen in de RSU. Momenteel wordt de domtoren al gerestaureerd, maar dat is waarschijnlijk wel bekend. Zie daarvoor ook de website www.domtoren.nl
Complimenten aan de Gemeente voor deze plannen. Waarschijnlijk komt er ook een bak met zure bagger binnen van reaguurders, maar ik word als inwoner erg blij van deze plannen, vooral vanwege de balans in aandacht voor verschillende functies en voor de - broodnodige - aandacht in het bijzonder voor groen, klimaatadaptatie en duurzame energie-opwek!	Dank
Minder auto's is een fijne ambitie! Maar hoe werkt dat in de bestaande wijken? Mensen lijken gehecht aan hun parkeerplek voor de deur.	In paragraaf 5.2.5 van de RSU staat dit nader uitgewerkt en ook in het concept mobiliteitsplan dat recentelijk is ter inzage heeft gelegen.

Waar is het hoger onderwijs (universiteit en hogeschool) in deze barcode?	Hoger onderwijs is een regionale bovenstedelijke functie. Er bestaat geen norm voor. Het hoger onderwijs speelt wel een belangrijke rol in de stad.
Wat is de maat van de barcode, zijn dat Ha's of m2?	Dat zijn hectares
Hoe wordt de input op de 'barcode' gemeten?	Zie paragraaf 7.4
Deze getoonde barcode is dat de huidige situatie of het toekomstbeeld?	De getoonde barcode is een beeld van het huidige beleid. Het is in beeld wel een nauwkeurige schatting, omdat het beeld niet op de millimeter nauwkeurig gemaakt is. De RSU 2040 geeft het toekomstbeeld van de barcode weer. Dat betekent ook dat we een aantal extra toevoegingen gaan en moeten doen omdat deze nu nog niet in alle plannen zitten
De barcode: ik zag het niet voldoende, maar het leek even of winkels (supermarkten, bakkers ed) ontbraken	Deze zitten er wel in onder 'Werken (retail/ detailhandel)'
Is er ook een 'oude' barcode beschikbaar, zodat we de huidige situatie met de nieuwe situatie/ambitie kunnen vergelijken?	Ja zeker, per wijk hebben we deze onderzocht op basis van cijfers van het CBS en de Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT). Normen voor bijvoorbeeld groen zijn gebaseerd op het huidige oppervlak delen door het huidige aantal woningen. Als u deze wil ontvangen, stuur dan een mail naar RSU2040@utrecht.nl
Hoe wordt een een groeiende stad gevoed, blijft er wel ruimte over voor lokale geproduceerd voedsel? Ik zie daar geen plekje voor in de barcode?	We willen het landschap om de stad zoveel mogelijk sparen van bebouwing en inzetten voor bijvoorbeeld voor stadsgerelateerde landbouw. Dit valt onder agrarisch en groen om de stad.
Kun je de barcode maken voor de bestaande situatie en de toekomstige situatie en dan zien waar de verschillen zitten?	Ja dat kan door ruimtegebruik in kaart te brengen. Al ligt dit natuurlijk ingewikkelder als ruimte voor meerdere functies gebruikt wordt (bijvoorbeeld energie opwekking op woningen).
De focus lijkt te liggen op woningen - woningen - woningen. Hoe zorgt de gemeente ervoor dat er ook voldoende ruimte is voor recreatie, sport, etcetera. En concreet: hoe zorgt de gemeente ervoor dat de ambities van de roeiverenigingen ook gerealiseerd mogen en kunnen worden????	Dat is juist niét de bedoeling van de RSU. We hebben de barcode in het leven geroepen als instrument om al deze andere functies in balans mee te laten groeien. Voor de roeiverenigingen hebben wij een roeibaan ingetekend staan in Rijnenburg.

Wat is die identiteit, en hoe is dat inzichtelijk in de utrechtse barcode. Is dit niet een uitgangspunt van elke stad?	De barcode is hoofdzakelijk een middel om hoeveelheden in beeld te brengen. De kwaliteit en identiteit hebben wij beschreven in hoofdstuk 3 van de RSU 2040, waarin de belangrijkste waarden van Utrecht worden beschreven.
Hoeveel km2 is er nodig voor de realisatie van 60.000 woningen, bedrijfsruimte, etc.	Dat hangt af van het al dan niet combineren van ruimtegebruik (bijvoorbeeld zonnepanelen op daken) en het type woningen. Maar naar schatting is dit rond de 1000 en 1300 hectare voor de gehele barcode.
Welke methodiek wordt er gebruikt voor het bepalen van rangorde voor het invullen van behoeften vanuit de stad. Dus hoe bepaal je in de schaarse ruimte welke invulling voorrang krijgt?	Dit staat uitgelegd in paragraaf 5.1 van de RSU 2040
Zitten de voorzieningen voor ouderenzorg ook in de baecode?	Ja die zitten er ook in: zie paragraaf 5.2.4 en pagina 89
Is een trek naar buiten (platteland) van vooral jonge gezinnen mede door corona een blijvende trend?	Wij baseren ons op cijfers uit onderzoeken van voor de coronapandemie. De uitwerking van de pandemie op de lange termijn zijn nog niet te voorspellen. Groei van het thuiswerken weten we echter nog niet. We denken wel dat een stad als Utrecht altijd aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. Mogelijk heeft het wel gevolgen voor de snelheid waarmee de stad groeit. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan.
3. Hoe kunnen er 60.000 woningen worden toegevoegd zonder uit te breiden? Komen er dan overal flats?	Een groot deel van deze woningen (circa 40.000) staan al in de planning om te gaan bouwen in de stad. Dit zijn bijvoorbeeld delen van Leidsche Rijn die nog ontwikkeld moeten worden, of de woningen die komen op oude industrieterreinen zoals de Merwedekanaalzone, Beurskwartier, de Cartesiusdriehoek en Daalsedijk. Op onze website staan deze projecten beschreven. Voor de overige 20.000 woningen zijn in de RSU locaties aangewezen waar deze gerealiseerd zullen worden. Dit zijn (voornamelijk) locaties die nu extensief gebruikt worden en waar dus ruimte vrij is voor nieuwe woningen of die momenteel nog een andere functie hebben. Op die nieuwe locaties zullen relatief veel woningen op een klein oppervlakte gebouwd worden. Dat kan op veel meer manieren dan het realiseren van flats

Er bestaan ideeën om in de stad groene energie op te wekken, oa dmv wind-energie. Op basis van de informatie die ik gelezen heb, krijg ik de indruk dat deze windmolens in kleine aantallen (1/ enkele) geplaatst moeten worden. Is dat niet erg gefragmenteerd en daarmee inefficiënt? Met name als het gaat om windmolens die “vrij groot” zijn en daarmee een enorme impact voor de omgeving hebben, zelfs als het om 1 molen gaat. Dit in tegenstelling tot bijv. zonnepanelen die je makkelijk op daken van huizen etc kunt plaatsen zonder dat er meteen overlast voor de omgeving is.	De gemeente heeft een studie uitgevoerd waar er mogelijk duurzame energie opgewekt kan worden. Dat wil zeggen, waar het technisch mogelijk is zonnevelden en windmolens te realiseren zijn. De locaties uit deze zogenoemde ‘potentieelstudie’ zijn als zoekgebieden opgenomen in de concept ruimtelijke strategie 2040 (RSU 2040). Hiermee is nog geen keuze gemaakt op welke locatie zonne- en windenergie zal worden gerealiseerd. De gemeenteraad is in een aparte brief geïnformeerd over de potentieelstudie en de gebieden die zijn opgenomen in de concept RSU 2040.
Energie-transitie is een landelijk probleem, net als het woningtekort. Waarom wil de gemeente Utrecht de energie-transitie zo graag lokaal oplossen (oranje balk). De ruimte is al zo schaars.	De gemeente Utrecht kiest ervoor om ruimte te bieden binnen de stadsgrenzen voor duurzame energieopwekking. Daarnaast werkt de gemeente in U16 verband mee aan de regionale energie strategie.
Er wordt over technische zoekgebieden gesproken voor zon- en wind-energie. Een aantal van deze gebieden ligt erg dicht (<500m) bij bestaande bebouwing, waaronder ook gezichtsbepalende hoge historische bebouwing. • Wat betekent technisch zoekgebied? • Is in de huidige afweging de nabijheid van bebouwing al meegenomen? • Is in de huidige afweging de afweging van het veranderen van historische vergezichten al meegenomen?	Een technisch zoekgebied houdt in dat het op die locaties wettelijk en technisch geen belemmering is voor energieopwekking. Daarmee is nog geen keuze gemaakt op welke locatie zonne- en windenergie zal worden gerealiseerd. Andere aspecten zoals nabijheid en vergezichten zijn niet meegenomen in de afweging. Zoals gezegd zijn dit zoekgebieden waarmee nog niet is gezegd dat uiteindelijk op alle locaties energieopwekking zal worden gerealiseerd. De gemeenteraad is in een aparte brief geïnformeerd over de potentieelstudie en de gebieden die zijn opgenomen in de concept RSU 2040
Waarom moet energie lokaal opgewerkt worden? Dat kan toch juist prima buiten de stad.	Gemeente Utrecht kiest ervoor om ruimte te bieden binnen de stadsgrenzen voor duurzame energieopwekking. Daarnaast werkt de gemeente in U16 verband mee aan de regionale energie strategie.
Kunnen er geen kleine windmolens op de daken van kantoorpanden, die dan in de avond en nacht draaien en dus ook geen geluidsoverlast veroorzaken?	Dat is ons niet bekend.
Wij hebben hier in Haarzuilens groen en die wordt dan afgenomen om daar zonnevelden van te maken? Is hier geen andere oplossing voor? Zonde van al het groen zou ik zeggen als jullie juist voor groen willen bijven gaan.	De definitieve afweging waar zonnevelden komen moet nog plaatsvinden. Een goede inpassing in het groen is een van de uitgangspunten die horen bij het aanleggen van zonnevelden.

Echt heel verkeerd om zonne weides aan te leggen.! Daarmee vind er geen fotosynthese, co2 vast legging, en ruimte voor wilde dieren, lelijk aanzicht. Waarom niet alle daken volleggen ,desnoods verplicht, als je boven staande afwegingen mee neemt en doorrekend , kan er nog veel meer geld aan besteed worden. Waarom kiest u anno deze tijd nog voor zonne weides , en dan ook nog wel in Haarzuilens , ??	Geen dak blijft onbenut is één van de belangrijkste principes die centraal staan bij de ruimtelijke ontwikkeling de komende 20 jaar. De gemeente zal dus maximaal in op het benutten van het dakoppervlak dat beschikbaar is. Dit kan echter maar in een klein deel voorzien van de energiebehoefte. Daarom heeft de gemeente een potentieelstudie uitgevoerd naar duurzame energieopwekking.
Hoe gaan we in Utrecht van het gas af?	U kunt via deze link meer informatie vinden over het Utrechtse energiebeleid en de wijze waarop Utrecht aardgasvrij wil worden.
Wat is de argumentatie van de gemeente waarom energie lokaal opgewekt moet worden?	De gemeente wil haar behoefte aan duurzame energie deels binnen de stadsgrenzen oplossen zodat de gemeente niet geheel is aangewezen op locaties in andere gemeenten. Daarnaast werkt de gemeente in U16 verband mee aan de regionale energie strategie.
Kunt u grofweg aangeven in welke jaren de bepaalde deelgebieden met nieuwe woningen moeten worden opgeleverd?	Nee, dat kunnen we nog niet. De concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) is een koersdocument. De uitvoeringsstrategie en implementatie zal op basis van de RSU 2040 verder worden uitgewerkt de komende tijd. Hoofdstuk 7 van de RSU bevat een uitvoeringsstrategie waarin verschillende fasen worden onderscheiden.
Een OV ring is een heel goed idee! Op welke termijn kunnen we bijvoorbeeld de verbinding Zuilen-Overvecht verwachten?	In paragraaf 7.2 van de concept Ruimtelijke Startegie Utrecht 2040 is aangegeven wat de fasering bepaald van de OV ring. Wanneer de verbinding Zuilen Overvecht wordt verwacht is nu nog niet aan te geven omdat dit van veel factoren afhangt. Het is een redelijke inschatting van de in de RSU geschetste ambities, die op basis van de verdere inkleuring van de daadwerkelijke uitvoeringsplannen en programmering verder kan worden aangescherpt.
Wat doet de gemeente tegen huizenopkopers, de mensen die de huizen kopen en niet bewonen en daarmee de prijzen opdrijven?	We hebben hiervoor geen gemeentelijke regelingen.

Er wordt een totaal budget van 7.1 miljard genoemd in de stukken. Hoe groot is de nauwkeurigheid van het getal? Plus/min 100%, 50%, 25%, 10%?	De totale investeringsopgave tot 2040 van circa € 7,1 miljard is indicatief. Op pagina 187 van de RSU 2040 staat een tabel met indicatieve deelopgaven voor investeringen per barcode-thema.
Hoe gaat Utrecht deze plannen financieren?	Om tot haalbare en betaalbare plannen te komen moeten ambities en bekostiging gelijk oplopen. Daarvoor worden financiële bekostigingsinstrumenten ingezet zoals genoemd in de investeringsstrategie (paragrafen 8.4 en 8.5), maar ook niet-financiële sturingsinstrumenten, zie bijvoorbeeld paragraaf 7.3 van de uitvoeringsstrategie.
Ik hoor heel veel investeren in. Maar hoe reëel is het om dit financieel voor elkaar te krijgen?	In de investeringsstrategie in hoofdstuk 8 beschrijven we hoe we dit willen aanpakken. Het blijft natuurlijk een uitdaging.
Welke bijdrage wordt van “Europa” (Brussel) verwacht. Valt de ruimtelijke strategie onder het Horizon Europa programma? Frans de Wolff	De RSU valt niet specifiek onder Europese programma’s, maar heeft daar zeker raakvlakken mee en daar ontstaan kansen voor bekostiging en financiering. In paragraaf 8.5 van de investeringsstrategie staat benoemd dat vanuit het Europese fondsenprogramma vooral kansen worden gezien voor gezonde leefomgeving. Tegelijkertijd zal net zoals nu worden ingezet op het Horizon-programma voor wetenschap en innovatie.
U bent dus afhankelijk van het beschikbaar komen van de middelen van het Rijk om de deelplannen te realiseren. Wat doet u wanneer niet duidelijk is of en wanneer die middelen beschikbaar komen? Gaat u dan toch de woningen bouwen in afwachting van die middelen om ook het mobiliteitsplan te realiseren? Of zorgt u eerst voor zekerheid rond het mobiliteitsplan alvorens u de woningen gaat bouwen?	In dit geval moeten we wellicht op onderdelen een nieuwe overweging maken. Een oplossing kan zijn de snelheid van stappen te veranderen. De barcode blijft een belangrijke richtinggevende factor in deze afwegingen, zoals ook wordt beschreven in paragraaf 7.4 van de uitvoeringsstrategie.
De plaatjes met meer groen gaan over de bestaande stad. Bij verdichting wordt bestaand groen juist volgebouwd. Meer groen is dan een utopie. In Lunetten zal een park verdwijnen voor een tram, groen bij station Lunetten wijken voor nieuw station en hoogbouw. Hoezo meer groen? De wijk Lunetten krijgt per saldo minder groen. En waarom? Om meer inwoners te krijgen die nu niet werken/wonen in Utrecht.	De nieuwe woningen voegen wij niet toe in het groen, maar tussen en langs de sporen en door het transformeren van plekken die nu al bebouwd zijn. Daarbij realiseren wij ook een meer groen (Amelisweerd bijvoorbeeld willen we juist uitbreiden en zie bijvoorbeeld het ontwikkel perspectief Maarschalkerweerd).

na Amsterdam heeft Utrecht het minste groen met bewoner. Door groei halen wij Amsterdam in. Willen we dat?	Nee dat willen we niet. En dat gaat ook niet gebeuren. Met de barcode willen we juist waarborgen dat er per nieuwe woning ook 115 m2 groen in en om de stad bijkomt.
De kleine tuintjes van laagbouw worden in no-time voor een groot deel bestraat en bebouwd, daarmee is de bruikbaarheid van dit groen op de lange termijn zeer betrekkelijk. Moeten we om die reden die zwaarder inzetten op semi-openbaar groen, bv binnenterreinen van gesloten bouwblokken, die planologisch goed beschermd zijn tegen verstening?	Het bestraten en bebouwen van privétuinen draagt niet bij aan oplossingen voor het klimaat in de stad, biodiversiteit en de buffering van regenwater. De gemeente kan dit niet verbieden maar wel vergroening stimuleren (bijv door het programma Waterproof030. (Semi-)openbaar groen kan inderdaad dienen als compensatie.
Verdichten en vergroenen lijkt nu: huidige groen vervangen door groen aan de rand. Is er wat te doen aan het verdichten, niet in de huidige bebouwing maar meer in de polders die nu heilig lijken?	De nieuwe woningen voegen wij niet toe in het groen, maar tussen en langs de sporen en door het veranderen van plekken die nu al bebouwd zijn. Daarbij realiseren wij ook een meer groen in de openbare ruimte door bijvoorbeeld wegen te versmallen (zie paragraaf 5.2.1).
Veel meer grasdaken! ook op de schuurtjes in Leidsche Rijn	De gemeente heeft hiervoor subsidies om te zorgen dat er meer groene daken kunnen komen.
Er is een toenemende vraag naar samen tuinieren in buurtmoestuinen en volkstuinen. Hoe wil Utrecht hieraan voldoen?	Dit is geen uitwerking van de RSU. Op de gemeentelijke website vindt u hierover meer informatie.
Wat leuk al dat groen, maar wat gaat u doen met het groen dat nu verdwenen is uit de wijken door eerder beleid.? of bestaat onze wijken straks uit zielige sprietjes. het gras lijkt groener in de nieuwe wijken	Ook in de bestaande stad willen we vergroenen. De 20 jaar krijgen honderden straten een nieuwe inrichting waarbij vergroening één van de belangrijkste doelstellingen is. Zie paragraaf 5.2.1
Ik hoor wethouder van Hooijdonk zeggen dat bouwen en groen wel degelijk samen gaan. Betekent dit niet automatisch fragmentatie van al die onderdelen? bijvoorbeeld overal mini-mini parkjes, net groot genoeg om je hond uit te laten maar natuurlijk niet echt een park voor verblijf. Het klinkt af en toe heel pretentieus en grootschalig.	Nee we zetten nadrukkelijk in op vergroening op alle schaalniveaus: groene straten, miniparkjes, maar ook stadsparken in de stad en groot groen om de stad. zie paragraaf 5.2.1
Zal de landschapsstructuur terug te zien zijn in de groene omgeving in de stad?	Dat is wel het plan, we vinden ons landschap één van de vijf belangrijkste kwaliteiten van de stad Utrecht (zie hoofdstuk 3 van de RSU). Deze kwaliteit willen we behouden en versterken ook in de stad.

Vergroenen van stenige wijken betekent dat dat daarvoor woonruimte moet wijken? Zo ja, wat gebeurt er met die bewoners? Duurdere woningen terug?	De vergroening van de wijken gebeurt voornamelijk in de openbare ruimte. Maar denkbaar is ook het vergroenen van woningen zelf, denk aan gevelbeplanting of een groen dak. Woonruimte zal daar in geen geval voor wijken.
Welke nieuwe groengebieden komen er?	Dit staat in paragraaf 5.2 en hoofdstuk 6
Veel vragen wat extra woningen betekent voor het bestaande groen.	De groei van woningen gaat gepaard met de groei van groen. Dat moet in balans zijn. De groei van groen betekent niet altijd letterlijk meer groen, maar kan ook betekenen dat de kwaliteit van het bestaande groen wordt verbeterd.
Wat betekent dit plan voor huidig groen? En met name voor gebruiksgroen?	We willen het huidige groen zoveel mogelijk behouden en versterken. Meer inwoners betekent ook dat er meer (gebruiks)groen nodig is. Zie paragraaf 5.2.1
Groen heeft tijd nodig om te groeien, bomen hebben heel veel tijd nodig. Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat dit in balans is? Voldoende groen en kwalitatief groen in de directe omgeving.	Dat klopt helemaal. Naast de kwantiteit is ook de kwaliteit van het groen van belang.
Om meer biodiversiteit in de stad te realiseren is er meer groen nodig. Maar ook hoe dat groen wordt ingericht en onderhouden. Wordt in de RSU rekening gehouden met hoe het groen wordt vorm gegeven? Niet alleen maar kort gemaaid gras en nette bomen maar ook ‘rommel groen’, wat juist waardevol is voor biodiversiteit.	Ja, dit staat beschreven in het groenstructuurplan van de gemeente Utrecht, een van de bases van de RSU.
biodiversiteit is belangrijk, wordt er voldoende rekening gehouden met leefgebieden voor vogels insecten e.a.?	Eén van de uitgangspunten voor het groen is het versterken van de lokale biodiversiteit bij elke ruimtelijke ontwikkeling (natuurinclusief bouwen). Hierbij wordt gebruik gemaakt van de Utrechtse soortenlijst. Hiermee werkt de gemeente aan een natuurinclusieve stad. Meer hierover vindt u in het groenstructuurplan van de gemeente Utrecht.
Zie ik goed dat er best een hoog aandeel laagbouw gebouwd wordt? Is dat verstandig als we zuinig met ruimte moeten zijn en 75% van onze inwoners 1- en 2-persoonshuishoudens zijn?	De gemeente kijkt naar het toevoegen van een goede mix van appartementen, grondgebonden woningen en verschillende woninggroottes en concepten (passend bij de demografische ontwikkeling en de ontwikkeling van de woonbehoefte) dat aansluit op de bestaande stad (en daaraan complementair is).

De veel meer hogere gebouwen veroorzaken ook veel schaduw. Dit is weer minder aantrekkelijk.	Dat klopt. Als vervolg op de RSU wordt er een hoogbouwvisie opgesteld waarin onder andere voorwaarden worden meegegeven over schaduw en bezonning van hoogbouw.
Zal er in de toekomst grote hoogbouw komen (hoger dan dom) bouwen.	Dat is niet de inzet. De gemeente maakt het volgende onderscheid: Hoogbouw XL, met stedelijk-regionale betekenis: tot maximaal 105 meter. Hoogbouw L, met stedelijke betekenis: tot maximaal 70 meter. De Dom is 112 m hoog.
Wat draagt dit plan bij aan de klimaatopgave in 2030 en 2040?	De gemeente wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn en bijdragen aan de nationale klimaatdoelstellingen, Klimaatwet en klimaatakkoord. Hierover vindt u meer in paragraaf 5.2.6
Groen/waterberging/klimaatbestendig? wat zijn effecten op co2-emissies ?	
Een bijdrage aan vermindering van hittestress is ook het tegengaan van betegelen van tuinen, een trend in bv . in Overvecht. Krijgt dat ook aandacht?	De gemeente kan niet sturen hoe mensen hun tuin inrichten maar probeert inwoners wel te stimuleren om te vergroenen onder andere via het programma Waterproof030
Ik lees niet dat B&W uitgaat van verbreding van de A27 door Amelisweerd. De Gemeenteraad is toch tegen verbreding.	Het besluit om de A27 te verbreden ligt bij het Rijk. In het coalitieakkoord is opgenomen dat de gemeente Utrecht de verbreding van de A27 niet nodig vindt. Wel stelt de gemeente daarin dat met Rijk, Provincie en buurgemeenten we de handen ineen slaan om koers te bepalen. En te investeren in een vervoerssysteem waar meerdere soorten van vervoer elkaar aanvullen en versterken. Om te zorgen dat de eisen en randvoorwaarden van de gemeente voor een goede en zorgvuldige inpassing worden geborgd, werkt de gemeente (noodgedwongen) mee aan de uitwerking van de plannen. Zonder deze samenwerking vindt er geen goede afstemming plaats tussen Rijkswaterstaat en gemeente.

De Rijksoverheid kondigde vorige week aan dat het aantal bestelbusjes t.a.v. bezorgen van goederen minder de stad in mogen. Is dit ook meegenomen bij de RSU 2040?	Vanaf 2025 komt er een zero emissie zone voor stadslogistiek in de binnenstad. Dit betekent dat het overgrote deel van de logistiek in de binnenstad met uitstootvrije voertuigen moet worden uitgevoerd. In 2030 moeten alle bestelauto's en vrachtauto's emissie-loos zijn (op grond van het landelijk Klimaatakkoord). Dit heeft uitstralingseffecten op de overige delen van de stad. Utrecht is een van de gemeenten die hiervoor een overkomst met de vervoerssector is aangegaan. Voor verschoning zet de gemeente ook in op vervoer over water en vervoer via goederenhubs.
We hebben de afgelopen 25 jaar veel vooruitgang geboekt met het versterken van de positie van de fietser binnen de stad. Bv door natuurlijke fietsroutes hard of zacht te knippen voor de auto. Zijn er plannen om in het kader van de RSU 2040 deze strategie ook toe te passen op de natuurlijke fietsroutes naar onze buurgemeenten, bv de Zandweg/Harmelerwaard, Houtensepad, Oostoever Vecht e.d.?	Samen met de regio werken we aan een regionaal fietsnetwerk, waarbij de fietser snel en comfortabel zich kan verplaatsen. Dit is ook de inzet van de regio.

De trend waarbij individuele mobiliteit met de auto in eigendom vervangen gaat worden voor deeloplossingen en OV blijkt te keren, zeker op de termijnen van dit plan. De, weliswaar schonere, stillere en veilige auto blijft toch de enige realistische oplossing voor het overgrote deel van mobiliteit. De fiets biedt niet het bereik en het OV is inmiddels, aantoonbaar, door inefficientie en andere intrinsieke eigenschappen te duur aan het worden voor de belastingbetaler, met nog veel grotere toekomstige kosten in het verschiet. Dat Utrecht kiest voor bescherming en promotie van voetgangers en fietsers is toe te juichen, maar recente praktische aanpassingen op het gebied van mobiliteit lijken daar we teveel op te leunen. Het telt op tot keuzes zoals bijvoorbeeld de nieuwe Singels (een concept van haasje-over tussen auto en fietser waarbij veiligheid sterk ingeleverd is) of woonwijken waar autobezit onrealistisch en geforceerd 'teruggedrongen' moet worden d.m.v. het simpelweg weghouden van parkeeroplossingen. Er moet breder en realistischer, met de wetenschap en echte mobiliteitsexpertise als ondergrond, gekeken worden naar oplossingen. De auto blijft tot ruim na 2040 de beste oplossing die we hebben voor individuele mobiliteit. Dus een netwerk van goede in-/uitvalswegen, tot aan de binnenstad, en veel parkeergelegenheid, bij voorkeur ondergronds bij nieuwe wijken (helemaal bij appartementencomplexen) zijn onmisbaar om te kunnen groeien en (commercieel) relevant te blijven. Ter verhoging van de fiets- en voetgangersveiligheid dienen deze verkeersstromen zoveel mogelijk gescheiden te blijven, in letterlijke zin, zeker aangezien deze kwetsbare verkeersdeelnemers vaak zichzelf in gevaar brengen t.o.v. de automobilist door vrij en relatief onbelemmerd de verkeersregels en zelfbescherming niet heel serieus te nemen. Er moet een Utrecht zijn waar naast de fiets en voetganger óók de automobilist zeer welkom is (nogmaals, liefst met moderne, veilige, elektrische voertuigen).

Utrecht groeit, maar de ruimte blijft gelijk. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Zo maken we de lucht schoner en de straten rustiger en veiliger.
Het is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Tegelijk zijn alle bestemmingen in de stad met de auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

Ik vind het mooi dat er veel aandacht is voor bewegen, oa door fietsen en lopen. Wat mij persoonlijk wel opvalt is dat fietsers alle vrijheid krijgen, zelfs zover dat er nauwelijks nog gehandhaafd wordt op de verkeersregels. Door rood rijden is toch eerder regel geworden dan uitzondering. Waarom wordt hier relatief weinig aan gedaan? Ik denk nl. dat het helpt bij acceptatie van andere weggebruikers dat zij minder ruimte krijgen.

Het fietsgebruik groeit ongeveer 3 tot 5% per jaar. Dat betekent dat in 2040 75% meer fietsers zijn dan in 2015. Deze enorme groei vraagt om meer ruimte voor de fiets. Een van de pijlers hiervan is het inzetten op een cultuur van verkeersveilig fietsgedrag. (zie ook paragraaf 6.2 van het Mobiliteitsplan 2040).

Waarom wordt er gericht om op 10 minuten afstand overal te kunnen zijn, wat vooral gericht is op veel mobiliteit. En niet op “decentrale hubs” waarmee hetzelfde bereikt kan worden en wat minder verkeersbewegingen betekent? Ik snap het echt niet.	Wat u betoogt wordt inderdaad gedaan. Er wordt ingezet op meerdere stadskernen, of zoals u het noemt decentrale hubs. Op deze plekken komen alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik. Ze komen daardoor dichtbij ieders woon- en werkomgeving. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen. U snapt het dus juist heel goed, maar heeft 10-minuten wellicht opgevat als in 10 minuten door de gehele stad te kunnen reizen’
Waarom kunnen inwoners van Nieuwegein met de tram wel al om 06.00 op het Centraal Station zijn, terwijl de bus uit de Utrechtse wijk pas na 6 uur vertrekt? Mooi dat de bushalte straks op 10 minuten is maar als er geen bus rijdt heb je er nog niets aan...	Wij snappen uw frustratie, maar dit wordt niet in de RSU geregeld. Met vragen over dienstroosters openbaar vervoer kunt u terecht bij de OV bedrijven of de provincie.
Hoe staat het met de treinverbinding richting Almere. De verbinding is nu van een te lage kwaliteit voor de verbinding tussen deze 2 grote gemeenten. Mensen stappen , ook voor corona, over van ov naar de auto omdat de autoverbinding veel sneller en beter is.	Wij zijn het met u eens dat goede ov bereikbaarheid mensen stimuleert om de auto vaker te laten staan.
Mobiliteit: waarom staat er voor de NRU geen tunnel ingetekend? Dat zou heel goed passen in jullie strategie. Hij hoeft er nog niet in 2021 te liggen, je hebt er jaren de tijd voor	Er is al een lopend project met als doel de NRU te vernieuwen. Door aanpassingen aan de weg en verbetering van de doorstroming maken we de leefomgeving veiliger en beter en de overlast voor omwonenden minder. De NRU is het noordelijke deel van de Ring Utrecht. Een ondertunnelde NRU past niet binnen het mobiliteitsbeleid. (zie pag 100 van het mobiliteitsplan)
De focus ligt op wandelen, fietsen en OV. Worden huidige auto gebruikers dan ook benadeeld in het aankomende plan, en is het voor auto’s dus moeilijker?	Alle bestemmingen in de stad blijven met de auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

Minder auto's in de straat gaat enkel als op slechts enkele minuten lopen zeer veel parkeergelegenheid gecreëerd wordt, inclusief snelle in-/uitvalswegen. Zijn die onderdeel van het plan?	In de parkeervisie staat beschreven hoe de gemeente aankijkt tegen "parkeren op afstand". *Een deel van de bewoners in nieuwe ontwikkelgebieden*, die hun auto willen houden, zullen hun auto aan de rand van de stad moeten parkeren in een transferium, waarbij ze comfortabel, snel en veilig naar en van de parkeerlocatie kunnen reizen. Dit wordt nog verder uitgewerkt in de module Transferium van de parkeervisie.
Wat zijn de plannen voor uitbreiding van deelauto's?	We willen autobezit versneld laten veranderen naar gebruik van gezonde, duurzame en ruimte-efficiënte vormen van vervoer. Door voertuigen te delen worden ze beter benut en is bij voldoende gebruik minder ruimte nodig voor ze te stallen of te parkeren. We hebben extra aandacht voor de beschikbaarheid, de locaties en voor gemakkelijk gebruik. De locaties waar deelvoertuigen opgehaald, weggebracht en gestald kunnen worden, sluiten goed aan op de netwerken van fiets, OV en auto, zodat het aantrekkelijk is om (een deel van) de reis per deelvoertuig te maken (zie pag 60 van het mobiliteitsplan)
Even heel praktisch he, maar de mensen die een auto nodig hebben voor hun werk bijvoorbeeld, waar moeten die de auto kwijt?	Een deel van de bewoners in nieuwe ontwikkelgebieden, die hun auto willen houden, zullen hun auto aan de rand van de stad moeten parkeren in een transferium, waarbij ze comfortabel, snel en veilig naar en van de parkeerlocatie kunnen reizen. Dit wordt nog verder uitgewerkt in de module Transferium van de parkeervisie. In de parkeervisie kunt u hier meer over lezen
Mooi plan, minder auto's, maar er zullen toch ook veel auto's blijven. Waar laten we die?	Een deel van de bewoners in nieuwe ontwikkelgebieden, die hun auto willen houden, zullen hun auto aan de rand van de stad moeten parkeren in een transferium, waarbij ze comfortabel, snel en veilig naar en van de parkeerlocatie kunnen reizen. Dit wordt nog verder uitgewerkt in de module Transferium van de parkeervisie. . In de parkeervisie kunt u hier meer over lezen
De stad laten groeien en gelijktijdig het aantal auto's terugbrengen. Betekent dit iets voor de huidige/toekomstige parkeernormen?	ja, dat staat beschreven in de module Parkeernormen van de parkeervisie.
Hoe verhoudt de toename van woningen zich tot verlaging/ gelijkhouden van het aantal auto's in wijken waar geen parkeerregulering is? (of te wel: waar gratis parkeren is en dus de parkeernorm geldt)	In de module Parkeernormen van de parkeervisie staan voorstellen voor het aanpassen van de parkeernormen. Wanneer sprake is van parkeeroverlast dan is invoeren betaald parkeren een middel om dat tegen te gaan (zie ook module aanpak betaald parkeren).

Er komen steeds meer fietsstraten (“auto te gast”). De afgelopen sneeuwweek heeft bewezen dat die straten extra vaak schoon gemaakt moeten worden om het fietsverkeer in stand te houden. Nu waren de meesten langdurig smerig terwijl ‘echte’ fietspaden snel en goed schoon waren. Eigenlijk ben ik tegen fietsstraten. Ik mag ook niet op de snelweg fietsen. Scheiden, niet combineren!	Voor de inrichting van een straat als een fietsstraat hanteert de gemeente de richtlijnen van CROW. Het gaat hierbij om straten die een belangrijke schakel zijn in het fietsnetwerk. Geen hoge autointensiteit op de desbetreffende weg daarbij een is vereiste.
Zijn die knooppunten routes ook d.m.v. van een soort tram/ lightrail/metro met elkaar verbonden	Het is onze ambitie om een tramverbinding tussen de knopen aan te leggen, te beginnen met een tramverbinding aan de oostkant en aan de zuidkant (zie ook paragraaf 5.2.5 Mobiliteit).
De stad zal relatief vergrijzen, zeker als er niet voldoende gezinswoningen komen. Wordt hiermee rekening gehouden, met name bij mobiliteit?	Utrecht wil een inclusieve stad zijn. We werken aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen. Zo kun je voorzieningen zoals supermarkten en scholen goed te voet bereiken en zijn er maatwerkoplossingen voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke of andere beperking. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.
Meeste reizigers gebruiken een app voor reistijd met OV, als de spaken sneller blijven dan het wiel, dan zullen mensen via de spaken blijven gaan?	Apps worden aangepast aan nieuwe situaties. Daarnaast is snelheid een aspect.
Hoe zien jullie die tramroute tussen Station Lunetten, Rijkswaterstaat en Papendorp voor je? Het lijkt erop dat het complete buffergroen van Lunetten, de Utrechtse wijk met de hoogste geluids- en fijnstofbelasting, wordt opgeofferd .	Deze tramverbinding vraagt om een zorgvuldige inpassing. Dat is een van de opgaven van Utrecht Oost tot 2040 (zie pagina 145).
Ik heb zowel de RSU als de mobiliteitsvisie van Utrecht bestudeerd. Het valt mij daarbij op dat de connectie tussen beide ‘beperkt’ is, vooral mbt potentieel van duurzaam vervoer over water. Hoe wordt naast het OV/fiets/wandel/auto en daarmee traditionele WEGverkeer gebruik gemaakt van WATER? Juist voor een stad die gebouwd is op/om het water!	Efficiënter en schoner goederenvervoer, waarbij wij ook inzetten op vervoer over water is een van de doelen van het mobiliteitsplan. De gemeente zet in op stimulering van bevoorrading van winkels (in de binnenstad) en schone logistiek via goederenvervoerhubs. Een aantal vaarwegen zijn naast en overslagpunten onderdeel van het kwaliteitsnet goederenvervoer. Zeker nu de boten elektrisch varen, is milieuvriendelijke bevoorrading mogelijk van bestemmingen aan het water.

Ga nu eerst eens de bestaande fietsroutes onderhouden! Gaten in het wegdek. Geen voorrang op afslaand verkeer en vooral: zorg dat de verlichting brandt en blijft branden. Er zijn fietspaden aangelegd zonder verlichting. Schandalig!!	Het fietsgebruik in Utrecht groeit jaarlijks tussen de 3% en 5%. Dat betekent dat een schaalsprong fiets nodig is met meer fietsvoorzieningen die snel en comfortabel zijn. Onderhoud speelt hierbij een rol.
In de RSU blijft de polder Rijnenburg vrij van woningen. Is het naast verdichten niet logisch om ook Rijnenburg op te nemen als woonlocatie gezien de woningnood in Nederland. Hoe ziet de Gemeente Utrecht deze opgave?	De gemeente kiest voor binnenstedelijke verdichting, omdat het meerdere voordelen met zich meebrengt, zoals: het behoud van het rijke landschap rondom de stad, het beter benutten of uitbreiden van bestaande economische en sociaal-maatschappelijke voorzieningen, energie-efficiency, minder (auto)mobiliteit en menging van functies. De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn).
U gaat verdichten met huizen en verkeer terwijl de stad het verkeer nu al niet aankan los eerst de huidige verkeerschaos aan	De verdere verdichting van de stad vraagt de beschikbare ruimte anders te gebruiken. Er zal minder ruimte zijn voor rijdende en stilstaande auto's. Het stimuleren van wandelen, fietsen en openbaar vervoer en deelmobiliteit past binnen de ambitie "Gezond stedelijk leven voor iedereen". We zien nu al dat het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik.
Niet iedereen kan lopen en/of fietsen (ik ben gehandicapt), hoe gaat dat er straks uitzien, ook voor ouderen?	Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Alle bestemmingen in de stad blijven met de auto bereikbaar.
In Lunetten staan parkeerterreintjes leeg en parkeert iedereen voor de deur, ook al zijn daar geen parkeerplaatsen. Is er wel onderzoek gedaan naar bereidheid om auto verder van huis te parkeren? Een van de redenen om voor de deur parkeren is auto inbraak op plekken waar minder zicht is. Mbt tram? Waarom keuze voor tram? Huidige tram rijdt vaker niet dan wel.	Een deel van de bewoners in nieuwe ontwikkelgebieden, die hun auto willen houden, zullen hun auto aan de rand van de stad moeten parkeren in een transferium, waarbij ze comfortabel, snel en veilig naar en van de parkeerlocatie kunnen reizen. Dit wordt nog verder uitgewerkt in de module Transferium van de parkeervisie. In de parkeervisie staat beschreven hoe de gemeente aankijkt tegen "parkeren op afstand".

De regering, rijksoverheid maakt het aantrekkelijk om met de auto te rijden. Uitbreiding van snelwegen etc. Komt dit niet in conflict met deze plannen? Hoe krijgen jullie de rijksoverheid mee?	Het Rijk wil dat Nederland bereikbaar blijft. Daartoe wordt geïnvesteerd in wegen, spoorwegen en vaarwegen. Wij werken samen met Rijkswaterstaat. Zo willen we met Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten in de regio ervoor zorgen dat ook in de spits er sprake is van enige doorstroming van het autoverkeer op de Ring, onder meer door het aantal auto's in de spits te verlagen (zie pag 100 van het Mobiliteitsplan).
De aansluiting vanaf de ring naar zuilen is steeds verkeers intensiever, langs deze weg wonen heel veel mensen. hoe past dit binnen de RSU? rekening houdend met de stadsboulevard. we maken ons zorgen om sluipverkeer, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit rondom deze straten, de aanpassingen zijn in sommige gevallen een extra belasting voor de wijken.	We begrijpen uw zorgen. Het is onze inzet om het autoverkeer niet verder te laten groeien.
Hoe willen jullie het USP aanwijzen als knooppunt van de groei zonder buiten de huidige "rode" contouren van het USP te willen bouwen?	Door verdichting en transformatie is er ruimte voor extra programma dat bijdraagt aan het bijzondere ecosysteem van het USP. De gemeente ontwikkelt momenteel een gebiedsvisie voor USP.
hoe wordt Amelisweerd meegenomen in de plannen tot 2040?	Met de (verdere) ontwikkeling van het USP en Lunetten-Koningsweg zal de druk op de recreatiegebieden in de oostkant van de stad verder toenemen. Daarvoor is in de RSU opgenomen dat het landschapspark Amelisweerd, Oostbroek, Rijnauwen en Vechten wordt uitgebreid: nieuwe paden, meer opgaand groen, recreatieve functies en nieuwe natuur.
Waarom staan in de tabel op p.160 geen werkplekken in Overvecht? Als er ergens werkplekken nodig zijn is het in Overvecht, waar de werkloosheid het hoogst is van de stad. Ik vind het echt onbegrijpelijk als je wilt dat met de groei van woningen ook werkplekken moeten stijgen	Deze tabel geeft enkel de arbeidsplaatsen op de grotere werklocaties weer. Daarnaast komt een groot gedeelte van de nieuwe arbeidsplaatsen in de wijken zelf. De omvang van de bedrijven/banen is echter veel kleiner. Denk aan onderwijs, zorg, maatschappelijke dienstverlening, detailhandel en andere banen. Omdat deze verspreid zijn over de gehele stad (en dus ook in Overvecht) zijn deze niet apart opgenomen in de tabel. In de definitieve versie van de RSU zal dit worden aangepast.
Wordt het gebied waar de waterzuivering ligt (grens Overvecht/Ondiep) ook volgebouwd met woningen? En zo niet, wat wordt daar dan gebouwd?	Er wordt een tijdelijke invulling gegeven aan het zuidelijk deel van het rioolwaterzuiveringsterrein met publieke functies. Ook wordt er een onderzoek gestart voor een permanente verhuizing van de RWZI na 2040-2050.

Overvecht is al groen en we hebben alles al binnen 10 minuten. Ik zie dat verdichten hier ten koste gaat van licht, lucht en ruimte en waardevol groen. Hoe houden jullie rekening met de cultuurhistorie en sterke punten van de stedebouwkundige opzet van onze wijk.	De cultuurhistorie en stedenbouwkundige opzet van de wijk vormen de onderlegger de verdichtingsopgave, maar dit plaatsen we wel in een hedendaagse context. De verdichtingsopgave wordt ingezet om juist deze kwaliteiten te versterken, door het groen bijvoorbeeld op alle plekken een hoogwaardige kwaliteit te geven.
Ik zie niet wat het beleid is tot 2030. Wat is nu het beleid vanaf nu tot 2030?	In deze nieuwe RSU kijkt de gemeente verder vooruit en wordt een meer integrale blik op de stedelijke ontwikkeling geschetst. Er staan richtinggevende keuzes voor gebiedsontwikkeling en voor de ruimtelijke gevolgen van ambities op het gebied van wonen, groen, maatschappelijke voorzieningen, gezondheid, werk, mobiliteit en energie. Dit is de verbreding en de verdieping ten opzichte van de bestaande ruimtelijke strategie uit 2016, die vooruit keek naar 2030 Tot 2030 gaat vooral om bestaande plannen over waar en hoeveel woningen worden gebouwd. In deze RSU zijn aan deze plannen extra ambities toegevoegd op het gebied van groen, werk, voorzieningen, energie en dergelijke. Daarna worden de nieuwe stedelijke knooppunten ontwikkeld. Daarvoor is nodig dat al veel eerder wordt gestart met de grootschalige aanpak van de mobiliteits-infrastructuur (zie hoofd Hoofdstuk 7 Uitvoeringstrategie van de RSU 2040).
Ik zie in het plan geen extra sportvelden op daken zoals bijvoorbeeld op de ikea, Waarom niet? Het zou een mooie oplossing zijn voor het sportruimte tekort.	Dat zou zeker kunnen, want dit is inderdaad een mooie oplossing voor het ruimtetekort. Maar vraagt natuurlijk ook een grote investeringen en eisen aan de gebouwen qua oppervlak en constructie. Daarom is dit nog niet concreet benoemd in de RSU, maar wanneer zich een kans voordoet dan gaat de gemeente hier zeker naar kijken hoe die kan worden benut.
De sport op USP heeft al gigantische capaciteitsproblemen, maar hier is vanuit de gemeente niet het plan om uit te breiden. Het USP wordt volgens het RSU het knooppunt van de groei van Utrecht, dus er moet veel meer sportcapaciteit komen op het USP. Hoe gaan jullie ervoor zorgen dat het gebied wat het knooppunt van de groei gaat worden ook nog gezond, voldoende kan sporten?	In paragraaf 5.2.6 ziet u de voorstellen die we hiervoor doen zowel op het USP als in de nabijheid ervan zetten we in op het vergroten van het sport areaal. Op dit moment wordt er ook gewerkt aan een omgevingsvisie voor het USP daarin zal ook de sportvraag nader worden uitgewerkt.

Fijn dat jullie het belang van studenten in de stad inzien ! Willen jullie dit ook laten zien door je als gemeente in te gaan zetten voor een gezonde student, dus de studentensport?	In paragraaf 5.2.6 ziet u de voorstellen die we hiervoor doen zowel op het USP als in de nabijheid ervan zetten we in op het vergroten van het sport areaal. Op dit moment wordt er ook gewerkt aan een omgevingsvisie voor het USP daarin zal ook de sportvraag nader worden uitgewerkt
Worden sportfaciliteiten per deelgebied waar wordt gebouwd parallel daaraan verwezenlijkt? Of worden die sportfaciliteiten eerder opgeleverd dan de woningen?	We proberen dit in ieder geval gelijktijdig te realiseren bij voorkeur eerder. Hoe we dit kunnen doen werken we uit in een implementatieplan.
Hoe gaan jullie ervoor zorgen dat er nog gesport kan worden op de knooppunten van de groei (bijvoorbeeld het USP)?	In paragraaf 5.2.6 ziet u de voorstellen die we hiervoor doen zowel op het USP als in de nabijheid ervan zetten we in op het vergroten van het sport areaal. Op dit moment wordt er ook gewerkt aan een omgevingsvisie voor het USP daarin zal ook de sportvraag nader worden uitgewerkt.
Is er ook gekeken naar de manier van subsidiëren van de sport? Want door te focussen op de accommodaties, valt de studentensport nu soms net buiten de boot bij de gemeentelijke subsidies, omdat die sporten op de grond van de universiteit (en niet van de gemeente).	Nee de RSU is een document voor de fysieke leefomgeving en gaat dus over de ruimtelijke ontwikkeling. Het subsidiëren van sport staat hier niet in.
sporten op de daken van de Jaarbeurs. Doen!	Momenteel wordt gewerkt aan een omgevingsvisie Jaarbeurs. Binnen deze ruimtelijke ontwikkeling kan ook gekeken worden naar Sport op het daken van de Jaarbeurs.
Is het mogelijke bestaande (huur-)woningen met bouwaanpassingen bewoonbaar te maken voor twee een-persoonshuishoudens. Ik hoorde dat veel ouderen in veel te grote woningen blijven wonen door gebrek aan alternatieve woonruimte.	Utrecht kent een aanzienlijk aantal woningen voor gezinnen met kinderen. Deze worden niet optimaal benut, bijvoorbeeld omdat kinderen uit huis zijn gegaan. Wij zouden graag de doorstroming op gang brengen. Deze grotere woningen kunnen dan toekomen aan de grotere huishoudens (van de toekomst), die dan vervolgens een kleinere woning achterlaten.

Is het waar dat steeds meer winkels in de binnenstad blijvend leeg komen te staan? Kunnen die een woonbestemming krijgen (voor ouderen/studenten bv) Dezelfde vraag voor kantoorpanden in de stad Utrecht...	We kijken altijd naar mogelijkheden om panden naar wonen te transformeren. Tegelijk moeten we altijd oog houden voor voorzieningen zoals winkels en werken. Zonder deze voorzieningen is het niet prettig wonen. We streven naar een balans.
Hoeveel studenten woningen komen erbij?	Om uiterlijk in 2030 een evenwicht te bereiken in vraag en aanbod zullen de gemeente, UU, SSH en andere huisvesters zich inzetten voor de start bouw van nog eens 2.000 structurele eenheden bovenop de bestaande planvoorraad van ongeveer 3.500 eenheden (inclusief 400 tijdelijke eenheden). Daarbij hanteren we een netto berekening (dus gerealiseerde aantallen met aftrek van verlopen eenheden (sloopcomplexen en tijdelijke eenheden)
Gezinnen willen graag een huis met een tuin (uitzonderingen daargelaten). Worden die ook gebouwd in de vier nieuwe stadscentra? Of is daar een extra uitleglocatie voor nodig?	In samenwerking met de regio is een onderzoek uitgevoerd naar de kwalitatieve woonbehoefte. Dat onderzoek laat zien dat de grootste vraag uitgaat naar een stedelijk woonmilieu. In de gebiedsontwikkelingen die we de komende perioden opzetten zullen naar mogelijkheden om woningen voor gezinnen te bouwen, die ook passen bij de woonbehoefte. In hoofdstuk 5.3 hebben we dit verder toegelicht.
Mooi al die vergezichten, maar veel mensen kunnen op dit moment geen betaalbare woning vinden. Maken jullie ook prestatie afspraken om op korte termijn meer nieuwe woningen te bouwen? En zo ja, op welke termijn?	Gemeente Utrecht heeft een stadsakkoord gesloten met een aantal partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de bouw van betaalbare woningen
Vastgoed ontwikkelaars en sociale cooperaties bouwen veel, in hoeverre krijgen initiatieven de kans. Bijvoorbeeld ouderen. En in hoeverre past deze Visie met de winstjargon van ontwikkelaars en de afgestoten verantwoordelijkheid van de cooperaties (alleen bouwen)	De gemeente Utrecht heeft een Kwartiermaker woonconcepten aangetrokken. Deze kijkt naar kansen in bestaande gebiedsontwikkelingen voor bewonersinitiatieven en innovatieve woonconcepten. Ook kan hij mensen helpen die over een locatie beschikken de juiste richting wijzen om plannen tot uitvoering te brengen.
Er wordt aangegeven dat er juist combi-functies wonen&werk zijn, ik zie daar juist vanuit logistiek/bouw nog geen echte aanknopingspunten. Hoe worden die functies gecombineerd?	We streven naar een gemengde stad waar verschillende functies worden gecombineerd. Dat gebeurt op verschillende manieren: van verschillende functies in een gebouw, een woonwijk met ruimte voor bedrijvigheid tot een gebied met zowel kantoor- en woongebouwen.

Studenten wat meer bij de Uithof laten wonen, dat zorgt ook voor minder druk op de infrastructuur en mobiliteit. Dat zie je in meer wereldsteden. Ook prettig voor hen ... ze ontmoeten elkaar etc...	We zien mogelijkheden om rondom het USP een fors aantal studentenwoningen toe te voegen. Dichtbij de onderwijsinstellingen die daar gevestigd zijn.
De woningen met een tuintje zijn nu niet en nooit niet betaalbaar voor de lagere inkomens	De Utrechtse woningmarkt is momenteel niet in balans en een betaalbare woning vinden is lastig. Ons beleid uit de woonvisie is er op gericht om de woningmarkt - stapje voor stapje - beter in balans te brengen. Als onderdeel daarvan en hebben daarom ijkpunten geformuleerd; we willen dat in 2040 de woningvoorraad bestaat uit 35% sociale huur en 25% middencategorie (middenhuur en betaalbare koop). Vanuit dit vertrekpunt sturen we in gebieds-en locatieontwikkelingen fors op het toevoegen van woningen in deze categorieën. Parallel bereiden we momenteel als uitwerking van de woonvisie een actieplan Betaalbare koop voor. Het actieplan wordt rond de zomer naar buiten gebracht.
Hoeveel woningen zijn in Leidse Rijn, Veldhuizen en Vleuterweide gerealiseerd per 1-1-2021?	De bestaande woningvoorraad van Veldhuizen en Vleuterweide (subwijk) bedraagt 9.739 woningen. Leidsche Rijn (wijk) bevat 16.649 woningen. Via deze link treft u de groei van de woningvoorraad van de afgelopen 5 jaar in de subwijken van Leidsche Rijn. (bron: wistudata.nl)

Ik hoor zeggen dat er ruim voldoende woonruimte is voor gezinnen met kinderen, oa huizen met tuin. Tegelijkertijd zie ik om mij heen dat er meer en meer studio's en appartementen komen (bijv. door verbouw van oude schoolgebouwen). Ik zie dat hierdoor ook een hogere druk op de omgeving ontstaat, en dat de woonomgeving anoniemer wordt. Er is bij dit soort woningen meer verloop dan bij gezinswoningen, en mensen in de buurt kennen elkaar daardoor slechter of zelfs niet. Dat draagt niet bij aan een goede en leefbare woonomgeving. Wat is de balans waar naar gestreefd wordt? Kan daar een getal aan gekoppeld worden?	Er bestaat geen eenduidig cijfer voor 'omgevingsdruk'. Wel is Utrecht de leefbaarheid en vitaliteit van wijken sinds vorig jaar actief gaan monitoren. Deze kennis wordt in gebiedsontwikkelingen betrokken. Daarnaast kijken we op welke wijze we in nieuwcomplexen/blokken binnen gebiedsontwikkelingen een nieuwe versie van de ouderwetse 'hofjes' kan realiseren om 'anonimiteit' te voorkomen. Bijvoorbeeld door een gemeenschappelijke tuin of ruimte op te nemen waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten. In de bestaande stad worden bestaande woningen omgezet naar kamers en gesplitst. Daardoor komen er meer mensen in een buurt wonen en kan de leefbaarheid anders worden ervaren. Om de leefbaarheid in gebieden te borgen is sinds 2019 de leefbaarheidstoets onderdeel van de vergunning voor omzetten en splitsen. Het transformeren van gebouwen leidt overigens niet per sé tot een grotere druk op de omgeving; er ook een bestaande situatie.
Is er ruimte voor woningen met grote gezinnen en of met een kleine portemonnee?	De Utrechtse woningmarkt is momenteel niet in balans en een betaalbare woning vinden is erg lastig. Ons beleid uit de woonvisie is er op gericht om de woningmarkt - stapje voor stapje - beter in balans te brengen. Als onderdeel daarvan en hebben daarom ijkpunten geformuleerd; we willen dat in 2040 de woningvoorraad bestaat uit 35% sociale huur en 25% middencategorie (middenhuur en betaalbare koop). Vanuit dit vertrekpunt sturen we in gebieds-en locatieontwikkelingen fors op het toevoegen van woningen in deze categorieën. Parallel bereiden we momenteel als uitwerking van de woonvisie een actieplan Betaalbare koop voor. Het actieplan wordt rond de zomer naar buiten gebracht.

Bijlage 3

Inbreng van de DNU op de RSU 2040

VRAGEN

1. Inhoud

a. Wat zijn prijsopdrijvende effecten: in barcode zitten veel elementen die daar (met de beste bedoelingen) bijdragen aan prijsopdrijvende effecten.
Zonder het duiden van de elementen kunnen we niet goed ingaan op deze vraag. Graag willen wij daar over door spreken bm in een van onze bijeenkomsten.

b. Hoe borg je betaalbaarheid? Is de stad straks ook voor gezinnen en middeninkomens? Als je de stad ook voor gezinnen betaalbaar wilt houden, dan is de conclusie dat het gaat om behoud van diversiteit maar dat er ook andere aantrekkelijke opties mogelijk zijn.
We hebben voor de RSU een investeringsstrategie opgesteld. Gemeente Utrecht heeft een stadsakkoord gesloten met een fors aantal partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de bouw van betaalbare woningen. Verder hebben we in het coalitieprogramma ijkpunten vastgelegd. We willen dat in 2040 25% van de woningvoorraad uit middencategorie woningen bestaat. Dat zijn middenhuurwoningen en koopwoningen tot ca. €319.000 (pp 2021). Het aandeel is, behoudens de beweegrichtingen per wijk zoals we die in de woonvisie hebben opgenomen, niet verdeeld naar huur en koop

c. Wat zijn per gebied ambities t.a.v. groen, laadvermogen, hele barcode?
De ambitie is om stadsbreed de opgave van alle elementen waar mogelijk te realiseren. Dit verschilt in de inzet of aantallen per gebied. Door vraag, aanbod van ruimte, keuzes voor de kwaliteit etc. Dit willen we straks gaan monitoren zodat beide in evenwicht komen te zitten. Het denken in deze verstedelijking en het realiseren daar van vraagt ook een paradigma shift van alle partijen betrokken bij de ontwikkelingen van de stad. Door het niet verabsoluteren van onderdelen van de barcode zijn ze allemaal belangrijk en zal er in het geheel een afweging gemaakt moeten (kunnen) worden.

d. Wat is de invloed van de RSU op de omliggende gemeenten?
Er is een directe relatie tussen stad en regio (de stad is de regio en andersom) voor een heel aantal vraagstukken/ opgaven. Er wordt door de regio een REP gemaakt (RSU voor de regio). De basis voor de inzet van de gemeente is de RSU 2040.

e. Hoe wordt het energievraagstuk (financieel) opgelost?
De RSU beschrijft op welke manier de bestaande opgaven en toekomstige opgaven van de stad gerealiseerd kunnen worden. De toekomstige energieopwekking is niet direct gekoppeld aan de toekomstige bouwprojecten. Sterker nog, toekomstige bouwprojecten zullen zoveel middels zonnepanelen en bodemenergie zoveel mogelijk van hun eigen energiebehoefte opwekking. Helaas is dit niet voldoende voor de totale energiebehoefte van de stad en blijft grootschalige opwekking noodzakelijk. Er is niet een directe prioritering in de zoekgebieden voor energieopwekking. Wel zijn voor sommige gebieden onderzoeken nodig om inzicht te bieden in de potentie voor energieopwekking en waarmee daarbij rekening gehouden moet worden.

2. Investeringsstrategie

a. Gemeenten lijken nu te verdienen aan vastgoedontwikkeling. Waarom neemt gemeente maatschappelijke kosten niet voor rekening?
Het is een misverstand dat gemeenten in het algemeen verdienen aan vastgoedontwikkeling. Daar waar vanuit grondpositie en specifieke ontwikkelplannen een positieve grondexploitatie ontstaat, wordt deze in principe weer geherinvesteerd in de stad; zo staat het omschreven in de investeringsstrategie, en wordt het ook in de praktijk gebracht. Daar waar mogelijk neemt de gemeente de kosten voor de ambities voor haar rekening; zie het aandeel van ca € 2,4 miljard uit gemeentelijke dekkingsbronnen dat in de investeringsstrategie wordt gepresenteerd.

b. Zorg om betaalbaarheid. Als je het aanbod vergroot, druk je de prijs en hou je de stad bereikbaarheid voor veel groepen. Hoe zet gemeente in op faciliteren van partijen die woningen bouwen, verhuren en/of beheren? Bijvoorbeeld regelgeving, grondprijzen, tempo maken.
In het hoofdstuk Uitvoeringsstrategie staat op hoofdlijnen beschreven hoe de gemeente samen met andere partijen de stad wil maken. Zij worden bij voorkeur vroeg in de planvorming betrokken, en de gemeente staat hierbij open voor vernieuwende ideeën. Het groeitempo is een belangrijke factor bij het ontwikkelpad, waar ook aspecten als de barcodeontwikkeling bij worden afgewogen. Omdat de mate waarin en de wijze waarop plannen gefaciliteerd kunnen worden afhangt van de specifieke situatie, zal het realisatietempo per gebied of project kunnen verschillen. De grondprijsbepaling wordt jaarlijks vastgelegd in de grondprijzenbrief.

3. Proces

a. Hoe breng je visie en werkelijkheid buiten (speculatie, versnippering en bedrijfsvoering) bij elkaar?
Volgend op de RSU wordt de uitvoeringsstrategie verder uitgewerkt en komt er een implementatiestrategie.

b. Ambities vanuit expertise prachtig, maar hoe kijkt de Utrechter hiernaar?
In deze reactienota treft u het resultaat aan van de participatie en inspraak.

Inbreng om mee te geven:

1. Koers
- Houd lange termijnvisie vast, blijf koersvast. Dit helpt ook in afwegingen tussen korte termijn en lange termijn effecten.
- Maak je lange termijn doelen scherp: bijv. inclusieve stad.
- Wees helder in wensen. Veelvoud van ambities kan ook leiden tot disbalans. Maak per gebied keuzes, niet alles kan overal
- Leg koers en wensen vast in kaders

2. Inhoud
- Verdere vertaalslag RSU nodig, o.a. hoe groen in de barcode zich verhoudt tot andere vraagstukken
- Werk RSU en barcode uit op gebiedsniveau.
- Concentreer je op grote knopen en bepaal samen hoe en waar je verdichten en vergroenen in balans gaat brengen
- Verdichten en vergroenen en mobiliteitsopgave zien we als communicerende vaten.
- Flexibiliteit: hou ruimte in gebieden voor toekomstige veranderingen

3. Proces
- Zorg voor concrete planning plus mijlpalen en monitoring
- Zorg voor voldoende capaciteit in organisatie, een heldere organisatiestructuur en escalatieladder

4. Samenwerking in uitvoering
- de rol van de bewoners is ook heel belangrijk en mede bepalend voor balans.
- Bewuster afstemmen bij ontwikkeling wat de bijdrage van de marktpartijen zou kunnen zijn in het totale vraagstuk. Als marktpartijen meer zekerheid hebben, kunnen ze ook meer kennis kunde en geld inzetten tbv gebied en zijn we echt een partner
- Kies voor samenwerking met partijen die koersvast zijn en blijven. Onderzoek of partijen zich aan RSU willen binden (voorbeeld Stadsakkoord Wonen)
- Zoek samenwerking in de regio. voor OV, fietspaden, woningbouw
- Samenwerking in lobby naar andere overheden; nog meer uitstralen dat we voor dezelfde zaak gaan

Bijlage 4

Verslag van de bijeenkomst voor ondernemers

De bijeenkomst startte met een presentatie over de RSU 2040 waarbij het thema Werken werd uitgelicht.
Deelnemers spreken zich uit over de korte reactieperiode. Ondernemers en bedrijventerreinen hebben ook doorlooptijd nodig om tot een gezamenlijk standpunt te komen, zes weken is erg kort. De inspraakperiode van 6 weken ligt helaas vast, we hebben er geen invloed op om deze periode te verlengen. Een paar oplossingsrichtingen om toch te kunnen reageren:

- Ondernemers(-vertegenwoordigers) kunnen extra in gesprek met Jesse van Elsberg, waarbij het mogelijk is in te zoomen op de specifieke situatie van de ondernemers of een bepaald gebied. Interesse? Neem dan contact op met ruth.van.der.kam@utrecht.nl.
- Het is niet nodig om specifiek op de inhoud van de RSU te reageren. U kunt ook aangeven welke bedrijfs-/gebiedsbelangen u heeft en dat u het belangrijk vindt dat deze meegenomen worden in de RSU. Inspreken kan door een e-mail te sturen naar: rsu@utrecht.nl. Geef daarbij altijd uw naam (met eventueel organisatie), adres, postcode en woonplaats door.
- Het is ook goed ook om te weten dat de RSU een koersdocument is dat de kaders biedt voor de uitwerking van andere plannen zoals gebiedsvisies en bestemmingsplannen. Ook bij deze plannen is inspreken mogelijk.
- Meer informatie over de RSU en de inspraakprocedure staat op: utrecht.nl.RSU 2040.

Terugkoppeling deelsessies

Kantoren

- De kantorenmarkt is fors in verandering, het karakter van kantoren verandert, ontmoeting wordt belangrijk. De meningen wisselen over wat dit dan precies betekent voor onze sturing en regie op het programma. Het gesprek met de stad is van belang. Haal zoveel mogelijk informatie op bij verschillende partijen en belangenbehartigers. Deelnemers geven aan dat het ook nodig is om -gezien de groei van het aantal arbeidsplaatsen- met de provincie in gesprek te gaan. Uit de gesprekken blijkt dat het best een lastig onderwerp is waar je op verschillende manieren tegenaan kunt kijken.
- Er is veel aandacht voor circulariteit en duurzaamheid in de RSU. De vraag is of dit thema's zijn die zichzelf regelen of dat je daar vanuit de overheid op moet sturen.
- Er werd aangegeven dat het belangrijk is om partijen die kwaliteit willen toevoegen voldoende ruimte te bieden. Nu zijn er vaak restricties, zoals de voorverhuureis. Deze eis maakt het lastig om locaties te ontwikkelen, want een gebouw gaat pas leven als het in aanbouw is en je er fysiek rond kan lopen. Ook gaven deelnemers aan dat er flexibele ruimte nodig is, waarbij het mogelijk is om kantoren neer te zetten op verstandige plekken waar dat nodig is.
- Goede bereikbaarheid is een aandachtspunt. Kantoren moeten op een adequate manier goed bereikbaar zijn. Het is belangrijk om goed na te denken over ontsluiting van Utrecht, waarbij het noodzakelijk is om het centrum op de lange termijn te ontlasten.

Retail

Een deelnemer gaf aan dat de ambitie van de RSU mooi is en Utrecht aantrekkelijk en toegankelijk maakt voor nieuwe bewoners. We hebben besproken wat in het kader van de 10-minuten-stad voor voorzieningen nodig zijn in de toekomst. Daarbij is het belangrijk om de fijnmazigheid te borgen (boodschappen en voorzieningen dichtbij) en zorg te dragen voor de juiste functiemix. Soms vraagt dat ook specialisatie op basis van

de karakteristiek van het winkel-/voorzieningengebied. Inzet op beleving en passende marketing/promotie. Hoe omgaan met intensivering van bebouwing? Veelal hoogbouw, wat vraagt om aantrekkelijke plinten te realiseren. Daarbij kan een veelheid van functies ingezet worden: van bedrijvigheid, sport en maatschappelijk, tot cultuur en horeca. Combinaties achten we haalbaarder dan monofunctionele invulling. Uitdagingen zijn er ondermeer ten aanzien van het mobiliteitssysteem; bijvoorbeeld de transformatie naar elektrisch en zelfrijdend vervoer.

Bedrijventerreinen
In deze deelsessie is een aantal vragen beantwoord:

Wat zijn de plannen in Lage Weide tegen het spoor (4e kwadrant)?
Dit is een knooppuntontwikkeling (RSU) met intensivering bij Leidsche Rijn (met op termijn een intercitystation punt, niet met wonen). Het uitgangspunt hier is kantoren, bedrijven eventueel gecombineerd met leisure en onderwijs. Door het stapelen van functies kun je inzetten op intensivering/meer werkgelegenheid, in dit geval in combi met leisure en onderwijs (Lage Weide als leerwerkgebied). In de visieontwikkeling gaan we kijken naar de exacte invulling.

Past de magazijnverhuur van bouwmaterialen in de plannen?
Dat is mede afhankelijk van de werkgelegenheid die het oplevert. Aan de hand van een visieontwikkeling op het 4e kwadrant kunnen we kijken of zittende bedrijven zijn in te passen of gecombineerd kunnen worden met andere bedrijfsfuncties.
En hoe wordt circulair/duurzaam bouwen gerealiseerd?
Utrecht is bezig met de circulaire bouwhub-ontwikkeling op Lage Weide. De gemeente wil naast Lage Weide en werkspoorkwartier ook Strijkviertel ontwikkelen tot circulair duurzaam ecosysteem.

De ruimte is krap in Utrecht, het kan allemaal maar nét, waarom is er niet ruimer gepland. Er is een spanningsveld met mobiliteit, hoe wordt ondernemerschap hier recht gedaan?
De ruimte is inderdaad schaars, daarom zetten we in op intensivering en kijken we naar bedrijven met meerwaarde voor de stad. Ook kijken we samen met de regio hoe we dit kunnen invullen/oplossen. Mobiliteit is noodzaak. Neem Merwedekanaalzone: dit kan niet ontwikkeld worden zonder goed OV. Daarbij geldt dat eerst het OV op orde moet zijn voordat we daadwerkelijk kunnen ontwikkelen. We zijn hiervoor ook afhankelijk van investeringen vanuit het Rijk en werken dus ook samen met het Rijk. Intensivering vindt plaats samen met marktpartijen, als gemeente zijn we faciliterend. We hebben elkaar zeker nodig. Mobiliteit is een groot vraagstuk waarbij we duidelijk moeten inzetten op volgordelijkheid.

Welke bedrijvigheid wordt er op Utrecht Science Park ontwikkeld? En hoe zit het hier met de mix werken/wonen?
Op USP zetten we in op intensivering (en transformatie) van R&D bedrijvigheid op het gebied van life sciences (dit is de focus -en de kracht- van USP). Er komen extra woningen, maar alleen gericht op studenten en USP-gerelateerd wonen (zoals expats en verpleegkundigen).

Wat gaat er precies gebeuren in Kanaleneiland (deelgebied 6)? Bereikbaarheid is ook daar een groot (groeiend) probleem is.
Deelgebied 6 zal worden getransformeerd naar woon-werkgebied met een stevig aandeel voor werken. De insteek is om het aantal vierkante meters kantoorruimte, en daarmee de werkgelegenheid, te behouden. Ook hier is een goede ov bereikbaarheid essentieel.

Blijft de bedrijvenfunctie van Oudenrijn dezelfde?
De bedrijvenfunctie van Oudenrijn blijft behouden. Daar waar ruimte vrij komt kunnen we, mede op initiatief van en in samenwerking met eigenaren, inzetten op intensivering.

Bijlage 5

Bijeenkomst RSU 2040 voor sportverenigingen, 23 februari 2021

De volgende vragen zijn tijdens de bijeenkomst gesteld en beantwoord:

- Betekent dit dat de RSU 2030 volledig vervalt?
- Waarom ontbreekt de auto in dit document?
- Is er ook een inventarisatie van wensen van de bestaande verenigingen? Met betrekking tot uitbreiding maar ook nieuwe ontwikkelingen?
- Is er ook een beeld van de leeftijden van nieuwe sporters? Kunnen we bijvoorbeeld veel student & starters verwachten? 35+ of 55+? Goed om te weten en rekening mee te houden bij vernieuwing /uitbreiding van het sportaanbod
- Wij zijn een voetbalvereniging en willen weten waar we de toekomst rekening mee moeten houden.
- En is er een visie omtrent het roeien? De roeibaan in Rijnenburg is ingetekend.
- Ben benieuwd naar de zwembaden. Grote vraag voor zwemmen en waterpolo.
- Hoe wordt gestimuleerd om ook sportief naar een sportlocatie te komen
- Hoe zit het met de ontwikkeling van skateparken voor de jeugd. Ik zie dat niet terugkomen in de RSU. Wat kunnen de skateboarders in de toekomst verwachten?
- Is er een concreet plan om de belangen van ongebonden sporters in kaar te brengen, en daar concreet vorm aan te gaan geven? Hoe maken we de stad aantrekkelijk voor de ca 100.000 hardlopers in de stad? De 10-duizendenracefietsers?
- Ik zie dat er erg uitgegaan wordt van multifunctioneel ruimtegebruik. Dit valt met topsport vaak niet te rijmen. Waarbij een ruimte juist toegespitst moet zijn op een enkel doel. Is hier ook ruimte voor opgenomen in het plan? Of wordt er vooral gefocust op breedtesport in RSU 2040?
- Met welke verdere input vanuit de verenigingen zou verdere ontwikkeling van de RSU 2040 geholpen zijn?
- Op welke manier wordt de impact van de huidige tijd meegenomen in toekomstige ontwikkelingen op het gebied van sport? Denk aan origine binnensporten toch meer laten plaatsvinden op buiten accommodaties of plekken faciliteren of aanpassen. Inzetten op samen sporten voor volwassenen door meer sport in kleinere groepen of individueel te faciliteren.
- Is er een beeld van sporten die nu nog niet/niet meer in Utrecht kunnen worden beoefend?
- Wordt er rekening gehouden met verlichting? Zodat velden en parken goed ’s avonds gebruikt kunnen worden.
- De ongebonden sporters zoals racefietsers vragen veel ruimte. Dat is mooi maar veiligheid is ook van belang. Houdt ook rekening met andere gebruikers zoals wandelaars, hondenbezitters, etc. Is specificeren van de inrichting niet beter?
- Zou je sport in de openbare ruimte sport niet in barcode scheiden van verkeerstromen?
- Als lopende ontwikkelingen niet lekker stroken met de nieuwe visie, hoe gaan we daar dan ondertussen mee om?
- Hoe gaat het als zo’n visie in de praktijk wordt uitgewerkt en wat blijft er dat nog over als de politiek daar doorheen gaat? Bijvoorbeeld de lessen uit de gebiedsontwikkelingen van Leidsche Rijn (maar in A’dam ook IJburg) Uiteindelijk werd daar het aantal kinderen tov accommodaties onderschat en lijkt het er op dat de financiële component de boventoon voert tov de oorspronkelijke visie.
- Als jullie namens ons een reactie sturen laten jullie dan weten wat de reactie gaat worden?
- Hoe verhoud zich de ontwikkeling van de sprot in Oost in relatie tot verbreding A27 waardoor veel groen verdwijnt en milieu verontreinigd? Vooral in relatie tot sportvelden die aan A27 grenzen.

Bijlage 6

In deze bijlage zijn alle ingediende inspraakreacties op de RSU 2040 zoveel als mogelijk letterlijk opgenomen. Bij enkele reacties is de tekst ingekort en/of zijn foto's en afbeeldingen niet opgenomen in het kader van de leesbaarheid en lengte. Elke inspraakreactie is vervolgens voorzien van een antwoord.

Inspraak-nummer	**Inspraakreactie** Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeld. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	**Beantwoording** Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
1	Mooie ambitie. Maar zou het een toegevoegde waarde zijn als er ruimte wordt opgenomen voor het goederenvervoer en hubs in én om de steden én aan het water? Ben geen expert maar kijkend naar de omgevingsvisies & mobiliteitsplannen van Gemeente Nieuwegein & Gemeente Utrecht zou je verwachten dat hier praktische koppelingen én slimme verbanden onderling zouden zijn. Net als […] zocht ik naar ruimte voor stadslogistiek maar ook naar hubs, assemblageruimtes, circulaire economie, waterwegen en inderdaad lijkt het dat in deze steden in concept nog geen ruimte maken-houden voor lokale bevoorrading, hubs en assemblages in toekomst. In de mobiliteitsplannen van Utrecht en Nieuwegein staat iets over transport over water; er lijkt meer ruimte voor lokale bevoorrading in de toekomst. Het lijkt erop dat gemeentes vervoer over water wel gaan herwaarderen. Voorbeelden: Eelco Eerenberg: schonelucht ambas-sadeurbinnenvaart en Nieuwegeinse motie vervoer over water bieden kansen. Zie ook inspraakreactie 96 .	Op dit moment zijn er stadsdistributiehubs in Lage Weide, de Wetering, Haarrijn, Cartesiuswegterrein, Overvecht, Kanaleneiland (Liesbosch). Ook is het beleid om (waar zinvol) meer te vervoeren over water. Dit is ook in meer detail opgenomen in het Mobiliteitsplan, waar onder andere de multimodale hub Lage Weide wordt benoemd in relatie tot binnenvaart. Voor uw locatie is van belang dat de gezamenlijke overheden in het gebied werken aan de ontwikkeling van de A12-zone, zoals wij ook hebben beschreven in paragraaf 6.5 van de RSU. De A12-zone is een kansrijke locatie om vanaf 2030 een groot deel van de regionale ambities op het gebied van verstedelijking te realiseren. Er zit een spanningsveld tussen woningbouw bij Westraven en mogelijk op de Liesbosch-west in relatie tot bestaande bedrijvigheid. In samen-werking met rijk en regio onderzoeken we komende jaren wat de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen zijn in dit gebied. Daarnaast onderzoeken Provincie Utrecht, gemeente Nieuwegein en Utrecht de komende tijd gezamenlijk, en in overleg met Rijkswaterstaat, of vervoer over water in de regio een plek kan heb-ben in de A12-zone. En zo ja, onder welke voorwaarden (inhoudelijk, periode).

2	Allereerst lof voor de toekomstgerichte totaalbenadering.	Dank.
2	Als inwoner van Lunetten heb ik de volgende opmerkingen: 1 Energiebeleid Lunetten (pg. 116): In de plannen is geen stadsverwarming voor Lunetten voorzien. In het noordelijk deel van Lunetten bevinden zich echter veel middelhoog-bouw complexen. Individuele warmtepompen zijn hiervoor geen optie en verwarming middels elektriciteit vraagt extreme investeringen in isolatie van de bouwkundige schil in deze relatief matig geïsoleerde en complexe gebouwen met complexe VvE's.vEen passend alterna-tief dient geformuleerd te worden voor de wijk Lunetten, voordat de-finitief wordt besloten over het stadsverwarmingnet in de stad.	1 Energiebeleid Lunetten In de RSU staat dat er ruimte gereserveerd wordt voor onder andere warmtenetten. Wat in dit verband passend is wordt nader uitgewerkt in de transitievisie warmte en nog concreter in de daaropvolgende wijkuitvoeringsplannen
2	2 Hoogbouw 'Knoop Lunetten / Koningsweg' (pg. 117): De term 'leesbaar' wordt niet gedefinieerd. Wat wordt daarmee pre-cies bedoeld? En voor welk schaalniveau en welke vorm van mobili-teit? Een gebouw hoeft niet XL of L te zijn om de knooppuntfunctie ervaar-baar te maken. Bovendien levert XL of L hoogbouw niet per definitie de hoogste dichtheid vanwege de daaraan verbonden ruimtelijke en (verkeers)technische randvoorwaarden. Veel deskundigen wijzen hierop. Zie ook onderstaand artikel van Friso de Zeeuw: https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/de-hoogbouwleugen/ Modellenstudies m.b.t. bouwhoogte en bebouwingsdichtheid zijn noodzakelijk voordat beleid voor deze locatie wordt vastgesteld.	2 Hoogbouw Knoop Lunetten/ Koningsweg De term leesbaar heeft betrekking op het stadssilhouet en daarmee de uitstraling/uiterlijke verschijningsvorm van de stad als geheel. In de RSU kiezen we ervoor om de inzet van hoogbouw te koppelen aan de OV-knopen. Dit zijn tevens de plekken waar een groot deel van het stedelijke programma landt. Hoogbouw is geen doel op zich, maar een middel om in hoge dichtheden te bouwen. Dit is nadrukkelijk niet de enige typologie waarin er in hoge dichtheden gebouwd kan en zal worden. In de hoogbouwvisie, die aanvullend op de RSU zal worden opgesteld, zal nader uitgewerkt worden hoe en met welke randvoor-waarden er binnen deze gebieden met hoogbouw wordt omgegaan. Voor deze hoogbouwvisie worden verdiepende studies gedaan om tot de juiste uitgangspunten te komen.

2	3 Hoogbouw ‘Knoop Lunetten / Koningsweg’ (pg. 118 / 119): Consequenties van intensieve hoogbouw (XL) en hoge dichtheid op de kwaliteit van de directe omgeving lijken onvoldoende onderzocht. Er zijn randvoorwaarden geformuleerd voor verdere ontwikkeling, maar modellenstudies naar effecten op de omgevingskwaliteit zijn noodzakelijk voordat dergelijk beleid wordt vastgesteld.	3 Hoogbouw Knoop Lunetten / Koningsweg vervolg In de hoogbouwvisie, die aanvullend op de RSU zal worden opgesteld, zal nader uitgewerkt worden hoe en met welke randvoorwaarden er binnen de aangewezen gebieden, waaronder de knoop Lunetten/Koningsweg met hoogbouw wordt omgegaan. Voor deze hoogbouwvisie worden verdiepende studies gedaan om tot de juiste uitgangspunten te komen. Hierbij zal ook worden ingegaan op het sociale aspect van hoogbouw. Welke voorzieningen en woningtypen zijn in hoogbouw denkbaar en mogelijk, en hoe kan hoogbouw aantrekkelijk worden voor zoveel mogelijk verschillende doelgroepen?
2	4 ‘Knoop Lunetten / Koningsweg’ en ‘Verdichting rondom de As van Lunetten’ (pg. 147 punt 2 / pg. 148 kaart): Hoe verhouden de vlekken zich tot de bestaande bebouwing, die er deel van uitmaakt? Deze bebouwing heeft op dit moment woon- en kantoorfunctie, naast diverse publieke functies. De woningcomplexen zijn in het algemeen zowel corporatiebezit als (in toenemende mate) particulier bezit, vaak gemengd (z.g. “gespikkelde” VvE’s). Voor de huidige eigenaren is het met oog op de toekomst van belang dat er duidelijkheid ontstaat over de precieze intenties. Twijfels over de toekomst zullen de motivatie om op korte termijn noodzakelijke investeringen te doen voor instandhouding en verduurzaming remmen en de toch al ingewikkelde VvE-processen ondermijnen. Verpaupering dreigt daardoor, zoals die in de jaren 60/70 in de oudere wijken ook aan de orde was.	Knoop Lunetten / Koningsweg en verdichten rondom As van Lunetten Hoe invulling wordt gegeven aan de vlekken en wat dit betekent voor de bestaande bebouwing wordt nader onderzocht in een gebiedsuitwerking, die volgt na vaststelling van de RSU. Die zal meer inzichten geven over de verdere invulling van deze knopen.

	Nadere definitie / afstemming van de locaties op korte termijn is noodzakelijk.	
2	5 Groene zoom / bufferpark langs A27 en A2 (pg. 147 punt 5 / pg. 148 kaart): Deze groene zoom vormt een belangrijk onderdeel in de fijnmazige groenstructuur van Lunetten. Recreatief en ecologisch is deze zoom van groot belang voor de wijk. Door de aanleg van het OV-traject komt de kwaliteit van dit gebied sterk onder druk te staan. Waarborg voor de kwaliteit daarvan en daarmee de leefbaarheid van de wijk ontbreekt, ondanks de intenties tot behoud.	Groene zoom buffer park De locatie van de OV-ring is indicatief en wordt nog nader onderzocht. Daarbij vormt de bestaande kwaliteit van de omgeving een belangrijk uitgangspunt. Wij willen natuurlijk dat nieuwe infrastructuur daar zo min mogelijk afbreuk aan doet. Wij zullen de volgende zin toe te voegen aan pg. 147/punt 5: Waarborgen van de kwaliteit door landschappelijke en ruimtelijke inpassing.
3	Zonnepanelen Haarrijnseplas Ik begrijp dat de gemeente eilanden met zonnepanelen wil aanleggen in deze recreatieplas. Vraag 1: kunnen die panelen niet worden ingebouwd in gebouwen e.d. buiten de plas. Ik vind het landschapsvervuiling.	Zonnepanelen Haarrijnseplas 1: Er zullen ook zonnepanelen worden gelegd op alle gebouwen in de woonwijk Haarrijn, maar dat is niet voldoende om een energieneutrale wijk te realiseren, daarvoor is ook de energie van zonnepanelen op de Haarrijnse plas nodig. Er komt een rand met planten rondom de eilanden, zodat deze goed ingepast worden.
3	Vraag 2: is er rekening gehouden met kinderen die op de plas met bootjes willen varen of zwemmers die de plas willen oversteken. Of worden we geëlektrocuteerd?	2: Er blijft naast de eilanden voldoende ruimte over om de plas over te steken. Eén van de voorwaarden voor de plaatsing van de zonne-eilanden zal zijn dat deze niet toegankelijk zullen zijn en om de veiligheid van recreanten te waarborgen.

4	Ik word hier wel warm van. Wat fijn in zo'n ongelofelijk mooi land te leven waarin we zulke plannen kunnen uitdenken. Het is een voorrecht. Veel succes bij de uitvoering.	Dank voor het compliment.
5	Allereerst wil ik u complimenteren met dit document: de rode lijn van verdichten, meerkernigheid, kwaliteit toevoegen in de openbare ruimte en verduurzamen zijn denk ik de opgaven die inderdaad centraal moeten staan. Ook de uitwerking naar wijken toe is fijn: opgaven zijn al afgewogen en in relatie tot elkaar op de kaart gezet. Dat maakt de RSU al best concreet is haar opgaven. Tenslotte vind ik de stap om eindelijk eens echt in een wijk als Overvecht te investeren heel goed.	Dank voor het compliment
5	1. Hoe gaan we dit doen? Veel vaag taalgebruik wanneer het om uitvoering gaat. "de gemeente gaat werken", "we werken samen", "we zitten aan tafel", wat betekent dit? Hoofdstuk 7.2 is wat mij betreft een uitzondering hierop: zo'n plan verwacht je eigenlijk ook bij de "kleinschalige verdichting in de bestaande wijken", de energietransitie, de ambitie om de auto's de stad uit te krijgen (verdwijnen die parkeerplaatsen vanzelf?) en de openbare ruimte klimaatadaptief te maken. Het liefst natuurlijk als één strategie, zodat er ook nog een gesprek mogelijk is wanneer wijken "aardgasvrij" worden of worden verdicht: wat krijgen mensen ervoor terug?	1. Hoe gaan we dit doen De RSU bevat de hoofdlijn van de uitvoeringsstrategie. Na vaststelling in de Raad zal deze strategie meer gedetailleerd worden uitgewerkt.

5	2. Rol van initiatief in de stad. In de lijn van het vorige punt: Het toppunt van vaag taalgebruik is in het hoofdstuk "samen werken aan de stad". Wat staat hier nou? Wat ik mis: rol van zelfbouwers, coöperatieven, andere vormen van gebiedsontwikkeling, de rol die de gemeente daarin neemt (neem een voorbeeld: Zelfbouwkavels (amsterdam.nl)). zowel faciliterend, sturend, leidingnemend.	In deze paragraaf staat beschreven dat ook marktpartijen en andere initiatiefnemers samen met de gemeente aan de stad werken en dat de gemeente dat ook wil faciliteren. Onze inzet op Wonen, waar onder aandacht voor bewonersinitiatieven, coöperatieven, gebiedsontwikkeling, de rol die de gemeente daarin neemt, maakt onderdeel uit van onze Woonvisie Utrecht beter in balans. Zo heeft Utrecht op basis van deze visie een kwartiermaker aangesteld voor het stimuleren van nieuwe woonconcepten en bewonersinitiatieven.
5	3. Inclusieve stad. Wanneer je dit vertaalt naar ongelijkheid gaat dit in de kern om toegankelijkheid. Hoe zorgt deze RSU voor de toegankelijkheid en betaalbaarheid van de stad? Het lijkt alsof de enige redenering is: als we meer bouwen, wordt de stad toegankelijker. Dat lijkt inmiddels behoorlijk achterhaald, dus kan het pakket aan maatregelen niet wat uitgebreider? Of in ieder geval de redenatie?	Onze aanpak is inderdaad breder dan bouwen. We zien deze inspraakreactie dan ook als aanmoediging van onze inzet zoals we die in de Woonvisie, Utrecht Beter in balans hebben opgenomen. Een van de (vijf) speerpunten uit de woonvisie richt zich op het beschermen van de bestaande woningvoorraad. Bijvoorbeeld tegen het ongebreideld omzetten en splitsen van woningen, een goed verhuurschap, antispeculatie bedingen en zelfbewoningsplichten bij nieuwbouw enz. We moeten ook realistisch zijn. De oorzaak van de druk op de Utrechtse woningmarkt is het ontbreken van voldoende woningen. Dat kunnen we alleen oplossen door via nieuwbouw en transformatie woningen toe te voegen.
5	Daarnaast heb ik een aantal wat kleinere punten en vragen die de RSU bij mij oproept: a. Circulair 1. Wat verstaan jullie daaronder?	a. Circulair 1. Grondstofstromen zo ontwerpen dat bij de ontwikkeling van de stad er geen negatieve impact ontstaat op het gebruik van de stad, z’n omgeving en de aarde.

5	2. Jullie koppelen de circulariteitsopgave nog niet aan de energietransitie, waarom niet?	2. Binnen de gemeente is afgesproken om de zoveel mogelijk samen op te trekken als het gaat om de circulaire opgave en energietransitie. Zo wordt bij de actie uit het Actieprogramma Utrecht Circulair 2020-2023 om circulair bouwen in te zetten bij 20 gebiedsontwikkelingen en projecten ook energiezuinig bouwen betrokken en wordt circulariteit ook uitgewerkt bij het ingestelde Energieloket.
5	b. Waterveiligheid / overstromingsrisico en droogte. Klimaatadaptatie bestaat uit 4 thema's, waarvan er 2 missen in deze strategie. Zijn droogte & waterveiligheid niet van belang voor Utrecht? Dat lijkt me sterk toch?	b. Waterveiligheid / overstromingsrisico en droogte. Natuurlijk zijn droogte en waterveiligheid van belang voor Utrecht. Droogte valt onder de sponswerking die wordt benoemd in de RSU in 5.2.1 en waterveiligheid is een thema dat regionaal wordt opgepakt door de VRU en het netwerk Water en Klimaat. Als gemeente zijn we hierbij aangesloten en denken we mee. Daarnaast hebben we de thema’s hitte en wateroverlast beter in beeld.
5	3. Hoe gaan we zorgen dat we de groei van de stad opvangen binnen de "planetaire grenzen" en wat is dus (1 strategie) de rol van biobased materialen?	3. Biobased grondstoffen en -materialen zoals bijvoorbeeld hout spelen een steeds belangrijkere rol bij een duurzame stedelijke ontwikkeling. Onder andere bij de 60.000 nieuwe woningen die we nog in de stad zo duurzaam mogelijk willen bouwen. Utrecht heeft op 10 februari ’21 het landelijk convenant ‘City Deal Circulair en conceptueel bouwen’ ondertekend. Biobased bouwen is daarbij één van de drie speerpunten. Ook wordt er voor de stad en regio gewerkt aan een advies over duurzaam gebruik van hout in de bouw.
5	4. Wat betekent "de gemeente gaat werken aan andere manieren van regelgeving en techniek" wat staat hier?	4. Circulaire economie past soms niet goed binnen de bestaande regelgeving. Daar waar dat nodig en ook mogelijk is zullen zowel landelijk als in de stad regels worden aangepast. Ook worden er ‘technisch’ nieuwe methoden uitgeprobeerd. Onder andere bij de:

		• Omgevingsvisie voor de ontwikkeling van bedrijventerrein Strijkviertel waarin is geformuleerd dat er circulaire bedrijven kunnen komen, circulaire gebouwen worden gerealiseerd en openbare ruimte circulair wordt aangelegd; • De circulaire uitvraag bij tenderen ten behoeve van een bouwplanontwikkeling; • De circulaire inkoop van de gemeente zelf. Bij da laatste wordt steeds meer de samenwerking uitgevraagd in plaats van een product. Dit doen we om samen met marktpartijen uit te komen op de meest innovatieve circulaire oplossing.
5	c. Luchtkwaliteit: maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren worden nu alleen genoemd bij digitalisering. Natuurlijk zit hier ook de hele binnenstedelijke vervoersverandering in, maar gebeurt er ook iets om de luchtkwaliteitsproblemen door de snelwegen rond Utrecht te verbeteren?	c. Luchtkwaliteit Samen met ander overheids- en marktpartijen lopen er diverse projecten om de hoeveelheid verkeer op de snelwegen rond Utrecht te verminderen
5	d. Utrecht wereldfietsstad en wandelstad, klinkt als: fietsers eerst en o ja, we lopen ook nog. In mijn ogen zijn we inmiddels zover dat we naar Utrecht wereldwandelstad kunnen en is dat ook één van de zaken die we van de coronatijd leren. Zet de wandelaar centraal, dan heb je direct een goede openbare ruimte voor ouderen, mensen met kinderwagens, kids.	d. Utrecht wereldfietsstad wandelstad Rondom de knopen wordt juist ingezet op de voetganger. We proberen we binnen de voetgangersgebieden grote fiets-, bus of andere verkeersstromen te voorkomen en houden bij de inrichting van de openbare ruimte specifiek rekening met voetgangers. Gelet op het belang van de voetganger in het mobiliteitssysteem is in het Mobiliteitsplan 2040 een hele paragraafruim aandacht besteed gewijd aan de voetganger: meer ruimte, gebruik stimuleren en veiliger maken.

5	e. Verdichten: 1. Wat houdt kleinschalige verdichting in van bestaande buurten? Laten zien a la plaatjes op pagina 93, hoe pakt de gemeente dit aan? Gebeurt dit vanzelf?	e. Verdichten: 1. het overgrote deel van de nieuwe woningen komt rondom de nieuwe knooppunten. Echter zullen er altijd in de wijk kleinschalige initiatieven zijn voor stedelijk programma in de wijk zelf. Per initiatief wordt gekeken hoe hier programmatisch de beste invulling aan gegeven kan worden.
5	2. Zijn na-oorlogse wijken “centrum stedelijke wijken”? Pagina 95	2. De naoorlogse wijken (Overvecht en Kanaleneiland) vallen grotendeels onder het woonmilieu 'groene wijk'.
5	3. Wat voor dichtheden (inwoners / km2) horen er bij de verschillende woonmilieus?	3. Er is niet een directe dichtheid gekoppeld aan de woonmilieus, wel spreekt het voor zich dat er in een 'centrumgebied' sprake is van een hogere dichtheid dan bijvoorbeeld in een 'traditionele wijk'. Daarbij zijn er ook binnen woonmilieus variaties.
5	4. Focus is nu op centra, wat logisch is, maar een strategie om Utrecht sowieso een laag op te hogen is ook welkom. Dat kan in hele grote delen van de stad impact hebben, ook om bijvoorbeeld energiemaatregelen te bekostigen.	4. Het is niet altijd mogelijk of wenselijk om woningen in de stad op te hogen. Bovendien vraagt de verwachte groei van de stad om een zeer hoog aantal nieuwe woningen die niet enkel gerealiseerd kunnen worden in de bestaande wijken, daarom kiezen we ervoor om deze te concentreren rondom nieuwe centra.
5	5. Lage Weide wordt nog steeds gezien als puur sang bedrijventerrein: terwijl de hele strategie mengen uitdraagt → moet je dan niet ook met een wat bredere blik naar zo’n gebied kijken? Zeker rond de energiehaven en de kathedraal.	5. We kiezen er bewust voor om een aantal bedrijventerreinen - waaronder Lage Weide - niet te mengen met woonfuncties omdat deze bedrijventerreinen ruimte bieden die nodig is voor productie, stadsdistributie en circulaire economie waarbij ook enige milieuzonering nodig is. Het gebied rondom de Energiehaven - het Vierde Kwadrant - transformeert wel, waarbij er gemengd wordt met andere, bredere

		werkgelegenheidsfuncties, onderwijs en voorzieningen. Zodat het Vierde Kwadrant ook beter aansluiting vindt bij Leidsche Rijn Centrum en richting het Werkspoorkwartier.
5	6. Hoe ga je sociaal woningbouwprogramma toevoegen in een wijk als oost? Daar moet je hard aan trekken wil je dat echt voor elkaar krijgen. Dus weer die vraag: hoe dan?	6. Onze inzet, zoals in de Woonvisie is vastgelegd, richt zich op het vergroten van de betaalbare woningvoorraad en meer gemengde wijken zodat iedereen zicht heeft op een woning die past bij zijn of haar portemonnee. We sturen daarbij meervoudig. Dat wil zeggen dat we richting geven aan wat we willen bereiken, onze grenzen bewaken via regels, goede initiatieven stimuleren en actief naar samenwerkingen zoeken om onze doelen te bereiken. We streven naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (en voor 25 procent uit woningen uit de midden categorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven aan de verschillende bouwprojecten en waarover we afspraken maken met ontwikkelaars. Dat geldt ook voor bouwprojecten in Oost.
5	7. Geldt het “Verdichten in de wijk en mengen van functies.” voor heel Overvecht? Hoe dan?	7. Ja dat geldt voor heel de wijk. Hoe we dat gaan doen werken we later uit in de omgevingsvisie voor de wijk. Het betekent ook dat we open staan voor nieuwe voorstellen voor projecten binnen Overvecht, die bijdragen aan de doelen in de wijk.
5	8. In veel wijken zal er behoefte zijn aan ouderenwoningen in appartementen. Dit zal hopelijk leiden dat er meer gezinswoningen vrijkomen voor, daadwerkelijk, gezinnen. Ik lees daar niet echt wat over, zeker niet in wijken als oost waar dat natuurlijk echt van belang is. Er zijn in	8. De doorstroming binnen de woningvoorraad is al onderdeel van ons woonbeleid en als speerpunt benoemd in onze woonvisie en enkele maatregelen in de huisvestingsverordening. We willen dat iedereen naar de woning door kan verhuizen die bij zijn of haar kwalitatieve

	oost nog genoeg plekken om kleinschalig te verdichten: waarom hoort dat niet bij de strategie?	woonbehoefte past. Het is ook maatwerk. In de concrete gebiedsontwikkelingen houden we daarom rekening met deze wensen en proberen daarbij steeds een balans te vinden tussen woningen voor ouderen versus andere groepen. Kleinschalig verdichten in oost behoort binnen de ruimtelijke strategie tot de mogelijkheden. Verder hebben we sinds vorig jaar het traject 'Thuis voor ouderen' ingezet waarin, samen met andere partijen, ingezet wordt op het creeren van meer mogelijkheden voor huisvesting voor ouderen in de stad.
5	9. Heel goed om de A12 zone aan te pakken. 10. Papendorp lijkt ook in de visie nog als uitsluitend werklocatie (met een stukje nieuwbouw): We willen geen monofunctionele gebieden meer toch, als 't niet hoeft?	10. De kaart in hoofdstuk 6 suggereert ten onrechte dat een deel van de nieuwe verstedelijking monofunctioneel werken is. Dat zal worden aangepast. In Papendorp zijn plannen voor in ieder geval 2350 nieuwe woningen. We gaan er van uit dat dit geoptimaliseerd kan worden tot 3000 à 3500 woningen. Dat neemt niet weg dat een groot deel van de werklocaties daar al aanwezig is. Het groen rondom de kantoren is in het verleden mee uitgegeven met de kantoren om een groene opzet te garanderen. Mengen is daarom in dat deel van Papendorp niet zonder meer mogelijk, in tegenstelling tot het nieuw te ontwikkelen deel. Mochten zich in de toekomstmogelijkheden voordoen om ook in het bestaande deel de functiemenging te vergroten, dan zal dat worden overwogen.
6	Vandaag las ik t AD van 3/2 jongstleden met daarin onderstaande advertentie van de gemeente. Leuk om over de ruimtelijke strategie 2040 te lezen. Denk dat daar hele mooie dingen in staan. Een 2-tal pagina's verder staat een advertentie wat aan dat hele verhaal van de gemeente weer keihard afbreuk doen. Bij plezier wonen, werken en	In de RSU hanteren we het principe: geen dak onbenut. Dat geldt niet alleen voor woningbouw maar ook voor industriële bebouwing. Hiermee wordt multifunctioneel gebruik van daken aangemoedigd.

	recreëren zou de leefbaarheid visie met groen en water ook naar de zakelijke kant doorgetrokken mogen worden. Als dit de visie is van de gemeente waarom krijgt een ontwikkelaar dan vergunning voor de zoveelste wanstaltige blokkendoos. Zo'n oogpijniging zou toch op z'n minst een mos-sedum-dak moeten hebben. Stimulerende maatregelen om ook de industriële gebieden om te vormen zouden niet misstaan. Daar nu voor kiezen om 2040 succesvol te zijn.	Daarnaast gaan alle bouwplannen langs de Welstandscommissie, waarbij zij moeten voldoen aan de eisen die vastgesteld zijn in de welstandsnota.
7	Hierbij mijn reactie op het onderdeel windmolens en zonneparken, opgenomen in het concept RSU 2020. Het is bizar dat in een klein land als Nederland, 30 energieregio's plannen moeten maken voor de energietransitie; dit leidt tot een enorme verspilling van tijd en energie. • het is efficiënter om de transitie centraal aan te sturen. • De verdeling van de locaties voor windmolens en zonneparken over het gehele land lijkt gebaseerd te zijn op een zo eerlijk mogelijke verdeling van "de pijn" over het land. • het is effectiever en efficiënter om windmolens en zonneparken te situeren op plekken die daarvoor het meest geschikt zijn (criteria: géén overlast voor de woonomgeving; locaties met de hoogste jaarlijkse windverwachting). • Het is bizar dat windmolenparken op land nog zwaar gesubsidieerd worden, terwijl windmolenparken op zee de laatste jaren zonder subsidie van het Rijk kunnen worden geëxploiteerd. • daarom en mede ter voorkoming van verrommeling van het landschap, moet bij voorkeur gekozen worden voor windparken op zee.	Wij houden ons aan de afspraken uit het nationale klimaatakkoord. In het nationale plan wordt ingezet op veel energiebesparing bij woningen en bedrijven en bijvoorbeeld ook op de aanleg van windparken op zee, In dat totale plan is er ook een deel-taakstelling voor duurzame energieopwekking op land. Op dit moment ligt de verantwoordelijkheid voor deze deeltaak (namelijk voldoende productie van duurzame energie op land) bij de RES-regio's en leveren wij daaraan een bijdrage als gemeente door ruimte te bieden aan ontwikkelaars voor zonnepanelen en windmolens. Dit maakt deel uit van een nationale strategie, wind op zee, zon op daken, etc.

- Het is bizar dat buitenlandse investeerders, maar ook binnenlandse, op grote schaal profiteren van de enorme subsidies op zonneparken.
- die enorme subsidies kunnen worden afgebouwd als blijkt dat de zonneparken ook zonder overheidssubsidies rendabel kunnen worden geëxploiteerd op plekken die daarvoor het meest geschikt zijn (zie hiervoor).

Kortom, windmolens en zonneparken niet plaatsen binnen onze stedelijke agglomeratie.

8

Het is positief dat Utrecht een visie vormt op de toekomst en het is duidelijk dat er werk van gemaakt is.
Ik beperk mij tot één reactie op dit vrij alomvattende plan. Er straalt voor mij een visie vanuit dat de overheid weet wat goed is voor Utrecht in de toekomst, dat de overheid het moet bepalen en dat andere betrokkenen zich er niet teveel mee moeten bemoeien. Het plan is voor mij weinig in verbinding gepresenteerd.

- Ik zie weinig of geen toelichting bij de gesignaleerde trends die ten grondslag liggen aan het plan. Of scenario's over hoe de maatschappij zich de komende decennia ontwikkelt.
- Er worden nauwelijks dilemma's besproken waar Utrecht voor staat. Hoe verhoudt verdichten zich tot een 1,5 meter samenleving? Hoe realiseren we een energietransitie van woningen in wijken met niet geïsoleerde huizen van vóór 1950 waar de bewoners het benodigde vermogen niet hebben?
- Ik mis een oproep voor geniale oplossingen voor complexe problemen. Doe het niet alleen, mobiliseer die mede-Utrechters met kennis en kunde.

Aan de basis van de RSU ligt de nota van uitgangspunten die door de gemeenteraad is vastgesteld. De afgelopen tijd hebben we op verschillende manieren belanghebbenden en belangstellenden geraadpleegd, we hebben een peiling onder de leden van het burgerpanel gedaan, we hebben verschillende stakeholdersbijeenkomsten met profit- en non-profitorganisaties gehouden en we hebben twee webinars gehouden. Alle input ervan is verwerkt in deze reactienota. Daarnaast zijn ook experts op het gebied van stedelijke ontwikkeling betrokken bij de visie

De visie komt verder tot stand door te kijken naar trends en verwachtingen die gegeven worden door diverse kennisinstituten...
In hoofdstuk 4 geven wij aan op welke trends wij deze visie onder andere baseren.

U vraagt om meerdere scenario's over hoe de maatschappij zit de komende decennia ontwikkelt. We zijn in onze benadering uitgegaan van de opgaven waarvoor we ons gesteld zien. Dat voorkomt dat we niet voor 1 scenario hoeven te kiezen.

	• Uit het plan wordt mij niet duidelijk wat Utrechtse stakeholders willen, bijv grote werkgevers, vervoerder NS, onderwijsinstelling UU. • Is de inspraak met enige tegenzin? Ik lees: reacties worden gebundeld, beroep is niet mogelijk. Het klinkt als inspraak van de vorige eeuw. Waarom niet permanente input online faciliteren zoals bij de corona app? We hebben toch gezien dat daar meerwaarde in zit? • https://www.digitaleoverheid.nl/agenda/webinar-open-development-corona-app/ • Mijn suggestie: Utrecht, stel je open, omarm oplossingen, aanvullingen, creativiteit en ook kritiek die de medebewoners te bieden hebben.	We kunnen nu nog niet voorspellen wat de structurele effecten zullen zijn van de corona pandemie op de lange termijn. De manier waarop we woningen gaan isoleren is geen onderdeel van deze ruimtelijke strategie, maar wel de vraag welke ruimte nodig is om in (een deel van) de energievraag te voorzien. Wilt u meepraten over de energietransitie, doe dat dan op https://denkmee.utrecht.nl/nl-NL/projects/energie. Het klopt niet dat inspraak op de RSU met “enige tegenzin” wordt gehouden. We hebben juist op meerdere manieren inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties, belangengroepen etc. geraadpleegd. De ruimtelijke strategie is de koers voor Utrecht. Hieruit volgen voor de deelgebieden omgevingsvisies, gebaseerd op de nieuwe omgevingswet. Tijdens de uitwerking van deze visies is er veel overleg en inbreng van inwoners en andere belanghebbenden mogelijk. Ook bij de uitwerking van bijvoorbeeld een ontwikkeling op kavel-niveau is het mogelijk invloed uit te oefenen. Daarmee ontstaat er een permanente input van iedereen om zijn omgeving mede vorm te geven.
9	In het Stadsblad, een van de weinige kranten die ik nog lees, las ik over het Concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Het heeft mijn belangstelling: ik ben van oorsprong sociaal geograaf en ik woon al in Utrecht sinds ik hier ging studeren, ruim 32 jaar geleden. Ik wil niet inhoudelijk op het concept reageren. Op het oog lijkt het me goed, maar ik zou het veel grondiger moeten doornemen om er echt zinnig op te kunnen reageren. Dat zou niet alleen veel tijd kosten, maar wat zou het voor zin hebben? Wat is er de bedoeling van dat burgers mogen reageren, als alleen de 'usual suspects' dat doen: mensen die de krant grondig lezen, tijd hebben, er belangstelling voor	De afgelopen tijd hebben we op verschillende manieren belanghebbenden en belangstellenden geraadpleegd, we hebben een peiling onder de leden van het burgerpanel gedaan, we hebben verschillende stakeholdersbijeenkomsten met profit- en non-profitorganisaties gehouden en we hebben twee webinars gehouden. Alle input ervan is verwerkt in deze reactienota. Daarnaast zijn ook experts op het gebied van stedelijke ontwikkeling betrokken bij de visie

	hebben, bepaalde persoonlijke/zakelijke belangen hebben, noem maar op. Jullie systeem van reageren is nu dus: zelfaanmelding. En wat er met de reacties gebeurt: we weten het niet. Feedback is beter dan niks, maar volgens mij kan en moet dit beter. Als jullie echt willen dat burgers wat te kiezen hebben en inspraak hebben, loot dan burgers, geef ze de tijd, licht ze voor over jullie plannen en eventuele alternatieven, en laat ze een keuze maken. Als dat niet de bedoeling is, dat wij als burgers van Utrecht wat te kiezen hebben inzake ruimtelijke ordening, wees daar dan open over. Ik snap dat de doorsnee burger geen verstand heeft van ruimtelijk ordening, maar dat hoeft ook niet: goed voorgelichte burgers kunnen prima keuzes maken mits ze door deskundigen maar goed worden voorgelicht over de alternatieven, op allerlei terreinen, ook op het gebied van ruimtelijk ordening: kijk bijvoorbeeld naar de Planungszellen in Duitsland. Meer over burgerloting kunt u vinden op mijn website Als stemadvies geef ik u stemtegenverkiezingen.nl mee.	De ruimtelijke strategie is de koers voor Utrecht. Hieruit volgen voor de deelgebieden omgevingsvisies, gebaseerd op de nieuwe omgevingswet. Tijdens de uitwerking van deze visies is er veel overleg en inbreng van inwoners en andere belanghebbenden mogelijk. Ook bij de uitwerking van bijvoorbeeld een ontwikkeling in bestemmingsplannen en/of vergunningen is het mogelijk invloed uit te oefenen. Daarmee ontstaat er een permanente input van iedereen om zijn omgeving mede vorm te geven.
10	Het is prettig om een integrale visie te lezen over het ontwikkelen van de stad Utrecht naar de toekomst. Verschillende positieve keuzes vallen me op en waardeer ik: • Voldoende woonruimte voor mensen met lager- en middeninkomens; voor iedereen is er plek in de stad. • De keuze voor zoveel mogelijk voorzieningen vlakbij de woning, waardoor het voor veel mensen bereikbaar is. Een positief bijeffect hiervan is dat er minder (auto)verkeer nodig is voor dagelijkse activiteiten. Dit is een complexe uitdaging, maar zeer waardevol. • Veel groen (en blauw) vlakbij huis versterkt de leefbaarheid: gezonde mensen in een klimaatvriendelijke omgeving.	Dank.

10	Het concept van meerdere knooppunten ondersteunt de spreiding van voorzieningen. Een knooppunt ontstaat echter niet per definitie, maar vergt een ruimtelijke inpassing met voldoende draagvlak en bereikbaarheid. Het is daarom de vraag of alle knooppunten op de visiekaart tot bloei zullen komen. De spreiding van voorzieningen zou daarom belangrijker moeten zijn dan het realiseren van knooppunten. Functiemenging op de knooppunten is een wezenlijk element.	Spreiding van functies en ontwikkelen van knopen gaan hand in hand om het effect van zowel de knopen, als de nabijheid zo groot mogelijk te laten zijn.
10	Een compacte stad voor opvang van de bevolkingsgroei vereist een beperkte verkeersruimte: minder autoverkeer en een groter aandeel lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dit vraagt verdere ontwikkeling van aantrekkelijke en fijnmazige netwerken voor lopen, fietsen en OV.	Klopt, daarom wordt er in het Mobiliteitsplan veel aandacht besteed aan het op orde brengen van de netwerken voor de voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. In de RSU sluiten we hierop aan, onder meer door de juiste inrichting van de openbare ruimte.
10	De visie op het OV-netwerk heeft voor mij een paar aandachtspunten. Het is goed om niet alle OV-lijnen op het centraal station te concentreren. Utrecht blijft echter te klein voor een “wiel”, “OV-ring” of “cirkellijn”. (Een huidige ‘wiellijn’ met een 8-persoonsbusje per halfuur zal niet eenvoudig uitgroeien tot de gewenste aantrekkelijke / frequente HOV verbinding.) Wel is het belangrijk om een netwerk (met goede overstapmogelijkheden) te ontwikkelen en niet alleen radiale lijnen. Een vervoermodel kan helpen om een goed beeld te krijgen van mogelijk drukke vervoerassen die meer tangentieel zijn. (Zoals de huidige lijnen 27 en 29 het centrum raken en daardoor toch voldoende sterk zijn zonder via het centraal station te rijden of de nieuwe snelbusverbinding tussen USP en Amersfoort Centraal.) Een andere uitdaging (die lijkt te ontbreken) is om zoveel mogelijk inwoners vlakbij de voordeur een halte van een snelle verbinding naar belangrijke bestemmingen te bieden. Maximaal 5 minuten lopen vergt	De RSU geeft een doorkijk naar de stad Utrecht in 2040. In de huidige situatie zien we al dat de mobiliteit voor bijna alle modaliteiten rondom Utrecht Centraal knelt. Wanneer de stad groeit naar 455.000 inwoners zal dit alleen maar toenemen. Om deze druk te verminderen en de potentie van andere delen van de stad te benutten wordt het HOV wiel met spaken ontwikkeld, waarin zowel de HOV-ring als de radialen/spaken een belangrijke functie hebben. Met de 10 minuten-stad proberen we de meeste voorzieningen en overstapmogelijkheden op het OV binnen 10 minuten van de voordeur te realiseren. Maximaal 5 minuten lopen naar een halte vraagt niet alleen een grotere dichtheid van het net maar ook een andere inrichting van de ruimte. Het treinstation Lunetten-Koningsweg heeft door de aansluiting op het HOV-wiel met spaken een belangrijke overstap functie voor reizigers die vanuit de richting Arnhem, Nijmegen en Den Bosch naar de

	een hogere dichtheid van het net. Daarnaast vergen snellere verbindingen een toegesneden infrastructuur. Nu is bijvoorbeeld juist de binnenstad slecht per OV bereikbaar: veel bestemming zijn ver lopen vanaf de uitstaphalte of alleen met overstappen op een omrijdende buslijn bereikbaar. (Een buslijn in twee richtingen over de Lange Nieuwstraat langs de musea tussen Centraal Station / Janskerkhof en station Vaartsche Rijn kan al een hele verbetering zijn. Of een stadslijn als bus 8 over de Catharijnesingel leiden met haltes aan de rand van de binnenstad, die natuurlijk via het Moreelsepark direct naar het busstation rijdt.) Een (H)OV-lijn is alleen aantrekkelijk wanneer die druk genoeg is om frequent te rijden. Dat vergt zowel snelheid als voldoende haltes bij belangrijke herkomsten en bestemmingen langs een gestrekte as. Dit lijkt een paradox, maar is wel cruciaal voor een aantrekkelijk vervoersysteem. Bij de beschrijving van het OV-netwerk wordt vooral gekeken naar nationale en regionale ontsluiting en het “wiel”. Echter voor het functioneren van de stad zijn goede lokale verbindingen belangrijker. Zo is het jammer dat de (aanwezige) HOV-verbinding vanuit Leidsche Rijn niet is ingetekend. Overigens heeft een treinstation Koningsweg naast de sportvelden nauwelijks toegevoegde waarde ten opzichte van het bestaande treinstation Lunetten.	oostkant van Utrecht moeten. Daarom wordt op deze locatie ingezet op het toevoegen van zodanig programma dat deze knoop optimaal benut wordt bij het invullen van de Utrechtse opgaven.
10	Ook voor het fietsnetwerk is voldoende fijnmazigheid van belang om het gebruik te stimuleren. Dit helpt niet alleen voor de spreiding van de drukte, maar brengt ook de fietsroutes dichter bij bestemmingen. (Zo is een doorgaande fietsroute over de Zadelstraat van groot belang.)	Wij zetten in op een fijnmazig fietsnetwerk. Zie ook het mobiliteitsplan 2040. Het slechten van barrières is één van de elementen die bijdraagt aan een gezonde stad. Niet alleen door reistijden te verkorten, maar ook door de gebieden binnen de stad beter te verbinden. Daarom worden er ook diverse nieuwe verbindingen (door barrières heen) opgenomen

	Meer doorsteken van de barrières (als waterwegen, spoorlijnen, drukke autoroutes) stimuleren het langzame verkeer door het verkorten van reisafstanden en maken een kleinere maaswijdte in de netwerken mogelijk. De getekende nieuwe verbindingen op de gebiedskaarten zijn een goede stap.	en wordt er bij nieuwe infrastructuur op gelet dat er geen nieuwe barrières ontstaan.
10	Overigens is de gehanteerde gebiedsindeling niet herkenbaar uit de aanwezige ruimtelijke structuur. Het lijkt een wensindeling voor projectontwikkelaars. Het is daarmee de vraag of deze indeling echt vorm zal krijgen.	De gebiedsindeling is gebaseerd op de bestaande en nieuwe stedelijke centra en hun omgeving. Voor de RSU is dit een logische indeling.
11	in de visie wordt alleen maar gesproken dat studenten van Kanaleneiland via Utrecht centraal naar de uithof gaan. Jullie gaan daardoor vol inzetten op een soort wiel met spaken om de stad heen. Nergens maar dan ook nergens wordt het feitelijke probleem opgelost. Er ligt al een hele dure tram en nu gaan jullie inzetten op een tram of hov om de stad heen wat weer mega-kosten-verslindend gaat worden. De oplossing is om nu eindelijk eens een echte heuse grote campus te bouwen op het Utrechts Science Parc met mega-huisvestingen voor studenten en jong volwassenen. En een totale win/win situatie is om in het gebied van het USP op gemeentegrond zelf studentenflats te gaan bouwen in gemeente-eigendom en onderhoud. Het geld kan nu goedkoop geleend worden en het zal een continue mega-huurinkomstenbron voor de gemeente gaan verzorgen voor de komende 30 jaar. Tevens zal het qua onderhoud en uitvoering ook erg veel werkgelegenheid opleveren. Tevens zal het een grote vermindering van verkeer gaan opleveren.	De Ruimtelijke Strategie zet ook fors in op het toevoegen van (studenten) woningen in de nabijheid van- en op het Utrecht Science Park. Er zijn momenteel in het Meerjarenperspectief Ruimte al 3200 nieuwe woningen opgenomen: De Kwekerij 840, Archimedeslaan en Rijnsweerd 1900, Utrecht Science Park 400. De RSU voegt daar nog een 4500 aan toe (Galgenwaard 500, Utrecht Science Park 2000 en Rijnsweerd 2000). Op het USP willen we wel dat dit programma bijdraagt aan het bijzondere ecosysteem van het USP (onderwijs, onderzoek, valorisatie en zorg). Daarom bouwen we niet alleen maar woningen op het USP maar reserveren we ook ruimte voor deze functies.

11	Er staat een mega-huizenbouw gepland op de terreinen van de Jaarbeurs Utrecht. Niet alleen op hun eigen terreinen maar ook op de terreinen die van de gemeente worden gepacht. Grote flats met veel appartementen. Het bestemmingsplan van hun eigen terrein dient daarvoor aangepast te worden en tevens dient de gemeente voor hun eigen grond die gepacht wordt daarvoor toestemming te geven. De jaarbeurs gaat uiteraard met de verkoop van de flats enorme winsten maken. En deze winst gaan zij maken dankzij dus de toestemming en aanpassing van de gemeente Utrecht. En daarmee heeft dus de gemeente Utrecht een zeer grote troefkaart in handen. Voor deze toestemming kan de gemeente Utrecht nu erg veel gaan eisen aan de Jaarbeurs qua omgeving visie wat dus totaal in de visie van 2040 past. Aan de jaarbeurs kan geëist worden dat ze parken, recreatie, meubilair, sporttoestellen en dergelijke moeten gaan realiseren van hun verkoopwinsten. Gewoon direct vastleggen in een contract en als ze ondertekenen dan kan het bestemmingsplan en erfpacht worden aangepast. niet eerder. Doe er wat mee zodat jullie niet weer achter de feiten aanlopen zoals bij de Merwedekanaalzone want daarvan liggen de projectmakelaars nog steeds lachend op de grond.	Voor de herontwikkeling van de Jaarbeurs wordt momenteel een omgevingsvisie door de gemeente opgesteld. Daarin bepaalt de gemeente de kaders waarbinnen Jaarbeurs nieuwbouw kan realiseren. Ook worden eisen gesteld aan de kwaliteit van de omgeving, zodat de nieuwe buurt gezond en leefbaar wordt. Voordat het bestemmingsplan kan worden gewijzigd, moeten eerst deze afspraken zijn vastgelegd in een overeenkomst waarover het gemeentebestuur besluit.
12	Wij hebben kennis genomen van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Deze strategie voorziet ook voor het bedrijventerrein Oude Rijn wijzigingen. Graag willen wij u erop wijzen dat de bedrijfsbelangen van BASF Nederland B.V. gevestigd aan het Strijkviertel 61 in De Meern ook in Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 geborgd moeten zijn.	Een van de doelstellingen in de RSU is om de groei van de werkgelegenheid gelijk op te laten gaan met de sterke groei van de beroepsbevolking. Dit betekent dat er extra ruimte voor werkgelegenheid moet worden gerealiseerd. Echter gezien de grote druk op de ruimte in de stad moeten we efficiënt omgaan met de beschikbare locaties en zetten we daar waar mogelijk in op verdichting op bestaande bedrijventerrein. De verdichting van bedrijfsruimte en daarnaast de focus op arbeidsintensieve bedrijvigheid/ MKB levert een bijdrage aan de werk-

gelegenheidsopgave. Dit betekent voor bijvoorbeeld Oudenrijn dat, indien kantoor- of bedrijfspanden voor langere tijd leeg staan, we eigenaren en marktpartijen stimuleren om te investeren in (her) ontwikkeling van deze pand(en). Daarmee worden verouderde (leegstaande) panden omgezet naar aantrekkelijk bedrijfsruimtes. Dit komt niet alleen het bedrijventerrein ten goede maar ook de werkgelegenheid. Daarmee wordt de functie van het bedrijventerrein versterkt en worden de belangen en het functioneren van de zittende bedrijven, waaronder BASF, op Oudenrijn gewaarborgd.

13

Vanuit The Wall hebben wij de conceptversie van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 aandachtig gelezen. Enerzijds zien wij aanknopingspunten, anderzijds zijn wij teleurgesteld dat er onvoldoende gekeken lijkt te zijn naar de mogelijkheden die The Wall biedt bij het behalen van de doelen van de gemeente Utrecht. Op dit moment staat er nog bijna 18.000 m² leeg, terwijl er wel veel bedrijven/retailers interesse hebben in het vestigen in The Wall. Het achterhaalde bestemmingsplan en de erfpachtvoorwaarden zijn daarin een beperkende factor.
Er wordt in de RSU 2040 uitgebreid gesproken over meervoudig ruimtegebruik en het combineren van functies. Daarnaast is het een hoofdfocus van de gemeente Utrecht om voor iedere inwoner voorzieningen te bieden op 10 minuten van hun huis. Maar The Wall mag zonder af te wijken van de bestemming niet eens winkels kleiner dan 2.000 m² huisvesten. Een afwijking van dit beleid betekent een breder aanbod en dus meer mogelijkheden van de nu al bijna 100.000 inwoners van Leidsche Rijn om met de fiets inkopen te doen. Denk bijvoorbeeld aan een JYSK, Leen Bakker en Kwantum of een specialist in meubilair op maat als Table du Sud. Of de dierenwinkel Jumper. The Wall is daar de perfecte bestemming voor, maar deze retailers

The Wall ontbreekt op kaart: Dit was inderdaad een fout. Zoals in de teksten is opgenomen is The Wall wel onderdeel van de hoofdstructuur.

Ook wij maken ons zorgen over de leegstand. Wij zijn het echter niet met u eens dat het vigerende bestemmingsplan achterhaald zou zijn; het huidige bestemmingsplan is breed van opzet en gebruiksmogelijkheden en biedt diverse functies om zich te vestigen in The Wall.

Utrecht kent een fijnmazige detailhandelsstructuur die op dit moment, mede door Corona onder druk staat. Ontwikkelingen in detailhandelsland en consumentengedrag zijn zelfs versterkt door de Coronapandemie. Deze fijnmazige retail-structuur draagt bij aan een aantrekkelijk verzorgingsniveau voor de bewoners en bezoekers van Utrecht. Deze structuur is leidend en willen wij als gemeente in stand houden. The Wall is binnen deze structuur getypeerd als het GDV-cluster van de stad. Hierbinnen is conform bestemmingsplan ruimte voor detailhandel in de GDV-branches tot 2.000 m², leisure-voorzieningen (exclusief bioscoop) en ondersteunende horeca (categorie A1). Kleinere winkels

kunnen niet met 2.000 m² uit de voeten. Andere voorbeelden zijn specialisten in sportkleding zoals een skiwinkel of specialist in fitness. Partijen die zich graag zouden vestigen in The Wall en nergens anders in de stad terecht kunnen.
Helaas ontbreekt The Wall zelfs als perifere detailhandelsconcentratie op de kaart op Pagina 102. Gelukkig staat The Wall wel benoemd in de tekst, maar het ontbreken op de kaart bevestigt het gebrek aan aandacht voor de functie die The Wall kan vervullen voor de stad.

Op dit moment zijn wij het aantal fietsparkeerplekken meer dan aan het verdubbelen. De gemeente en het parkmanagement maken zich echter vooral zorgen over de uitstraling van de heg, in plaats van het toejuichen van de verdubbeling van de capaciteit. Zo draagt The Wall bij aan de toename van fietsmobiliteit. Wij zouden graag het winkelaanbod aanpassen aan deze verschuivende wensen van de gemeente en haar inwoners. Helpt u daar in mee? Winkels van 1.000 m² concurreren niet met het centrum, kunnen niet terecht in Leidsche Rijn Centrum en zijn een fantastische toevoeging voor The Wall.

Onderstaand treft u een aantal pagina's/uitsnedes waar wij denken dat The Wall op aansluit of waar zaken lijken te ontbreken in het concept:
- Pagina 36, groei van de stad vraagt om een breed scala bedrijven, ook winkels
- Pagina 42, minder (auto)mobiliteit: De ligging van The Wall leidt to weinig binnenstedelijk verkeer naast Afrit 7 van de A2 en de extra fietsenplaatsen verbeteren de fietsvriendelijkheid voor bezoekers vanuit Leidsche Rijn. Dan moeten we wel winkels kunnen vestigen die passen bij fietsverkeer
- Pagina 87, nieuwe stedelijke kernen. Kanaleneiland moet stedelijke kern worden, hoe gaat dit samen met een grote concentratie (<2.000 m² bruto vloeroppervlakte) of andere branches kunnen landen in bijvoorbeeld de binnenstad of Leidsche Rijn Centrum.

Inzetten op een meer reguliere detailhandelslocatie in the Wall brengt het wankele evenwicht in Leidsche Rijn, maar ook in de gehele stad, in disbalans. Leidsche Rijn Centrum is en blijft voor ons het centrum waar de reguliere detailhandel dient te landen; the Wall is de locatie voor de grotere volumes en grotere metrages die in LRC of in andere winkelcentra geen plek kunnen vinden. En uiteraard, zoals u zelf ook terecht opmerkt, als een plek waar leisure kan landen.
We zullen dit verwerken in het kaartmateriaal.

Een brede visie op de functionele invulling van the Wall, die breder is dan alleen de inzet op detailhandel (GDV en PDV), is gewenst om maximaal gebruik te kunnen maken van de ruimte die het bestemmingsplan biedt.

PDV/GDV? Ruimte voor The Wall, een plek waar zowel parkeervoorzieningen als vierkante meters beschikbaar zijn.
- Pagina 99 staat The Wall aangemerkt voor perifere detailhandel, dit gaat goed
- Pagina 102 ontbreekt The Wall in de verbeelding als perifeer cluster, dit gaat niet goed
- Pagina 105, 106: in The Wall is ruimte voor creatieve werkplekken, maatschappelijke voorzieningen en binnensport
- Pagina 126: Wonen en werken in de wijk combineren, wordt verwezen naar winkels dichtbij. The Wall breder bestemmen = meer winkels dichtbij
- Pagina 151-152: Tegenstrijdigheid tussen behoud Woonboulevard en het mengen van functies en toevoegen van wonen
- Pagina 155-156: In The Wall staat bijna 18.000 m² leeg, te wachten op een gebruiker. De gemeente benoemt de locatie niet eens, lijkt het niet te zien als een doelstelling om 18.000 m² in te vullen en functies toe te voegen voor de bewoners die gebruik maken van dit gebouw.

In de gehele RSU lijkt er vrijwel geen focus op leisure te zijn (behalve een overzicht op pagina 56 waarin The Wall ontbreekt). Een bestemming waar de gemeente in The Wall 30.000 m² voor heeft toegewezen. Wij zien ruimte voor het toevoegen van GDV-winkels die staan te springen om zich in Utrecht te vestigen, maar daar geen mogelijkheden toe zien. Als u wilt dat mensen dicht bij huis winkelen, moet dit dan ook niet mogelijk worden? Het gebouw staat er al meer dan 10 jaar en er hoeft geen vierkante meter nieuw gebouwd te worden.

14

Wij willen fijn wonen in de binnenstad. Hou alsjeblieft op met dei GL terreur (jaren op gestemd maar wat een spijt!) om de hele stad onder ROod Asfalt te plempen. Hebben we niks geleerd van HC en denpen

De historie van Utrecht, zowel het landschap als het cultureel erfgoed, behoort tot de belangrijke waarden van de stad. In de RSU2040 vormen zij de basis bij de afwegingen over ontwikkeling van de stad.

	van de grachten? Nee lijkt het. Hou Utrecht historisch. Blijf Utrecht klassiek houden, stop met die ellende en drogredenen dat fietsers niet meer te kanaliseren zijn en daardoor rotondes en zelfs 14e eeuwse sluizen moeten wijken.. alsjeblieft, wij smeken jullie.	We stimuleren fietsen en wandelen in de stad. We willen daar graag herkenbaarheid en ruimte aan geven. Dit doen we, conform beleid, voor fietsers door specifieke routes in de rode kleurstelling aan te geven.
15	Ik woon in een oud huis, een rijksmonument, in de binnenstad. Wij zouden graag ons huis willen verduurzamen, met name met dubbel glas. Dat scheelt niet alleen veel energie, het scheelt ook veel geluid van de straat naar binnen. We kunnen alle gesprekken van mensen buiten letterlijk verstaan. Het valt me op dat deze isolatie ambitie, die ook in de RSU verwoord staat, niet past bij de richtlijnen die de afdeling erfgoed voor deze huizen hanteert. Zij keuren deze modernisering af, omdat het niet past bij het tijdsbeeld van het huis. Uitsluitend het zogenaamde monumenten glas is toegestaan, maar dat heeft tov dubbelglas maar een beperkt effect. Overigens wordt voor de monumentale panden van de gemeente zelf, zoals het stadhuis, wel toegestaan dat er dubbel glas wordt gebruikt. Ik denk dat er een heleboel energie winst is te behalen als, binnen esthetische richtlijnen, de binnenstad panden ook echt mogen isoleren.	Wij zijn blij met uw initiatief tot het (verder) verduurzamen van uw pand. De (geluids)isolatie van monumentale panden en ramen is veelal maatwerk, afhankelijk van type kozijn, type gewenst glas etc. Niet alle monumentale panden lenen zich voor een isolatie zoals het voorbeeld dat u aanhaalt van het stadhuis. Praktische informatie over het verduurzamen van monumenten al vinden op https://www.toolkitduurzaamerfgoed.nl/tochtwering/ .
16	Ik zie dat het Maxima park bij Vleutenweide niet als stadspark is gedefinieerd. Hoe wordt het park beschermd tegen verdere bebouwing. Zodat het park niet verder aan oppervlakte en ruimte inboet.	Het Maximapark is zeker als een stadspark gedefinieerd (zie visiekaart en parken op pagina 79) en is een belangrijk onderdeel van de stedelijke groenstructuur. In de RSU (pag. 76) staat bovendien het volgende: "de gemeente koestert en versterkt de huidige hoofdgroenstructuur en het bestaande groen in de wijken en buurten" hieronder valt ook het Maximapark.

16	Ik zie dat bebouwing vanuit de verschillende knooppunten wordt gerealiseerd. Tot vandaag de dag breidt Utrecht zich met name uit naar het westen. En is de afgelopen jaren de focus geweest op de bouw van `Leidsche Rijn' Zijn er plannen om, vanaf nu, de ruimte aan de Noord-Oosten te benutten, zodat de uitbreiding evenredig verdeeld is over de verschillende delen van de stad? En mogen we ervan uitgaan dat het Westen van Utrecht niet verder wordt belast met de bouw van nieuwe wijken?	In het Meerjaren Perspectief Ruimte staan alle ruimtelijke plannen voor de komende jaren tot 2030. Daarin zijn ook plannen opgenomen voor de westkant van de stad. In de RSU 2040 zijn ook ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen voor de langere termijn aan de westzijde en de noordoostzijde van de stad; het gaat dan vaak om kleinschaliger ontwikkelingen. Het grootste deel van de groei van de stad zal de gemeente opvangen in de nieuwe knooppunten die in de RSU zijn uitgewerkt: Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, USP en Overvecht (zie de kaart in de RSU in paragraaf 1.1.)
17	Allereerst vind ik het zeer positief te zien dat Utrecht werkt aan een gezonde stedelijke omgeving en een toegankelijke stad op menselijke schaal. De keuze voor de OV hubs met spaken en de meerdere centra van de "10 minuten-stad" spreken ons aan. Ook de visie dat het Utrecht Science Park wordt benoemd als een van de "nieuwe" centra is welkom. Het doet ons vanuit de sport ook goed dat er ook in deze visie ruimte wordt gereserveerd voor extra sportfaciliteiten in de wijk Utrecht Science Park, waar vooral veel jonge mensen zullen komen wonen, studeren en werken. De stads-barcode vind ik een wat abstract begrip, maar de intentie ervan lijkt me helder en een goede leidraad voor de ontwikkeling van de stad.	Dank
17	Wel vrees ik dat het onmogelijk zal zijn niet hier en daar extra ruimte te creëren, ook als dit ten koste zou gaan van bestaande natuurwaarden. Als je het toespitst op het USP denk ik dat het niet houdbaar is alle opgaven die we ons stellen volledig binnen de bestaande 'rode	Voor sportvelden is nabijheid een belangrijk criterium. Daarom is eerst gekeken naar binnenstedelijke locaties en het intensiveren van de huidige sportparken. Omdat dit niet genoeg is om de verwachte groei op

	contour” op te lossen. En als er toch uitgebreid wordt, zouden in onze opinie sport faciliteiten, mits met respectvol en intelligent als ‘park' ingepland, (met looproutes en paden etc.). Zo kunnen ze helpen een goede overgang te maken tussen de bebouwde omgeving en verschillende woon- en werkgebieden. Hierbij kunnen misschien niet alle natuurwaarden behouden blijven maar wel een groot deel. Voor de mensen en de omgeving is de belevenis van dit soort parken echter zeer positief. Door deze dus ruimte te slim te creëren zou de intensieve bebouwing wel binnen de rode cultuur kunnen blijven plaatsvinden. Wellicht kunnen dit soort visie als gezonde sportieve en dus levendige omgeving nog wat prominenter plaatsje vinden in visies en barcode. In ons geval praten we hier concreet over het gebied tussen Maarschalkerweerd en de campus rondom het nieuwe RIVM. Zodat beter (10 minuten) aansluiting gezocht kan worden bij bewoners zowel oost en west van de snelweg maar bij bijv. de MBO onderwijsinstellingen aan de oostkant van de stad.	te vangen zijn ook enkele locaties buiten de rode contour in het gebied dat door de provincie is aangewezen als kernrandzone (zie pagina 105). We onderschrijven het inpassen van sportvelden als park (looproutes en paden etc.). De omgevingsvisie Maarschalkerweerd kan als goed voorbeeld een basis vormen voor de uitwerking van deze sportparken aan de rand van de stad. Het gebied dat u noemt wordt op dit moment nader uitgewerkt in de omgevingsvisie voor het Utrecht Science Park.
18	Ik heb een vraag over de RES 2040. Ik begrijp dat de windmolens in Rijnenburg en Reijerscop tijdelijk tot en met 2040 geplaatst zullen worden. Ik lees ook dat Utrecht in 2050 energie neutraal wil zijn. Mijn vraag: Hoe gaat Utrecht om met de terugval in capaciteit vanaf 2041 door het weghalen van de nu nog voorgenomen windmolens in de polders Rijnenburg en Reijerscop? Hoe vult Utrecht dit gat op?	We dragen als stad bij aan het opwekken van duurzame energie waar dit mogelijk en acceptabel is om uiteindelijk heel Nederland klimaatneutraal te maken. De tijdelijke inzet van een deel van de polders Rijnenburg en Reijerscop is hier een invulling van. De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Wat er in de toekomst gebeurt met Rijnenburg is nu nog niet duidelijk. In de Regionale Energie Strategie voor de regio Utrecht wordt duidelijk hoe de regio aan deze opgave wil voldoen. De RES wordt later dit jaar vastgesteld.

19	Vertegenwoordigers van ons hebben de presentatie via Sport Utrecht bijgewoond, en ook hebben wij het document Ruimtelijke Strategie Utrecht gelezen. Naar aanleiding hiervan hebben wij de volgende vragen cq. opmerkingen: 1. In de sheets van de presentatie van Sport Utrecht / RSU staat als actiepunt genoemd “Komende jaren onderzoeken naar uitbreidingsmogelijkheden sport(velden) op een aantal plekken in de stad (bijv. Maarschalkerweerd-Noord en Nieuw Welgelegen) met betrokkenheid van de sport.” Onze huidige locatie, Sportpark Welgelegen wordt dus genoemd en in 1 adem "met betrokkenheid van de sport." Hoewel Domstad Dodgers informeel is benaderd om na te gaan denken wat er nodig zou zijn bij een eventuele verhuizing, is er nog niet officieel toenadering gezocht. Vanuit onze buurvereniging Zwaluwen bereiken ons berichten als zou alles al definitief zijn. Dit is zelfs al op de ALV van Zwaluwen medegedeeld. Ook de presentatie Sport Utrecht en het document RSU lijken verder in de ontwikkeling te zijn dan wij tot nu toe aangenomen hebben. Graag zouden wij hier opheldering over krijgen..	1. De plannen voor sportpark Nieuw Welgelegen moeten nog gemaakt worden. Komend jaar gaan we daar onderzoek naar doen. Daar worden de betreffende verenigingen bij betrokken. Het klopt dus niet dat er al zaken definitief zijn. Via de afdeling sport houden wij graag contact met u hierover.
19	2. Op pagina 28/33 in de presentatie RSU, en in het RSU document zelf op pagina 105 (Concept RSU2040) staat op de plaats van de waterzuivering een symbool voor Honk- en Softbal ingetekend. Tenminste, dat nemen wij aan want het symbool ontbreekt in de legenda. Onze vraag is dus tweeledig: kan de legenda aangepast worden, en hoe definitief zijn deze locaties?	2. Het klopt dat het symbool in de legenda ontbreekt. Dat passen we aan. De betreffende locatie is aangegeven als technisch zoekgebied. Voor de mogelijkheden om hier (tijdelijk) sportvelden te realiseren is de gemeente Utrecht in gesprek met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
20	Zwarte Woud Wij wonen in Lunetten, op het Zwarte Woud en de Nieuw Houtenseweg. Wij maken ons zorgen over de inpassing van het bestaande ste-	

delijke weefsel in het algemeen en in het bijzonder van ons woonbuurtje. In uw plannen maakt onze woonbuurt deel uit van het transformatiegebied rondom het stedelijk knooppunt Lunetten-Koningsweg. Wij vinden onvoldoende antwoord op de door u geformuleerde vragen hoe de leefbaarheid van de groeiende stad kan worden gewaarborgd en hoe voldoende ruimte kan worden geboden om veilig en natuurlijk te kunnen bewegen in en om de stad. Wij zien deze vragen voor onze woonbuurt graag beantwoord.

20

Hoogbouwcluster Lunetten Koningsweg
U heeft een ambitie om station Lunetten op te waarderen tot station Lunetten-Koningsweg met een Intercity status in een nieuwe stedelijke knoop met combinatie van een nieuw woon-werkprogramma. U geeft aan dat u veel programma wil toevoegen. Uitgaande van een toekomstige intercitystatus, ontstaat er op lange termijn bij Lunetten-Koningsweg een kans om het gebied rondom de stations te ontwikkelen tot een derde toplocatie waar kantoren een belangrijk onderdeel zijn van een hoogstedelijk leefmilieu. U geeft verder aan dat u met de groei van de stad verstening van de leefomgeving wilt voorkomen en dat u kiest voor verdichten en vergroenen in balans.
Wij maken ons zorgen over de disbalans tussen verdichten en het groen en de leefkwaliteit van onze woonbuurt (Zwarte Woud) als wij onderdeel gaan uitmaken van het hoogbouwcluster Lunetten Koningsweg met hoogtes tot max. XL (70m - 105m).
Onze woonbuurt is van een hele andere maat en schaal. In uw kaarten maakt u ons woonbuurtje onderdeel van dit transformatiegebied. We missen daarbij aandacht voor het inpassen van deze nieuwe stedelijkheid in de bestaande wijk en daarmee het borgen van de leefbaarheid. En in het bijzonder hoe deze nieuwe hoogstedelijke knoop zich verhoudt tot ons hoogwaardige, kleinschalige woonmilieu met

De RSU is een visie op een hoog abstractieniveau en doet geen uitspraken over specifieke buurten. Bij de ontwikkeling van het stedelijk knooppunt werken we dit verder uit. Bij uitwerking is alle mogelijkheid om mee te denken en mee te werken aan de plannen voor dit gebied. Er komt tevens een hoogbouwvisie die meer zegt over de aansluiting van de hoogbouw met de omgeving.

Op dit moment is nog niet bekend hoe de participatie van de gebiedsonderzoeken precies wordt ingericht. Als u zich aanmeldt voor de nieuwsbrief van U Ned, dan wordt u op de hoogte gehouden van de voortgang en bijeenkomsten over o.a. de gebiedsonderzoeken. U kunt zich aanmelden via www.programma-uned.nl.

	grondgebonden woningen? Wij zouden de randvoorwaarden daarvoor opgenomen zien in de RSU. Wij zijn als bewoners van dit toekomstig hoogstedelijk leefmilieu ook graag direct betrokken bij de verdere uitwerking (als eerste de MIRT gebiedsonderzoeken), kunt u aangeven op welke wijze de participatie ingericht is en welke rol u de bewoners van het transformatiegebied daarin geeft?	
20	Barrières We zijn positief over uw voorstellen over het aanpakken van barrières (spoor en autowegen) door middel van 'landschapsbruggen' (nr 10 op het kaartbeeld p. 148), nieuwe groenblauwe en recreatieve verbindingen over en onder het spoor en de A27 (ter hoogte van de Koningsweg/Amelisweerd en Lunetten). We willen hierbij meer aandacht vragen in uw RSU voor de verbindingen vanuit de bestaande wijk (w.o. het Zwarte Woud) naar het omliggend groen. Te meer omdat de directe omgeving van het Zwarte Woud in uw koers nog meer zal transformeren naar een stenige hoogstedelijke omgeving. Optimale bereikbaarheid van het groen kan zorgen voor een betere balans tussen stedelijke dynamiek rondom het IC-station en de leefbaarheid van ons kleinschalig woonmilieu dat hier onderdeel van gaat uitmaken.	Naast de landschapsbruggen heeft de RSU ook aandacht voor de groenblauwe routes (zie pagina 78 en 148 van de concept RSU). Bij de verdere uitwerking van de RSU worden deze verbindingen nader uitgewerkt en waar nodig aangevuld.
20	Waterlinielijn Zowel in het mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht, als in de MIRT Pre-Verkenning, als in de RSU staat het tracé van de Waterlinielijn over onze huizen en dóór Park de Koppel heen getekend. U geeft aan dat het precieze tracé van de Waterlinielijn nog niet vastligt. Toch geeft u de waterlinielijn op de verschillende kaartbeelden niet sche-	Een lijn op de kaart in de RSU 2040 geeft een gewenste verbinding voor bijvoorbeeld fiets of OV aan. De plek van de lijn op de kaart betekent niet dat de verbinding precies op die locatie wordt gerealiseerd. Na vaststelling van de RSU worden voor zo'n verbinding alle mogelijke tracés onderzocht en onderling afgewogen. Daarna volgt pas besluitvorming. Een zorgvuldige inpassing staat daarbij voorop.

matisch weer. U geeft een zoeklocatie aan met een tracé dat de snelweg A12 volgt. Daarmee geeft u impliciet een globale keuze voor de locatie van het tracé weer. Ondersteund door de tekst dat het precieze tracé nog niet vastligt, zou je dat kunnen lezen dat het globaal wel vastligt. Als het tracé nog helemaal niet vastligt zou de OV-lijn met een schematisch pijl, van Westraven naar Lunetten station meer recht doen aan de bedoeling. We maken namelijk ernstig bezwaar tegen de route langs onze woonbuurt en door het park de Koppel. U heeft in de omgevingsvisie Lunetten opgeschreven dat ''de randvoorwaarde bij (her)ontwikkelingen is dat deze niet ten koste mogen gaan van het groen in de wijk. Lunetten wil de groene gebieden minimaal behouden en het liefst versterken''.
Bij de groei van de stad, hoort ook groei van het openbaar vervoer. Wij steunen de inzet op méér openbaar vervoer, maar vinden dat onze buurt (Zwarte Woud), toch al omringd door autowegen en spoor, met een (globaal) HOV-tracé zoals ingetekend op de kaarten, daar onevenredig de lasten van zou moeten dragen.
We missen bij de opgaven voor het stedelijk knooppunt Oost (p.145) de inpassing van de HOV-verbinding tussen Koningsweg-Lunetten en Westraven. Een zorgvuldige inpassing van de HOV-tracés richting het USP benoemt u wel als een opgave. Graag eenzelfde status aan de inpassing van het HOV-tracé door Lunetten.

De zoeklocatie voor een tracé dat de snelweg A12 volgt is uit het kaartbeeld gehaald.

21

De minder mobiele inwoner of bezoeker is vergeten:
In het hele plan wordt uitgegaan van erg mobiele (en jonge) inwoners en bezoekers van de stad. Er wordt voorbij gegaan aan het feit dat er veel minder mobiele en oudere inwoners in de stad zijn. Dat blijkt uit verschillende tekstgedeelten:

In het mobiliteitsplan hebben we de ambitie neergezet dat we werken aan een mobiliteitssysteem waarbij niemand tussen wal en schip valt. We gaan ervan uit wat mensen wél kunnen en als er belemmeringen zijn van welke aard dan ook op welke manier we het beste kunnen ondersteunen om die weg te nemen. In de visie Vervoer voor Iedereen in het mobiliteitsplan is uitgewerkt op welke wijze de gemeente dit wil realiseren. Alle bestemmingen in de stad blijven bereikbaar per auto.

- Pag. 8: “Verbonden stad” en “Compacte stad” gaan uit van erg mobiele inwoners (voetganger, fietser, OV-gebruik), de niet-mobiele inwoner en gebruiker van de stad die afhankelijk zijn van individueel vervoer –zoals eigen auto- worden buitengesloten, dan wel achtergesteld. Dat is in tegenspraak met het idee” de inclusieve stad”, en zeker geen “toekomstbestendige stad”.
- Pag. 35 geeft een inkijkje in wat als inclusieve stad gedacht wordt. Daar worden in de afbeelding wel minder mobiele mensen getekend, maar in de tekst komen zij niet echt aan bod. De tekst “Tenslotte moet iedereen van de woning naar het werk of voorziening kunnen komen. Dit vraagt naast de nabijheid van deze functies ook om betaalbaar en toegankelijk vervoer voor iedereen.” is wat dat betreft vaag, en gaat mogelijk voorbij aan het feit dat specifieke (gerichte) voorzieningen voor zieken, ouderen en gehandicapten vaak maar op enkele plekken in de stad aanwezig zijn. Vervoer met bijv. de Regiotaxi lost dat niet op: wachttijden van meer dan een half uur zijn ‘normaal’, omrijden (en daardoor te laat komen eveneens, eigen vervoer met eigen auto blijft dan de oplossing die nauwelijks aan bod komt in de plannen.
- Pag. 77, Groene straten: minder verharding, minder parkeren op straat: worden de mindervaliden / gehandicapten vergeten? Probeer eens met een rolstoel door (nat) gras te rijden, dan weet je wel beter en laat je egale verharding in stand. En die gehandicapten hebben die parkeerplekken nodig, niet op 200 meter afstand.
- Pag. 89: “net als een toegankelijke woonomgeving waar zij zich vrij (obstakelvrij) kunnen bewegen. Bereikbaarheid met het openbaar vervoer, brede stoepen of winkels en voorzieningen dichtbij huis zijn hiervoor van belang.” Dat klinkt in ieder geval beter dan de tekst op pag. 77, maar bereikbaarheid met (eigen) auto blijft ook van belang.

21	Voor de niet-kennisintensieve werkers is vervoer met fiets of OV niet altijd logisch. Denk aan mensen met werktijden die niet van 9 tot 5 zijn, zoals fabrieksarbeiders, zorgmedewerkers, mensen in een continudienst, pakketdiensten, of de werklui in allerlei beroepen die hun gereedschappen en materialen mee moeten nemen. Daarnaast is tijdens de coronacrisis gebleken dat het gebruik van openbaar vervoer gemeden wordt als dat een gezondheidsrisico oplevert.	Dat klopt, voor een deel van het vervoer is OV of fiets niet of minder geschikt. Alle bestemmingen in de stad blijven bereikbaar met de auto.
21	Pag. 10: “De nieuwe stedelijke knooppunten zullen hun plek vinden in Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, het USP en Overvecht”: vijf maal een vrij specifiek gebiedje, maar Overvecht als geheel?	De ontwikkeling van Overvecht als geheel staat al op de agenda. In zowel planvorming als uitvoering. Met het benoemen van de knoop geven we niet aan dat we niets meer doen in Overvecht (in tegendeel zelfs). We blijven vol inzetten op de verbetering van zowel de kwantiteit als kwaliteit van Overvecht en omgeving.
21	Pag. 87 en 88 geven aan dat er in Overvecht verdichting en/of extra woningbouw moet komen, maar vreemd genoeg geldt dit blijkbaar niet voor Leidsche Rijn, en al helemaal niet voor de polders Rijnenburg en Reijerscop, juist een gebied met potentie voor veel woningbouw (zonder veel huidige bewoners er mee te belasten), en de mogelijkheid om alle ambities in één keer werkelijkheid te laten worden.	Wij denken dat we door middel van verdichting kunnen investeren in de bestaande stad door het toevoegen van woningen, met de daarbij horende investeringen in het groen, openbare ruimte, nieuwe voorzieningen, werkplekken. Verdichting in Leidsche Rijn vindt met name plaats bij de knooppunten (Leidsche Rijn Centrum en Papendorp) en bovendien gedoseerd in de rest van Leidsche Rijn. Daarnaast willen we zuinig omgaan met het buitengebied en de stad compact houden zodat alles per fiets of zelfs lopend goed te bereiken is.
21	Pag. 104: mooi dat er aan buurt- en wijkvoorzieningen gedacht wordt, maar het is niet per definitie zo dat de inwoner kiest voor de toevallig in zijn wijk aanwezige voorziening; je hebt nou eenmaal voorkeuren voor bijv. een bepaalde kerk, moskee, culturele voorziening (dat leuke theater), of een jou passende dagbesteding, zorginstelling of school. In de hele Ruimtelijke Strategie 2040 kom ik overigens geen enkel	Mensen hebben altijd de vrijheid om naar een voorziening te gaan die het beste bij hen past, ook als deze niet in dezelfde wijk aanwezig is. Het voorzieningenaanbod voor ouderen is onderdeel van de barcode. Door de verwachte groei van het aantal ouderen in de stad zal dit aanbod ook groeien. De huisvesting van ouderen is een onderdeel van het programma (T)huis voor iedereen, dat momenteel in ontwikkeling is.

	plan tegen voor (uitbreiding van) verzorgingshuizen of andere zorg-voorzieningen. Opnieuw de minder jonge, minder fitte bewoners vergeten (?).	
21	Reacties m.b.t. Overvecht: Uit de kaart van pag. 87 en tekst van pag. 88 blijkt dat een groot deel van Overvecht-Zuid als nieuwe stedelijke kern wordt gezien. Hebben de plannenmakers zich ook afgevraagd of de bewoners van dat gebied wel in een centrum willen wonen? De meesten hebben juist voor dat gebied gekozen vanwege de relatieve rust. Zie ook pagina 96 “Groenstedelijk: De groene wijk”, waar dit juist als pre voor dat deel van Overvecht gezien wordt.	Dit gebied heeft nu al een centrumfunctie met winkels, voorzieningen en een station. Hierdoor zien wij een goede aanleiding om dit gebied verder te verdichten en deze centrumfunctie te versterken. Hoe we dit gaan doen wordt in een later stadium nader uitgewerkt. Groen is en blijft een belangrijk element in dit gebied; dat benadrukken we ook in deze ruimtelijke strategie. Uiteraard krijgen de huidige bewoners de gelegenheid om mee te denken over deze plannen.
21	Pag. 117: hoogbouw tot 70 meter rond OV-knooppunt (station) Overvecht, waar is daar dan ruimte voor zonder de groenstructuur aan te tasten? En verder: Overvecht heeft al te veel hoogbouw, en wordt daarom vaak als niet-aantrekkelijk, anoniem, en daardoor ook zelfs achterstandsgebied aangemerkt. Dus niet nog meer hoogbouw in Overvecht plempen, maar het aanwezige groen en de ruimte in ere houden (d.w.z.: ook onderhoud plegen).	In de hoogbouwvisie, die aanvullend op de RSU zal worden opgesteld, zal nader uitgewerkt worden hoe en met welke randvoorwaarden er binnen de aangewezen gebieden, waaronder Overvecht met hoogbouw wordt omgegaan. Voor deze hoogbouwvisie worden verdiepende studies gedaan om tot de juiste uitgangspunten te komen. Ook worden er randvoorwaarden opgesteld waar hoogbouw aan moet voldoen om ervoor te zorgen dat het als prettig wordt ervaren. Uiteraard zal hierbij ook de relatie met de bestaande woonvoorraad in hoogbouw in Overvecht worden gelegd. Er zal worden bezien of en op welke wijze nieuwe hoogbouwwoningen -met andere woninggroottes en typologieën en voor andere doelgroepen- een toevoeging kan zijn op de bestaande woonvoorraad. De richting is rondom de knopen compacter te bouwen dan op andere plekken. Specifiek in Overvecht zullen we daarbij extra aandacht geven aan het verbeteren van de leefbaarheid in het gebied.

21	Pag. 141: “Ondergrens extra programmering tot 2040: 5000 woningen. Waaronder winkelcentrum 2000, stationsgebied 1000, Overvecht zuid 500, Overvecht noord 1500.” Dat betekent dus op heel Overvecht-Zuid 2000 + 1000 + 500 = 3500 woningen. Bij het winkelcentrum (overigens heet dat al een tijdje ‘Shoppingcenter’) worden er al zo’n 1000 gebouwd, dat wordt dan voor de rest van de wijk wel erg veel verdichting, of anders gezegd: dicht bouwen en onleefbaar maken?	De groene en stedenbouwkundige opzet van de wijk vormen de onderlegger voor de verdichtingsopgave, maar dit plaatsen we wel in een hedendaagse context. De verdichtingsopgave wordt ingezet om juist deze kwaliteiten te versterken, door het groen bijvoorbeeld op alle plekken een hoogwaardige kwaliteit te geven. Maar ook door meer diverse woningtypes toe te voegen aan de wijk, te investeren in voorzieningen, werkgelegenheid en maatschappelijke functies. Shoppingcenter Overvecht is de naam voor de winkels / het winkelcentrum. Wij gebruiken de naam Overvecht Centrum voor het hele gebied, dus naast het Shoppingcenter ook de omliggende gronden. Overvecht Centrum zou méér moeten worden dan alleen een winkelcentrum, namelijk ook een combinatie met wonen, werken en voorzieningen. De kwaliteit in het gebied laat nu te wensen over; door vernieuwing en meer levendigheid voegen we kwaliteit toe in het gebied en in de wijk.
21	Pag. 142: “2. Verdichten wonen tussen station en winkelcentrum en langs de centrale HOV-as …”; gaat die centrale HOV-as samen met wonen het groen vernietigen? Daar maak ik bezwaar tegen. Het lijkt ook in tegenspraak met punt 8. “Betere verbindingen tussen het station Overvecht en Winkelcentrum Overvecht met meer groen, minder snelverkeer/ auto’s, betere busverbinding” en de huidige praktijk waarbij busverbindingen juist slechter zijn geworden. Haal het aanwezige groen niet weg: de wijkbewoners hebben dit nodig op die plekken, en niet ‘elders gecompenseerd’, zoals bijvoorbeeld met de bomenkap bij Amelisweerd (wat heeft de Utrechter aan	In de RSU is nog geen tracékeuze gemaakt voor de HOV-as. Daarvoor is aanvullend onderzoek nodig. Daarbij wordt ook gekeken naar een goede ruimtelijke inpassing. Zoals beschreven in deze ruimtelijke strategie kan een goed werkend OV-systeem juist resulteren in minder autobezit en meer groen in de stad.

	nieuwe bomen ver buiten de stad?), en ook niet in de vorm van vergrootte boomspiegels als compensatie'. Niet voor niets is Overvecht een 'Wijk van buurten' (zie pag. 140).	
21	Punt 15 "Tuincentrum Overvecht" is al enkele jaren geleden gesloten. Het lijkt er op dat 'de tekentafel' de ontwikkelingen / actualiteit niet gevolgd heeft	Daar zijn wij van op de hoogte. We hebben dit bedoeld als locatie aanduiding, maar u wijst ons erop dat dit verwarrend over kan komen. Daarom zullen we het aanpassen en benoemen als "terrein voormalig Tuincentrum Overvecht".
21	Punt 17, het Noorderpark als zoekgebied voor windenergie: op een andere plek in de RSU 2040 staat dat windenergie op minimaal 2 kilometer van de bebouwing moet staan. Dan passen windturbines niet in dit deel van de gemeente Utrecht. Zorg ook maar dat de gemeente De Bilt ze niet aan de gemeentegrens van Utrecht plaatst.	In de concept-RSU staat: "Bij realisatie van windmolens binnen een afstand van twee kilometer tot woonwijken worden regels gesteld om de effecten van geluid en slagschaduw meer te beperken dan wettelijk verplicht." Wij bedoelen hiermee niet dat binnen twee kilometer van woningen geen windmolens mogen komen.
21	Fasering: Het hoofdstuk over de fasering (hst. 7 Uitvoeringsstrategie) zou verrijkt kunnen worden met een schematische weergave van de fasering. Tekstueel: - er mag nog wel eens iemand aan gezet worden om de onvolledige zinnen er uit te halen. - veel ambtelijke (en niet toegelichte) kretologie en afkortingen, de afkortingenlijst is niet volledig (wat is bijv. bvo op pag. 137?), en een (voor de leek / inwoner van Utrecht) verklarende woordenlijst zou ook niet misstaan.	Dank voor uw tips

23	De Utrechtse buurtteams hebben zich verdiept in de Ruimtelijke Strategie 2040. We zagen mooie dingen in de strategie zoals de 10 minutenstad, het multifunctionele gebruik van gebouwen en de aandacht voor groen (al willen we wel meer groen ipv verplaatsing van groen). Een belangrijke vraag voor ons is of deze strategie bijdraagt aan sterke wijken. Volgens ons dragen sterke wijken bij aan veerkrachtige bewoners. Het bevorderen van sociale cohesie vinden we daarbij belangrijk. Dit verdient wat ons betreft dan ook een centrale plek in de Ruimtelijke Strategie. Aangemoedigd door https://www.pharos.nl/kennisbank/inspiratie-en-werkboek-gezondheid-en-ruimte/ dat oa een pleidooi is voor de verbinding van het fysieke en sociale domein, dienen wij onze zienswijze in:	Dank
23	We zouden graag zien dat de gemeente duidelijk maakt hoe zij sociale cohesie concreet bevordert. Ons inziens is sociale cohesie een voorwaarde voor sterke wijken en daarmee een prettig leefklimaat en gezonde inwoners.	Sociale cohesie is inderdaad een belangrijke voorwaarde voor sterke wijken. Daarom stimuleert de gemeente een goed voorzieningenniveau in de wijken en voldoende groen en ontmoetingsplekken. De RSU beschrijft de ruimtelijke consequenties van de sociaal-maatschappelijke opgaven. Via het sociaal beleid wordt geïnvesteerd in sociale cohesie, maar dat wordt dus niet verder beschreven in de RSU
23	We vinden het belangrijk dat er met bewoners naar oplossingen wordt gezocht die de leefbaarheid in hun eigen omgeving bevordert: inclusieve besluitvorming. En geef die betrokkenheid van bewoners serieus vorm. Niet vrijblijvend laten reageren op bestaande plannen, maar door willekeurige selectie/loting vanaf het begin mee vormgeven. Ondersteund door creatieve geesten zoals kunstacademie studenten bijvoorbeeld. In Utrecht zijn daar goede ervaringen mee opgedaan: in 2015 dachten 150 willekeurig geselecteerde bewoners mee	Bij de ruimtelijke plannen die voortvloeien uit de RSU 2040 worden inwoners en andere belanghebbenden betrokken. We hebben hiervoor een participatiebeleid en een participatieleidraad.

over een energieplan voor Utrecht. Zoiets zou heel goed kunnen rondom de vier nieuwe centra.

23	Onze ervaring leert dat je sociale cohesie in wijken kan bevorderen door ontmoetingsplekken dichtbij te creëren waar mensen automatisch naar toe gaan. Denk aan 'huiskamers' in de wijk, sportvoorzieningen, religieuze voorzieningen en ook cafés en gebouwen die verschillende functies (wonen, werken, welzijn) combineren. Niet aan de randen van de stad of in het stadscentrum, maar bereikbaar binnen 10 minuten, in navolging van wat er al in de Ruimtelijke Strategienota staat. Wonen, werken, welzijn binnen handbereik! Met een budget per wijk/centrum, een community budget. En dan kan het zomaar zijn dat de ene wijk/centrum meer krijgt dan de andere omdat er meer nodig is om eenzelfde niveau te bereiken. De toegankelijkheid en beschikbaarheid van deze ontmoetingsplekken is belangrijk. Niet alleen fysiek (voor gehandicapten) maar ook sociaal (iedereen moet er naar binnen willen en zich er thuis kunnen voelen en in staat zijn om een woning te kunnen betalle).	Wij onderkennen het belang van deze ontmoetingsplekken. We houden rekening met een evenwichtige spreiding van deze voorzieningen over de groeiende stad, zoals te zien is in de barcode van de RSU. Ook wordt bekeken wat de verschillende wijken nodig hebben. Bijvoorbeeld bij buurtcentra wordt het aantal vierkante meters per wijk gekoppeld aan de kracht van een wijk (zwak/sterk/gemiddeld is). Zie hiervoor de bijlage van het Koersdocument Maatschappelijke voorzieningen en leefbare stad p3. Deze voorzieningen moeten ook toegankelijk zijn, zowel fysiek als dat het uitnodigt om er naar binnen te gaan (zie het Koersdocument Maatschappelijke voorzieningen en leefbare stad, p10). De RSU gaat alleen over de lange termijn van fysieke ontwikkelingen in de stad en niet over budgetten. Wat betreft het voorstel van het Community budget: de gemeente Utrecht heeft verschillende budgetten, zoals het Initiatievenfonds. Per wijk is er een jaarlijks budget beschikbaar voor initiatieven uit de wijk.
23	Naast een fysieke plek om te ontmoeten is vrij toegankelijke openbare ruimte relevant voor leefbaarheid en sociale cohesie. We hebben zorg over de intensivering van het gebruik van de beperkte groene ruimte. Kies in nieuwe wijken voor nieuw groen en niet voor intensivering van al gebruikt groen, zoals bij de plannen voor de Cartesisudriehoek en het park bij de Merwedekanaalzone. Hierdoor vindt verdringing plaats. Durf te kiezen voor minder huis en meer groen, leefbaarheid en ruimte in de stad in belang van leefbaarheid en ‘iedereen gelukkig en gezond 2030’ waar de gemeente zich met de Health Hub Utrecht ook aan conformeert. De strategie om groen en recreatie	We onderschrijven uw mening over de openbare ruimte en het belang van voldoende groen nabij. Dit geldt zowel voor kwantiteit als kwaliteit. In paragraaf 5.2.1 van de concept RSU 2040 vindt u hier meer over. Onze ambitie omvat het aanleggen van nieuw openbaar groen én het beter toegankelijk maken van groen van andere eigenaren. Dat telt op tot de opgave zoals hij in de RSU voor groen is geformuleerd.

vooral rondom de stad aan te bieden, geeft een risico op verdere segregatie en gezondheidsverschillen, omdat deze voorzieningen door bepaalde type bewoners gebruikt worden.

23

Daarnaast willen we meer aandacht voor diversiteit in het woningaanbod in zowel bestaande als nieuwe wijken. Waar in Utrecht overigens al enkele goede voorbeelden van zijn. Maak niet alleen ruimte voor gezinnen, ook voor jongeren, ouderen en mensen die tijdelijk/snel op zoek zijn naar andere huisvesting ivm dakloosheid. Denk aan collectieve woonvormen voor jongeren die in een instelling verblijven, 18 worden en zelfstandig willen/moeten gaan wonen. Collectief omdat ze elkaar dan kunnen ontmoeten/ondersteunen waar nodig. Maar zonder het stempel van een 'instelling': graag zo normaal mogelijk. Denk aan crisiswoningen voor mensen die door een echtscheiding snel andere woonruimte zoeken. Op een overspannen woningmarkt is dat vrijwel onmogelijk, zeker bij een beperkte beurs. En denk aan (collectieve) woonvormen voor ouderen die uit hun, te grote, gezinswoning willen, maar vaak lang blijven wonen vanwege een gebrek aan een betaalbaar alternatief in de wijk waar ze al hun leven lang wonen. Hiervoor is nodig dat de ruimtelijke strategie meer diversiteit krijgt. Richt je als gemeente niet alleen op nieuwbouw van woningen voor 1 of 2 woonvormen. Maak diversiteit onderdeel van he strategie. Sociale huurwoningen in alle wijken is essentieel. We begrijpen dat de stad groeit. Wij pleiten ervoor om wonen en bouwen van woningen niet als voornaamste uitgangspunt te nemen in de ruimtelijke strategie, maar het fysieke domein met het sociale domein te verbinden.

De RSU bevat de strategische ruimtelijke koers voor de stad. We zijn het eens met de onderwerpen die worden aangedragen en zien de oproep als aanmoediging voor onze inzet vanuit de Woonvisie, Utrecht beter in balans en de diverse uitwerkingen die daaraan zijn (en nog worden) gegeven. Zo zijn al belangrijke stappen aangekondigd in het 'Plan van aanpak huisvesting en begeleiding kwetsbare groepen', is het traject Thuis voor Ouderen gestart en hebben we op verschillende manieren aandacht voor het realiseren van nieuwe woonconcepten (ook voor ouderen en jongeren) en bewonersinitiatieven Bovendien zullen de komende jaren verschillende voorbeelden die worden genoemd ook daadwerkelijk worden gerealiseerd. Deze RSU is verbreed en bevat een verbinding tussen het sociaal en fysieke domein. Niet alles komt in detail terug; we zoeken telkens naar een balans tussen wat we in de RSU beschrijven en wat al is vastgelegd in andere beleidsdocumenten.

De RSU 2040 benadrukt met goede redenen het belang van het verbinden van de groeiende stad met groen in het ommeland; onder anderen de “Groene Scheg” Laagraven-Oost, het landschapspark Laagraven Oost. Lisman en Lisman b.v. , eigenaar van kasteel Heemstede, een uniek cultureel erfgoed in het te ontwikkelen landschapspark Laagraven-Oost, onderschrijft dit belang. In de RSU treffen we echter weinig instrumenten aan die deze ontwikkeling — immers gelegen over de gemeentegrens — kunnen borgen.

In het navolgende geven we eerst aan welke ontwikkelingen op het territoir van Houten en Nieuwegein de ambities van het RSU 2040 kunnen doorkruisen. Vervolgens geven wij enige suggesties hoe de gewenste ontwikkeling veilig te stellen.

Scheg Laagraven-Oost bedreigd
Voor de ontwikkeling van het landschapspark Laagraven-Oost is in 2011 de Integrale Landschapsvisie Laagraven Oost (ILLO) opgesteld in opdracht van de gemeenten Houten en Nieuwegein namens de Enveloppecommissie Linieland (in het kader van de Nieuwe Hollandse Waterlinie). Een gerenommeerd buro (H+N+S) heeft een aantal scenario’s opgesteld. Om de uitvoering financieel mogelijk te maken heeft een daarin gespecialiseerd bedrijf een scenario gekozen waarbij woningbouw als kostendrager is aangegeven.
In het RSU is voor fase 4 voor de Groene Scheg Laagraven-Oost de ontwikkeling tot landschapspark gedacht. Natuur, enige (stads)landbouw en vele recreatiemogelijkheden worden daar als ruimtegebruik voorgesteld, maar geen woningbouw. Deze ontwikkeling zien ook wij als gewenst. De woningbouw zoals die in het ILLO is aangegeven is niet van beperkte omvang (deels in meerlagen appartementen) en soms zelfs geplaatst op grond die Rijksmonument is (zoals de 1$ ha ten oosten van kasteel Heemstede). Ook de infrastructuur die voor

Als U10 regio werken we samen aan een Integraal Ruimtelijk Perspectief. We gaan in regionaal verband zeker samenwerken met gemeenten Houten en Nieuwegein om de verschillende opgaven voor onze gemeenten met elkaar af te stemmen en te optimaliseren.
Behoud en ontwikkeling van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden zijn in het gebied Laagraven een belangrijk uitgangspunt. Bevoegde overheden in dit gebied zijn provincie, en de gemeenten Houten en Nieuwegein en als gemeente Utrecht gaan wij graag in overleg met deze partijen ten behoeve van een nadere uitwerking voor dit gebied.

een dergelijke ontwikkeling nodig zou zijn doet het landelijk karakter van het park teniet. De ambitie van het RSU wordt daarmee geheel doorkruist.
Ook al is het ILLO inmiddels 10 jaar oud, het ligt niet in de la van vergeten plannen. Nog onlangs heeft de Ruimtelijke Koers Houten 2040 voor Laagraven-Oost aangegeven dat het ILLO leidraad zou zijn. Ook in stukken van U16, bijvoorbeeld inzake deAl2 zone, is naar het ILLO verwezen.
Recentelijk is er zelfs een concreet bouwvoornemen in dit gebied geweest voor een 40 tal woningen, waarop de gemeente Houten niet negatief heeft gereageerd. De provincie Utrecht kon hierin niet meegaan. Ook Nieuwegein ziet het ILLO nog als gewenste ontwikkeling.
De conclusie moet helaas zijn dat niet, zoals in het RSU aangegeven, gewacht kan worden tot het daar geplande ‘fase 4’, om Laagraven-Oost de belangrijke rol te laten spelen die deze “Groene Scheg” in de nabije stedelijke toekomst heeft.
Regionale investering
Er zijn instrumenten nodig waarmee meer zekerheid voor de gewenste ontwikkelingsrichting van Laagraven-Oost ontstaat.
De RSU 2040 heeft een investeringsstrategie (Hoofdstuk 8). Hierin hebben we gezocht naar mogelijke bekostiging van Landschapspark Laagraven-Oost. Verschillende dekkingsbronnen voor ‘groen’ worden daar aangegeven. P 187 geeft een bedrag voor ‘groen’ aan van 1,6 mid. P189 noemt het bekostigen “van een deel van de groene schaalsprong”. P190 introduceert het Fonds Bovenwijkse voorzieningen, bijvoorbeeld voor mobiliteit en groen. Wij achten het gewenst dat over de gemeentegrens heen zekerheid wordt geboden voor de realisering van Landschapspark Laagraven-Oost door daarvoor middelen te alloceren. De gemeenten Houten en Nieuwegein moeten er op kunnen rekenen dat realisatie van het landschapspark Laagraven-Oost niet grotendeels hen ten laste zal komen.

Uitvoering borgen

De uitvoeringsstrategie (Hoofdstuk 7) beoogt (p182) uitbreiding van gemeentelijke groenstructuren te verankeren in concrete bestemmingen. Voor Laagraven-Oost is dit zeer gewenst, maar gezien de ligging over de grens is dat niet eenvoudig. De onder 7.3.1. genoemde vormen van intergemeentelijke samenwerking betreffen vooral investeringen in economische ontwikkeling. Wij menen dat voor de 'Groene Scheg Laagraven-Oost' specifieke samenwerkingsvormen nodig zijn waarmee gemeenten en provincie hun inbreng leveren. (Anders dan in de Groene Scheg Amelisweerd Rhijnauwen waar het veelal gaat om eigendommen van gemeente Utrecht en S taatsbosbeheer).

Het project landschapspark Laagraven-Oost heeft de inbreng nodig van de gemeenten Houten, Nieuwegein en Utrecht en van de provincie Utrecht. Gezien de ambitie van de RSU met de "Groene Scheg Laagraven" zijn de baten daarvan in belangrijke mate voor de stedelijke bevolking van Utrecht. Van de gemeente Utrecht mogen tijdige (gezien mogelijke ongewenste initiatieven) stappen verwacht worden die de gewenste ontwikkeling voor de stad en de regio borgen. Gezien eerder genoemde bedreigingen (bouwvoornemen en rapporten) is dat nu al gewenst.

Besluit

Er is Lisman en Lisman alles aan gelegen het kasteel Heemstede met zijn uitstraling van cultureel erfgoed een bijdrage aan het te ontwikkelen landschapspark te laten leveren. Op dit moment wordt met het herstel van een deel van de historische tuin (deels gesubsidieerd) de oude luister verder hersteld. Het effect daarvan zou teniet worden gedaan door niet passende stedelijke elementen in de omgeving. Om dit wel goed tot zijn recht te laten komen is het van cruciaal belang dat de ruimtelijke omgeving haar landelijk karakter behoudt zodat daar een landschapspark ontwikkeld kan worden zoals we dat bijvoorbeeld kennen van de "Groene Scheg" Amelisweerd Rhijnauwen.

25

Op dit moment ligt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 ter inzage. Ik heb dit plan met belangstelling gelezen en met name ook gekeken naar de plannen voor Overvecht en mijn directe woonomgeving, de Vechtdijk. Ik heb geconstateerd dat uit een schets in paragraaf 6.3 blijkt dat rekening wordt gehouden met een nieuwe brug over de Vecht ter hoogte van de Zwanenvechtlaan. Ik ben van mening dat een dergelijke brug niet nodig is in het kader van de tien-minutenstad. Bovendien zou zo'n brug onwenselijk zijn met het oog op de groenvoorziening, veiligheid en recreatie.
Ik verzoek u dan ook een beoogde Vechtbrug uit de RSU 2040 te verwijderen.
Een nieuwe oeververbinding over de Vecht zou niet bijdragen aan het oplossen van knelpunten in de mobiliteit. Een dergelijke oeververbinding lijkt in het plan te zijn opgenomen om de wijken Zuilen en Overvecht meer met elkaar te verbinden. Aangezien er al twee fietsroutes zijn over bestaande bruggen zou de toegevoegde waarde van een nieuwe brug verwaarloosbaar zijn.
Graag deel ik als betrokken bewoner van de Vechtdijk mijn visie met u om zo samen de RSU 2040 te verbeteren. Aan de hand van de thema's mobiliteit, veiligheid, groenvoorziening en recreatie licht ik toe waarom een Vechtbrug niet in lijn – en zelfs strijdig – is met de uitgangspunten en doelstellingen van de RSU 2040 en neem ik u mee naar een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact.

Mobiliteit
De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel

Hartelijk dank voor uw zeer uitgebreide reactie. De RSU 2040 is het koersdocument en geeft hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling.

De fietsbrug over de Vechtdijk was onderdeel van de Verkenning nieuwe fietsverbindingen. Negen locaties kregen de meeste prioriteit, waaronder de brug over de Vechtdijk.

De verbinding kan een veilige en comfortabele fietsroute bieden tussen de wijken Zuilen en Overvecht, waar nu ver omgefietst moet worden via een hoge autobrug. De verbinding draagt daarmee heel goed bij aan een fijnmaziger (recreatief) fietsnetwerk en stimuleert het gebruik van de fiets t.o.v. de auto. Het verkort de afstand en reistijd voor fietsers en wandelaars tussen Zuilen en Overvecht flink. De brug vormt een belangrijke schakel in het stedelijke én regionale netwerk, als onderdeel van de doorfietsroute door Zuilen van en naar het Amsterdamrijnkanaal (t.h.v. de Demkabrug) en van de route via de Klopdijk door Overvecht. Zo wordt Overvecht beter verbonden met werkgebied Lage Weide voor fietsers.
Voor wandelaars en andere recreanten ontstaan er mogelijkheden diverse (verkorte) rondjes en ommetjes te maken. Twee wijken en twee parken worden met elkaar verbonden. Dit sluit aan bij onze principes gezond stedelijk leven voor iedereen en de gedachte van de 10 minuten stad, met alle voorzieningen dichtbij.

Op basis van het Mobiliteitsplan 2040 kunnen projecten worden gestart, waaronder deze verbinding inclusief de brug. Voorwaarde om

verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug zou afbreuk doen aan de waarde van deze verbindingsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Een buitengewoon beperkt voordeel voor enkele gebruikers levert geen bijdrage aan het realiseren van de tien-minutenstad en rechtvaardigt bovendien naar mijn inzicht de te maken kosten niet.

Veiligheid

een project te kunnen starten is dat de gemeenteraad hiervoor een financieel budget ter beschikking stelt. Het besluit over de daadwerkelijke realisatie van de brug wordt pas later genomen, o.b.v. de uitwerking van dat project. Hierin wordt een integrale afweging gemaakt tussen belangen van bewoners en de effecten voor de leefbaarheid en kwaliteit van de wijken en de stad. Aspecten als ecologie, veiligheid, recreatie, cultuurhistorie worden hierin afgewogen. De inpassing van de verbinding en de brug en de locatie van (evt. te verplaatsen woonboot/-boten) wordt onderzocht. Bewoners en belanghebbenden worden hierbij nauw betrokken.

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen.
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbrekende van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten.
- Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is.
- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.

- Een brug zou de overlast vergroten die gekoppeld is aan de te ontwikkelen prostitutiezone bij het Zandpad. Dergelijke overlast is gestopt nadat de prostitutiezone aan het Zandpad is gesloten. De Vechtbrug vormt een nieuwe aanrijd- en vluchtroute zowel voor lieden die werkers en klanten van de zone lastigvallen als voor drugsdealers en -gebruikers, en vormt een slecht te controleren toegang voor randfiguren die op deze zone afkomen.
- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren.

Groenvoorziening

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk, daarin deel ik zonder meer de bevindingen in de RSU 2040. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is trouwens vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd omdat het park een ecologische zone vormt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Zo is de herstelde singel erg goed ontvangen en wordt het

waternetwerk de komende jaren verder uitgebreid. Ook op de Vecht is er veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen maken er graag en veel gebruik van. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, weet ik als bewoner, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.

- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

Recreatie

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. De RSU 2040 beoogt de recreatieve waarde van de stand met name ook voor fietsers en voetgangers te vergroten. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water.

- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen van de RSU 2040.

Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute.

- De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.
- De plannen in de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 lijken te leiden tot meer verkeersdruk op de Franciscusdreef. De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers.
- Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU en de fietstunnel bij het Westplein in Lombok zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.

Ik heb er vertrouwen in dat mijn reactie u helpt bij het optimaliseren van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Uiteraard zie ik met belangstelling uit naar uw reactie.

27

Hierbij maken ondergetekenden bezwaar tegen de aanleg van een brug over de Vecht, o.a. geschetst op pagina 143 van de inspraakversie Ruimtelijke Strategie van januari 2021.
Graag ontvangen wij een bevestiging van ontvangst.
In de Ruimtelijke Strategie 2040 staan o.a. plannen voor het ontrollen van een (snel)fietswegennet over de stad Utrecht. Wij begrijpen dat de gemeente vooruitloopt op de ontwikkelingen van de stad.
Wij hebben als betrokken buurtbewoner ingezoomd op de plannen voor een extra brug over de Vecht ter hoogte het Zwanenbergplantsoen, die in het Mobiliteitsplan 2040 Vechtbrug wordt genoemd.
Naast de vele onduidelijkheden die de Ruimtelijke Strategie bij ons achterlaten, hebben deze plannen ons ernstig geschokt en bekijken we dit vol verdriet, bezorgdheid en ontzetting.
Graag brengen dan ook wij onze bezwaren naar voren en tevens onze vragen die wij graag beantwoord willen zien en waarvan wij hopen en verwachten dat deze bijdragen tot een goede de besluitvorming.
Het uiteindelijke resultaat kan ons inziens niet anders zijn dan dat de gemeente haar plan voor deze oeververbinding(en) terugtrekt.
Wij verzoeken de gemeente dan ook dringend af te zien van het aanleggen van de verbinding om diverse, elkaar soms overlappende redenen die wij hierna in willekeurige volgorde uiteenzetten:
1) De overbodigheid
2) Het sociale aspect
3) De uitvoering en uitvoerbaarheid
4) De cultuurhistorische waarde van de Vechtdijk en het Vechtzoompark
5) Het historische karakter van het water
[.....]

Conclusie

Hartelijk dank voor uw reactie. Vanwege de lengte maar zeker ook de afbeeldingen hebben wie uw reactie als bijlage toegevoegd. Voor de beantwoording verwijzen wij naar het antwoord bij inspraakreactie 25.

	Als we al het bovenstaande bezien, dan kunnen wij niet anders concluderen dan dat die extra brug over de Vecht tussen de twee bestaande bruggen op 1,6 kilometer afstand: - te veel stuk maakt - te veel overlast oplevert - te weinig oplevert - totaal overbodig is Hierop past maar één reactie van gemeentezijde: terugtrekking van het plan voor de extra brug over de Vecht, voor nu en in de toekomst. Wij verzoeken de gemeente verder het bijzondere karakter en de ecologische en cultuurhistorische waarde van de Vechtdijk en de Vecht te erkennen, te waarderen en te beschermen. Wij hopen dat wij met onze reactie hebben kunnen bijdragen aan een goede besluitvorming en bescherming van een waardevol gebied van de stad. Wij zien uw reactie graag tegemoet.	
28	Hiermee geef ik aan dat de meerwaarde voor de geplande Vechtbrug niet deel en dus tegen ben	Zie antwoord op inspraakreactie 25
29	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25

30	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
31	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
32	Op dit moment ligt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 ter inzage. Graag denk ik met u mee over deze strategie en daarom deel ik mijn mening over een van de voorgestelde fietsroutes en het zoekgebied dat is aangewezen voor deze fietsroute en een mogelijke brug over de Vecht. Deze inspraakpunten heb ik eveneens ingediend bij de terinzagelegging van het Mobiliteitsplan gemeente Utrecht. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is gericht op de tien minuten stad, waarbij alles voor bewoners binnen handbereik is. In de concept ruimtelijke strategie is aangegeven dat uw gemeente daarbij voor keuzes komt te staan en dat de vraag naar ruimte in de stad groter is dan de beschikbaarheid van die ruimte. Een belangrijk punt is daarbij de noodzakelijke ruimte voor groen en recreatie. Een belangrijk concept dat in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 wordt genoemd is “Groen groeit mee”. Het uit de strategie naar voren komende beeld, is dat er in Utrecht meer groen moet komen en dat nu bestaand groen gehandhaafd moet worden. Dit vanwege het creëren van een klimaat adaptieve stad met genoeg ruimte voor de opvang van regenwater, het voorkomen van hitte stress en het behouden en maken van voldoende mogelijkheden voor recreatie (samengevat in het principe groen, tenzij.....). Een ander belangrijk concept is een doorlopende fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht om	Zie antwoord op inspraakreactie 25

de fietsmobiliteit te bevorderen. Dit concept wordt niet zozeer besproken in dit plan, maar was een onderdeel van het Mobiliteitsplan Utrecht dat recent ter inzage heeft gelegen. In het kader van die terinzagelegging heb ik al veel bezwaren geuit tegen het voorgenomen fietspad en de locatie die nog niet vaststaat, maar waarvan de mogelijke locaties afgeleid moeten worden uit andere stukken.

Het bewerkstelligen van meer groen en een doorlopende fietsroute leveren botsende belangen op. Dit uit zich concreet bij de plannen op de pagina's 136 en 142-143 van de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht in relatie tot een nog niet bestaande (!) en wel als vaststaand gegeven (!) ingetekende fietsbrug (p. 143 concept) over de Vecht. De fietsbrug levert zowel een belangenstrijd op bij de plannen voor Noord-West als bij de plannen voor Overvecht
Zo wordt binnen de zone langs de Vecht en binnen Zuilen vooral ingezet op het bewerkstellingen van meer groen. Op pagina 136 staat namelijk dat er in Zuilen geïnvesteerd moet worden in “een raamwerk van groenblauwe en of recreatieve verbindingen, aangezien er relatief weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad". Het feit dat er weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad is nogmaals nadrukkelijk bevestigd door wethouder Van Hooydonk in Trouw van 27 februari jl. In het artikel “Utrecht haalt de natuur binnen” staat namelijk: “We moeten van onze tegelverslaving af. Verblijfsruimte boven verkeersruimte”. En op de pagina's 142 en 143 de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht staan ook een flink aantal groene plannen voor de zones en parkdelen langs de Vecht aan de kant van Overvecht.

Dit verhoudt zich slecht tot het aanleggen van een fietspad dwars door het ecologische deel van een park in datzelfde deel Zuilen. Zeker, omdat uit de verschillende stukken die al bestaan over een mogelijke doorgaande fietsroute fietsbrug over de Vecht is aangegeven

dat het gaat om een route die voorziet in een behoefte van 5000 fietsbewegingen per 24 uur. Er wordt dus niet aangestuurd op zomaar een route, maar er ontstaat een hele drukke route in een rustige groenstrook die nu wordt gebruikt voor rustige recreatie (wandelen, picknicken).
Voordat ik verder in ga op de botsende belangen op de voorgenomen locatie, wil ik eerst aangeven dat überhaupt twijfels heb bij nut en noodzaak van een (extra) doorgaande fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht en de noodzaak om daarvoor een extra brug aan te leggen over de Vecht. Er zijn al een tweetal echt doorgaande (fiets-)routes vanuit Ondiep/ Zuilen aar Overvecht, namelijk over de Marnixbrug en over de J.M. Muinck de Keizerbrug. Deze bruggen liggen hemelsbreed nog geen 1.5 kilometer van elkaar verwijderd. De ene brug leidt via de Cartesiusweg en de Marnixlaan direct richting winkelcentrum Overvecht (wat een extra centrum moet worden). De andere weg leidt vanuit de Demkabrug, via de Norbruislaan, direct richting het industrieterrein van Overvecht en daarna verder het groen van de polder in. Beide bruggen maken reeds deel uit van de bestaande infrastructuur en zijn ingepast in de ruimte.
Het voornemen om een extra druk doorgaand fietspad en een fietsbrug aan te leggen door de wijk Zuilen en over de Vecht doet, naar mijn mening, ernstig afbreuk aan de invulling van de ruimte en levert tevens een aantal andere bezwaren op. Deze bezwaren heb ik ook geuit naar aanleiding van de terinzagelegging van het Mobiliteitsplan Utrecht.
De stukken waarin de voorgenomen route en locatie van het fietspad en de brug zijn af te leiden, zijn oudere onder de begroting liggende stukken die zijn gebruikt om de “fietsbruggen” discussie te voeren (o.a. het verkennend onderzoek fietsbruggen). In de Ruimtelijke Strategie Utrecht zijn de doorgaande route en de fietsbrug over de Vecht, zoals aangegeven, ingetekend zonder nadere uitleg en duiding. En

ook in het Mobiliteitsplan Utrecht was de locatie niet heel duidelijk. Omdat de route en de brug wel worden meegenomen in beide plannen en omdat er geen aparte inspraak ten aanzien van de wenselijkheid van fietsbruggen in Utrecht is geweest, reageer ik naar aanleiding van de Ruimtelijke Strategie op de voornemens en de onwenselijkheid daarvan.
De voorgenomen locatie voor de doorgaande fietsroute en de fietsbrug over de Vecht lijkt nu in het hoekje van het Niftarlakepark te liggen, vlakbij het haventje dat daar nu is ongeveer ten hoogte van de vissteiger die daar ligt en druk gebruikt wordt. Het aanleggen van een, naar verwachting drukke, fietsroute en fietsbrug over de Vecht voldoet mogelijk aan het belang van het in betere banen leiden van de fietsmobiliteit, maar doet op veel punten af aan de andere belangen die genoemd zijn in de Ruimtelijke Strategie Utrecht, namelijk:
Groen (en vooral het reeds geconstateerde gebrek daaraan in Zuilen)
Recreatiemogelijkheden
In de Ruimtelijke Strategie Utrecht is aangegeven dat de langzame mobiliteit en groen en recreatie eventueel naast elkaar zouden kunnen bestaan, maar naar mijn mening wordt dat op deze locatie wel heel ingewikkeld. Het Niftarlakepark is altijd al, maar nu tijdens corona zeker, een gewilde plek geweest om rustig op een bankje te zitten, te picknicken, te wandelen en/ of hard te lopen. Indien er vanuit de Zwanenvechtlaan een doorgaand fietspad en een fietsbrug door dit park gelegd worden doet dat afbreuk aan de rust en beleving van het groen, in een wijk waarvan de strategie en de wethouder aangegeven hebben dat daar al een gebrek aan is. Dit nog los van het feit dat de voorgenomen locatie dwars dor het ecologische deel van het park gaat en er een bouwverbouw op dat deel van het park heerst volgens de geldende beheerverordening. Het feit dat een dergelijk verbod in een algemeen verbindende verordening is opgenomen zegt genoeg over de belangen en waarden van het Niftarlakepark. Een

fietspad en een fietsbrug komen ook haaks te liggen c.q. staan op de bestaande druk gebruikte wandel- en fietspaden. Dat levert zou veel verkeersonveilige situaties opleveren, vooral bij het kruisen van de wandelaars direct langs de Vecht aan de kant van Zuilen en het kruisen van het bestaande doorgaande fietspad met veel snel fietsers aan de kant van Overvecht. Een laatste bezwaar is nog dat een fietsbrug of laag is en dan het vaarverkeer op de Vecht belemmert (en zwemmers/duikers aantrekt) of dat de fietsbrug hoog is om kruisend verkeer niet te hinderen en dan afbreuk doet aan het mooie zicht op de Vecht. Terwijl de Ruimtelijke Strategie Utrecht er ook voor staat om de groenblauwe corridors te willen handhaven vanuit oogpunt van ecologie, groen en rust/ recreatie.
De aanleg van doorgaande fietsroutes en de daarbij behorende fietsbruggen zijn uberhaupt nog een punt van discussie in uw gemeenteraad. Ik verwijs hierbij naar de discussie en de pers over het aanleggen van rood asfalt op de Weerdzijde en het aanleggen van de “megalomane” brug over de Weerdsluis.

Ik hoop dat u het voornemen van een doorgaande fietsroute door het Niftarlakepark en het aanleggen van een fietsbrug over de Vecht wilt heroverwegen en de ingetekende doorgaande fietsroute en fietsbrug uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht wilt schrappen. Ten eerste, omdat er nog geen inspraak en besluitvorming over de route en de brug hebben plaatsgevonden, maar beiden nu wel als voldongen feiten in het plan lijken ingetekend. Ten tweede, omdat u weliswaar aangeeft dat er een aantal belangen in de Ruimtelijke Strategie Utrecht staan die kunnen botsen en afgewogen moeten worden maar er op de voorgenomen locatie duidelijk al invulling is gegeven aan het belang van groen en recreatie. Het zou vreemd zijn om de ambitie die dan in een deel van het plangebied al is bereikt teniet te doen middels een

	voornemen waarvan nut en noodzaak en locatie niet vaststaan en duidelijk nog afweging en discussie behoeven.	
33	zie inspraakreactie 25 In de bijlage geef ik nog eens aan dat ik het niet eens ben met een fietsbrug over de historische Vecht. Vooral omdat het niet nodig, er zijn al voldoende bruggen.	Zie antwoord op inspraakreactie 25
34	zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
35	zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
36	zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
37	Ik wil graag reageren op de omgevingsvisie. Alleen dan niet zo positief, terwijl ik wel positief ingesteld ben. Dat komt omdat ik in deze mooie gevarieerde agrarische omgeving woon en werk. Ik woon en werk in het mooie dorp Haarzuilens, een echt dorp binnen de gemeente Utrecht. Ik ben hier heel trots op. De laatste jaren is hier heel veel veranderd. Er is nog een heel mooi gebied ongeschonden gebleven. Dit gebied wordt Ockhuizen genoemd. Dit gebied is aangewezen als zoeklocatie voor bos, recreatie en zonnevelden.	De ruimte in de gemeente Utrecht is schaars. Wij zien kansen om in Ockhuizen drie functies toe te voegen, waaraan dringend behoefte is. Het gebied zal hierdoor veranderen. Het gebied heeft een cultuurhistorische beschermde status waarmee we rekening zullen houden bij de verdere planvorming van dit gebied. Deze afweging zullen we zorgvuldig doen en hierbij zullen we ook rekening houden met de aanwezige natuurwaarden.

Ik vind het werkelijk belachelijk om deze gronden te misbruiken voor zonneweide. Werkelijk van de zotte. En dat terwijl er nog zoveel daken te gebruiken zijn of geluidschermen langs de wegen en nog zoveel meer van dit soort plekken waar men creatief mee om kan gaan. En dus niet op z'n mooie gevarieerde oer Hollandse weide, zoals tussen de Thematerkade en de Ockhuizerweg. Deze weide is een mooie open landschap. Dit gebied zal eerder als Unesco erfgoed moeten worden bestempeld.
Het gebied valt binnen het Rijksbeschermd dorpsgezicht Haarzuilens. Dit is zo'n gebied dat een zeldzaamheid is geworden en hoe je ook je best doet, mooier kun je het op deze plek niet maken. Zoek liever een nieuwe boer die dit gebied voor € 0,00 wil beheren en er ook nog een goede boterham aan heeft. Alles leeft in dit gebied. Er is een hele mooie hazen stand (naar het schijnt zeldzaam). Er leven wilde konijnen, een bever, reeën, fazanten en vele soorten weidevogels. Het is een zeldzaam mooi rustig stukje in deze omgeving. Laat dit gebied met rust. Elke verandering is ongewenst (ook het plaatsen van bomen zal hier niks toevoegen en zeker het plaatsten van zonnepanelen (lees stukken metaal) in de mooie stukje natuur niet. Laat nu eens een weide landschap onaangetast voor het nageslacht en zeker op deze plek. Elke m² die verandert is een zonde. Plaats bij dit gebied op al jullie stukken een term: "Pas op, kwetsbaar" Ik weet zeker dat velen, zeer velen het met mij eens zijn!

zie inspraakreactie 25

Zie antwoord bij inspraakreactie 25

39

Graag willen wij een zienswijze indienen betreffende het concept Ruimtelijke Strategie 2040.
Wij, als stichting Hoor de Haar, zijn al ruim 20 jaar een spreekbuis namens de bewoners van het dorp Haarzuilens. Haarzuilens, een klein dorpje Het ligt aan de westzijde van Utrecht, naast Vleuten. Het is klein, maar bezit alles om van te houden. Het RSU2040 betreft het stedelijk concept. Graag willen wij erop wijzen dat wij een klein dorp zijn binnen de gemeente Utrecht. Hier zal niet met dezelfde maatstaven kunnen worden gemeten als in de stad.
In het concept RSU 2040 hebben jullie het over veel meer groen en water aanleggen, dat is onder andere nodig voor de leefbaarheid en de klimaatverandering. En jullie willen gaan voor duurzame energie. Jullie kiezen voor duurzame energie geven jullie aan. Door de groei van het aantal inwoners, bezoekers en bedrijven is meer energie nodig. Tegelijk moeten we er met elkaar voor zorgen dat er minder CO_2 in de lucht komt. Daarom werken we aan energiebesparing en gaan we meer duurzame energie opwekken. We gebruiken steeds meer zonne-energie, windenergie, aardwarmte en warmte die bij bedrijven overblijft. Woningen en gebouwen krijgen op een andere manier warmte, waardoor geen aardgas meer nodig is.
Uiteraard is het harstikke goed om minder CO2-uitstoot te produceren alleen zijn hier diverse methodes voor om dit te realiseren. In het plan zoals op onderstaande plattegrond zoeken jullie gebieden om zonnevelden te realiseren. Hier staat ook ingetekend Haarzuilens, wij vinden dit stukje groen zonde om af te staan aan zonnevelden terwijl er voldoende panden, gemeentegebouwen, overheidsgebouwen daken etc. beschikbaar zijn die wellicht ook voorzien kunnen worden van zonnepanelen.
Wij als inwoners van Haarzuilens vinden dit gedeelte van Utrecht erg belangrijk juist om zijn landschap. Het gebied, genaamd Ockhuizen is

Onze prioriteit heeft het besparen van energie en het benutten van daken om zoveel mogelijk energie op te wekken. Dit is echter niet genoeg om de stad duurzaam te kunnen voorzien van energie. Er is ook ruimte nodig voor zonnevelden. De ruimte in de gemeente Utrecht is schaars. Wij zien kansen in Ockhuizen om drie functies toe te voegen, waaraan dringend behoefte is. Het gebied zal hierdoor veranderen. Wij zullen daarbij rekening houden met de aanwezige natuurwaarden en wij zien ook kansen om nieuwe natuurwaarden toe te voegen door de combinatie van bos, zonnevelden en de geleidelijke opbouw van recreatieve waarde voor het gebied.

een heel mooi weidelandschap. Er leven hier heel veel hazen, konijnen, fazanten, een bever en verschillende weidevogels. Dit gebied moet onaangetast blijven en behouden worden voor het nageslacht. Wij zien de zonnevelden dan ook niet passen in dit landinrichtingsgebied.
Graag vernemen wij uw reactie!

40

De voorgelegde strategie roept bij ons ernstige bezwaren op. Deze betreffen de aannames over de groei en de samenstelling van de bevolking, de stedelijke in plaats van de regionale strategie, de intensieve verstedelijking bij verkeersknooppunten, in het byzonder bij Lunetten-Koningsweg- Maarschalkerweerd en de voorziene overlast bij realisering daarvan.

Groei en samenstelling van de bevolking
In de RSU wordt uitgegaan van een bevolkingsgroei van 350000 naar 455000 in 2040. Alle andere variabelen, zoals het benodigde aantal woningen en andere voorzieningen worden hiervan afgeleid. Deze bevolkingsgroei lijkt een doel op zichzelf te zijn, maar in de digitale informatieavond op 16 februari 2021 werd toegelicht dat het om een prognose gaat die gebaseerd is op de groei tot nu.
Sinds 2000 is de bevolking inderdaad gegroeid met ca. 100.000 inwoners. Het is ons inziens echter onjuist een dergelijke groei als basis te nemen voor de prognose tot 2040. In de afgelopen 30 jaar zijn de gemeenten De Meern en Vleuten geannexeerd en is het stadsdeel Leidsche Rijn gebouwd. Zonder die uitbreiding zou de bevolking veel minder gegroeid zijn. Utrecht is niet voornemens opnieuw buiten de huidige gemeentegrenzen groei te realiseren. Door woningbouw binnen de stad moet de geprognosticeerde bevolkingsgroei worden opgevangen.

Groei en samenstelling van de bevolking
De aannames van de ontwikkeling komen voort uit landelijk onderzoeken van PRIMOS. Deze zijn ook regionaal opgesteld met een vertaling van programma naar de gemeente Utrecht. De verstedelijkingsopgave, maar wellicht nog meer de ruimtelijke uitstraling zal bij de gebiedsonderzoeken die volgen op de RSU scherper worden vertaald. Ook bij deze gebiedsonderzoeken zorgen we voor een participatietraject voor bewoners.

Utrecht is van oudsher een populaire stad. Veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. Omgekeerd is het ook geen keuze om te groeien, maar ook noodzakelijk om een stad voor iedereen te kunnen zijn. De gemeente ziet groei ook niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad,

In de RSU zijn alle voorzieningen afgeleid uit de groei van de bevolking met meer dan 100.000 inwoners. De bevolkingsgroei fungeert in de modellen als de onafhankelijke variabele, waar alle andere variabelen van zijn afgeleid. Als niet onder ogen wordt gezien of een dergelijke groei wel wenselijk is en als geen rekening wordt gehouden met groei-beperkende factoren zet dit axioma de hele strategie op losse schroeven.
- Is sterke groei wenselijk? Het is mogelijk een wens is van gemeentebestuurders om tot de- 4G-gemeenten te (blijven) behoren, of inwoners dit willen is zeer de vraag. Zeker over de consequenties zoals verdichting van bebouwing, multimodale mobiliteit, beperking van ruimte voor parkeren op straat etc is een brede raadpleging van de bevolking wenselijk.
- Welke factoren zijn van invloed op de groei? De corona-pandemie leert dat de toekomst veel minder voorspelbaar is dan gedacht. Nieuwe manieren van werken, andere woonwensen en mobiliteitswijzigingen zijn het gevolg van de herorientatie waar de pandemie toe noopt. Die zullen deels blijvend zijn. Dienstverlening, onderwijs en zorg zijn belangrijke sectoren in de Utrechtse economie. Werken, leren en zorgen zullen meer digitaal, decentraal en ook thuis plaatsvinden. Grote kantoren, dagelijkse forensenstromen en gestapelde, kleine en relatief dure woonvormen lijken achterhaald als mensen meer vanuit huis hun werk doen. Een stad als Utrecht wordt meer dan nu een plaats voor ontmoeting dan om te wonen.
Dat geldt in het bijzonder voor gezinnen met kinderen. Wonen met meer ruimte in en om het huis in regiogemeenten en buiten de Randstad wordt waarschijnlijk de trend in het post-corona tijdperk. Daardoor zal de samenstelling van de bevolking in de stad veranderen (meer een zandloper dan een pyramide). De vergrijzing van de bevolking zal toenemen. Wie in Utrecht een opleiding volgt zoekt er woonruimte, velen blijven er na het afstuderen nog enkele jaren wonen.

met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie. Hier profiteert ook de bestaande stad van.

Woningbouw zoals in de Merwedewijk kan voorzien in woonwensen van recent afgestudeerden zonder kinderen en van gepensioneerden, mits tegemoet wordt gekomen aan hun behoeften op het gebied van betaalbaarheid en mobiliteit. Voor gezinnen is een dergelijke hoogstedelijke woonomgeving niet aantrekkelijk.

40

De stad en/of de regio
Waar de veronderstelde groei van de bevolking als onafhankelijke variabele in de stad de strategie bepaalt, blijft uit het zicht wat de rol van gemeenten in de omgeving kan zijn. Terwijl daar meer mogelijkheden zijn om aan de woonbehoeften van vooral gezinnen te voldoen.
De gemeente Utrecht droomt zich een metropool te zijn, maar denkt klein als het op ruimtelijke planning aankomt. De buurgemeenten zullen voor de Omgevingswet ook toekomstvisies opstellen. Die moeten met elkaar worden afgestemd. In de RSU staat vermeld dat de regio met de Utrechtse strategie instemt. Daarmee is het nog geen strategie op regionaal niveau. De verwijzing naar Utrecht10.nl levert alleen op dat alle gemeenten binnenstedelijk zullen bouwen. Het betekent zeker niet dat deze strategie van de tien gemeenten de juiste is en dat de gemeente Utrecht dit had moeten accepteren (misschien zijn de bestuurders van randgemeenten blij dat de gemeente Utrecht nieuwe annexaties achterwege laat).
Wij bepleiten een strategische planning die uitgaat van de regio/agglomeratie. Als de aangrenzende gemeenten Maarssen, Nieuwegein, Houten, Bunnik, Zeist en De Bilt ieder tot 2040 ongeveer 2000 á 3000 gezinswoningen bijbouwen hoeft de stad Utrecht nauwelijks te groeien. Bovendien zal een deel van de gezinnen nog verder, buiten de regio of buiten de Randstad voor hen geschikte woningen vinden.

De stad of de regio
De bevolkingsgroei en de groeiende behoefte om in steden te wonen speelt overal en dus ook in onze regio. Daarbij zien we ook dat veel mensen naar de grote steden trekken omdat zij de grootstedelijke voorzieningen aantrekkelijk vinden. De gemeente Utrecht en de regiogemeenten hebben hierin een gezamenlijke opgave. We benutten daarbij de agglomeratie voordelen voor een zo groot mogelijke sociaal-ruimtelijke en economische kwaliteit. De regio maakt gezamenlijk een integraal ruimtelijk perspectief (IRP), een soort omgevingsvisie voor de gehele regio. Daarin worden de gezamenlijke ambities uitgewerkt en regionaal worden afspraken gemaakt over de verdeling van het programma. De RSU 2040 is voor de gemeente Utrecht het uitgangspunt bij de totstandkoming van het IRP.

Het wiel met spaken voor de mobiliteit kan ook regionaal toegepast worden. Verkeersknooppunten liggen dan niet in de stad maar in de ring daarbuiten, met als voordeel dat ze vanuit een groter gebied de bereikbaarheid vergroten. Bijvoorbeeld: niet Overvecht en Lunetten worden dan intercitystations, maar Bilthoven en Bunnik (of Driebergen-Zeist, zoals vroeger). Vereist is dan wel een tramnetwerk dat doorgetrokken wordt naar deze stations. Een regionaal tramnetwerk had er allang moeten zijn.

40

Het gebied Koningsweg-Lunetten-Maarschalkerweerd
In onze zienswijze mbt het Mobiliteitsplan 2040 hebben wij er al op gewezen dat een verkeersknooppunt in de driehoek van de sporen naar Arnhem, Den Bosch en de A27 in strijd is met het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd van juli 2020. Daarin staan bescherming van erfgoed, natuur, sport en recreatie centraal. Meer nog dan tegen een (of twee) station(s) waar Intercities halteren op zichzelf, maakten wij bezwaar tegen de aanwijzing van verkeersknooppunten als Alocaties voor de realisering intensieve bebouwing tbv wonen en werken. De RSU doet daar nog een schepje bovenop: gedacht wordt aan hoogbouw tussen 70 en 105 meter hoog. Op nieuwe locaties zouden relatief veel woningen moeten komen. En die bouw zal naast of tussen de sporen plaatsvinden.
Wij zijn bewoners van een naastliggende wijk en maken ook als direct belanghebbenden ernstig bezwaar tegen aantasting van dit gebied, waarvoor terecht nog zeer recent andere waarden centraal zijn gesteld. De gemeente schermt weliswaar met andere aspecten, zoals een groene scheg in verbinding met de bossen van Amelisweerd en de Kromme Rijn en met een Liniepark. Maar dat neemt niet weg dat grootschalige verstedelijking visueel en feitelijk zal domineren en de beleving van het groene gebied zal overheersen.

Het gebied Koningsweg-Lunetten-Maarschalkerweerd
De RSU is een plan op hoofdlijnen en gaat niet in detail in op specifieke gebieden. Voor Maarschalkerweerd is een Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd geschreven. Op pagina 23 van dat document wordt aangegeven dat de verstedelijkingsmogelijkheden van het gebied rond station Lunetten nader worden onderzocht. Het gebied “Tussen de rails” maakt daar onderdeel van uit. In het Ontwikkelperspectief wordt daarom geen definitieve bestemming van het gebied gegeven maar een richting voor tijdelijk gebruik en inrichting.

Het Mobiliteitsplan 2040 schetst een toekomst waarin multimodale verplaatsing centraal staat: om in de stad of naar elders te reizen moet bij voorkeur van de fiets of het OV gebruik gemaakt worden en er moet worden overgestapt, soms meerdere keren. Woningen blijven bereikbaar, maar met moeite en omwegen. Auto's zullen niet bij het huis kunnen parkeren.
De visie in het Mobliteitsplan is geschikt voor jonge mensen die met gemak vanuit de trein hun reis lopend of met een (ruil)fiets voortzetten. En is geënt op het précorona tijdperk. De NS gaat nu al de dienstregeling terugschroeven, ook omdat mensen ivm besmettingsrisico's minder met de trein en meer met de auto reizen.

40

Ouderen worden de dupe
Vooral voor de oudere bevolking heeft de multimodale mobiliteit grote nadelen (en dan doelen we niet alleen op mensen met ernstige beperkingen, voor wie invalidenvervoer te regelen is). Het gaat vooral om vitale ouderen, die in hun mobiliteit zullen worden gehinderd. Overstappen betekent lopen, fietsen komt voor hen minder in aanmerking, in fietsenstallingen zijn alleen hoge plekken vrij, etc.
Er zal minder bezoek komen van bevriende leeftijdgenoten, familie komt niet even langs als gezinnen met kinderen op het OV zijn aangewezen. De groeiende groep ouderen in de bevolking raakt meer geisoleerd. Dit zijn juist de mensen die verleid moeten worden kleiner en wellicht gestapeld te gaan wonen, om doorstroming uit gezinswoningen in de stad mogelijk te maken. Niet is in te zien waarom onder gestapelde woongebouwen geen parkeergarages kunnen worden gebouwd. De nieuwbouw bij het Merwedekanaal lijkt een voorbeeld hoe het niet moet, althans niet op grote schaal. De ideologie wint het van de ratio.

Ouderen worden de dupe
De Gemeente Utrecht maakt gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk. Daarvoor hanteren wij de uitgangspunten voor de RSU die op 18 juni 2020 door de gemeenteraad zijn vastgesteld, waaronder inclusiviteit. De strekking daarvan luidt: de gemeente Utrecht bouwt aan een inclusieve stad, waar plek is voor iedereen en waar maatschappelijke en fysieke barrières worden beslecht.
In het mobiliteitsplan hebben we de ambitie neergezet dat we werken aan een mobiliteitssysteem waarbij niemand tussen wal en schip valt. We gaan ervan uit wat mensen wél kunnen en als er belemmeringen zijn van welke aard dan ook op welke manier we het beste kunnen ondersteunen om die weg te nemen. In de visie Vervoer voor Iedereen in het mobiliteitsplan is uitgewerkt op welke wijze de gemeente dit wil realiseren.

40	De realisatie van de plannen Grootschalige bouw van een nieuw station en van woningen en bedrijven met aan- en afvoerwegen zal in een aangrenzend gebied voor jaren overlast veroorzaken. Dat geldt voor de wijk Lunetten en ook voor de Impalastraat, die aan de Waterlinieweg grenst. Als de verbreding van de A27 wordt doorgezet of als deze op andere wijze wordt aangepast, wordt deze weg de omleidingsroute, zodat de overlast al vóór 2030 begint en tot 2040 zal voortduren. Er zal ook veel stikstof vrijkomen dat het groen in de parken en begraafplaatsen in het gebied aantast.	De realisatie van de plannen Bij de ontwikkeling van de stad zal worden gebouwd en dat kan hinder geven op het gebied van geluid, trillingen en omleidingsroutes. De gemeente probeert dat zo veel mogelijk te beperken.
40	Al met al hebben wij ernstige bezwaren tegen de RSU 2040. Deze is gebaseerd op een bevolkingsgroei die niet waarschijnlijk of noodzakelijk is en die anders, beter gespreid over de regio kan worden opgevangen. Voorts is geen rekening gehouden met een bevolkingsopbouw met meer oudere bewoners, waarvan de mobiliteit volgens de gerelateerde plannen eerder beperkt dan verbeterd zal worden. De gevolgen van verstedelijking met grootschalige hoogbouw in het gebied Maarschalkerweerd-Koningsweg-Lunetten zullen in de belendende woonomgeving groot zijn. Op zowel korte als op lange termijn zal daar veel overlast ontstaan.	Zie hierboven
41	Zie inspraakreactie 40	Zie antwoorden bij inspraakreactie 40
42	Met interesse hebben we kennis genomen van uw Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040.	Uw voorstel voor het ontwikkelen van een duurzaam ecologisch gebied juichen wij toe. Wij willen daarom in de aanloop van een mogelijke ontwikkeling van de polder dit als randvoorwaardelijk kader/

Ballast Nedam Development is op meerdere plekken in uw gemeente actief. Zo zijn wij ontwikkelaar van de Cartesiusdriehoek en bezitten wij al geruime tijd een kleine 18 hectare grond in Rijnenburg. Duurzaamheid is onderdeel van het DNA van Ballast Nedam Development. Alle ontwikkelingen die wij doen, worden ingericht om zoveel mogelijk impact te maken op de 17 doelen van de Verenigde Naties. Dat de gemeente Utrecht volop inzet op duurzaamheid en gezonde verstedelijking in de gebouwde omgeving onderstrepen wij dan ook zeer.
Uw visie omtrent Rijnenburg valt ons dan ook zwaar doordat er een strikte keuze wordt gemaakt om enkel een energielandschap mogelijk te willen maken voor de komende decennia. Deze keuze doet geen recht aan de woningnood in de regio en ook niet aan de gestelde ambities uit uw Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Wij zijn van mening dat juist energie opwek én het oplossen van woningnood hand in hand kunnen, in plaats van eenzijdig te kiezen voor een energielandschap.

Ballast Nedam Development staat klaar om woningnood, natuurherstel, energietransitie en circulariteit integraal op te pakken in de wijk van de toekomst. Willen we hier in 2030 wonen mogelijk maken, moeten we nu aan de slag gaan. Door nu te kiezen voor enkel een energielandschap wordt de energie in verkeerde zaken geïnvesteerd. De ontwikkeling van Rijnenburg tot een duurzaam woongebied sluit uitstekend aan bij de speerpunten uit uw Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Graag lichten wij ze toe:

- Rijnenburg geeft uitstekend de kans om de kwaliteiten van Utrecht te koesteren en versterken. Het succes van Leidsche Rijn is daarbij tekenend hoe een nieuw woongebied kan worden omarmd door de bewoners van Utrecht. Maar dan wel met de ambities van vandaag en morgen.

structuur graag met u ontwikkelen zodat op korte termijn de kwaliteit van het gebied, met name ook voor biodiversiteit, verbinding en recreatie versterkt wordt. Echter hebben we aangegeven dat ontwikkeling van woningbouw in de polder niet voor 2035 zal plaatsvinden. Onze inzet is eerst de binnenstedelijke brede opgave te realiseren in de volle breedte. Dit conditionerende raamwerk kan al wel een eerder ontwikkeling krijgen wat ons betreft en wordt bij de gebiedsverkenning van Rijnenburg dan ook meegenomen.

- Rijnenburg biedt de perfecte omgeving voor het aanleggen van leefbaar groen en water. Door actief maaibeleid in het huidige Rijnenburg levert de huidige situatie niet veel op voor biodiversiteit en natuurinclusiviteit. Er zijn voldoende concrete voorbeelden waarbij deze belangrijke items voor de leefbaarheid integraal in gebiedsontwikkeling worden opgenomen. Deze kans kan worden benut.
- Rijnenburg valt prima te ontsluiten. De Papendorplijn kan worden doorgetrokken over de bestaande busbaan Rijnvliet over de A2, en door de bestaande doorgang bij Strijkviertel onder de A12. De kosten hiervan kunnen (deels) gefinancierd worden uit de exploitatie van Rijnenburg.
- In Rijnenburg kan zeer goed een functiemening ontstaan waarbij meervoudig ruimte wordt gebruikt. Met alleen al de huidige stand van techniek is woningbouw die energie levert, bijdraagt aan biodiversiteit, hittestress voorkomt, leefbaarheid verbeterden zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan de woningnood mogelijk. Deze ambities kunnen alleen maar verder uitgebreid worden in de tijd die deze gebiedsontwikkeling zal beslaan. De innovatiekracht van onze sector kan veel beter worden benut in het creëren van een toekomstbestendig plan voor Rijnenburg.
- Door functies goed te mengen en de ontsluiting te organiseren zoals hierboven omschreven is de 10 minuten maatschappij hier uitstekend te organiseren binnen het plangebied.
- De verbinding met het landschap kan bij uitstek plaatsvinden in Rijnenburg door zorgvuldige inpassing en hoge ambities op het gebied van natuurinclusiviteit en biodiversiteit. Onze samenwerkingen met organisaties als Vogelbescherming Nederland tonen aan dat het één allang het ander niet meer hoeft uit te sluiten.
- Utrecht wil een stad zijn voor alle inwoners. Juist Rijnenburg geeft de kans om niet alleen kwantitatief maar juist ook kwalitatief deze

ambitie in te vullen. Met een gevarieerd programma voor diverse doelgroepen kan hier een zeer inclusieve gebiedsontwikkeling ontstaan die voor velen beter zal aanpassen dan een woonvorm in het dicht bebouwde en financieel moeilijk bereikbare centrum.

Ons verzoek is om het huidige monotone landschap te verrijken. Laten we een nieuwe wijk maken waar biodiversiteit wordt versterkt en meer energie wordt opgewekt dan gebruikt. Een wijk die als voorbeeld fungeert voor de circulaire economie gebaseerd op een biobased economie, waar nieuwe mobiliteitsvormen tot succes worden gebracht. Rijnenburg bied het canvas om Utrecht nog verder op de kaart te zetten als de stad die vernieuwend en vooruitstrevend is in het concreet maken van Gezond Stedelijk Leven voor iedereen. Maar bovenal een wijk waar de woningnood op de kortst mogelijke termijn, zowel kwalitatief als kwantitatief kan worden opgelost.
Samen met de gemeente Utrecht, en met ieders energie kunnen we hier het verschil te maken op alle genoemde fronten, geheel passend in uw Ruimtelijke Strategie. Wij zijn er klaar voor. Wij zien uit naar uw reactie.

43

Enkele opmerkingen vooraf:
1. Geeft de gemeenteraad een verklaring dat hij de GRENS VAN HET GROENE HART VAST LIGGEND erkent?
2. Te weinig wordt aandacht besteed aan het fenomeen huis. Terwijl de televisie in vijftig jaar veel meer kan dan vroeger behoeft men veel minder uren te werken om hem te kunnen aanschaffen. Er dienen woningen te komen die van veel lichter materiaal gemaakt worden, die een levensduur van b.v. 50 jaar hebben, die in een fabriek geproduceerd kunnen worden en eenvoudig in elkaar gezet kunnen worden.
3. Is de door de gemeente Utrecht gewenste groei niet egoïstisch?

1. Als college van B en W erkennen wij alle bestaande grenzen.
2. Onze ambitie is om huizen circulair en duurzaam te maken (zie pagina 37 en 123 van de concept RSU), maar dergelijke details worden doorgaans vastgelegd in onderliggend beleid/wet en regelgeving als het bouwbesluit.
3. De voorziene groei is niet egoïstisch maar zijn toekomstvoorspellingen uit diverse onderzoeken van onderzoeks- en adviesbureaus SITE urban development, Primos, STEC en Companen. Zij berekenen de verwachte woningvraag in de toekomst.

	Grote delen van Nederland ontvolken of kunnen zich minder goed ontwikkelen. Gevolg van dat o.a. Utrecht woningen en werkgelegenheid creëert waardoor mensen van elders hierheen gezogen worden. 4. In uw stuk wordt het woord stad gebezigd, terwijl u de gemeente bedoelt. Utrecht bestaat namelijk uit de historische stad en een aantal dorpen. 5. De kaarten in het boekwerk van RSU zijn onduidelijk en vaag. Hierdoor wekt het egoïstisch idee dat bepaalde ontwikkelingen vaag gehouden worden. Kunt u de kaarten duidelijker maken?	4. Het klopt inderdaad dat in de gemeente Utrecht een historische stad en enkele oude dorpskernen liggen. Tegenwoordig is het functioneren van deze elementen zodanig met elkaar verbonden dat wij spreken over één stad (volgens de definitie van Van Dale is dit een uitgebreid, samenhangend geheel van huizen en gebouwen). 5. De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. Daarom zijn de kaarten bewust van een hoger abstractieniveau. Bij verdere uitwerkingen in gebieden of thema worden deze kaarten nader uitgewerkt.
43	Uitgangspunten De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten binnenstedelijk rondom knooppunten, (2) verdichten binnenstedelijk, (3) verdichten aan de randen van de stad rondom knooppunten, en (4) buiten de stad; Wat wordt bedoeld met buiten de stad? De gemeente Utrecht kiest voor groen, landschap en water als structurerende elementen en werkt aan een klimaat-bestendige stad; Heel mooi en goed. Maar als je dan in de nota leest dat sportvelden als wadi’s moeten gaan functioneren (en daarmee mogelijk schade op lopen en tijdelijk niet gebruikt kunnen worden) denken we dat er op dat gebied beleid moet komen rondom de woningen Daar wordt door de sterk toegenomen verharding de mogelijkheid om af te voeren via de aarde belemmerd. Hier dient beleid op te komen.	Uitgangspunten De prioriteitsvolgorde is anders dan u beschrijft; deze vindt u In hoofdstuk 2. Met buiten de stad bedoelen we buiten bestaand bebouwd gebied. In de RSU staat nergens vermeld dat een sportveld als wadi moet dienen. We onderschrijven het tegengaan van verharding en schenken hier ook aandacht aan in paragraaf 5.2.1

43	Vragen nav de RSU 1. De Utrechtse bevolking groeit de komende twintig jaar met 100 duizend inwoners; van 350 duizend. Dit is onjuist. De werkelijke groei is beperkt, maar Utrecht zuigt ze door het creëren van woningen en werk naar deze gemeente.	1. Utrecht is van oudsher een populaire stad. Door o.a. de kwaliteit van de stad en de centrale ligging willen veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. Daarnaast hebben we te maken met een prognose van demografische ontwikkeling. De gemeente ziet groei niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie. Hier profiteert ook de bestaande stad van.
43	2. De toename van het aantal inwoners brengt verantwoordelijkheid en opgaven met zich mee; de groeiende bevolking versus de bouw van extra woningen (60.000), een toenemende mobiliteits-vraag, behoefte aan extra arbeidsplaatsen (70.000), klimaatverandering, energietransitie, gezonder leven en goed onderwijs. Deze verantwoordelijkheid wordt de gemeente gecreëerd door de nagestreefde groei. Wij stellen het op prijs wanneer de gemeente Utrecht eerst zelf orde op zaken zou stellen voor de eigen inwoners. In Utrecht is de luchtkwaliteit matig, op sommige plekken worden de Europese grenzen overschreden. Maar ook op andere gebieden is er veel te doen. Dat wordt allemaal weggedrukt door dat de gemeente te druk wordt met de nieuwbouw.	2. Zie het antwoord op uw punt 1 hierboven
43	3. Ook moeten verdichting en vergroening met elkaar in evenwicht zijn. Indien we het goed begrepen hebben is voor 10.000 woningen 200 hectares nodig voor groen, etc. naast de ongeveer 300 hectares voor	3. Er is een programma van 60.000 woningen voor de stad. Deze vragen per woning niet 300 m2. Met de barcode laten we zien wat naast het perceel de opgave voor de stad is. Functies die we nodig hebben om in evenwicht te groeien. Omdat de ruimte beperkt is in de stad

	de woningen. Met andere woorden voor de 100.000 woningen is ongeveer 5000 hectares nodig. Of te wel 50 km2. De gemeente heeft in totaal 99,21 km2. Dat betekent dat de helft van het grondgebied zou dan ingezet worden voor de 100.000 woningen. En wat gebeurt er dan met de rest?	wordt er gezocht naar slimme manieren om met deze beperkte ruimte om te gaan. Dat kan door functies te combineren in ruimte, tijd, gebruik en nabijheid. Zie hiervoor paragraaf 5.3 voor meer toelichting. Zie ook het antwoord op uw punt 1 hierboven
43	4. We staan stil bij het borgen van leefbaarheid in een groeiende stad en hoe we voldoende ruimte bieden om veilig en natuurlijk te kunnen bewegen. En daarbij de voorzieningen op peil willen houden; sport, groen/recreatie, gezondheidszorg, onderwijs en cultuur groeien evenredig mee. Om aan die zaken te kunnen voldoen gaat ten koste van de huidige inwoners.	4. Groei geeft ook mogelijkheid tot toevoegen van nieuwe voorzieningen voor bestaande inwoners. Wij denken dat er nog ruimte is om woningen inclusief de hele barcode toe te voegen. Bij toevoegen woningen voegen we ook nieuwe voorzieningen toe. Waarmee we de druk verdelen. Zie ook het antwoord op uw punt 1 hierboven
43	5. De RSU 2040 laat de integrale samenhang zien van grote opgaven waar onze stad voor gesteld staat. Het betreft hier een zelf opgelegde opgaaf. Deze gaat ten koste van de eigen bevolking en van de ontwikkelingsmogelijkheden van het noorden, zuiden en oosten van Nederland. 6. We zien daarmee grote parallellen in de discussie rondom de indeling van schaarse ruimte op nationaal niveau. De discussie in Nederland worden door de grote gemeente gedomineerd. Daardoor worden de belangen van de overige gebieden te kort gedaan. Langs de railinfrastructuur liggen zoveel mogelijkheden om snel en goed aan de schaarste het hoofd te kunnen bieden. 7. De kracht van Utrecht is de korte afstand voor het dagelijks gebruik van de stad en het omliggende landschap: de menselijke maat van Utrecht spreekt tot de verbeelding van onze inwoners én bezoekers aan onze stad.	5. 6. 7. Zie het antwoord op uw punt 1 hierboven

	Behoud die kracht en werkt het zonder de grootschalige woningbouw hier verder uit.	
43	8. Wij willen Utrecht dichtbij hebben; de belangrijkste voorzieningen voor dagelijks gebruik moeten 'binnen 10 minuten' bereikbaar zijn vanaf de woon- of werkplek. Een goed streven voor de huidige bestaande gemeente. Wij willen dat woningen, werklocaties, maatschappelijke voorzieningen, sportvoorzieningen, openbaar vervoer en groen overal in Utrecht dichtbij elkaar liggen, zodat inwoners er gemakkelijk en snel gebruik van kunnen maken. Een goed streven voor de huidige bestaande gemeente. Dit levert al werk genoeg voor de bestaande gemeente Utrecht op.	Dat ligt ook ten grondslag aan de visie Utrecht Dichtbij, de tien-minutenstad.
43	10. Om de 10-minuten stad te bereiken kiest de gemeente ervoor om de groei van de stad te concentreren op een aantal plekken, waar hogere bouwvolumes worden gerealiseerd. Onduidelijk is of hogere bouwvolumes eigenlijk betekenen hogere gebouwen. Indien zo, in hoeverre zitten de woningzoekenden op hoogbouw te wachten? Zijn daar onderzoeksrapporten van?	10. Het bouwen in hoge dichtheden kan op verschillende manieren, waar hoogbouw er een van in. In de RSU, zie hoofdstuk 5.2.7, zijn gebieden aangewezen waar hoogbouw is toegestaan. Aanvullend op de RSU wordt er een hoogbouwvisie opgesteld waar deze gebieden nader worden uitgewerkt en waarin randvoorwaarden worden opgesteld onder welke condities hoogbouw gerealiseerd mag worden.
43	11. Hiermee verandert Utrecht van een stad met één centrum, naar een stad met meerdere centra. Op deze nieuwe knooppunten komen veel stedelijke functies samen: een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen. Heel goed. De fixatie op de Utrechtse (binnen)stad door de raad en bestuur is bijna ziekelijk geweest. Echter de vraag doet zich voor in hoeverre de eigenaar van Hoog Catharijne	Dank

	akkoord gaat met het wegsluizen van de koopkracht. Maar het is goed dat eindelijk er betere verspreiding van voorzieningen gaat plaatsvinden. Ook de culturele! 12. De binnenstad blijft weliswaar het hart van Utrecht, maar er komen wel meerdere nieuwe centra met knooppunten bij: Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen, Overvecht, Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten-Koningsweg, De A12 zone: Papendorp, Galecop, Westraven en Laagraven. Op zich een goede ontwikkeling. Helaas te laat. Het had het Utrechtse tramdebacles heel veel geld kunnen besparen.	
43	13. Het bouwen van meer woningen dan wat nu als ondergrens is omschreven, biedt meer draagvlak voor voorzieningen en meer vervoerswaarde voor de beoogde mobiliteitstransitie (het wiel met spaken). Wat wordt bedoeld met ondergrens? Betekent dit dat de ondergrens 100.000 woningen is en dat daar nog meer woningen bovenop kunnen komen?	13. Door ondergrenzen te hanteren kunnen we ons verzekeren van voldoende draagvlak voor de voorzieningen die we voor de stad nodig achten. Dat betekent dat er bijvoorbeeld meer woningen gerealiseerd kunnen worden, maar altijd in balans met de andere ruimtelijke programma's zoals aangegeven in de barcode.
43	14. Op basis van de huidige programmering zijn de belangrijkste aandachtspunten voor het mogelijk zwaarder laden van de knooppunten de extra benodigde ruimte voor sportvelden en energieopwekking. Betekent dit dat er de mogelijkheid bestaat dat als deze extra ruimte niet gevonden kan worden omdat woningen de voorkeur hebben niet aldaar gerealiseerd worden?	14. Voor een aantal zaken treden wij in overleg met de regio, zoals ook over energieopwekking. Naast de RSU 2040 maken we met de regio een Integraal Regionaal Perspectief, waarin we daarover keuzes maken.

43	15. Een groei van het aantal inwoners betekent een grotere behoefte aan woningen, banen, voorzieningen en groen. Utrecht heeft hierop de Utrechtse Barcode ontwikkeld die in één oogopslag de onderlinge verhoudingen laat zien tussen deze elementen en vooral wat dit betekent voor de ruimte in de stad. Het zou de gemeente sieren om deze barcodes reeds nu al op de bestaande gemeente los te laten nog voordat ze verdere plannen rond de woningbouw maakt.	15. Uiteraard hebben wij gekeken naar de huidige tekorten op het gebied van wonen, arbeidsplaatsen, voorzieningen, groen, energie en mobiliteit. Deze analyse vormt de basis voor de RSU 2040. Woningbouw is slechts één van de aspecten daarin.
43	16. De barcode maakt bijvoorbeeld zichtbaar dat 10.000 woningen circa 180-200 hectare extra ruimte vraagt voor benodigd groen, werklocaties, infrastructuur en energie. Met deze unieke barcode werkt Utrecht aan een gebalanceerde en integrale groei van de stad. Aan de hand van de barcode is te zien of er een gezonde en evenwichtige verdeling is van woningen, werk, mobiliteit, groen, energie en voorzieningen voor onderwijs, winkels, zorg, sport, cultuur en recreatie. Deze elementen zijn cruciaal voor het dagelijkse leven van onze inwoners Indien we het goed begrepen hebben is voor 10.000 woningen 200 hectares nodig voor groen, etc. naast de ongeveer 300 hectares voor de woningen. Met andere woorden voor de 100.000 woningen is ongeveer 5000 hectares nodig. Of te wel 50 km2. De gemeente heeft in totaal 99,21 km2. Dat betekent dat de helft van het grondgebied zou dan ingezet worden voor de 100.000 woningen. En wat gebeurt er dan met de rest?	16. Er worden in de stad 60.000 woningen toegevoegd. Daarnaast is er inderdaad veel ruimte nodig voor de andere functies die we nodig hebben om in evenwicht te groeien. Omdat de ruimte beperkt is in de stad wordt er gezocht naar slimme manieren om met deze beperkte ruimte om te gaan. Dat kan door functies te combineren in ruimte, tijd, gebruik en nabijheid. Zie hiervoor paragraaf 5.3 voor meer toelichting.
43	17. De visie op de toekomst van de stad vraagt ook om een aanscherping van de Utrechtse visie op bouwvormen die passen bij Utrecht. Momenteel wordt gewerkt aan een dergelijke visie, mede naar aanleiding van uw verzoek om een hoogbouwvisie. Het opstellen van de visie vraagt meer tijd. Dat heeft te maken met vele raakvlakken	17. We kenmerken Utrecht als gematigde hoogbouwstad, vanwege de omliggende waardevolle landschappen en onze historische binnenstad. We erkennen dat hoogbouw veel impact kan hebben op de stad en daarom gaan we zorgvuldig met hoogbouw om. De effecten

	ervan in het ruimtelijke en sociale domein. Zitten de woningzoekenden wel te wachten op hoogbouw? Vanwaar komt die drang om een New York te worden aan de Oudegracht. Sinds de hoogbouw van Utrecht oprukt, heeft Utrecht zijn mooie skyline verloren.	van de hoogbouw op het silhouet van de stad zullen in de hoogbouwvisie worden behandeld.
43	18. In de RSU 2040 is een aantal principes opgenomen zoals onderscheid in locaties tussen hoogbouw met een stedelijk-regionale betekenis, vanaf 70 tot maximaal 105 meter, en hoogbouw van 30 tot 70 meter, en principes betreffende het maaiveld (openbare ruimte, plinten). Zitten de woningzoekenden hierop te wachten. Of wenst de gemeente (mis)gebruik te maken van het feit dat woningzoekenden alles accepteren.	18. Er zijn meerdere verkenningen naar de kwalitatieve woonbehoefte uitgevoerd. Globaal genomen geven deze een overeenkomend beeld. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en kwalitatieve behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Deze vraag kan (deels) via hoogbouw ingelost worden. Daarnaast zijn we ons er van bewust dat er ook een (minder grote) maar blijvende, vraag bestaat naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens. De RSU benoemt plekken waar nieuwe woningen tot 2040 gerealiseerd kunnen worden en ook aan welk woonmilieu gedacht kan worden. Vanwege de lange termijn is in deze fase nog onduidelijk welk type woningen precies gebouwd gaan worden. Dat wordt duidelijk als de locaties in ontwikkeling worden genomen. Daarbij worden steeds de dan actuele woonwensen betrokken. Wel is duidelijk dat bij een aantal van deze locaties relatief veel woningen op een klein oppervlak zullen gebouwd worden, maar dat betekent niet dat dit enkel hoogbouw is.
43	19. Eind vorig jaar lag het Mobiliteitsplan 2040 ter inzage. De RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 liggen in elkaars verlengde. De hoofdlijnen van de RSU 2040 zijn gelijk aan de hoofdlijnen van Utrecht Nabij, het ontwikkelperspectief voor de Metropool Regio	Dank voor uw constateringen. Het College en de Raad van de gemeente Utrecht hebben hun teleurstelling over het tracébesluit verbreding A27 overgebracht aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Utrecht (bijlage bij de raadsbrief over de uitkomsten van BO Mirt). Uit dit perspectief vloeien drie verdiepende gebiedsstudies voort (Utrecht Science Park/Koningsweg, Lunetten, A12 zone, Leidsche Rijn/Zuilen/Overvecht). Deze studies worden uitgevoerd in samenwerking met de regio, provincie en Rijk. De stad zal hierbij een belangrijke rol spelen.
Graadmeter voor alle plannen is de verbreding van de A27 Amelisweerd. Realisatie daarvan is een overwinning voor het asfaltkapitalisme en laat zien dat de overheid totaal geen oog heeft voor twee majeure ontwikkelingen, namelijk het intreden van gedeeltelijk en geheel zelfsturende auto's waardoor minder auto meters voor en achter de auto nodig is (zie voorspelling van de futurologen gebroeders Das in de zeventiger jaren) en het oprukken van het thuiswerken. Hierdoor is er minder asfalt nodig.

---

43 Motie 2020/114 Energie opwekken met ambitie
Uw raad heeft ons met motie 2020/114 verzocht om bij de uiteindelijke Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) een voorstel te doen voor de hoeveelheid energieopwekking in TWh waar de gemeente Utrecht in 2040 ruimte voor wil bieden. U wordt in de brief met kenmerk 8491346/20210118/HK geïnformeerd op welke wijze wij zijn gekomen tot de in de concept RSU opgenomen zoekgebieden voor windmolens en zonnevelden. Ook is aangegeven hoeveel duurzame energie in deze zoekgebieden geproduceerd kan worden. In de RSU2040 is hierover het volgende opgenomen: "Voor energieneutrale nieuwbouw is het nodig om ruimte te bieden voor een jaarlijkse productie van 40-280 GWh duurzame elektriciteit, afhankelijk van de mate waarin het mogelijk is om gebouwen of percelen energieneutraal te maken. Aanvullend daarop is duurzame stroom en duurzame warmte nodig om het energieverbruik van de bestaande stad te verduurzamen. Hoeveel dat is, hangt af de mate waarin het lukt om bestaande woningen te

	isoleren, daken te benutten voor zonnepanelen en ook van de te maken keuzes voor de aardgasvrije energievoorziening (elektriciteit of warmtenetten). Aanvullend op de lopende projecten (energielandschap Rijnenburg en Reijerscop en drie zonneveldprojecten Meijewetering, geluidswal A12 en Haarrijnseplas) wordt ruimte geboden voor minimaal 40 GWh duurzame elektriciteit." De energietransitie is heel belangrijk. Het is goed dat daaraan gewerkt wordt. Maar wel met gezond boerenverstand. 1. Geen grasland gebruiken voor zonnecollectoren.	1. Dit kunnen we niet uitsluiten.
43	2. In plaats van woningen van dakpannen te voorzien wordt gekozen voor zonnecollectoren. Per m2 levert dat 125 kWh. Bij realisatie van 10.000 woningen met een dakoppervlakte van 50 m2 62.500.000 kWh of te wel 62,5 GWh. De energie is geen probleem maar het feit dat er gezocht wordt naar de makkelijkste oplossing.	2. De RSU zal uitgewerkt worden in een Energievisie en een dakenvisie waarin maximale benutting van daken voor onder andere energieproductie het doel zal zijn. Zonnevelden zien wij niet als een makkelijke oplossing, maar wel als een noodzakelijke oplossing, omdat alleen met daken onvoldoende duurzame energie geproduceerd kan worden.
43	3. Wat het stoppen van aardgas betreft, zorgt eerst dat je betaalbare alternatieven hebt voor dat je met ontkoppeling begint. Politiek is te veel gebaseerd op veronderstellingen zonder gezond boerenverstand.	3. De RSU wordt uitgewerkt in een Energievisie (waaronder de die recent door het college in concept is vastgesteld). In de concept transitievisie warmte is aangegeven dat niet eerder begonnen wordt met het afkoppelen van aardgas dan dat er een betaalbaar alternatief beschikbaar is.
43	4. Warmtenetten blijken in het verleden veel duurder te zijn dan lokale verwarming. Zolang de prijs hiervan niet lager wordt is het geen reële richting.	4. V0or de Transitievisie warmte is onderzocht welke warmteoplossingen, als alternatief voor aardgas, de laagste maatschappelijke kosten hebben. In veel wijken hebben warmtenetten de laagste maatschappelijke kosten.

43	5. Rijnenburg was twintig jaar geleden een stiltegebied. Toen moest het ingezet worden voor de woningbouw. Nu wenst de gemeente dit gebied en Reijerscop als plaatsen voor de opwekking van energie te willen inzetten. Het plaatsen van windmolens langs de snelweg lijkt reëel daar het geluidsoverlast van de auto's mogelijk dezelfde volume heeft. 6. Rijnenburg gebruiken waarvoor het bedoeld is, namelijk woningbouw.	5. en 6. De gemeente wil het gebied Rijnenburg in eerste instantie ontwikkelen als energielandschap met ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om 'overloop' van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.
43	7. Waarom geen zonneveldprojecten langs de geluidswal van de A2?	7. Langs de A2 ligt geen geluidswal. Wel langs de A12 bij Veldhuizen. Begin dit jaar hebben we een ontwikkelaar geselecteerd die zonnepanelen mag realiseren op deze geluidwal
43	8. Geen zonnepanelen langs de Haarrijnseplas en in de grasgebieden in het Groene Hart rond Haarzuilens. Zorg ervoor dat dit gebieden zijn voor ontspanning en niet dissonanten voor ontspanning.	8. De zonne-eilanden zijn (naast de zonnepanelen op de daken van de woningen) nodig om een energieneutrale wijk te kunnen maken. Deze zonne-eilanden worden omzoomd met een groene rand. Daarnaast blijft voldoende ruimte over om te kunnen recreëren en ontspannen.
44	Houtstook Er wordt steeds gesproken over duurzaamheid, windmolens en zonnepanelen. In de stad Utrecht stoken we nog steeds op biomassa en ook zijn de houtkachels (in allerlei varianten pallet of allesstoker) in de stad aanwezig. Dit vervuilt de stad enorm. Zeker omdat je wel een gemiddelde	Houtstook Via voorlichting en bewustmaking willen we houtstook terugdringen en voorkomen dat mensen overstappen naar houtkachels als alternatief voor gas. In het zogenaamde Schone Lucht Akkoord is er een pilot houtstook waarbinnen de mogelijkheden voor houtstookvrije en -arme wijken worden onderzocht.

	kunt berekenen van de luchtkwaliteit maar lokaal door zo dicht op elkaar te wonen, je buren vergiftigt. Helaas is houtstoken en het stopzetten van dit nog een taboe. Wanneer betrekt de gemeente o.a. woningbouwverenigingen e.d. erbij om houtkachels te verbieden?	
44	Biomassa En gaan we stoppen hele wijken te voorzien van de zgn. duurzame stadsverwarming die drijft op biomassa. Door de consument zelf te laten kiezen ontstaat er meer bewustwording. Als je nu een (nieuwbouw)huis huurt kan je doorgaans geen keus maken voor 100% schone energie. Bedrijven die op de lijst staan van Greenpeace duurzaamheidsmeter doen het beter.	Biomassa De thematische visie op de energietransitie wordt nader uitgewerkt in de nog op te stellen energievisie en de Transitievisie Warmte. In deze visie zal aangegeven worden hoe wij om willen gaan met de energievoorziening van nieuwbouw en bestaande bouw.
44	Regenwatergebruik nieuwe huizen Verder wordt ook het gebruik van regenwater en juist aanbieden van vuil verwaarloosd. In de grote flats van Leidse Rijn komt de gemeente niet eens een groen container ophalen. Word deze zelfs niet uitgegeven. Net als het gebruik van regenwater en daarmee een toilet doorspoelen. Als elk huis een ton krijgt zal dit enorm veel water besparen.	Regenwatergebruik nieuwe huizen Wij willen neerslag zoveel mogelijk nuttig gebruiken en vasthouden op de plek waar het valt. Dit doen we aan de hand van een voorkeursvolgorde. Als eerste willen we neerslag vasthouden op daken (groene daken) en in regentonnen. Vervolgens willen we het infiltreren in tuinen en groenstroken. Als dit niet lukt dan willen we het ondergronds infiltreren via technische voorzieningen. Als dat niet lukt gaat het regenwater rechtstreeks naar oppervlaktewater. Regenwater infiltreren leidt over het algemeen tot wat hogere grondwaterstanden, wat niet overal wenselijk is vanwege de overlast die dit kan geven, met name in de winter. We zullen bij de uitwerking dus maatwerk per gebied leveren. Uitgangspunt daarbij is dat extra infiltreren niet leidt tot schade aan bebouwing.

44	Tegels En ook tegeltax. De invloed op de aarde afkoelen in de steeds vollere stad kan beter. Nu zijn tegels gewenst. waarom niet elke tuin van een woningbouw opleggen een aantal meters grond vrij te maken. Als elke tuin dit doet dan levert dit heel vele rendement op. Zeker bij de nieuw te bouwen huizen. Het vrijlaten werkt niet omdat mensen die geen bewustwording hebben voor gemak kiezen en dat is dichtstraten.	Tegels De gemeente Utrecht verplicht bewoners niet om tegels uit hun tuin te verwijderen. Wel stimuleren we dit via het programma Waterproof030. De gemeente helpt bewoners om hun buurt waterproof te maken. Dat doen we op verschillende plekken in de stad. Ook combineren we nieuw- en verbouwprojecten met het aanleggen van groen of het verwijderen van asfalt of tegels. zie ook: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/duurzame-stad/wateroverlast-voorkomen/
44	Inclusief fietsenrek Meerdere malen heb ik een plan doorgegeven aan gemeente voor iets als een inclusief fietsenrek waar elke fiets een eigen plek heeft. Helaas komt daar nooit een antwoord op. Al zijn de mensen enthousiast die ik spreek. Dit zou het gebruik van de ruimte voor elke fiets verbeteren. En hoef je geen aparte zones te maken. Kleuter, bakfiets, driewieler, racefiets het kan er allemaal keurig gestald worden. Waarom hoor ik nooit iets terug?	straat De gemeente gaat een werkwijze ontwikkelen om samen met bewoners actief op zoek te gaan naar mogelijkheden hun eigen straat of buurt anders in te richten. Door bijvoorbeeld kansen te creëren voor meer groen, het toevoegen van fietsenstallingen, ruimte voor voetgangers, verblijven en/of spelen (zie ook het mobiliteitsplan).
44	Dieren in de stad Meerder dieren hebben het zwaar in de stad. Mussen zitten graag in lage heggen. helaas zijn deze uit het stadsbeeld verdwenen terwijl een aantal vogels wel op lijst van verdwijnen staan. Nu worden er wel bomen geplaatst maar daar heb je weinig aan voor dit soort vogels. Net als haas en konijn verdwijnen op de lijst van bedreigd staan. Bij het weghalen van bomen word trouwens vaak gezegd 'we plaatsen er toch nieuw voor terug? 'Dat daarbij hele ondergrondse ecosystemen verdwijnen lijkt er niet toe te doen.	Dieren in de stad We houden rekening met de bijzondere plant- en diersoorten die in Utrecht voorkomen en vragen ontwikkelaars en initiatiefnemers om te onderzoeken of er planten of dieren in het gebied zijn die zijn opgenomen in de nota Utrechtse soortenlijst. Alle ruimtelijke plannen moeten een bomenparagraaf hebben die genoeg informatie geeft zodat het bestuur een zorgvuldige afweging kan maken. Als bomen weg moeten en niet verplant kunnen worden, dan moeten er nieuwe bomen worden geplant. Om een boom te kappen is het meestal verplicht een vergunning aan te vragen.

44	Verloedering wijken Bij het bouwen van nieuwe huizen zijn deze met de nieuwe wet passend toewijzen onbereikbaar voor mensen met een laag inkomen. Waardoor je wijken creëert waar straks alleen nog een groep mensen woont, vaak laag opgeleid omdat daar nu eenmaal een laag inkomen bij hoort. Passend toewijzen zorgt voor minder schulden maar ook voor het nog dunner maken van de spoeling van huizen en het onbereikbaar maken van een nieuw huis. Passend toewijzen is trap van inkomen ten aanzien van een huur 23600 > maximaal euro 633 ,- en zo verder. Zo gaan wijken verloederen en krijg je weer 'Vogelaar 'wijken	Wijken In onze woonvisie hebben wij onze doelen voor 2040 benoemd. Een van deze doelen is het werken aan gemengde wijken waarbij we streven naar meer gedifferentieerde woningvoorraad. We benutten daarbij. Concreet betekent dit dat we in wijken met een laag aandeel sociale huurwoningen streven naar het vergroten van de betaalbare woningvoorraad, en in wijken met een hoog aandeel sociale huurwoningen precies andersom. In samenhang daarmee willen we dat - op niveau van de stad - 35% van alle woningen sociale huurwoningen zijn en 25% midden categorie. Daarmee beogen we ook een stad te blijven waar mensen met een kleinere portemonnee een woning kunnen vinden met wijken waar het prettig wonen is. Ook hebben we in de Woonvisie vastgelegd dat (op het niveau van de hele stad) minimaal 70% van de sociale huurwoningen van de corporaties behoort tot de kernvoorraad.
45	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
46	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
48	Een aantal jaren geleden was ik commissaris bij een groot bouwbedrijf. Eén van mijn collega’s kwam uit de politiek. We moesten een vijfjarenplan hebben. Een duur bureau werd ingeschakeld. Iedereen in het bedrijf werd bevraagd en uiteindelijk kwam het rapport tot stand.	Voor de eerste periode is er voldoende plancapaciteit in de stad zelf beschikbaar die aansluit op de kwalitatieve woonbehoefte. In de RSU hebben we deze als ondergrens plancapaciteit benoemd. Voor het toevoegen van plancapaciteit volgen we de verstedelijkingsstrategie

Na een half jaar lag het rapport in een lade. Er is nooit meer over gesproken, laat staan naar verwezen. Het gaat al vele jaren fantastisch met dit bedrijf. Omzet: bijna 1 miljard.

Die herinnering kreeg ik toen ik Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 las. Een dichtgetimmerde rapportage over de toekomst in deskundigendialect geschreven en al achterhaald op het moment dat de inkt nog niet droog is.

Een prachtige visie: een gezonde stad voor iedereen. Iedereen? De wethouder hoopt dat in zijn voorwoord. Hij schrijft: […]

Ik zou bijna zeggen: wat een naïviteit. De stad is allang niet meer van iedereen. Je moet een dikke portemonnee hebben om hier te kunnen wonen en het wordt alleen maar erger. Volg een paar jaar de wachtlijsten bij Woningnet en je ziet precies wat er gebeurt. De wachtlijsten groeien alleen maar. Ga naar de Belastingdienst en vraag naar de inkomensontwikkeling in de stad en je ziet dat de armen moeten vertrekken. Als Sebastiaan in 2040 nog in Utrecht woont, dan komt dat door pa Verschuure. Die moet dat dan financieren of Sebastiaan woont nog bij pa thuis. Sebastiaan heeft dan geen woningkeuze, zeker niet als je beslissingen neemt, waardoor jongeren en armen niet aan de bak komen. Kijk naar de feiten. De woningproductie in Utrecht is dramatisch en al helemaal bereikbaar voor Sebastiaan. Ik heb een eigen onderzoeksbureau en dat noem ik: “de straat”. Ik praat met mensen en hoor van alles. Meer en meer valt mij op dat bouwen tegen een betaalbare prijs voor jongeren als Sebastiaan niet plaatsvindt. Een kamer kost zo’n € 400 tot € 600. Middengroepen, zoals verplegers, politieagent, de stratenmaker of de postbezorger, u kent ze wel, komen ook niet meer aan de bak. Wil je een woning huren, dan sta je op een wachtlijst van 15 à 20 jaar.

Door omstandigheden kon ik in Utrecht een terrein aanbieden waar 2.000 á 3.000 wooneenheden gebouwd kunnen worden tegen mid huurprijzen, dat wil zeggen € 750 tot € 900 voor 50 tot 80 m2 meter. zoals deze al door de raad is vastgesteld in de uitgangspunten van de RSU.

De Utrechtse woningmarkt is momenteel niet in balans en een betaalbare woning vinden is erg lastig. Ons beleid uit de woonvisie is erop gericht om de woningmarkt - stapje voor stapje - beter in balans te brengen. Als onderdeel daarvan en hebben daarom ijkpunten geformuleerd; we willen dat in 2040 de woningvoorraad bestaat uit 35% sociale huur en 25% middencategorie (middenhuur en betaalbare koop). Vanuit dit vertrekpunt sturen we in gebieds-en locatieontwikkelingen fors op het toevoegen van woningen in deze categorieën. Parallel bereiden we momenteel als uitwerking van de woonvisie een actieplan Betaalbare koop voor. Het actieplan wordt rond de zomer naar buiten gebracht. We hebben voor de RSU een investeringsstrategie opgesteld. Gemeente Utrecht heeft een stadsakkoord gesloten met een fors aantal partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de bouw van betaalbare woningen.

Al 10 jaar bied ik die optie aan. De burgemeester heeft zich er nog mee bemoeid. We zijn geen stap verder gekomen. Pieter Boelhouwer, ja, inderdaad de professor, legt de vinger op de zere plek. Gemeentelijke besturen en ambtenaren kunnen alleen maar in bezwaren denken, maar niet in oplossingen.
Een ander voorbeeld: Rijnenburg. 22.000 woningen. Nee, de gemeente maakt er trots een pauze landschap van want er moeten drie windmolens komen.

Geachte raad, die molens komen er niet. Het verzet, niet alleen in Nederland, maar in heel Europa is zo immens, omdat de burger al jaren klaagt over gezondheidsproblemen sinds de windmolens in hun achtertuin staan. Inmiddels blijkt uit medisch onderzoek dat ze levensgevaarlijk zijn vanwege infrasone trillingen. Ik verwijs onder andere naar de DEI-rapportage.
Verder blijkt dat Nederland in strijd handelt met Europees recht en dat de Raad van State er ook achter komt dat het Battenoord arrest al zwaar achterhaald is. Inmiddels bereidt de Raad van State zich voor om prejudiciële vragen te stellen aan het Hof van Justitie in Europa. In de Nederlandse wetgeving wordt geen bescherming geboden tegen gezondheidsschade.
Terug naar het concept rapport. Het is totaal disfunctioneel, omdat alleen maar micro gedetailleerd in geheimtaal en niet macro noodzakelijk gefilosofeerd wordt.
Iedere prognose in het rapport is achterhaald. In stedelijke gebieden kun je geen windmolens plaatsen. Let wel: op dit moment worden windmolens gebouwd van 287 m. En dat in je achtertuin!
Er moeten in 2030 1 miljoen woningen bij. Utrecht is een magneet dat een enorme bouwopdracht krijgt. Op geen enkele wijze blijkt deze

Wij houden ons aan de afspraken uit het nationale klimaatakkoord. Op dit moment ligt de verantwoordelijkheid voor voldoende productie van duurzame energie bij de RES-regio's en leveren wij daaraan een bijdrage als gemeente door ruimte te bieden voor zonnepanelen èn windmolens. Bij het plaatsen daarvan hebben wij ons te houden aan de Nederlandse en Europese wetgeving.

	sense of urgency. Daarnaast worden de burgers misleid door de suggestie dat de stad van iedereen is, terwijl de stad feitelijk een eiland van geprivilegieerden wordt, onbereikbaar voor het nieuwe precariaat. Samengevat: een stad die niet in staat is opties te pakken, waardoor iedereen in de stad een plek kan krijgen, verkoopt sprookjes. Naar sprookjes luister of kijk je geamuseerd, maar daar ga je niet op inspreken. Om het met Henk Vonhoff te zeggen: sprookjes zonder inzicht, is uitspraak zonder uitzicht.	
49	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord inspraakreactie 25
50	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord inspraakreactie 25
51	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord inspraakreactie 25
52	Onze reactie betreft de te bouwen verbindingsbrug tussen de wijken Overvecht en Zuilen, ongeveer ter hoogte van Zwanenvechtlaan Vanwege het feit dat voor fietsverkeer deze brug niet strikt nodig is naast de twee bestaande ruime bruggen (1) en vanwege de verkeersonveiligheid op de dijk en in de aangrenzende wijken (2) verzoek ik u vriendelijk de plannen rond deze Vechtbrug te laten vervallen. Ik zal een en ander toelichten. 1 Geen noodzaak	Zie antwoord inspraakreactie 25

Waar je ook in Overvecht bent je hebt altijd een brug naar Zuilen binnen 0.8 km. De Marnixbrug en de Muinck Keizerbrug liggen 1.7 km van elkaar. Beide bruggen hebben aan weerszijden goede ruime fietspaden in twee richtingen. Dus in totaal 4 richting Zuilen en 4 richting Overvecht. Ook zijn die fietspaden van beide bruggen niet druk, ook in de spits niet. En de wegen die erop aansluiten hebben ook aparte fietspaden. Dus er is geen noodzaak voor een vijfde fietsroute op deze 2 km.

2 De verkeersveiligheid

Als de brug aansluit op de Vechtdijk ontstaat een kruising. De Vechtdijk is een van de grote fietsroutes naar groen gebied en aangrenzende dorpen en is druk. Mijn zorg is deze: Gaan de racefietsers die hier vaak aardig doorfietsen stoppen voor een fietser van rechts. En andersom hebben mensen die van de helling van de brug af komen een vaartje waarmee ze op de vechtdijk aankomen. Veel gebruikers op een smalle dijk. Onveilige situaties!

Als de brug toch hoger wordt met fly-over aan beide zijden zal deze meer ruimte in beslag nemen door op- en afrit. Gaat ten koste van groen en loopt aan beide kanten dwars door de parken. Moeten huizen of woonboten wijken?

In de aansluitende woonbuurten gaat dit fietsverkeer verder zonder dat dit hierop berekend is. Hoe gaan die stromen en hoe veilig is dat recht door een woonbuurten heen?

Als laatste. Er zijn groepen jeugd uit Overvecht en aantal Zuilense jongeren die met elkaar overhoop liggen. Dit kan zeker een plek worden waar deze ontmoetingen kunnen plaatsvinden.

Hopelijk neemt u deze punten in uw afwegingen mee.

53

Voor de derde keer moeten de bewoners van de Vechtdijk en omstreken in verweer komen tegen een nieuwe brug over de Vecht! Waar geen behoefte aan is.

- Een brug die precies tussen twee goed begaanbare bruggen komt te liggen. Op een afstand van iets meer dan 500 meter!
- Voor een fiets route die doodloopt in de woonwijk Overvecht.
- Een brug die een gevaarlijke situatie creëert op de Vechtdijk.
- Een brug die het pittoreske landschap rondom de vecht gaat vervuilen.
- Zoals het nieuw aangelegde park de Vechtzoom.
- Zoals de prachtig op nieuw aangelegde Vechtdijk met zijn historische panden.
- Bovendien valt de keuze op een bocht in de rivier tevens het breedste en mooiste stuk.
- Wat gebeurt er met de woonboten die daar liggen?
- Hoe gaat het verder met het scheepvaart verkeer op de druk bevaren vecht? Worden er plekken aangelegd om af te meren.
- Is er rekening gehouden met het risico van ongelukken op het water.
- Is er rekening gehouden met de overlast voor de woonboot bewoners.
- Waarom nutteloos veel geld uitgeven voor iets wat echt niet nodig is!

- Er ligt blijkbaar al jaren een notitie bij ambtenaren die nog nooit ter plaatse zijn geweest en in ieder geval ook geen navraag hebben gedaan.

Even iets over mijzelf, ik ben een enthousiaste fietser. Ik doe alles op de fiets zo'n 8000 km per jaar en zal waarschijnlijk nooit gebruik maken van deze brug omdat het geen logische verbinding is.

Zie antwoord op inspraakreactie 25

54	Graag maken wij gebruik van de gelegenheid om u onze opmerkingen kenbaar te maken over het concept van de Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 (RSU): Voor Huurdersnetwerk Mitros (HNM) is het van essentieel belang dat er in de komende decennia voldoende sociale huurwoningen worden gebouwd om wachtlijsten weg te werken en Utrecht bereikbaar te houden voor iedereen die hier wil blijven of komen wonen. Hiervoor zijn in de afgelopen jaren veel plannen op papier gezet, zoals de woonvisie en het stadsakkoord. Tot op heden zien wij dat de planning niet gehaald dreigt te worden omdat het aantal nieuwbouw sociale huurwoningen dat wordt opgeleverd achterblijft bij de verwachtingen. En dat terwijl het concept ruimtelijke strategie Utrecht de ambitie nog verder opschroeft door te stellen dat er nog vele duizenden woningen bij moeten komen.	De plannen die HNM benoemt zijn onderdeel van onze aanpak op de woningmarkt. De RSU faciliteert de opgave door gebieden te benoemen waar woningen gebouwd kunnen worden én te benoemen welke betekenis deze keuze heeft voor andere ruimtevragers (voorzieningen, groen, bedrijven etc.). De concrete maatregelen zijn vervolgens onderdeel van individuele gebiedsuitwerkingen. Pas hierin wordt daadwerkelijk inzichtelijk welke keuzen worden gemaakt en welke consequenties voor andere ruimtevragers of financiële middelen dit heeft.
54	Hoe wordt in dit concept geborgd dat die woningen ook werkelijk gerealiseerd gaan worden voor 2040? Wij missen de concrete inspanningen die de gemeente gaat leveren opdat die aantallen gebouwd gaan worden zoals in de RSU staat aangegeven. Wij krijgen uit de tekst het gevoel dat de gemeente Utrecht vooral een mooi plan presenteert maar missen commitment. Het wordt ons niet duidelijk of de gemeente zich verantwoordelijk voelt om partijen (lees vooral corporaties) die sociale huurwoningen kunnen bouwen volop de ruimte te geven om de doelstellingen uit deze RSU te gaan halen. Welke middelen gaat de gemeente inzetten om te zorgen dat bouwers van sociale huurwoningen ook daadwerkelijk kunnen gaan bouwen. Of zullen de commerciële investeerders toch weer vaker ruim baan krijgen? In de RSU staat dat er van de 60.000 woningen 35% in de sociale huursector moet vallen en 25% in de middenhuur. Dat zijn dus 36.000	Het bouwtempo waar in de reactie ook naar gevraagd wordt is geen onderdeel van de RSU zelf, maar wordt gemonitord via het Meerjaren Programma Ruimte en de gesprekken met de corporaties die wij hierover voeren. Uw huurdersorganisatie wordt hier via de Stuurgroep Huren ook over geïnformeerd en bij betrokken. Wij delen overigens uw ambitie dat de bestaande plannen voor de komende jaren zo snel mogelijk gerealiseerd moeten worden. Daarom sturen wij op een duurzaam hoog bouwtempo, ook in samenwerking met de woningcorporaties. Dat doen wij op verschillende manieren, bijvoorbeeld via het productieoverleg met de woningcorporaties, de samenwerking in het Stadsakkoord wonen en vooral via de vele gebiedsontwikkelingen die lopen

	van de 60.000 woningen. Hoe gaat de gemeente haar inwoners nu ervan overtuigen dat dit doel ook werkelijk gehaald gaat worden? En ten koste van wat?	
54	Goed om te lezen dat nieuw te bouwen sociale huurwoningen over de stad verdeeld worden. Maar hoe hard is dat doel. Voor ons zou het onacceptabel zijn als deze woningen uit de binnenstad verdwijnen richting de randen van de stad. Utrecht moet Utrecht blijven en diversiteit moet in de hele stad gehandhaafd blijven.	Wij vragen van onze partners om juist in wijken met een laag aandeel sociaal, zoals in het bijzonder de binnenstad, noordoost, oost en west, het relatieve aandeel sociale huurwoningen te laten toenemen. De beweegrichting hiervoor is vastgelegd in de Woonvisie. Daar maken we periodiek ook afspraken over met de woningcorporaties en huurdersorganisatie via de prestatieafspraken. Daarnaast wordt de ontwikkeling hiervan in beeld gebracht via de wijkenstrategie (die dit jaar wordt geactualiseerd). Tegelijkertijd mogen wijken (mogen) verschillen. Er zijn vele factoren van invloed op de diversiteit van de verschillende wijken en buurten in de stad. Dat laat zich lastig in een cijfer uitdrukken.
54	Er is te weinig beschikbare ruimte om door te bouwen op de manier zoals het tot nu toe gaat, en inderdaad, er zal dus verdichting moeten gaan plaatsvinden. Omhoog bouwen. Dat lijkt de enige manier om de doelstellingen te halen. Tegelijk constateren wij dat een groot gebied dat geschikt is voor bebouwing nu bestemd wordt voor zonnepanelen en windmolens. Wij vinden dat onbegrijpelijk en onverantwoord. Waarom wordt vastgehouden aan dit plan? En is er ook onderzoek uitgevoerd om te bekijken of er elders in de provincie gebied beschikbaar is om deze schone energie op te wekken zodat een dergelijk energiepark niet ten koste gaat van broodnodige woningbouw?	De gemeente wil het gebied Rijnenburg in eerste instantie ontwikkelen als energielandschap met ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om ‘overloop’ van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

54	Al deze plannen gaan handenvol geld kosten. Leefbaarheid, duurzaamheid, infrastructuur, milieu etc. Welke middelen heeft de gemeente beschikbaar om te voorkomen dat zij via gemeenteheffingen wonen in Utrecht onbetaalbaar maakt voor inwoners met lage inkomens? In het plan worden al allerlei mogelijkheden voor tariefsverhogingen (afvalstoffen, riool, parkeergeld etc.) aangekondigd. Wij moeten voorkomen dat Utrecht een stad wordt voor de beter bedeelden en dat de huidige en potentiële sociale huurders in de verdrukking komen.	In de investeringsstrategie in hoofdstuk 8 wordt beschreven welke dekkingsbronnen denkbaar zijn om de ambities te kunnen bekostigen. Daarbij is het uitgangspunt dat de baathebber (mee)betaalt, zodat partijen die geen gebruik maken van of baat hebben bij een investering daar ook niet aan hoeven bijdragen. De haalbaarheid en effectiviteit van de diverse dekkingsmogelijkheden zal nader worden onderzocht. Daarbij zal betaalbaarheid, juist voor mensen met lage inkomens een belangrijk uitgangspunt zijn.
54	Resumerend: Welke waarborgen zijn er dat er alles aan gedaan wordt om de doelstellingen uit deze RSU te halen? Welke garanties biedt de gemeente dat er in 2040 daadwerkelijk ruimte is voor inwoners uit alle lagen van de bevolking? Welke invloed hebben alle leefbaarheidsplannen en duurzaamheidsplannen op het betaalbaar houden van huren binnen de gemeente Utrecht? Waarom wordt vastgehouden aan het inrichten van een energiegebied in Rijnenburg in plaats van hier de zo nodige extra woningen te bouwen?	Zie hierboven
55	De gemeente Utrecht heeft een Ruimtelijke Strategie 2040 opgesteld. Het plan geeft de keuzes weer die het college voorstelt voor het toekomstige gebruik van de ruimte in de stad. Voorop staat dat het gemeentebestuur de verwachte groei van het aantal inwoners van 350.000 nu naar 455.000 over 20 jaar wil faciliteren. De gemeente wil ervoor zorgen dat alle inwoners gezond en prettig kunnen wonen en leven. Onze reactie	Hartelijk dank voor de uitgebreide reactie op de RSU en de suggesties in uw beantwoording. Veel van uw reacties hebben betrekking op de uitwerking van de RSU2040. Die uitwerking krijgt onder meer gestalte in het mobiliteitsplan 2040. Daarom verwijzen wij u ook graag naar dat plan. In deze beantwoording gaan wij in op de hoofdboodschappen aan het einde van uw brief.

We waarderen het dat de gemeente ons de mogelijkheid geeft om te reflecteren op de voorgestelde keuzes. Met genoegen gaan we daarom in op de mogelijkheid om een reactie te geven op de voorgestelde keuzes. De gemeente geeft in de RSU aan dat de fiets een belangrijke rol speelt in het bereikbaar en aantrekkelijk houden van de stad. In het navolgende werken we verschillende thema's uit, die uitmonden in een aantal boodschappen voor de gemeente. Aan het eind van deze brief vatten we de boodschappen in één paragraaf samen, voor de lezers die te weinig tijd hebben om de achterliggende argumenten te lezen.
Dit zijn samengevat onze hoofdboodschappen voor de RSU:

55	Behoud de maat van Utrecht: bouwplannen moeten gerealiseerd worden binnen de huidige 'rode' contouren en niet in nieuwe uitleggebieden. Dan blijft alles per fiets bereikbaar	Wij volgen voor de verstedelijking de volgorde die is staat in de nota van uitgangspunten die op 18 juni 2020 zijn vastgesteld. Deze luiden: 1 Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten. 2 Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is. 3 Buiten de stad
55	Wonen en werken moeten beter met elkaar in balans worden gebracht: we willen meer bedrijven in west en meer wonen in oost om de binnenstadsas niet nodeloos druk te maken	We zullen zowel in oost en als in west een gemend programma toevoegen. Door nabijheid te creëren voor functies zodat de druk op de binnenstadsas afneemt.

55	Groei van het gemotoriseerde verkeer moet worden voorkómen, om de leefbaarheid, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad te behouden en te vergroten;	Het totale mobiliteitsbeleid is erop gericht dat er géén groei van het autoverkeer in, van en naar de stad plaatsvindt binnen de Ring plaatsvindt t.o.v. 2015. In de mobiliteitstransitie ligt de nadruk op lopen, fietsen en het openbaar vervoer.
55	Verkeerslichten moeten zoveel mogelijk worden verwijderd;	Kruispunten tussen verkeersstromen worden bij voorkeur ‘zelfsturend’ geregeld, zodat verkeersdeelnemers hun weg vinden met bepaalde basisregels (voorrang, oogcontact, aangepaste snelheden). Bij drukke situaties waar de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, een goede verkeersafwikkeling en/of de leefkwaliteit (milieu) in het gedrang komen, zijn verkeerslichten een geschikt instrument.
55	De fiets moet voor alle verplaatsingen binnen de gemeente het meest aantrekkelijke vervoermiddel zijn en blijven, zodat ook de toekomstige groei van de verplaatsingen opgevangen kan worden door de fiets;	De fiets is en blijft belangrijk voor de verplaatsingen in de stad. Om de groei op te vangen zetten we in een fijnmazig fietsnetwerk (zie ook f). Lopen en gebruik ov hebben ook een belangrijke plek in de mobiliteitstransitie.
55	Het fietsgebruik groeit, de fiets moet de ruimte krijgen om te groeien, zowel rijdend als stilstaand. Dat vraagt om voldoende breedte van fietsroutes, met name naar alle economische kerngebieden zoals het centrumwinkelgebied, al-le bedrijventerreinen, de stedelijke OV-knooppunten en de onderwijsinstellingen;	We willen zorgen voor meerdere alternatieve fietsroutes zijn, waardoor fietsstromen gespreid worden over meerdere routes. Door het fijnmazige netwerk heeft de fietser zoveel mogelijk keuzevrijheid en voorkomen we een te grote druk op fietsroutes en kruispunten in het stedelijk fietsnetwerk.
55	De toename van duurdere fietsen en e-bikes vraagt om overal voldoende veilige stallingen. Op stations en de knooppunten van het Wiel moeten er bewaakte stallingen zijn, die de 1e 24 uur gratis zijn;	Dit komt aan bod bij de verdere uitwerking van de knooppunten. Daarnaast is fietsparkeren onderdeel van de parkeervisie. De uitwerking ervan landt in de module fietsparkeren die naar verwachting de tweede helft van dit jaar beschikbaar is.

55	We willen drie herkenbare fietsnetwerken, overal in rood asfalt, die uitnodigen tot het juiste gebruik voor ‘zware en snelle’ fietsen, doorfietsnetwerk met voldoende capaciteit en veilig 8 tot 88 netwerk;	De gemeente maakt onderscheid tussen hoofdfietsroutes en doorfietsroutes. Hoofdfietsroutes vormen het fijnmazige fietsnetwerk door de stad. Voorkeur gaat uit naar asfaltverharding en de maaswijdte van het netwerk bedraagt 400 meter, soms langs drukke straten. Zie voorbeeld Vleutenseweg. Doorfietsroutes zijn bedoeld als exclusieve, snelle verbindingen voor langere afstanden langs routes met minder autoverkeer (en om de binnenstad heen). Het gaat om extra brede paden met asfaltverharding. Zie voorbeeld Troelstralaan. Het hoofdfietsnetwerk is het fijnmazige, stadsbrede fietsnetwerk: veilig, comfortabel, ruim, herkenbaar en verdicht rondom de OV-knopen. Verschillende soorten fietsers vragen om een gedifferentieerd aanbod aan fietsvoorzieningen. Dit vergt een fietsnetwerk met onderscheid in fijnmazige, rustige bestemmingsroutes en snelle fietsroutes. Een deel van de hoofdfietsroutes is geschikt voor dikke stromen vanuit de regio en tussen de wijken en knooppunten, met minimale stops (verkeerslichten) en korte wachttijden bij verkeerslichten. Het verbindt de regio met de economische kerngebieden in de stad, maar het biedt ook lange afstandsrelaties binnen de stad. Ook vrachtvervoer per fiets maakt voornamelijk gebruik van deze voor grote stromen fietsers geschikte routes. Een ander deel van de hoofdfietsroutes is rustiger en niet primair gericht op een vlotte doorstroming en bestemmingen in de wijken. Deze routes faciliteren vaker lokaal fietsverkeer en zijn aantrekkelijk voor langzamere fietsers (‘8-80 jaar’).
55	Binnen de bebouwde kom overal maximaal 30 km/u, ondersteund door Intelligente Snelheids Adaptatie (ISA). Als er geen vrijliggende fietspaden zijn geldt dit ook voor bus- en hulpdienstroutes	Wij hebben de ambitie om in de stad 30 km inrichting door te voeren met uitzondering van de verbindingswegen die als stadsboulevard ingericht worden.

55	Spoorlijnen, snelwegen en kanalen doorkruisen de gemeente en vormen barrières voor het fietsverkeer; bruggen en tunnels vormen al snel bottlenecks in het fietsnetwerk. We willen een voldoende kleine maaswijdte, zodat omrij-afstanden beperkt blijven	Om de barrierewerking voor het fietsverkeer te verminderen hebben we een bruggen en tunnelstudie gedaan waarin 9 bruggen/tunnels zijn geprioriteerd. Op de kaart staan de tunnels en bruggen uit deze studie aangegeven plus bruggen en tunnels die wenselijk zijn voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van afzonderlijke gebieden.
55	Fietsen is aantrekkelijker in een schone, groene omgeving, voeg groene gebieden toe in de stad en maak er fijne fietsroutes langs of doorheen.	In de RSU 2040 betreft een van de uitgangspunten Groen. Groene fiets- en wandelverbindingen naar groene recreatiegebieden maken deel uit van dit uitgangspunt. Zie hoofdstuk 2.
55	Verbind alle wijken met alle buitengebieden met veilige fietsroutes met een recreatief karakter. Van Zuilen naar het rivierengebied, van de Limes naar Lunetten etc.	Het ontsluiten van de buitengebieden door veilige fietsroutes die verbonden zijn met de stad wordt door de gemeente onderschreven.
55	De fiets is het goedkoopste vervoermiddel voor zowel de overheid als de gebruikers. De fiets vangt tot nu toe het leeuwendeel van de mobiliteitsgroei op en heeft de potentie om dat ook te doen tot 2040. Daarom moet er voldoende geld worden uitgetrokken om alle fietsambities te realiseren.	De schaalsprong fiets maakt deel uit van de Investeringsstrategie.
55	Fietsstimulering vormt het sluitstuk van een optimaal ruimtegebruik in de stad	In Goedopweg verband wordt fietsgebruik gestimuleerd. Als gemeente richten wij ons op kinderen en nieuwkomers. Qua belonen van fietsers ondersteunen wij de Ik-fiets-app van de provincie Utrecht. Hiermee spaar je punten per fietskilometer die je kunt inleveren voor leuke beloningen.

56	Mijn naam is […] en ik werk bij een bedrijf op Lage Weide. Dat bedrijf is Van den Heerik 's Int. Transportbedrijf B.V. aan de Sophialaan 5H. Wij zijn gespecialiseerd de logistiek van deuren, kozijnen, maar ook keuken en badkamers. Ik heb kennisgenomen van de concept-RSU en wil gebruik maken van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Ik maak mij namelijk zorgen over de gevolgen voor mijn bedrijf. De RSU kent veel verschillende ambities: meer woningen, meer werkgelegenheid, meer opwekking van duurzame energie en de aanleg van een nieuw centrum op Lage Weide. Ik maak mij zorgen dat er teveel prioriteit bij woningbouw wordt gelegd en het bedrijfsleven en de bereikbaarheid in de knel komen. Graag zie ik voor de toekomst van mijn bedrijf dat de concept RSU rekening houdt met de reeds gevestigde bedrijven op Lage Weide en de beheersbaarheid van verkeersstromen en natuurlijk de verkeersveiligheid van alle weggebruikers. Kunt u het concept herzien op deze punten? Bij voorbaat dank!	In de RSU ligt voor Lage Weide de focus op behoud van de bedrijvenfunctie en expliciet ook het behouden van ruimte voor bedrijven in de zwaardere milieucategorie. Met de vestiging van 800 bedrijven en ruim 16.000 arbeidsplaatsen heeft dit terrein een belangrijke functie voor de stad . In het belang van de gevestigde bedrijven, en specifiek ook voor de bedrijven in de zwaardere milieucategorieën, is woningbouw op LW uitgesloten. Om de groei van de beroepsbevolking gelijk op te laten gaan met de groei van de werkgelegenheid hebben we als stad een grote werkgelegenheidsopgave. Deze opgave, in combinatie met de schaarste aan ruimte, maakt dat we op de bestaande werklocaties, daar waar mogelijk, sturen op intensivering van de ruimte voor werkgelegenheid. We zien op Lage Weide kansen voor intensivering van de werkgelegenheid in het 4e kwadrant Leidsche Rijn /lage Weide nabij Station Leidsche Rijn. Belangrijke voorwaarde voor deze intensivering is dat dit gepaard moet gaan met slimme mobiliteitsoplossingen. Niet alleen voor het 4e kwadrant maar ook voor de rest van Lage Weide is het belangrijk dat ov en fietsbereikbaarheid wordt verbeterd.
57	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord bij inspraakreactie 25
58	Het is een goede zaak dat de contouren van de toekomst van Utrecht zijn geschetst in de ruimtelijke strategie Utrecht. Namens de roeiverenigingen Viking, Triton en Orca spreken wij de hoop uit dat de door u aangehaalde Sebastiaan in 2030 - als hij 12 jaar jong is - kan gaan roeien in Utrecht. En dat hij dat ook na 2040 kan blijven doen.	Wij zien het grote belang van roeiwater voor de roeisport in Utrecht. Het roeiwater van het Merwedekanaal in Utrecht is op dit moment het enig beschikbare trainingsroeiwater. Er zijn veel ontwikkelingen die het roeien op het Merwedekanaal onder druk zetten. Toevoeging van veel nieuwe woningen, recreatieve

De realiteit is echter dat de roeisport in Utrecht onder grote druk staat en vermorzeld dreigt te worden door de groei van de stad. Het neveneffect van de inbreiding van de stad is dat het toch al krappe Merwedekanaal in hoog tempo wordt voorzien van allerlei bruggen die werken als een infarct: de doorstroming van het roeiverkeer wordt er ernstig door belemmerd.

De 2800 Utrechtse roeiers van nu, waaronder kinderen van 12 jaar, hebben niet de ruimte om te roeien. Hun veiligheid is in het geding, en dat geldt met name voor de roeiers en roeisters die trainen om succesvol deel te kunnen nemen aan (internationale) wedstrijden. Roeien is de meest succesvolle olympische sport van Utrecht; zonder twijfel kan worden gesteld dat de roeisport heeft bijgedragen aan de aantrekkingskracht van de stad en bovenal aan de gezondheid van de circa 100.000 Utrechtse roeiers die de stad sinds 1880 kent. Het belang van de roeisport en de problematiek met betrekking tot het roeiwater wordt door B&W onderkend, zie de brief met het kenmerk 4808422 van 3 oktober 2017.

Positief
Wij zijn dan ook blij dat het lijkt alsof er roeiwater is opgenomen in de plannen voor Rijnenburg (pagina 153). Wij wijzen er nogmaals graag op dat een dergelijk watercomplex met tal van andere functies kan worden gecombineerd. Sterker nog: het roeiwater in Rijnenburg kan de levensader worden van het nieuw aan te leggen Utrechtse Bos, dat het Amsterdamse Bos – bekend van de Bosbaan – zal overtreffen. Daarmee kan de Utrechtse barcode als beleidsformule om de hele stad leefbaar te houden, ook echt betekenis krijgen.

Verbaasd
druk, en toevoeging van bruggen die noodzakelijk zijn voor de mobiliteit. Het Merwedekanaal kan echter niet exclusief voor het roeien bestemd worden. Wij zullen zoveel mogelijk rekening houden met de roeibelangen bij deze ontwikkelingen. Een concreet voorbeeld hiervan is de uitvoering van de bruggen zonder pijlers. Ook zal er intensief afstemming met de roeiverenigingen plaatsvinden in de realisatiefase.
Verder blijven we zoeken naar mogelijkheden voor nieuw trainingswater. In de planvorming voor het Energielandschap Rijnenburg wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van roeiwater. Er is nog geen locatie of ontwerp, de impressies in de RSU zijn indicatief. Ook ondersteunen wij het initiatief roeien in Vianen. In de op te stellen watervisie voor de stad Utrecht zal het roeibelang ook een plek krijgen.
We blijven graag we met u in gesprek om de roeisport een zo goed mogelijke plek te geven in Utrecht.

Ronduit verbazend is echter de opmerking (op pagina 106) als het gaat over sport:
“Bij verdere groei van de stad onderzoekt de gemeente of op termijn uitbreiding nodig is van overdekt zwemwater en een roeibaan in Rijnenburg.”

Al 25 jaar geleden hebben de Utrechtse roeiverenigingen Viking, Orca en Triton de Stichting Watersportbaan Midden Nederland opgericht om naar extra roeiwater te streven. In die tijd (1996) telde Utrecht 234.254 inwoners, inmiddels zijn we de 350.000 inwoners gepasseerd en zijn er gemeentelijke plannen om het water naast de Kanaalweg zowat geheel te overkappen met alle gevolgen van dien. In de tussentijd heeft de gemeente meerdere onderzoeken laten doen naar nut, noodzaak en haalbaarheid van een roeibaan. Als roeiers hebben we daaraan meermaals onze bijdrage geleverd. Tevens hebben we daarbij herhaaldelijk geconstateerd dat dit een nogal tijdrovende wijze van benadering is. Immers, het staat reeds als een paal boven water dat:
a) de Utrechtse bevolking zal groeien naar 450.000 inwoners;
b) extra roeiwater al ruim 30 jaar nodig is;
c) aanvullend roeiwater enkel en alleen in Rijnenburg kan worden gerealiseerd;
d) dergelijk water vrijwel kostenneutraal kan worden aangelegd indien er in Rijnenburg ook woningbouw wordt gepleegd; dit omdat 15 procent van de te bebouwen oppervlakte gecompenseerd moet worden met nieuw oppervlaktewater.

Wij vinden dat de volgende formulering meer recht doet aan de realiteit en gewekte verwachting. De gemeente Utrecht zal extra roeiwater in Rijnenburg gaan aanleggen en zoveel als mogelijk rekening houden

met de roeisport op en rond het Merwedekanaal zodat de Utrechtse roeisport niet volledig wordt verbannen uit het stadscentrum.

Schrik
Wij zijn geschrokken van de tekening op pagina 154 (paragraaf 6.6). Wij zien daar de mogelijke contouren van een wel heel kleine “roeivijver”, gesegmenteerd door 4 dammen of bruggen met bijbehorende pijlers. In een bijschrift staat ook nog eens “Nieuwe roeibaan met zwemwater”. Dat is geen goede combinatie. Het is zelfs levensbedreigend voor de zwemmers. Met een dergelijke “vijver” is niemand geholpen.
Bovendien is de gekozen positie opmerkelijk: ongeveer in het midden van de polder, terwijl het waterschap en ingenieursbureau Sweco dringend hebben geadviseerd in het noorden van de polder een waterberging aan te leggen. Daar is namelijk het laagste punt van de polder te vinden.

Hoop
Gelet op de alsmaar toenemende druk op het Merwedekanaal is een aanvullende accommodatie wenselijk, waar de roeiers minimaal 4,5 kilometer (de lengte van het huidige stadsdeel van het Merwedekanaal) ongestoord kunnen roeien. In die 4,5 kilometer kan een deel – circa 2,2 kilometer - worden verbreed, zodat er ook (internationale) wedstrijden kunnen worden gehouden. We zien in de schets van Rijnenburg in de ruimtelijke strategie in het noordelijke van de polder een zogeheten groenblauwe-structuur getekend die uitstekend als uitgangspunt voor roeiwater kan dienen, zoals eerder ook is aangegeven in het Sweco-onderzoek, in 2019 uitgevoerd in opdracht van de gemeente Utrecht. Ook in het uitnodigingskader van het beoogde Energielandschap is deze positie door het stadsbestuur als wenselijk neergezet.

Kans
Er zal een overweging zijn om niet eerder dan 2040 te beginnen met woningbouw in Rijnenburg. Het lijkt echter verstandig om zo snel als mogelijk te beginnen met de aanleg van een park in het noorden van de polder. Energiewinning, bos, sport, recreatie, kunst, cultuur, geluidswallen en zeker ook een waterberging kunnen daar alvast een plaats krijgen zodat de klimaatbestendigheid van de nieuwe wijk en de stad is geborgd en alle inwoners van de stad alvast meerwaarde hebben aan de polder Rijnenburg.
Utrecht gaat een mooie stad voor meer dan 450.000 mensen worden. Hopelijk gaat de gemeente de historische kans niet missen om roeiwater annex een multifunctioneel sport- en recreatiegebied te realiseren . Dan hebben Sebastiaan en zijn generatiegenoten er zeker wat aan, of ze nou wel of niet gaan roeien.

59

Zie inspraakreactie 59 in de bijlage met een uitwerking van het profiel van de “Vertraagde stad”
Met grote belangstelling hebben wij het concept ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’
gelezen. We waarderen uw uitnodiging om te reageren op de RSU en de intentie uw plannen samen met inwoners nog beter te maken.
Onze initiatiefgroep bestaat uit ondernemende inwoners van de stad, de samenstelling is divers. We delen de ambitie van de gemeente om een gezonde stad te zijn en groei te benutten om waarden te versterken die aan gezondheid ten grondslag liggen. We zien juist als het gaat om gezondheid en inclusiviteit dat enkele cruciale basiselementen ontbreken. Het beeld dat de RSU oproept is een stad die bruist, dynamisch, snel, compact en efficiënt is.

Dank voor het aandragen van dit extra stadprofiel. We onderschrijven veel van de door u genoemde aspecten. Het stadprofiel dat u aandraagt hebben wij bewerkt en samengevat zodat het past bij de overige stadprofielen. Hieruit is de volgende tekst naar voren gekomen. Het profiel is toegevoegd aan de RSU 2040

De vertraagde stad
Een gezonde stad maakt naast dynamische plekken met reuring ook ruimte voor plekken om tot rust te komen. De gemeente wil dus niet alleen levendige centra en buurtkernen, maar ook voldoende plekken waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning. Utrecht beschouwt lopen en fietsen niet alleen als een praktische vorm van

	Graag introduceren we als aanvulling op de ruimtelijke strategie een zesde stadsprofiel met de titel “DE VERTRAAGDE STAD”. Een stad met een goede balans tussen rust en reuring; een stad die zich van binnenuit ontwikkelt en bestaande kwaliteiten en tradities versterkt en uitbouwt; een verblijfstad van mensen. Dit stadsprofiel geeft begrippen als ‘inclusief’, ‘menselijke maat’, ‘ontmoeting’, ‘gezondheid’ en ‘samen maken we de stad’ nog meer handen en voeten. We hebben dit zesde stadprofiel globaal uitgewerkt in zeven ontwerpprincipes. Deze treft u aan in bijlage 1 en 2 van deze brief. We hopen dat deze invalshoek de RSU verrijkt en denken uiteraard graag met u mee over een verdere invulling ervan.	(woon-werk)verkeer, maar ook als een manier van verblijven en dwalen door de stad. Dit is niet alleen gezond, maar daarmee krijgen lopen en fietsen ook een sociale component, zodat iedereen mee kan doen. Een vertraagde stad betekent ook dat er ruimte is om plekken geleidelijk te laten groeien samen met de gebruikers. De bestaande stad is nooit af en maken we samen zodat deze als organisch geheel verder ontwikkelt. Onaffe plekken dagen mensen meer uit dan een gepolijste plek. Utrecht houdt daarom ook ruimte voor avontuurlijke plekken waar ruimte is voor struiken, hoger gras, plekken waar je nog moet klimmen en klauteren of waar de industriële uitstraling rondom erfgoed oorspronkelijk blijft.
60	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord bij inspraakreactie 25
61	Ik denk dat je moet beginnen met de vraag waarom mensen graag naar Utrecht komen. In vergelijk met andere grote steden. Om te wonen, als toerist of student, waarom Utrecht. Naast de centrale ligging in het land, denk ik dat er 1 punt uitspringt. De grachten met de werven, die echt de sfeer van de stad bepalen. Maar dat trekt dus zoveel mensen van buitenaf dat de inwoners, in de zomer, de grachten mijden. Dus waarom worden er geen buitenwijken gecreëerd die precies die sfeer weergeven. Moderne huizen, allemaal met eigen karakter en die de sfeer van een grachtenpand uitstralen. Veel baksteen en trapgevels. Met als basis een slingerende gracht met de typisch Utrechtse werven met trappetjes en de grote bomen. Vol kleine bedrijfjes, een bootverhuur, muziek, ateliers, markt en horeca. Zo aantrekkelijk dat bewoners niet het gevoel hebben iets	Bij de uitwerking van de gebieden is er de mogelijkheid om mee te denken over de invulling daarvan. Mbt de spanning op de woningmarkt delen wij u waarneming: er is sprake van grote druk en prijsstijgingen Tegelijkertijd moeten we vaststellen dat - behoudens het gereguleerde deel van de woningvoorraad - het voor een aanzienlijk deel aan de markt is om een 'prijs' te bepalen. De gemeente Utrecht probeert tegelijkertijd ook hier te sturen op betaalbaarheid. Zo doen we dat via het Actieplan Middenhuur (dat in 2017 door de raad is vastgesteld) en is een Actieplan Betaalbare koop in voorbereiding.

te missen en elk weekend het centrum in willen. Gewoon omdat het in hun eigen wijk allemaal te vinden is.
Je ziet die behoefte eigenlijk al, een paar jaar, ingevuld worden in sommige wijken rond de binnenstad. Bewoners die er zelf wat van maken. Die nikszeggende straten omtoveren tot knusse wijkjes. Voorgevels met kleur, veel groen en bankjes en bloembakken op de stoepen. De ondernemers die zich inzetten. Leuke hippe eettentjes, de bloemenwinkels met uitstallingen, de terrasjes. Zo bepalend voor het gevoel van een fijne stad. Die sfeer moet je zien te pakken. Geen moderne hoge gebouwen met schandalige prijzen voor veel te kleine woonruimte met alleen een raam dat open kan. Ik heb zelf 9 maanden naar een koophuis gezocht. 9 maanden, alle wijken gezien, door vele straten gefietst, veel bezichtigingen, biedingen en vooral....afwijzingen. Vol medelijden met de jongere stellen die elke keer teleurstelling te verwerken krijgen of ten einde raad met hulp van familie, geld bij elkaar scharrelen om een bezopen bedrag voor een paar vierkante meter neer te kunnen leggen. En waarvan je weet dat, zodra hun eerste kindje geboren wordt, ze het zo zwaar krijgen om die hoge schuld te kunnen aflossen. En waarvan ook nog statistisch 50% blijkt te scheiden en dan weer helemaal opnieuw kunnen beginnen en zeker niet in de stad kunnen blijven. Er wordt in de uitzending van de informatiebijeenkomst gezegd dat daar verandering in moet komen maar de gemeente doet er niets aan. Geeft toestemming voor nieuwbouw, appartementjes met te klein oppervlak, zonder balkon, voor veel te hoge prijzen. Ziet toe hoe woningbouwverenigingen te hoge vraagprijzen neerleggen bij huurders. Die huurders hebben geen kans, dus worden eigenlijk gewoon uit hun huizen gezet, waar ze al hun hele leven wonen. De zelfbewoningsplicht is volgens makelaars ook vrij makkelijk onderuit te komen. En als een koophuis verkocht wordt 20 tot 60.000,- boven de al extreem hoge vraagprijs, gaat het volgende huis in diezelfde straat ook voor zo'n bedrag weg.

Wij zijn als gemeente overigens gehouden aan de wettelijke ruimte die ons geboden wordt. Dat geldt zeker voor de WOZ-waarde. Deze volgt vervolgens uit de transactiewaarde (de wet Waardering Onroerende Zaak belasting laat ons geen ruimte om woningen lager te taxeren).

Ik heb bewoners gesproken die vertelden dat de gemeente vervolgens die hele straat een hoger WOZ-waarde toekende. Dus waarom zou de gemeente daar iets aan willen veranderen. Het wordt wel geopperd maar ze doen daar daadwerkelijk niets mee.
De prijzen blijven stijgen.
Pas als de overheid ingrijpt en eens een goede module neerlegt, dan kan er misschien wat veranderen.
Verder wel al zoveel positieve verandering merkbaar. De Singel, de Voorstraat, de stijlvolle afwerking van de walmuren en werven. En wat betreft het 'wiel', als dat echt gerealiseerd kan worden. Een hele goede vooruitgang.
Maar als de nieuwe buitenwijken aantrekkelijker worden en groeien dan hoop ik dat, zonder overstap op Centraal, reizen vanuit of naar bijv. Arnhem, Leiden of Amsterdam ook mogelijk is vanaf de knooppunten. Met de RSU al vele positieve ideeën neergezet.
Het zou heel mooi zijn als die allemaal werkelijkheid worden!

62

Scouting Utrecht en Scouting Salwega op de kaart
In onderstaande tekst onze reactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Wij hebben geconstateerd dat scouting (nog) niet specifiek vermeld staat in deze inspraakversie van de RSU2040, Wij vinden dat jammer, omdat scouting ons inziens wel degelijk een eigen plek verdient.
Op pagina 74 van de RSU2040 worden ‘scoutinglocaties’ wel opgenomen in de stedelijke barcode, echter zien we ze in de verdere uitwerking (op wijkniveau) nergens terugkomen. Uit de beantwoording van de vragen naar aanleiding van het webinar op 16 februari jl. blijkt zelfs dat het opnemen van de scoutinglocaties in RSU 2040 op een fout berust terwijl naar verwachting ongeveer 10 Utrechtse scouting-

Hartelijk dank uw uitgebreide inspraakreactie. We erkennen het belang van scouting voor de gezondheid en brede ontwikkeling van kinderen en jongvolwassenen, het bevorderen van de sociale cohesie en de ruimte die haar locaties bieden aan culturele en maatschappelijke initiatieven. Scouting heeft wat ons betreft een stedelijke functie die nodig is in de stad Utrecht en ook aanwezig moet blijven.
Daarom staat de functie ‘Scouting’ opgenomen in de afbeelding op pagina 74 (en zal daar ook onderdeel van blijven) en zullen we scouting opnemen op pagina 107 onder het kopje ‘overig’.
Daarmee geven we aan dat we verwachten dat met de groei van de stad ook groei nodig is op scouting. We gaan graag met u in gesprek over de manier waarop, waar en wanneer.

groepen direct of indirect te maken krijgen met veranderingen als gevolg van de geplande ontwikkelingen. Wij zien graag de diverse scoutinglocaties opgenomen in de wijken. In ons geval (Scouting Salwega) betekent dit een vermelding in het hoofdstuk 6.4 Oost en de bijbehorende kaart op pagina 148.

Huidige waarde van Scouting Salwega
In aansluiting op de RSU2040 geven wij graag met een aantal redenen op waarom Scouting Salwega meegenomen wil worden in de plannen:

- Met onze locatie in het Beatrixpark (en op Fort Lunet III) zijn wij uitstekend bereikbaar voor de aangrenzende wijken Lunetten en Hoograven. Wandelend of per fiets binnen 10 minuten. Een goed voorbeeld van Gezond stedelijk leven.
- Als sinds 2010 maken wij gezamenlijk gebruik van deze locaties. Doordeweeks overdag samen met de BSO van Ludens en op de avonden via verhuur beschikbaar voor diverse maatschappelijke en culturele organisaties. In het weekend en de vakanties veel scouting!
- Scouting is toegankelijk voor iedereen. Alle lagen van de samenleving zijn binnen Scouting Salwega vertegenwoordigd. Door te werken met uitsluitend vrijwilligers en met gebruikmaking van duurzame materialen staat de menselijke maat bij ons voorop.
- Iedereen is welkom en de lage contributie vormt geen barrière.
- Scouting Salwega is sinds 1950, dus ruim voor het ontstaan van het Beatrixpark, al in dit gebied gevestigd en ook zeer begaan met dit mooie stukje Utrecht. Wij zijn voorstander van de voorgestelde Groene Verbindingen tussen de diverse Utrechtse parken. In 2017 hebben wij als initiatiefnemer, samen met ZOMO (Fort Lunet IV), Kerngroep Buurtbudgetten Lunetten en Ludens Kinderopvang, het stuk ‘Placemaking Beatrixpark’ op laten stellen. Een

Over de specifieke locaties die u noemt zijn wij al met elkaar in gesprek. Het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd heeft uitgangpunten benoemd voor de inrichting en gebruik van Vier Lunetten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en hun omgeving. Deze uitgangspunten worden verder uitgewerkt in de plannen voor het nieuwe Lunettenpark. Wij vervolgen graag met u de gesprekken over het toekomstig gebruik van de forten waaronder Lunet III en de locatie in het Beatrixpark.

studie naar herinrichtingsmogelijkheden van het Beatrixpark. Inmiddels zijn wij nauw betrokken bij de initiatieven rondom het Groen OntwikkelPlan Lunetten en hebben wij onze bijdrage en zienswijze meegegeven bij de Omgevingsvisie Lunetten.

- Scouting staat als geen andere organisatie bekend om de brede ontwikkeling die wij de jeugd meegeven. Onze jongste leden zijn 5 jaar oud en binnen Scouting staat de ontwikkeling van ieder individu centraal. Wij leren om te gaan met een toenemende verantwoordelijkheid, voor jezelf en voor de mensen en de omgeving om je heen. Sport, spel en beweging nemen hier een belangrijke plaats in.
- Ook wij zien als geen ander dat het goed is om het Lunettenpark meer toegankelijk te maken (onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie). Echter zien wij ook de bedreiging van de culturele én ecologische waarde van dit gebied wanneer we de
- poorten ‘gewoon’ open zouden zetten. Daarom denken wij graag mee over vernieuwende vormen van een meer optimaal gebruik van deze forten en in het bijzonder Fort Lunet III. Hieronder een korte toelichting hierop.

Fort Lunet III: het kind centraal in natuur en cultuur
De forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie herbergen een enorme ecologische waarde. Door de tot dusver rustige en afgesloten ligging komt er een enorme diversiteit van flora en fauna voor. Wij willen dat graag beschermen en tegelijkertijd ook zichtbaar maken. Daarnaast herbergt deze plek ook een waardevolle geschiedenis. Het verleden laat zich hier gemakkelijk vertellen.
Wij zouden graag het Fort Lunet III specifiek willen inrichten voor gebruik door kinderen en jong-volwassenen. Wij brengen hen in contact met ecologische en culturele waarde van deze locatie. Wij denken dat

dit mogelijk gemaakt kan worden door samenwerkingen aan te gaan met diverse andere partijen, zoals:

- organisatie die natuurexcursiemogelijkheden op het fort aanbiedt voor scholen
- organisatie die de culturele waarde op kind-niveau laat zien
- Ludens die ruimte biedt voor de buitenschoolse opvang op deze avontuurlijke locatie
- Scouting Salwega als gebruiker in het weekend
- creëren van bv. een blote-voetenpad, vlindertuin, geocaches, trekpont, etc.)
- organisatie die op kleinschalig niveau outdooractiviteiten aanbiedt voor jongeren

De kazemat aan de noordzijde van Fort Lunet III wordt de komende jaren opgeknapt en klaargemaakt voor gebruik. Wij willen graag met de gemeente Utrecht bespreken hoe we hier een nadere invulling aan kunnen geven. Te denken valt aan partijen zoals boven genoemd. Of wellicht een herindeling van het huidige gebruik.

Groei Scouting Salwega

We zien een continue stijgende lijn in de ledenaantallen van Scouting Salwega in de afgelopen 10 jaar. Zo werken we inmiddels met een centraal georganiseerd wachtlijstsysteem waar gemiddeld 80 potentiele nieuwe leden op staan. Er is de afgelopen jaren hard gewerkt binnen onze organisatie om meer kinderen de mogelijkheid te bieden om lid te worden van onze vereniging. En met succes: door de oprichting van diverse nieuwe onderdelen ligt ons ledenaantal inmiddels rond de 250
jeugdleden (tot 2013 lag het ledenaantal stabiel rond de 160 jeugdleden). We verwachten dat we nog verder kunnen groeien (qua vrijwilligers en organisatie geen probleem), maar dan wordt onze locatie krap. Graag gaan we in gesprek over de groeimogelijkheden op onze

locatie in het Beatrixpark, zodat we op een verantwoorde wijze het scouting-spel kunnen blijven aanbieden. We lichten onze visie en standpunten graag ook persoonlijk toe, indien u ons daartoe de mogelijkheid en gelegenheid biedt.

63

Gaarne willen wij hierbij een reactie geven op het concept ruimtelijke strategie Utrecht 2040. Hierin wordt gesproken over een invulling betreffende het stuk ten noorden van de Ockhuizerweg te Haarzuilens. Het is nog enigszins vaag wat de specifieke invulling hiervan zal zijn, maar naar wij begrijpen gaat het hierbij mogelijk om de plaatsing van zonnepanelen en/of mogelijk het planten van bomen.
Haarzuilens is gelegen in een zeer landelijk gebieden en is een dorp met een relatief klein aantal inwoners. De Ockhuizerweg, met name het gedeelte wat nabij de thematerkade ligt is een oudste wegen in de provincie Utrecht en is gelegen in een zeer pittoreske omgeving. Niet voor niets is er rondom Haarzuilens sprake van een beschermd dorpsgezicht. Direct ten westen van het beoogde zoekgebied ligt een natuur/recreatiegebied.
Wij willen hierbij een aantal bezwaren bij u voor het voetlicht brengen.
Ten eerste vallen de percelen onder een van rijkswege beschermd dorpsgezicht. Dit geeft al aan dat er sprake is van een gebied met een bijzonder cultuurhistorisch karakter. Niet alleen de gebouwen zijn van belang, doch ook de directe omgeving waarin deze gesitueerd zijn dient beschermd te worden voor de volgende generaties. Ons inziens is er binnen een dergelijk cultureel belangrijk gebied geen plaats voor zonneweides.Hieronder ziet u een afbeelding van het gebied met de vastgestelde grenzen en globaal het zoekgebied in het groen. U ziet duidelijk dat deze zich binnen de grenzen van het beschermd dorpsgezicht bevindt.

De ruimte in de gemeente Utrecht is schaars. Inderdaad is ligt er bij Ockuizen een zoekgebied voor zonnevelden en boscompensatie. Bij de invulling hiervan zal ook de omgeving betrokken worden dus wij nodigen u van harte uit om initiateven en gedachten hierbij in te dienen.

Ten tweede gaat het hierbij om een prachtig stuk landelijk gebied, wat naast gebruik voor landbouw en leefgebied voor hazen, konijnen en reeën ook een toevluchtsoord is voor een scala aan weidevogels. Door recente bouw van huizen in de nabije omgeving, het realiseren van watergebieden ontstaan na zandwinning ten behoeve van de nieuwbouw, zijn er reeds in de zeer nabije omgeving van dit zoekgebied een aanzienlijk aantal hectare weidegebied opgeofferd gedurende de laatste 10-15 jaar (locatie Haarrijnse plas, bedrijventerrein de Wetering, bouw rondom Thematerweg(Haarzicht), Leidsche rijn enz. enz) Weidevogels hebben het toch al bijzonder zwaar in Nederland, het effect van het plaatsen van panelen op deze groep vogels is nog onvoldoende onderzocht. Er zijn onderzoeken bekend die een negatief effect op de weidevogels signaleren. Zonder evident onderzoek lijkt ons een nieuwe aanslag op deze habitat onwenselijk.

Naast bovenstaande kan het plaatsen van panelen een nadelig effect hebben op het grondwatersysteem. Door plaatsen van de zonnevelden wordt er verwacht dat het een negatief effect heeft op bodem gerelateerde ecosystemen (zonneparken en bodemafdekking van L.Kok, N van Eekeren, W van der Putten et al). Ook hierbij is er onvoldoende bekend wat de effecten op langere termijn zijn.
Het RVO geeft daarom in een “cascade ladder” aan dat landbouwgronden zo veel mogelijk dienen te worden vermeden. Ook de LTO zelf voelt weinig voor gebruik van landbouwgronden voor dit specifieke doel. Provincie Noord-Holland heeft in zijn wijsheid een ontwerpkader opgesteld, waarbij de aanleg van zonneparken in het open landschap zo veel mogelijk dient te worden vermeden.
Zijn er dan geen andere opties om toch groene stroom in de regio te realiseren? Natuurlijk zijn deze er! Er zijn in Utrecht nog vele opties

om zonnepanelen te plaatsen zonder het toch al schaarse groen hiervoor op te hoeven offeren. Op internet zijn er berekeningen te vinden, dat 58% van het dakoppervlak in Utrecht voor stroomproductie te benutten is, het gaat hierbij nota bene om 4.651.048 m² aan zonnepanelen (Rooftoprevolution.nl). Daarbij zijn er ook vele industrieterreinen waarbij het dakoppervlak bijna geheel onbenut blijft, hier is bijvoorbeeld te denken aan de Industrieterrein de Wetering, industrieterrein Ouderijn, bedrijventerrein Lage weide en bijvoorbeeld Papendorp. De afwezigheid van zonnepanelen aldaar is duidelijk te zien op luchtfoto's, landelijk gezien is 90% van alle bedrijfsdaken ongebruikt. Als wij verder in beschouwing nemen dat per 2022 het plaatsen van zonnepanelen op het dakoppervlakte van bedrijfspanden door gemeentes verplicht kan worden gesteld, lijkt dat een reëlere en natuurvriendelijkere oplossing dan het gebruik maken een stuk natuur, waarbij de negatieve effecten op langere termijn nog onduidelijk zijn (https://groenleven.nl/nieuws/vanaf-2022-gemeenten-mogen-zonnepanelen-op-industriele-daken-verplichten).

Mocht de gemeente uiteindelijk besluiten om toch in dit gebied zonnepanelen te plaatsen, dan zullen wij dit proces nauwlettend volgen en indien er enige vorm van overlast ontstaat, zullen wij niet zullen schromen om een procedure ten behoeve van de aansprakelijkheid hiervan op te starten.

64

Uit een schets in paragraaf 6 blijk dat er rekening wordt gehouden met een brug over de Vecht, ter hoogte van de zwanenvechtlaan.
Ik verzoek u dit plan uit RSU2040 te verwijderen, om onder meer de volgende redenen.

- Er zijn al 2 bruggen die de wijken Overvecht en Zuilen verbinden.

Zie antwoord inspraakreactie 25

- De vechtdijk is een heel drukbezochte route. Er kunnen door de vorming van een kruising gevaarlijke situaties ontstaan.
- Beide wijken hebben overlast van criminaliteit.
- De brug zal gebruikt worden als vluchtroute. De politie kan per auto niet volgen.
- In het verleden is er ook onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor een 3e brug, maar dat is afgewezen. Misschien een idee om de rapporten hierover te raadplegen.
-

66

Op 29 januari jl. ontvingen AWN samen natuurlijk tuinieren (hierna AWN) en het Overleg Volkstuinen Utrecht (hierna: OVU) via de heer M. Schulz, beleidsadviseur en projectleider Maatschappelijke ontwikkeling van de gemeente, de uitnodiging om een reactie te geven op de conceptnota Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Op die uitnodiging gaan het OVU en AWN graag in. Wij brengen hierbij de mogelijkheden die de volkstuinen nu al bieden en de bijdrage die zij verder kunnen leveren aan uw doelstellingen, graag onder uw aandacht.

Onze zienswijze
In de conceptnota RSU 2040 staat dat de gemeente -naast meer woningen - ook meer groen wil realiseren binnen de stadsgrenzen en dat er meer ingezet gaat worden op biodiversiteit, klimaatbestendigheid en ecologisch beheer. Volkstuinparken bieden daarvoor een uitgelezen mogelijkheid. Het is evident dat de huidige volkstuinen nu reeds bijdragen aan de uitgangspunten voor een gezonde en klimaatbestendige stad en leefomgeving. En hierin is nog een grote winst te maken. Wij pleiten er daarom voor om het bestaande groen te versterken en een deel van het nieuwe groen te bestemmen voor de aanleg van meer tuinenparken dan wel uitbreiding van de bestaande tuinenparken.

Wij erkennen met u de waarde die de volkstuinparken hebben voor een gezonde, biodiverse en klimaatbestendige stad. We voorzien dat Utrecht stevig gaat groeien en dat meer inwoners gebruik gaan maken van het bestaande én het nieuwe groen. We zetten daarom onze inzet voort om tegemoet te komen aan de vraag voor door nieuwe vormen van gezamenlijk tuinieren te ondersteunen, die de schaarse tuingrond beter benutten voor meer Utrechters. Nieuw te ontwikkelen klassieke volkstuinparken kennen immers een relatief grote ruimtelijke vraag, terwijl er maar relatief weinig mensen kunnen tuinieren.
Het afgelopen jaar is gewerkt aan de oprichting van een Platform Stadstuinieren. Samen met diverse groene partijen uit de stad hebben we een voorstel gemaakt over hoe het platform eruit zou kunnen zien (doel, inhoud, betrokkenen, organisatie, middelen, planning). Wij zullen uw AVVN en het OVU, in het platform betrekken om hedendaagse vormen van stadstuinen verder te ontwikkelen

Onze motivatie

Volkstuinverenigingen beheren en onderhouden in totaal 15 tuinenparken in Utrecht. Dat doen zij op ecologische wijze, volgens de principes van het Nationaal Keurmerk Natuurlijk Tuinieren. Zij betrekken verder de omgeving bij het natuurrijke groen door bijvoorbeeld het organiseren van plantenruilbeurzen, informatiebijeenkomsten over tuinieren en excursies voor scholen . De volkstuinen bieden bewoners en bezoekers van Utrecht oriëntatie, variatie, ruimte en buitenbeleving. Het volkstuingroen vormt een belangrijke ecologische broedplaats in de stad en levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid van Utrecht. En dat alles op een voor de gemeente kostenvriendelijke wijze - Het onderhoud wordt immers grotendeels vrijwillig door de volkstuinders verricht.

Het samen tuinieren op de tuinenparken is van belang voor de leefomgeving én de samenleving. Dat komt terug in deze thema's, die aansluiten bij de doelstellingen in uw conceptnota.

- Tuinenparken bieden groen in woonwijken. bij kantoren en bedrijven
- Tuinieren bieden natuurkennis en ontwikkeling
- De volkstuinen bieden zelf geteeld voedsel
- Tuinenparken dragen bij aan klimaatbestendigheid
- Tuinenparken voorzien in een sociaal-maatschappelijke behoefte
- Tuinieren is goed voor de volksgezondheid.

De belangstelling voor een tuin is de laatste jaren sterk gestegen en we verwachten dat die alleen nog maar zal toenemen. Bij de meeste volkstuinverenigingen is de wachttijd voor een tuin inmiddels opgelopen tot meer dan 4 jaar - de helft van de verenigingen heeft daarom

een voorlopige stop op de wachtlijst moeten zetten. De huidige populatie tuinders is veel gevarieerder qua leeftijd dan enkele jaren geleden en de instroom bestaat nu voor het grootste deel uit jongvolwassenen en gezinnen, die thuis geen of een (te) kleine tuin hebben. In toenemende mate betrekken deze nieuwe tuinders vrienden en familie bij hun tuin, waardoor indirect nog veel meer mensen plezier beleven aan de volkstuinen.

Ons voorstel
Wij hopen dat uw gemeentebestuur met onze inbreng de tuinenparken van Utrecht op zijn juiste waarde weet te schatten en deze wil helpen te versterken door waar mogelijk en gewenst het aanbod met nieuwe tuinenparken of met uitbreiding van de huidige tuinenparken te verbeteren. Het OVU en AWN treden daartoe graag met u in overleg over de rol die de volkstuinverenigingen bij uw plannen kunnen spelen en de mogelijkheden toelichten die dit voor de gemeente Utrecht biedt. Ook willen wij uw bestuur of een afvaardiging uitnodigen om, zodra de Covid-19 situatie het weer toelaat, de Utrechtse tuinen parken te bezoeken en te bezien hoe de volkstuinen (kunnen) bijdragen aan uw doelen en ambities.

67

Na de RSU 2040 te hebben bestudeerd, merken wij op dat de Gemeente Utrecht mooie ambitieuze plannen voor "ons stadsjie" heeft ontwikkeld.
Compliment daarvoor.

Wij hebben uit voornoemde stukken navolgende ambities gefilterd:
• Tussen nu en 2040 zal de stad Utrecht er circa 100.000 inwoners bij krijgen.
• Dat houdt een groei in van 350.000 naar 455.0000 inwoners.

Er zijn meerdere verkenningen naar de kwalitatieve woonbehoefte in de regio en stad Utrecht uitgevoerd. Globaal genomen geven deze een overeenkomend beeld. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en kwalitatieve behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Daarnaast zijn we ons er van bewust dat er ook een (minder grote), maar blijvende, vraag bestaat naar meer ontspannen

• Tussen nu en 2040 zullen er 60.000 woningen moeten worden gerealiseerd
• In 2040 zou van de woningvoorraad 35% een sociale huurwoning en 25% een middeldure huurwoning en/of een goedkopere en betaalbare koopwoning moeten zijn.
De Gemeente "zet in" op binnenstedelijke verdichting en kiest voor meervoudig gebruik van ruimten en gebouwen en gemengde en leefbare wijken.
Op zich een goed streven.

Het daadwerkelijk ontwikkelen en realiseren van woningen binnen de gestelde kernwaarden zal er hoogstwaarschijnlijk toe leiden dat een groot deel van het aantal toe te voegen woningen niet grondgebonden zal zijn.

Wij als marktpartijen en (we mogen wel zeggen toonaangevende) NVM (nieuwbouw)makelaars die de woonconsument en bewoners van Utrecht (en de omringende gemeenten) iedere dag in de praktijk spreken en onze diensten verlenen kennen als geen ander de woonwensen en mogelijkheden van de desbetreffende doelgroepen. Derhalve vragen wij ons af of er bij het ontwikkelen van De Ruimtelijke Structuur Utrecht 2040 niet alleen naar data, cijfers en de demografische samenstelling van de huidige en te verwachte bevolking van Utrecht is gekeken maar ook naar de daadwerkelijke woonwensen van die inwoners van nu en over 20 jaar. Als er iets is dat we van de huidige (corona) crisis hebben geleerd is dat de woonwensen en behoeften binnen alle lagen van de bevolking behoorlijk en op een heel korte termijn radicaal gewijzigd zijn.
"Een huis met een tuin c.q. een representatieve buitenruimte".
"Een huis in het buitengebied met veel omringende ruimte".

woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens.

De uiteindelijke effecten van de huidige situatie op de woningmarkt en woonwensen van consumenten vinden wij nog lastig inschatten. Wel is de inschatting en verwachting dat ook de op langere termijn de aantrekkelijkheid van Utrecht (en daarbij behorende krapte op de woningmarkt en forse woningbehoefte) zal blijven bestaan. Daarbij is het van groot belang veel aandacht te hebben voor diverse woonmilieus (binnen de hoofdcategorien centrum-stedelijk en groen stedelijk), de kwaliteit van de openbare ruimte, bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen.

We zien in de verhuisbewegingen dat er al sinds lange tijd een uitwisseling plaatsvindt tussen stad en regio. Er is een trek van jongeren naar de stad om te studeren of werken. Vervolgens verbeteren zij hun positie op de arbeids- en woningmarkt en voor een deel verlaten zij uiteindelijk de stad – vaak in het kader van gezinsvorming – naar een randgemeente of groeikern. Dat is een gegeven, maar geen nieuwe trend. Aanvullend daarop zien we inmiddels ook weer ouderen, waarvan de kinderen het huis verlaten hebben, ook weer naar de stad trekken om daar van de voorzieningen en de centrale ligging van de stad te profiteren. Onze inzet is om in toekomstige gebiedsontwikkeling een variatie aan woonmilieus en woning-typologieën op te nemen die aansluiten op de kwalitatieve woonbehoeften en een verhuisketen op gang brengen. Hierbinnen worden ook woningen voor gezinnen, maar ook ouderen geprogrammeerd.

Voor het woningbouwprogramma tot 2030 (de periode waarin de woningen worden gebouwd die nu als ‘hard’ in het MPR staan en waarvoor de richting al is vastgelegd) kijkt de gemeente met name naar

"Een huis met voldoende ruimte voor werken (en onderwijs) aan huis".
"Binnenstedelijk wonen is voor een steeds kleiner wordende doelgroep het ideaal".
"Ruimte en vrijheid is voor een steeds groter wordende groep belangrijker dan, kroegen, theater, bioscopen en grote winkelcentra onder handbereik".
"Forenzen is door het in toenemende mate deels structureel thuiswerken veel minder een bezwaar".
"De (elektrische) auto onder handbereik (met eigen laadpaal) wordt door een redelijk grote groep toch wel als "eerste levensbehoefte" gezien".
Dit zijn woonwensen die wij in toenemende mate iedere dag van onze (aankoop)cliënten vernemen en eigenlijk, ondanks de krapte op de markt een voorwaarde om te verhuizen zijn.

Onze vraag is dus:
Kunnen we binnen de gestelde ambities voorkomen dat bepaalde groepen mensen nog meer uit de stad naar het buitengebied wegtrekken?
De Funda index die vandaag gepubliceerd is toont overduidelijk aan dat dit nu op forse schaal plaatsvindt.
Zouden de wijken zo leefbaar en gemengd blijven/worden?
Bereiken we met het realiseren van relatief veel hoogbouw en niet grondgebonden woningen niet het omgekeerde effect en creëren we niet een woningvoorraad die in verhouding "incourant" is of wordt?
Is het met de huidige grondprijzen, bouwkosten die door de steeds strengere milieu eisen steeds verder stijgen en de schaarste op de woningmarkt mogelijk om de ambitie van een woningvoorraad met 35% sociale huurwoningen en 25% midden huur* en goedkope koopwoningen überhaupt waar te maken?

wensen op het gebied van woningprijs en woningtype (woningcategorieën) zonder daarbij de andere ambities te laten varen en de lange termijn uit het oog te verliezen. In de periode na 2030 ligt, vanwege onzekerheden, de focus op de behoefte aan woonmilieus waarin de aanwezigheid van werkmogelijkheden, voorzieningen, groen en de (kwaliteit van) de openbare ruimte een rol spelen. De wens naar verschillende woonvormen kan over een langere periode bovendien onvoldoende voorspeld worden. Het periodiek monitoren van de bewegingen in de woningmarkt, zoals al in de woonvisie is opgenomen, is onderdeel van deze aanpak. Waar dat past stuurt de gemeente tijdig bij in (en met) het nieuwe aanbod. Binnen een woonmilieu in een toekomstige gebiedsontwikkeling kan immers nog gevarieerd worden met typologie.

Utrecht wil een stad zijn voor iedereen. Daarom streven naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (en voor 25 procent uit woningen uit de midden- categorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Het overige deel zal in de duurdere segmenten worden gerealiseerd. Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven. Hoe we sturen op deze ambities is onderdeel van onze aanpak binnen de opgave Wonen. De Ruimtelijke strategie is opgesteld in de lijn van onze ijkpunten en faciliteert deze. Hoe wij op deze ijkpunten sturen is onderdeel van onze aanpak op de woningmarkt (Woonvisie en uitwerkingen)

(*Door indexatie lopen de absolute huurprijzen van midden dure huurwoningen ook relatief snel op waardoor de kans aanwezig is dat deze woningen wellicht binnen een redelijk afzienbare termijn toch weer op de koopwoningmarkt terecht komen...)
Moet je voor het bereiken van dat doel niet juist ook aan de bovenkant van de woningmarkt ontwikkelen om doorstroming in alle gelederen op gang te brengen?

Kortom een aantal vragen die bij ons rijzen naar aanleiding van de opgestelde Ruimtelijke Structuur Utrecht waarbij de vraag "juiste afstemming aanbod op de vraag gedurende een periode van 20 jaar" voor ons als een "rode draad" door deze door ons ingediende inspraak loopt.

68

Met belangstelling heb ik de RSU 2040 bekeken en vooral het onderdeel natuur. Wat mij opvalt is dat er veel aandacht is voor het belang van de natuur voor de bewoners (meer groen om te wandelen, sporten, ontspanning, etc.); wilde planten en dieren kunnen hier dan vervolgens op meeliften. Ik mis echter nog het belang van de intrinsieke waarde van de natuur voor de natuur zelf in de RSU. De intrinsieke waarde van natuur zou naar mijn idee ook een plek moeten krijgen in de RSU 2040.

Met name in het groen rond de stad zie ik kansen om de intrinsieke waarde van de natuur een plek te geven. Dit zou naar mijn idee gerealiseerd kunnen worden door het instellen van een bosreservaat in een deel van Amelisweerd. Uw collega-gemeente Arnhem heeft hier overigens al ervaring mee; onlangs hebben ze zelfs hun tweede bosreservaat ingesteld (zie: Koningsheide bij Arnhem wordt bosreservaat - Omroep Gelderland).

Een prima idee om ook de intrinsieke waarde van groen een plek te geven in de RSU. Dit doen wij in paragraaf 5.2.1 met de volgende zin: Daarnaast heeft groen van groot belang voor de natuur zelf (intrinsieke waarde), de biodiversiteit en ecologie; planten, bomen, dieren en insecten hebben leefruimte nodig in de stad. De gemeente Utrecht gebruikt straks de RSU 2040 om samen met partners om de stad meer (recreatief) groen en natuur aan te leggen. De omvang van de regionale opgave voor groen en natuur is groter dan onze inzet van nieuw groen aan onze stadsranden. De aanleg van nieuwe bossen is een aandachtspunt binnen die grotere, regionale opgave. Bedankt voor de aangedragen voorbeelden en suggesties

Daarnaast lees ik in de RSU dat er 250 hectare nieuw groen rond stad bij komt, binnen de gemeentegrenzen. Het zou heel mooi zijn als er ergens binnen die 250 hectare plek is voor een (nieuw) bosreservaat. Het zou heel passend zijn omdat bosreservaat dan ook (deels) vanzelf te laten ontstaan. Dat kan heel eenvoudig: plant wat inheems struweel/bos langs de rand van het gebied en vanuit daar zaaien ze zich vanzelf uit in het nieuwe bosreservaat.

In die 250 hectare is er wellicht ook plek voor een stuk struinnatuur a la de Lange Bretten bij Amsterdam (https://www.oerij.eu/bewoners-en-bezoekers/ontdek-het-gebied/natuurgebieden/lange-bretten/). Dit is ook natuur die niet/nauwelijks beheerd en waar de natuur haar eigen gang gaat. Wat struinnatuur ook bijzonder en aantrekkelijk maakt is dat je als bezoeker daar ook van de paden af mag. Dit zou ook een aanwinst zijn voor de regio Utrecht omdat er nu nog nergens struinnatuur is.
Hopelijk kunt u bovenstaande suggesties meenemen in de definitieve versie van het RSU 2040.

69

Algemeen
De Werkgroep Wonen heeft veel waardering voor de nota, waarin het complex van vele belangrijke beleidsuitgangspunten en doelen (geformuleerd in verschillende zeer relevante koersdocumenten) in ruimtelijke zin zijn samengebracht tot een integrale samenhangende toekomstvisie op de inrichting van de stad. Het ziet er volledig uit, in een mooie vormgeving, met heldere en verduidelijkende illustraties.
Positief is ook dat er enkele malen specifiek aandacht wordt besteed aan de toename van het aantal ouderen en de betekenis hiervan voor wonen en woonomgeving, zoals toegankelijkheid van de openbare

Dank

ruimte, woningen voor ouderen en woonzorginitiatieven. Maar de concrete uitwerking hiervan komt niet aan de orde, wat (deels) verklaarbaar is, omdat het een ander detailniveau betreft dan de ruimtelijke hoofdlijnen in de RSU. Onze aandachtspunten betreffen met name de garanties of voorwaarden die van belang zijn voor ouderen bij de uitwerking van het voorgenomen beleid.

---

69 Specifieke aandachtspunten:

Voldoende verpleeghuiszorg in Utrecht
De RSU is onder meer de ruimtelijke vertaling van meerdere belangrijke koersdocumenten. De ruimteclaim vanuit het koersdocument Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen is opgenomen in de barcode. De Wlz-zorg maakt hier echter geen onderdeel van uit en de ruimtereservering hiervoor in de barcode ontbreekt (of is niet gespecifieerd). Bij een dermate grote concurrentie om ruimte als in Utrecht baart dit ons ernstig zorgen.

Benutting kansen locaties rondom bestaande zorgvoorzieningen
Om de druk op de verpleeghuiszorg zo laag mogelijk te houden zijn er voor senioren en mensen met beperkingen verschillende woonvormen nodig. Denk aan combinaties van woonvoorzieningen, waar op verzoek zorg kan worden verleend. Denk aan wooncomplexen in de buurt van verpleeghuizen. Dit gedachtengoed staat in de RSU verwoord op pg. 89 en 90. Bij voorkeur hebben deze wooncomplexen een gezonde mix van bewoners/leeftijden. Dit vraagt om een inclusieve ontwerpstijl.

Wij delen de zorgen rond het beschikbaar houden en krijgen van voldoende WLZ-locaties in de stad. Daarom is dit onderdeel van het programma (T)huis voor iedereen. Ook het realiseren van kleinschalige woonvoorzieningen voor zelfstandige wonen en voor wonen met een zorgcomponent is een onderdeel van dit programma. Een aandachtpunt hierbij is dat de WLZ zorg niet door de gemeente word gefinancierd en de gemeente afhankelijk is van initiatieven van zorg instellingen. De verwachting is dat de capaciteit voor verpleeghuiszorg met ongeveer 40% moet groeien. Het voorzieningenaanbod voor ouderen is onderdeel van de barcode. Door de verwachte groei van het aantal ouderen in de stad zal dit aanbod ook groeien. In het voorzieningenaanbod specifiek voor ouderen is de norm een afstand van max 500 meter. Er is binnenkort een monitor beschikbaar die de ontwikkeling van de groei van ouderen per leeftijdsgroep per wijk en hun afstand tot de voorzieningen bij houdt.

De RSU maakt helder dat verschillende woonvormen voor senioren en mensen met een beperking wenselijk zijn en dat de kansen moeten worden benut rond locaties waar al zorgvoorzieningen zijn. De ruimtelijke vertaling hiervan ontbreekt echter.

Nabijheid van voorzieningen/woonservicezone.
Ouderen willen graag in hun eigen wijk blijven wonen. Belangrijk voor hen is dat er voldoende voorzieningen (voor zorg en welzijn) in de buurt van hun woning zijn, zoals: huisarts, gezondheidscentrum, ondersteuning van mantelzorgers en intramurale zorg. Maar ook een buurt- of wijkcentrum (sociale contacten), een sociaal makelaar en een informatieloket zijn nodig. Voorzieningen die zich overigens niet alleen op ouderen richten. Het is van belang dat deze voorzieningen integraal tot stand komen, in de vorm van een soort ‘woonservicezone’. Hierbij gaat het om een deel van een wijk waarin diverse woonvormen voor ouderen (van levensloopbestendige woningen tot en met een woonzorgcentrum), bovengenoemde voorzieningen en winkels op loopafstand bereikbaar zijn.
De RSU onderschrijft deze gedachte (pg. 89). Echter, er wordt te grootschalig gedacht over deze voorzieningen. Zo gaat de stedelijke barcode (pg. 74) ten aanzien van zorg en welzijn over onder meer kleinschalige woonzorgvoorzieningen en een seniorencomplex. In de wijkbarcode ontbreekt dit onderwerp. Wel staat op pg. 104 dat onder buurt en wijkvoorzieningen ook zorg voor ouderen valt, maar er wordt niet gespecificeerd wat die inhoudt. Wel staat er dat door de relatief sterke stijging van het aantal ouderen er in bestaande wijken extra zal moeten worden ingezet op voorzieningen voor ouderen. Indien wordt aangegeven welke voorzieningen worden bedoeld, kan dit beter beoordeeld worden.

De 10-minutenstad biedt o.i. geen garantie voor voldoende nabijheid van voorzieningen. Tien minuten lopen en fietsen voor een jonger, gezond persoon betekent iets heel anders voor een oudere of iemand met een handicap. Voor deze laatste groepen is bijvoorbeeld een afstand van 100-300 meter naar een bushalte en winkel vaak het maximale. Bij de verdere uitwerking vragen we hier speciale aandacht voor.

69

Levensloopbestendige wijken
Levensloopbestendigheid geldt voor de gehele woonomgeving; denk aan voetpaden, parken, openbare gebouwen, winkels, zorgvoorzieningen enzovoort. Het spreekt voor zich dat de openbare ruimte toegankelijk moet zijn voor senioren, maar ook voor mensen met een functiebeperking, ouders met een kinderwagen, enzovoort.
Het betekent onder meer dat er voldoende parkeerruimte in de buurt is voor bewoners die aangewezen zijn op een auto, bijvoorbeeld mantelzorgers (voor boodschappen en bezoek ziekenhuis) en mensen die in een rolstoel zitten. Tevens moet het OV toereikend en op loopafstand bereikbaar zijn, wegen en trottoirs obstakelvrij en veilig zijn, er groene ruimte (met voldoende bankjes) in de buurt is om te wandelen, te bewegen en elkaar te ontmoeten, er voldoende stallingsruimte en oplaadpunten zijn voor scootmobielen, elektrische fietsen en auto's, en dat er een variatie van woningtypen is die is afgestemd op de te verwachten bevolkingsopbouw van de wijk. De RSU bevat niet de garantie dat bij de concretisering van de plannen levensloopbestendige wijken de uitkomst zullen zijn.

Levensloopbestendige wijken
De RSU 2040 is de ruimtelijke visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke omgeving. Het geeft een kaderstellende toekomstvisie op alle ruimtelijke beleidsterreinen; het geeft voor de stad Utrecht richting aan de verdere verstedelijking. Op basis van de RSU is verdere uitwerking nodig voor de concrete gebiedsontwikkelingen. De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. In deze RSU staan richtinggevende keuzes voor gebiedsontwikkeling en voor de ruimtelijke consequenties van ambities op het gebied van wonen, groen, maatschappelijke voorzieningen, gezondheid, werk, mobiliteit en energie. De gemeente gaat bij alle ruimtelijke plannen uit van deze kaders.

69

Aantrekkelijkheid woonmilieu voor ouderen.
De stedelijke dichtheid rondom de nieuwe knooppunten wordt hoog. Waarschijnlijk nog hoger dan die bij de nieuwe wijk Merwede. In de RSU wordt er vanuit gegaan dat dit woonmilieu aantrekkelijk is voor de ‘empty-nesters’. Bij onze inspraakreactie op de omgevingsvisie II van de MWKZ hebben wij onze zorg uitgesproken over de aantrekkelijkheid hiervan voor ouderen (o.a. vanwege de parkeernorm). Het is nu nog onbekend of ouderen (empty nesters) zich laten verleiden daar te gaan wonen. Gevolg zou kunnen zijn dat grote delen van de stad niet aantrekkelijk zijn voor ouderen en daardoor de doorstroming niet op gang komt.

Betaalbare woningen nodig voor doorstroming
De RSU omschrijft de "Centrumstedelijke nieuwe wijk" en het gebied rondom het OV-knooppunt in de groene wijk, als geschikt voor ‘empty nesters’. Onze verwachting is dat juist daar de grondprijzen erg hoog zullen zijn en de huizen dus niet betaalbaar zullen zijn voor ouderen en anderen met lage inkomens. Onze zorg is dat Utrecht, door te verdichten, steeds meer een stad zal worden voor de rijken en veel ouderen niet zullen kunnen doorstromen in hun eigen wijk.

Onze inzet om in toekomstige gebiedsontwikkeling een variatie aan woonmilieus en woningentypologieën op te nemen die aansluiten op de kwalitatieve woonbehoeften en een verhuisketen op gang brengen. Deze nieuwe woonmilieus zijn niet allemaal gelijk aan bebouwingsdichtheid zodat we ook aantrekkelijke woonomgeving creëren voor starters, gezinnen, maar zeker ook voor ouderen.

Betaalbare woningen voor doorstroming
We streven naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (en voor 25 procent uit woningen uit de midden- categorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven. Hoe we sturen op deze ambities is onderdeel van onze aanpak op de woningmarkt. De Ruimtelijke strategie is opgesteld in de lijn van onze ijkpunten en faciliteert deze. Hoe wij op deze ijkpunten sturen is onderdeel van onze aanpak op de woningmarkt (Woonvisie en uitwerkingen). Een van onze aandachtspunten betreft het zorgdragen voor geschikt woningaanbod voor ouderen, ook binnen de eigen wijk.

69

Mobiliteit
Mobiliteit is een belangrijk onderdeel van de RSU. De gemeente Utrecht kiest voor een mobiliteitstransitie: de voetganger, de fiets, het OV en deelmobiliteit krijgen prioriteit boven de auto. Dit maakt het mogelijk om verkeers- en parkeerruimte anders in te richten en het OV een kwaliteitsimpuls te geven.
SOLGU en COSBO hebben gereageerd op het Mobiliteitsplan 2040, de Parkeervisie en Vervoer voor Iedereen. Veel van de daarin genoemde zorgpunten gelden ook voor de RSU, zoals:

In het mobiliteitsplan hebben we de ambitie neergezet dat we werken aan een mobiliteitssysteem waarbij niemand tussen wal en schip valt. We gaan ervan uit wat mensen wél kunnen en als er belemmeringen zijn van welke aard dan ook op welke manier we het beste kunnen ondersteunen om die weg te nemen. In de visie Vervoer voor Iedereen in het mobiliteitsplan is uitgewerkt op welke wijze de gemeente dit wil realiseren. Alle bestemmingen in de stad blijven bereikbaar met de auto.

- Nabijheid van de bushalte: omdat bussen steeds meer langs de rand van een wijk gaan rijden neemt de nabijheid van de bushaltes af, terwijl de afstand voor mensen met een beperking verkleind zou moeten worden tot maximaal 300 meter); Beperking van noodzakelijke overstappen: het idee van de transversale buslijnen zorgt voor veel overstappen en dat maakt het lastig voor ouderen en mensen met een beperking;
- Het vervoer van deur tot deur: De regiotaxi wordt afgebouwd en het nieuwe vervoer van deur tot deur is nog niet ingevuld. De RSU spreekt in deze situaties van maatwerk. Zolang niet duidelijk is wat dit precies inhoudt zijn wij bezorgd over de invulling; Veiligheid van de voetganger en de fietser: geen ‘shared spaces’, voldoende verkeerslichten en middeneilanden, dubbelzijdige witte belijning, concurrentie met de auto in de fietsstraten;
- Voldoende parkeerplaatsen voor fietsen: De parkeerdruk van fietsen zal toenemen en mag niet leiden tot foutparkeren, waardoor de doorgang voor voetgangers wordt belemmerd, Toegankelijkheid en comfort: zowel wat betreft het OV als de laadinfrastructuur, de noodzaak van het inclusief ontwerpen van voorzieningen; dit in samenwerking met de doelgroepen, zodat niet achteraf gecorrigeerd hoeft te worden.

Conclusie: Oplossingen van bovenstaande zorgpunten brengen ruimtelijke claims met zich mee en zijn daarmee mogelijk van invloed op de barcode. Onze zorg is of de RSU voldoende rekening houdt met ruimte voor oplossingen voor bovengenoemde aandachtspunten. Graag zouden wij zien dat oplossingen hiervoor juist opgenomen worden in de RSU.

69	Opbouw barcode Utrecht wil in balans groeien volgens het principe gezond stedelijk leven. Een barcode voor gebalanceerde groei is een goed idee. Het is moeilijk in te schatten in hoeverre de barcode zelf gebalanceerd is. Er wordt niet aangegeven wat de belangrijke accentverschuivingen zijn ten opzichte van eerdere barcodes. Graag zouden we dit willen kunnen beoordelen. Voor ons is bijvoorbeeld van belang of in de Utrechtse barcode verhoudingsgewijs de ruimteclaim voor maatschappelijke voorzieningen, inclusief Wlz-zorg hoog, laag of gemiddeld is en of deze in verhouding staat tot de behoefte. Tot slot Utrecht wordt pas echt een stad voor iedereen, als in de plannen vanaf het begin rekening wordt gehouden met ouderen en andere kwetsbare groepen. Wij zijn graag bereid om over deze punten in overleg te blijven met de gemeente.	Dit is de eerste keer dat we met een barcode werken, dus we kunnen geen vergelijking maken met eerdere barcodes. Voorzieningen voor ouderen is onderdeel van het programma (T)huis voor ouderen, wat momenteel in ontwikkeling is. Binnen dit programma onderzoeken we welke behoefte er is aan voorzieningen. Door de verwachte groei van het aantal ouderen in de stad zal dit aanbod ook groeien.
70	Op dit moment ligt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 ter inzage. Graag denk ik met u mee over deze strategie en daarom deel ik mijn mening over een van de voorgestelde fietsroutes en het zoekgebied dat is aangewezen voor deze fietsroute en een mogelijke brug over de Vecht. Deze inspraakpunten heb ik eveneens ingediend bij de terinzagelegging van het Mobiliteitsplan gemeente Utrecht. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is gericht op de tien minuten stad, waarbij alles voor bewoners binnen handbereik is. In de concept ruimtelijke strategie is aangegeven dat uw gemeente daarbij voor keuzes komt te staan en dat de vraag naar ruimte in de stad groter is dan de beschikbaarheid van die ruimte. Een belangrijk punt is daarbij de noodzakelijke ruimte voor groen en recreatie.	Zie antwoord op inspraakreactie 25

Een belangrijk concept dat in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 wordt genoemd is “Groen groeit mee”. Het uit de strategie naar voren komende beeld, is dat er in Utrecht meer groen moet komen en dat nu bestaand groen gehandhaafd moet worden. Dit vanwege het creeren van een klimaat adaptieve stad met genoeg ruimte voor de opvang van regenwater, het voorkomen van hitte stress en het behouden en maken van voldoende mogelijkheden voor recreatie (samengevat in het principe groen, tenzij.....). Een ander belangrijk concept is een doorlopende fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht om de fietsmobiliteit te bevorderen. Dit concept wordt niet zozeer besproken in dit plan, maar was een onderdeel van het Mobiliteitsplan Utrecht dat recent ter inzage heeft gelegen. In het kader van die terinzagelegging heb ik al veel bezwaren geuit tegen het voorgenomen fietspad en de locatie die nog niet vaststaat, maar waarvan de mogelijke locaties afgeleid moeten worden uit andere stukken.
Het bewerkstelligen van meer groen en een doorlopende fietsroute leveren botsende belangen op. Dit uit zich concreet bij de plannen op de pagina's 136 en 142-143 van de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht in relatie tot een nog niet bestaande (!) en wel als vaststaand gegeven (!) ingetekende fietsbrug (p. 143 concept) over de Vecht. De fietsbrug levert zowel een belangenstrijd op bij de plannen voor Noord-West als bij de plannen voor Overvecht
Zo wordt binnen de zone langs de Vecht en binnen Zuilen vooral ingezet op het bewerkstellingen van meer groen. Op pagina 136 staat namelijk dat er in Zuilen geïnvesteerd moet worden in “een raamwerk van groenblauwe en of recreatieve verbindingen, aangezien er relatief weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad". Het feit dat er weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad is nogmaals nadrukkelijk bevestigd door wethouder Van Hooydonk in Trouw van 27 februari jl. In het artikel “Utrecht haalt de natuur binnen” staat namelijk: “We

moeten van onze tegelverslaving af. Verblijfsruimte boven verkeersruimte”. En op de pagina's 142 en 143 de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht staan ook een flink aantal groene plannen voor de zones en parkdelen langs de Vecht aan de kant van Overvecht.

Dit verhoudt zich slecht tot het aanleggen van een fietspad dwars door het ecologische deel van een park in datzelfde deel Zuilen. Zeker, omdat uit de verschillende stukken die al bestaan over een mogelijke doorgaande fietsroute fietsbrug over de Vecht is aangegeven dat het gaat om een route die voorziet in een behoefte van 5000 fietsbewegingen per 24 uur. Er wordt dus niet aangestuurd op zomaar een route, maar er ontstaat een hele drukke route in een rustige groenstrook die nu wordt gebruikt voor rustige recreatie (wandelen, picknicken).
Voordat ik verder in ga op de botsende belangen op de voorgenomen locatie, wil ik eerst aangeven dat überhaupt twijfels heb bij nut en noodzaak van een (extra) doorgaande fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht en de noodzaak om daarvoor een extra brug aan te leggen over de Vecht. Er zijn al een tweetal echt doorgaande (fiets-)routes vanuit Ondiep/ Zuilen aar Overvecht, namelijk over de Marnixbrug en over de J.M. Muinck de Keizerbrug. Deze bruggen liggen hemelsbreed nog geen 1.5 kilometer van elkaar verwijderd. De ene brug leidt via de Cartesiusweg en de Marnixlaan direct richting winkelcentrum Overvecht (wat een extra centrum moet worden). De andere weg leidt vanuit de Demkabrug, via de Norbruislaan, direct richting het industrieterrein van Overvecht en daarna verder het groen van de polder in. Beide bruggen maken reeds deel uit van de bestaande infrastructuur en zijn ingepast in de ruimte.

Het voornemen om een extra druk doorgaand fietspad en een fietsbrug aan te leggen door de wijk Zuilen en over de Vecht doet, naar

mijn mening, ernstig afbreuk aan de invulling van de ruimte en levert tevens een aantal andere bezwaren op. Deze bezwaren heb ik ook geuit naar aanleiding van de terinzagelegging van het Mobiliteitsplan Utrecht.
De stukken waarin de voorgenomen route en locatie van het fietspad en de brug zijn af te leiden, zijn oudere onder de begroting liggende stukken die zijn gebruikt om de “fietsbruggen” discussie te voeren (o.a. het verkennend onderzoek fietsbruggen). In de Ruimtelijke Strategie Utrecht zijn de doorgaande route en de fietsbrug over de Vecht, zoals aangegeven, ingetekend zonder nadere uitleg en duiding. En ook in het Mobiliteitsplan Utrecht was de locatie niet heel duidelijk. Omdat de route en de brug wel worden meegenomen in beide plannen en omdat er geen aparte inspraak ten aanzien van de wenselijkheid van fietsbruggen in Utrecht is geweest, reageer ik naar aanleiding van de Ruimtelijke Strategie op de voornemens en de onwenselijkheid daarvan.

De voorgenomen locatie voor de doorgaande fietsroute en de fietsbrug over de Vecht lijkt nu in het hoekje van het Niftarlakepark te liggen, vlakbij het haventje dat daar nu is ongeveer ten hoogte van de vissteiger die daar ligt en druk gebruikt wordt. Het aanleggen van een, naar verwachting drukke, fietsroute en fietsbrug over de Vecht voldoet mogelijk aan het belang van het in betere banen leiden van de fietsmobiliteit, maar doet op veel punten af aan de andere belangen die genoemd zijn in de Ruimtelijke Strategie Utrecht, namelijk:
- Groen (en vooral het reeds geconstateerde gebrek daaraan in Zuilen)
- Recreatiemogelijkheden

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht is aangegeven dat de langzame mobiliteit en groen en recreatie eventueel naast elkaar zouden kunnen bestaan, maar naar mijn mening wordt dat op deze locatie wel heel ingewikkeld. Het Niftarlakepark is altijd al, maar nu tijdens corona zeker, een gewilde plek geweest om rustig op een bankje te zitten, te picknicken, te wandelen en/ of hard te lopen. Indien er vanuit de Zwanenvechtlaan een doorgaand fietspad en een fietsbrug door dit park gelegd worden doet dat afbreuk aan de rust en beleving van het groen, in een wijk waarvan de strategie en de wethouder aangegeven hebben dat daar al een gebrek aan is. Dit nog los van het feit dat de voorgenomen locatie dwars dor het ecologische deel van het park gaat en er een bouwverbouw op dat deel van het park heerst volgens de geldende beheerverordening. Het feit dat een dergelijk verbod in een algemeen verbindende verordening is opgenomen zegt genoeg over de belangen en waarden van het Niftarlakepark. Een fietspad en een fietsbrug komen ook haaks te liggen c.q. staan op de bestaande druk gebruikte wandel- en fietspaden. Dat levert zou veel verkeersonveilige situaties opleveren, vooral bij het kruisen van de wandelaars direct langs de Vecht aan de kant van Zuilen en het kruisen van het bestaande doorgaande fietspad met veel snel fietsers aan de kant van Overvecht. Een laatste bezwaar is nog dat een fietsbrug of laag is en dan het vaarverkeer op de Vecht belemmert (en zwemmers/duikers aantrekt) of dat de fietsbrug hoog is om kruisend verkeer niet te hinderen en dan afbreuk doet aan het mooie zicht op de Vecht. Terwijl de Ruimtelijke Strategie Utrecht er ook voor staat om de groenblauwe corridors te willen handhaven vanuit oogpunt van ecologie, groen en rust/ recreatie.
De aanleg van doorgaande fietsroutes en de daarbij behorende fietsbruggen zijn uberhaupt nog een punt van discussie in uw gemeente-

raad. Ik verwijs hierbij naar de discussie en de pers over het aanleggen van rood asfalt op de Weerdzijde en het aanleggen van de “megalomane” brug over de Weerdsluis.

Ik hoop dat u het voornemen van een doorgaande fietsroute door het Niftarlakepark en het aanleggen van een fietsbrug over de Vecht wilt heroverwegen en de ingetekende doorgaande fietsroute en fietsbrug uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht wilt schrappen. Ten eerste, omdat er nog geen inspraak en besluitvorming over de route en de brug hebben plaatsgevonden, maar beiden nu wel als voldongen feiten in het plan lijken ingetekend. Ten tweede, omdat u weliswaar aangeeft dat er een aantal belangen in de Ruimtelijke Strategie Utrecht staan die kunnen botsen en afgewogen moeten worden maar er op de voorgenomen locatie duidelijk al invulling is gegeven aan het belang van groen en recreatie. Het zou vreemd zijn om de ambitie die dan in een deel van het plangebied al is bereikt teniet te doen middels een voornemen waarvan nut en noodzaak en locatie niet vaststaan en duidelijk nog afweging en discussie behoeven.

71

Namens cliënte, de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Urban Interest Vastgoed B.V., statutair gevestigd te ’s-Gravenhage en kantoorhoudende te (2517 KC) ’s-Gravenhage aan de Tobias Asserlaan 2 (Urban Interest), die in deze kwestie woonplaats kiest te ’s-Gravenhage aan het Lange Voorhout 3 (Postbus 30457, 2514 EA Den Haag), ten kantore van BarentsKrans Coöperatief U.A., van welk kantoor mr. R.J.G. Bäcker als advocaat-gemachtigde zal optreden en als zodanig deze zienswijze zal ondertekenen, bericht ik u als volgt.

Dank voor uw inspraakreactie. Wij gaan hieronder in op de afzonderlijke punten van uw zienswijze.

Urban Interest heeft kennisgenomen van de terinzagelegging van de Concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (de RSU) van het college van burgemeester en wethouders van Utrecht (het College). Uit de vrijgave voor inspraak van de RSU volgt dat een ieder tot en met 10 maart 2021 schriftelijk of mondeling een zienswijze betreffende de RSU kan indienen.

Urban Interest kan zich als belanghebbende om de hiernavolgende redenen niet met de RSU verenigen en wenst om die reden gebruik te maken van de gelegenheid een zienswijze in te dienen. In het hiernavolgende zullen in onderdeel I van deze zienswijze eerst de achtergrond en feiten worden beschreven. In onderdeel II van deze zienswijze worden vervolgens de bezwaren ten aanzien van de RSU uiteengezet. Ten slotte wordt in onderdeel III afgesloten met een conclusie.

I ACHTERGROND EN FEITEN

Urban Interest is eigenaar van en verhuurt winkels en winkelcentra (kantoren en woningen) in heel Nederland en investeert gericht in kwaliteitsverbetering van bestaande winkelpanden en winkelcentra en overig vastgoed. Daarmee voldoet zij aan de vraag van haar huurders en hun klanten.

Urban Interest heeft in de gemeente Utrecht onder meer Winkelcentrum NOVA (inclusief de bovengelegen woningen, kantoorruimte, en parkeergarage) in de wijk Kanaleneiland in eigendom. Urban Interest heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in herontwikkeling en mo-

dernisering van winkelcentrum NOVA en de bijbehorende parkeerfaciliteiten. De volledige uitstraling van het winkelcentrum heeft een uitgebreide upgrade en renovatie ondergaan om het een warme en uitnodigende uitstraling te geven. Met deze grote investering van Urban Interest
zijn aanzienlijke financiële middelen gemoeid. Bovendien is Urban Interest mede-eigenaar van het winkelcentrum The Wall, gelegen nabij Leidsche Rijn.

De RSU is de ruimtelijke visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke omgeving. Het geeft een kaderstellende toekomstvisie op alle ruimtelijke beleidsterreinen. De gemeente Utrecht zou bij alle ruimtelijke plannen uitgaan van deze kaders. De RSU voorziet onder meer in het realiseren van zogenaamde nieuwe stedelijke knooppunten. De nieuwe stedelijke knooppunten zouden hun plek gaan vinden in Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, het USP en Overvecht.

De RSU voorziet onder meer in de realisatie van “vitale winkelgebieden”. In de komende twintig jaar zouden er ingevolge de RSU onder meer 1.000 arbeidsplaatsen binnen de detailhandel bijkomen. Zoals Urban Interest hierna zal toelichten, vreest zij dat door een toevoeging van detailhandel een overaanbod aan detailhandel ontstaat, waardoor de verhuurbaarheid van haar (winkel)panden zal worden aangetast.

Overcapaciteit detailhandel

Overcapaciteit detailhandel
We onderschrijven de algemene trend van afnemende behoefte aan vierkante meters detailhandel. Het college baseert zich voor de

Urban Interest wenst allereerst te benadrukken dat winkelcentra over het algemeen de afgelopen jaren zijn geconfronteerd met een constante daling van bezoekersaantallen. De Corona-crisis heeft dit beeld helaas enkel versterkt. Daar komt bij dat vele detailhandelsvoorzieningen in de gemeente Utrecht beschikken over een overcapaciteit. Naast winkelcentra NOVA en The Wall wijst Urban Interest in dit verband onder meer ook op Hart van Hoograven, Woonboulevard Utrecht, Leidsche Rijn Centrum en de detailhandelsvoorzieningen aan het Smaragdplein en de Rijnlaan.

In de RSU wordt door het College bevestigd dat een landelijke trend is dat online winkelen blijft doorgroeien, hetgeen betekent dat de behoefte aan vierkante meters voor detailhandel afneemt. Urban Interest kan zich echter geenszins verenigen met het standpunt van het College, dat de gemeente Utrecht zou afwijken van deze trend. Urban Interest herkent zich niet in het standpunt dat door de inwonersgroei, de goede uitgangspositie en trends onder consumenten het aantal vierkante meters detailhandel stabiel zou blijven.

Urban Interest heeft wel degelijk ervaren dat de behoefte aan vierkante meters voor detailhandel de afgelopen jaren ook in de gemeente Utrecht is afgenomen. In de provincie Utrecht is het aantal fysieke winkels in de periode 2010-2019 mede door de opkomst van online winkelen met 8,7% afgenomen.2 Gedurende de Corona-crisis is online winkelen in nog sterkere mate gegroeid, met een nog grotere afname van de behoefte aan detailhandel in de nabije toekomst tot gevolg.

Indien in het licht van het bovenstaande desondanks de komende twintig jaar vier-kante meters winkelruimte zouden worden toegevoegd in de gemeente Utrecht, wordt de concurrentiepositie van de Utrechtse situatie o.a. op het uitgebreide en gedegen onderzoek naar toekomstbestendige winkelgebieden van Stec Groep. Door in de RSU de hoofdwinkelstructuur vast te leggen, ontstaat er focus op een beperkt aantal winkelgebieden van bepaalde minimum-omvang. De RSU is als abstract en op de lange termijn gericht koersdocument vooral op de hoofdlijn van de stedelijke ontwikkeling gericht. Hoe dit precies per winkelgebied uitpakt is een kwestie van nadere uitwerking en ook van maatwerk per winkelgebied. Daarbij wordt uiteraard rekening gehouden met en ingespeeld op eventuele overcapaciteit.

huurders van winkelpanden in onder meer winkelcentra NOVA en The Wall op een, gelet op het voorgaande, onnodige en daardoor onaanvaardbare manier benadeeld, hetgeen tot (meer dan de huidige) leegstand in deze winkelcentra zal leiden. Dit heeft op zijn beurt nadelige gevolgen voor de verhuur(baarheid) van winkelruimte door Urban Interest. De investeringen die Urban Interest heeft gedaan om winkelcentrum NOVA weer aantrekkelijk te maken voor bezoekers zouden daardoor weer teniet worden gedaan.

Uit de RSU blijkt dat slechts op zeer globaal niveau is onderzocht in hoeverre er behoefte bestaat aan detailhandelsvoorzieningen in de gemeente Utrecht. Zoals Urban Interest in het bovenstaande heeft toegelicht, bestaat naar haar oordeel in de nabije toekomst geen behoefte aan de toevoeging van winkelruimte in de gemeen-te Utrecht, maar eerder aan een consolidatie en versterking van de bestaande de-tailhandelsvoorzieningen.

Urban Interest verzoekt het College dan ook nadrukkelijk om allereerst nader onderzoek te verrichten naar de op dit moment in de gemeente Utrecht bestaande behoefte aan vierkante meters detailhandel en aan de hand daarvan te bezien hoe de reeds bestaande detailhandelsvoorzieningen kunnen worden versterkt. Boven-dien verzoekt Urban Interest het College om in het kader van toekomstige ruimtelijke plannen in elk geval de reeds bestaande overcapaciteit aan detailhandelsvoorzieningen in overweging te nemen.

Spreiding van winkelgelegenheden
Aangezien vele bestaande winkelgebieden reeds te kampen hebben met overcapaciteit, baart het Urban Interest zorgen dat het College

Spreiding winkelgebieden
De spreiding van winkelgebieden is een belangrijk element van de hoofdwinkelstructuur, die in de concept RSU is vastgelegd. Deze

voornemens is om nieuwe stedelijke knooppunten te realiseren met daarin mogelijk nieuwe winkelgelegenheden.

Urban Interest hecht waarde aan een evenwichtige spreiding van winkels, hetgeen bovendien ook is vereist op grond van een goede ruimtelijke ordening. Urban Interest sluit zich aan bij het standpunt dat het College in de RSU inneemt, te weten dat concentratie van winkels in een beperkt aantal gebieden noodzakelijk is om winkelvoorzieningen en -gebieden economisch vitaal te houden als gevolg van de afname van fysieke bestedingen en de toename van online aankopen. Bovendien kan Urban Interest zich verenigen met het standpunt dat aanvulling met andere publieksgerichte functies zoals horeca, cultuur, sport en maatschappelijke functies, de transformatie naar voorzieningenclusters met voldoende aantrekkingskracht van een breed publiek ondersteunt.

Naar aanleiding van de hierboven toegelichte overcapaciteit aan detailhandel in de gemeente Utrecht geeft Urban Interest het College in overweging om in het kader van toekomstige ruimtelijke plannen acht te slaan op de reeds bestaande detailhandelsvoorzieningen en de wijze waarop middels dit potentieel reeds in de behoeften van de bewoners en bezoekers van de gemeente Utrecht kan worden voorzien. Eventuele nieuwe vitale winkelgebieden en nieuwe stedelijke knooppunten kunnen naar het oordeel van Urban Interest worden gerealiseerd rondom reeds bestaande clusters van winkelgelegenheden, zoals winkelcentra NOVA en The Wall. Hierdoor zal de concurrentiepositie van thans in de gemeente Utrecht gevestigde winkeliers niet onnodig worden benadeeld en zal door handhaving van de huidige evenwichtige spreiding van winkels in de gemeente Utrecht ook de goede ruimtelijke ordening worden gediend.

spreiding draagt immers bij aan een fijnmazige winkel- en voorzieningenstructuur, die bijdraagt aan een goed woon- en leefklimaat. De hoofdwinkelstructuur is hiërarchisch van opbouw, met de binnenstad en het centrum als top van de piramide. Daaronder de bovenwijkse centra: Leidsche Rijn Centrum, Nova en Shopping Center Overvecht. En tot slot als fundament van de piramide de wijk- en buurtcentra incl. de stadstraten. Een bijzondere categorie betreft de perifere clusters: de woonboulevard, The Wall en Franciscusdreef, vanwege hun grootschalige volumes.
De nieuwe stedelijke knooppunten hangen hoofdzakelijk samen met de beoogde verbetering van de bereikbaarheid van de stad en de regio. Deze 4 knooppunten zullen dan ook geen centrum- of winkelgebieden zijn als in de definitie van een winkel- of koopcentrum. Een knooppunt is een plaats waar veel wegen en lijnen van het openbaar vervoer bij elkaar komen. Het is ook een plek waar we daarom meer bouwen in de vorm van woningen, voorzieningen, kantoren, zorg. Detailhandel in deze knooppunten zal met name gefocust zijn op het boodschappen doen (m.u.v. knooppunt Leidsche Rijn waar Leidsche Rijn Centrum momenteel al als bovenwijkse voorziening voor Leidsche Rijn fungeert). Doordat het in de toekomst knooppunten zijn waar veel verschillende doelgroepen bijeen komen zien we echter ook ruimte voor horeca en andere passende voorzieningen. We zijn net als u van mening dat het toe te voegen aanbod op deze knooppunten niet ten koste mag gaan van de aantrekkelijkheid van bestaande winkelgebieden.

III CONCLUSIE
Urban Interest geeft het College op grond van het bovenstaande met klem in overweging om in het kader van toekomstige ruimtelijke plannen nader grondig te onderzoeken in hoeverre er behoefte bestaat aan detailhandel in het betreffende ontwikkelgebied c.q. de gemeente Utrecht in zijn geheel. Urban Interest verzoekt het College daarbij in elk geval acht te slaan op de reeds bestaande overcapaciteit van detailhandelsvoorzieningen in de gemeente Utrecht en de wijze waarop middels dit potentieel reeds in de behoeften van de bewoners en bezoekers kan worden
voorzien. Zodoende zal de concurrentiepositie van thans in de omgeving gevestigde winkeliers niet onnodig worden benadeeld en zal door handhaving van de huidige evenwichtige spreiding van winkels in de gemeente Utrecht ook de goede ruimtelijke ordening worden gediend.
Gelet op het voorgaande verzoekt Urban Interest de Raad om haar zienswijze gegrond te verklaren, rekening te houden met de inhoud van deze zienswijze en de RSU dusdanig vast te stellen zodat tegemoet wordt gekomen aan de geuite zorgpunten.

74

1. De 10-minuten centra zijn die binnen 10 minuten te fiets of openbaar vervoer nu al te bereiken? En in de toekomst?.

2. Een compleet overzicht van in het gehele document gebruikte pictogrammen en hun betekenis ontbreekt.

1. De 10-minutenstad is een ruimtelijk concept en geen harde eis. Niet alle knopen zullen vanuit elk deel van de stad binnen 10 minuten te bereiken zijn, maar door het nieuwe OV-netwerk zijn de knopen onderling snel en comfortabel met elkaar verbonden.

2. In het document is ervoor gekozen om per afbeelding een eigen legenda te maken.

3 t/m 7. De barcode is een methode om de stad in evenwicht te laten groeien. Onder de cijfers liggen diverse normen om het ruimtegebruik

3. De barcode die op p.74 staat, komt in niet dezelfde volgorde terug in de barcode op p. 126. De derde barcode op die pagina is nog een keer gemengd; is deze de nieuwe barcode?
4. Voor de ondergrond staat een barcode op p. 121, erboven staat een bovengrondse barcode. Ook die wijkt af van de eerder genoemde barcodes in punt 3. Verzoek om helder te maken per genoemde pagina en positie of dit oude barcodes zijn of nieuwe en waarom deze qua lengte en per bestemming afwijken van elkaar? Reden voor dit punt is: Willen burgers en huurders de planologische herindelingen van de stad kunnen volgen en daarop kunnen reageren of corrigeren, dan moet echt helder zijn welke barcode van toepassing is en hoe de onderlinge verhoudingen zijn van de bestemmingen.
5. De barcodes zijn gebaseerd op grondgebruik (hectares als percentage van het betreffende ontwikkelingsgebied in m2). Is de lengte van elke kleurige staaf (de bar, met de bijbehorende bestemming) in samenhang met de hectares van (sub)buurt, wijk of stad?
6. De samenvatting op p.6-9 gaat uit van groei in groen en woningen. Ook dat groen, landschap en water het startpunt vormen voor verstedelijking. Maar dat de gemeente eerst 2 hoofdstructuren het wil uitwerken: groen en mobiliteit; pp. 93, 95 en 97 geven een 3D weergave. Tendens is hoger en groter bouwen, grotere groen-oppervlakte en alle voorzieningen in alle 10 minuten centra. Hoe is die koppeling van de diverse planologische bestemmingen, groen, water, kantoren etc. tot stand gekomen in de huidige barcodes en de nieuwe barcodes (bovengronds en ondergronds)?
7. En waarom zijn de verschillen in lengte en kwalificatie per bestemming in de barcodes op pp. 74, 121 en 126? Duidelijke communicatie is essentieel.

Algemeen: Ruimtelijke ontwikkeling in de gemeente is beslaat een periode van eeuwen. Achteraf ijken of alle bestemmingen per (sub)buurt, per functie te berekenen. De lengte van de balken geven aan hoeveel ruimte er aan een bepaalde functie nodig is als je 10.000 woningen realiseert. De methode wordt bij planontwikkeling gebruikt maar vereist altijd maatwerk, aangezien elke situatie anders is. Ook kunnen de normen en daarmee het ruimtegebruik in de toekomst veranderen. De barcode is nadrukkelijk een methode en er kunnen geen rechten aan ontleend worden. De uitleg over de barcode-methodiek kunt u terug vinden in hoofdstuk 5.1 en 5.3. We zullen naar aanleiding van uw zienswijze de verschillende varianten van de barcode in het document controleren op de diverse lengtes, zodat daar geen verwarring over kan ontstaan.

	wijk en stad in goede verhoudingen aanwezig zijn, is een kostbare en langdurige manier van werken. Het is niet anders, want dan zou planologie vanaf het Romeinse fort en de 2 buurten links en rechts 'a priori hoogtij vieren.	
75	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25
76	U heeft de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 ter inzage gelegd. In deze brief geeft de Huurdersraad van Portaal regio Utrecht haar reactie op de visie. 1. Neem percentages sociaal en middencategorie op Wij onderstrepen net als u dat de Utrechtse woningmarkt op dit moment niet in balans is en dat het ijkpunt in 2040 moet zijn dat de woningvoorraad bestaat uit 35% sociale huur en 25% middencategorie (middenhuur en betaalbare koop). Vanuit dit vertrekpunt stuurt de gemeente in gebieds-en locatieontwikkelingen op het toevoegen van woningen in deze categorieën. Wij zien deze percentages graag expliciet opgenomen in de visie RSU 2040 en dan niet als verwijzing naar de woonvisie.	1.De gemeente Utrecht heeft deze streefpercentages reeds vastgelegd in de woonvisie. Per wijk hebben we aangegeven wat de gewenste beweegrichting van de gehele woningvoorraad van de betreffende wijk is. In de RSU wordt uitgebreid aan de Woonvisie gerefereerd.
76	2. Spreidingsnorm per wijk Wij onderschrijven de ambitie om een evenwichtige spreiding van betaalbare koop, dure huur, middenhuur en sociale huur over de stad te hebben. Wij adviseren voor elke wijk een spreidingsnorm op te ne-	2.We werken aan het beter mengen van wijken vanuit het vertrekpunt dat wijken (mogen) verschillen. Er zijn vele factoren van invloed op de leefbaarheid van wijken. De opbouw van de woningvoorraad is daar één van. Daarvoor hebben we in de woonvisie via een pijlenschema de gewenste beweegrichting gegeven. Het vastleggen van een norm

	men, met een duidelijke ondergrens. Dit om te voorkomen dat mensen met een bescheiden inkomen verdreven worden naar de randen van de stad.	voor spreiding is daarom niet nodig. Bovendien past het niet bij onze methodiek. (zie hierboven).
76	3. Verhoog de plancapaciteit Bouwprocessen zijn een kwestie van lange adem. Om te voorkomen dat het daadwerkelijk aantal gerealiseerde sociale huurwoningen tegenvalt, adviseren wij de plancapaciteit met een derde te verhogen.	3.Voor de eerste periode is er voldoende plancapaciteit in de stad zelf beschikbaar die aansluit op de kwalitatieve woonbehoefte. In de RSU hebben we deze als ondergrens plancapaciteit benoemd. Voor het toevoegen van plancapaciteit volgen we de verstedelijkingsstrategie zoals deze al door de raad is vastgesteld in de uitgangspunten van de RSU.
76	4. Meer variatie in woonmilieus Zorg voor variatie in woonmilieus. Dus niet enkel hoogstedelijk bouwen. De doelgroep sociale huurders is diverser dan enkel kleine huishoudens. Ook zou het mooi zijn dat een buitenstaander het verschil niet ziet in de uitstraling van een sociale huurwoning en een koopwoning.	4.Er zijn meerdere verkenningen naar de kwalitatieve woonbehoefte uitgevoerd. Globaal genomen geven deze een overeenkomend beeld. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en kwalitatieve behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Daarnaast zijn we ons er van bewust dat er ook een (minder grote), maar blijvende, vraag bestaat naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens. Verder delen wij met u dan er ook binnen de verschillende woonmilieus die in de RSU beschreven staan, voldoende ruimte moet voor differentiatie en diversiteit (in hoogte, karakter, etc.).

76	5. Sociale huurders Overvecht niet in de planning naar achteren verschuiven Bij het meedenken over de gebiedsontwikkeling gaat onze belangstelling vooral uit naar de wijk Overvecht. Een derde van de Utrechtse huurders van Portaal woont in deze boeiende en door buitenstaanders soms wel eens wat miskende wijk. Overvecht heeft een zeer hoog percentage sociale huurwoningen (aanvankelijk 72%, volgens latere informatie 66%). Het aantal statushouders en kwetsbare sociale huurders is in deze wijk groot. Zij zijn immers afhankelijk van betaalbare sociale huurwoningen. Duurdere huur- en koopwoningen zijn voor hen doorgaans geen optie en Overvecht heeft nu eenmaal een hoge mutatiegraad en heel veel betaalbare sociale huurwoningen. Omdat de Overvechters graag een meer gemêleerde bevolking en daarbij passende woningen zien is het verlangen ontstaan naar vermindering van het percentage sociale huurwoningen en het bijbouwen van vooral koop en duurdere huurwoningen. En toch zal er een aantal energetisch beter in elkaar gestoken sociale huurwoningen moeten worden bijgebouwd. De Overvechtse sociale huurders mogen niet achtergesteld worden ten opzichte van hun collega's in de rest van de stad. Overvecht zit nu relatief laat in de planning, kan die planning naar voren?	5. De aanleg van de Merwedelijn en de Waterlinielijn heeft prioriteit. In de tussentijd wordt in alle fasen gewerkt aan doorontwikkeling van Overvecht. De uitvoeringsstrategie zal na vaststelling van de RSU verder worden verdiept, waarbij ook de relatie tussen verdichting in Overvecht en de aanleg van HOV nauwkeuriger in beeld zal worden gebracht.
76	6. Nieuwbouw Overvecht met behoud van groene uitstraling Volgens het Meerjaren Perspectief Ruimte komen er tot 2040 zo'n 5.000 nieuwe woningen bij. Daar zal nog heel wat over gediscussieerd moeten worden: welke locaties, welk type woningen, kan de parkeerruimte minder ruim dan we tot nu toe in Overvecht gewend waren, worden nieuwe woningen aangesloten op stadsverwarming of wordt met waterpompen gewerkt etc. Ruimte voor de nieuwe woningen kan gevonden worden door bijvoorbeeld verouderde en veelal	6. De groene en stedenbouwkundige opzet van de wijk vormen de onderlegger de verdichtingsopgave, maar dit plaatsen we wel in een hedendaagse context. De verdichtingsopgave wordt ingezet om juist deze kwaliteiten te versterken, door het groen bijvoorbeeld op alle plekken een hoogwaardige kwaliteit te geven. Voor de verdichtingsopgave zal een integrale gebiedsvisie gemaakt worden waar u tzt opnieuw kunt inspreken/meedenken over de ruimtelijke inpassing.

niet meer in gebruik zijnde scholen en buurthuizen te slopen en te vervangen door nieuwbouw. Wat moeilijker lijkt het ons om te snijden in het groen om ruimte te creëren voor de bouw van nieuwe woningen. De inwoners van deze ruim opgezette wijk koesteren immers hun groen. In de andere gebieden waar het wordt verdicht, wordt ook extra vergroend. Overvecht is hier echter de uitzondering op. In deze volgens ons in Utrecht minst dichte wijk moet echter wel inbreiding mogelijk zijn. Zeker als je ervoor zorgt dat zowel inwoners als bouwstijlen hierdoor beter kunnen worden gemêleerd. Maar lukt het om tegelijkertijd de 'groene uitstraling' te behouden? Wij verwachten dat het omzetten van kantoorgebouwen in woonruimten wel op instemming van de Overvechters mag rekenen. Dat geldt ook voor het afzien van de plannen van de gemeente voor het heropzetten van de prostitutiezone in Overvecht en de locatie daar in te zetten voor woningbouw.

Ten aanzien van de prostitutiezone merken wij op dat woningbouw op deze locatie niet is toegestaan in verband met de geurcontouren van de naastgelegen RWZI.

7. Verdiepen autoweg en 30 km zones
In de dreven van Overvecht kom je heel verschillende soorten automobilisten tegen. Sommigen willen heel beleefd remmen om voetgangers de kans te geven om over te steken en anderen racen je vooral in de doorgaande wegen van de sokken. Geen wonder dat Overvechters voorstanders zijn van meer 30 km-zones in hun wijk. Bij de opwaardering van de NRU zien wij graag dat rekening wordt gehouden met de gezondheid en leefkwaliteit van de bewoners (denk hierbij aan het terugdringen van overlast door geluidhinder en verbetering van de luchtkwaliteit; waarom pas in 2030 de WHO norm?). Net als vrijwel alle Overvechters zien wij de autoweg graag verdiept onder de drie pleinen gaan.

Er is niet genoeg geld beschikbaar om Noordelijke Randweg Utrecht met genoeg kwaliteit en zekerheid te vernieuwen. Dat blijkt uit onderzoek naar de kosten van het ontwerp. Zowel een variant met 2 onderdoorgangen als een variant met 1 0nderdoorgang is financieel niet haalbaar. Tenzij een aanzienlijk extra bedrag beschikbaar komt.

We gaan samen met de provincie in gesprek met het Rijk over de ontstane situatie en mogelijke oplossingen. Ook kijken we welke aanpassingen aan de NRU mogelijk zijn voor het geval er geen extra geld beschikbaar komt. Belangrijk hierbij is dat de leefomgeving veiliger en beter wordt en de overlast voor omwonenden minder.

76	8. Uitbreiding Noorderpark spreekt aan De uitbreiding Noorderpark met een mix van recreatie, sport, natuur, water en energie met respect voor en versterking van het waterlinie-landschap en betere groene verbindingen met de wijk Overvecht spreekt ons aan. Buitenstaanders zouden hier meer kennis van moeten nemen. Ook het historisch erfgoed (forten en landschap) dient te worden behouden.	8. ter kennisname
76	9. Merwedekanaalzone in project De Nieuwe Defensie meer sociaal en middenhuur mogelijk? Op de plek van het vroegere defensieterrein komt een autoluwe, groene, duurzame stadswijk met 600 energiezuinige woningen. De ontwikkelaar onderzoekt samen met de gemeente of hier nog 200 sociale- en middenhuur woningen bij kunnen komen. In het plan van De Nieuwe Defensie is gekozen voor een gemengd woonprogramma met sociale huurwoningen en koopwoningen. De eerste fase bestaat uit 211 koopwoningen, overwegend ruime gezinswoningen, grote appartementen en penthouses. In de eerste fase worden ook 80 sociale huurwoningen gebouwd voor woningcorporatie Mitros. Is er misschien nog ruimte voor meer sociale huur en middenhuurwoningen? 10. Wij denken graag mee Tot slot de werkgroep stedelijk beleid van de Huurdersraad Portaal regio Utrecht neemt graag deel aan toekomstige overleggen met betrekking tot de ruimtelijke strategie Utrecht. Wij hopen dat u kennis neemt van onze opmerkingen en deze een plek geeft in de definitieve visie.	9. We onderzoeken met de ontwikkelaar of binnen het plan Defensie naast de extra 200 woningen sociale en middenhuur woningen ook nog 150 woningen extra betaalbare koopwoningen kunnen inpassen. Op dit moment liggen de plannen voor de volgende fase van de Merwedekanaalzone (deelgebied 5 Merwede) ter besluitvorming voor bij de raad. Hierin is opgenomen dat van de 6000 woningen, 30% sociaal wordt gerealiseerd (1800 woningen).

77

Middels dit schrijven reageren de drie Utrechtse roeiverenigingen Triton, Orca en Viking op de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040).
Zoals u weet is het Merwedekanaal in Utrecht een van de grootste buitensportaccommodaties van de stad. Jaarlijks beoefenen 2.800 roeiers hun sport op de 4,5 km die het kanaal lang is. 10.000 keer per week roeien de Utrechtse roeiers tussen A12 en Muntsluis heen en weer. Met leden van 10 tot 80 jaar en ouder draagt de sport in de volle breedte bij aan een leven lang fit.
Wij zien echter het einde van de roeisport in Utrecht naderen. Het Merwedekanaal loopt namelijk dwars door een van de grootste gebieden in de stad die de komende 10 jaar transformeert tot een hoog stedelijk gebied om te wonen, werken en verblijven. En in alle plannen om deze transformatie te realiseren zitten elementen die een veilige beoefening van de roeisport op het Merwedekanaal onmogelijk maken. We hebben dit al in vele inspraakrondes onder uw aandacht gebracht: Kanaalweg 59, HOV Dichterswijk, Defensieterrein, Expeditiebrug Jaarbeurs, Merwedekanaalzone, Meer Merwede, Lombokplein, Beurskwartier, Jaarbeursterrein, Mobiliteitsplan 2040. En hoewel het college in diverse stukken en brieven het belang en behoud van de roeisport benadrukt, hebben wij tot op heden nog geen enkele garantie, zelfs geen enkel kader gezien om de roeisport op het Merwedekanaal voor de toekomst veilig te stellen.
Dit geldt ook voor de RSU2040. Op pagina 66 schittert een grote foto van een roeiboot van Triton. Maar zonder actie, zal dit beeld binnen 10 jaar verleden tijd zijn. Een einde aan 140 jaar roeisport in Utrecht.
Het faciliteren van de roeisport komt terug in de polder Rijnenburg. In de kaart van polder Rijnenburg is een roeibaan ingetekend. Dit is positief voor de roeisport in Utrecht, maar het is een lege belofte. Uit de toelichting blijkt dat er pas bij verdere groei van de stad wordt onderzocht of op

Wij zien het grote belang van roeiwater voor de roeisport in Utrecht. Het roeiwater van het Merwedekanaal in Utrecht is op dit moment het enig beschikbare trainingsroeiwater.
Er zijn veel ontwikkelingen die het roeien op het Merwedekanaal onder druk zetten. Toevoeging van veel nieuwe woningen, recreatieve druk, en toevoeging van bruggen die noodzakelijk zijn voor de mobiliteit. Het Merwedekanaal kan niet exclusief voor het roeien bestemd worden. Wij zullen zoveel mogelijk rekening houden met de roeibelangen bij deze ontwikkelingen. Een concreet voorbeeld hiervan is de uitvoering van de bruggen zonder pijlers. Ook zal er intensief afstemming met de roeiverenigingen plaatsvinden in de realisatiefase. Wij doen hier nu met de Expeditiebrug/Mandelabrug al ervaring mee op.

Verder blijven we zoeken naar mogelijkheden voor nieuw trainingswater. In de planvorming voor het Energielandschap Rijnenburg wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van roeiwater. Ook ondersteunen wij het initiatief roeien in Vianen.

Over de concrete punten die u aandraagt zijn antwoorden gegeven bij de inspraak voor de Merwedekanaalzone. Ook in de op te stellen watervisie voor de stad Utrecht zal het roeibelang een plek krijgen.
We blijven graag we met u in gesprek om de roeisport een zo goed mogelijke plek te geven in Utrecht.

termijn uitbreiding nodig is. Een oplossing voor het behoud van de roeisport wordt wederom vooruit geschoven. De roeisport kan daar niet op wachten. Het kritieke punt voor het voortbestaan is minder dan 5 jaar weg. Daar komt bij dat een roeibaan het Merwedekanaal niet kan vervangen. Voor het behoud van de sport is ook de 4,5 km tussen Noordersluis en Muntsluis nodig. Dit betekent dat de roeisport ook moet worden gefaciliteerd op het Merwedekanaal.
Wij verzoeken het college dan ook in de RSU2040 expliciet op te nemen dat het Merwedekanaal, van Noordersluis tot Muntsluis, een buitensportaccommodatie is en blijft voor de roeisport. We verzoeken u daarnaast om op te nemen dat dit betekent dat alle plannen in de gebieden die raken aan het Merwedekanaal kaders en eisen hebben die voorkomen dat het trainingswater voor de roeisport aan kwaliteit verliest. Alleen zo kan de roeisport op een veilige manier worden uitgeoefend.
Dit betekent onder meer dat:
De huidige breedte en lengte van het kanaal gehandhaafd blijven

- Er een veilig doorgaand coachpad is, waarbij de coaches continu zicht hebben op het water
- Er geen nieuwe (bevaarbare) waterwegen op het Merwedekanaal worden aangesloten
- Oevers ‘hard’ zijn (zoals nu)
- Er geen nieuwe obstakels in het water komen (geen brugpijlers, geen aanlegsteigers etc.)
- Roeisport voorrang krijgt op ander gebruik en andere gebruikers (tijdens trainingsuren) worden geweerd van het Merwedekanaal
- Zwemverbod en vaarregels die op het Merwedekanaal gelden worden gehandhaafd
- Er geen hinder is tijdens de bouwperiode en tijdelijke bouwactiviteiten

De RSU2040 is bedoeld als kaderstellende toekomstvisie. Het aanwijzen van het Merwedekanaal als roeiaccommodatie hoort hierin thuis. Wat dit concreet betekent moet worden opgenomen in de onderliggende documenten en de plannen voor ruimtelijke ontwikkeling die nu al voorliggen bij de gemeenteraad (denk aan visie Merwedekanaalzone deel 2, omgevingsvisie jaarbeurs en PvE/FO Lombokplein en de visie Stadswater).
De roeisport is een aantrekkelijke sport en in heel Nederland groeit de belangstelling. In Utrecht moeten we helaas al jaren lang elk jaar weer honderden Utrechters teleurstellen omdat er heel weinig ruimte is voor de roeisport. Wij zouden graag bijdragen aan de groeiende, gezonde en inclusieve stad, door aan meer Utrechters de mogelijkheid te bieden om te kunnen roeien. Maar dan moet de gemeente in de RSU2040 die ruimte wel voor de sport reserveren. Anders kunnen we de sport in de nabije toekomst niet meer aanbieden.

78

Allereerst mijn complimenten voor dit prachtige, uitgebreide verhaal. De voornemens zijn echter zo ambitieus, dat er vrijwel zeker nogal wat teleurstellingen zullen volgen.

Hier volgen een paar voorbeelden van projecten in het recente verleden.
Bij de start van Leidsche Rijn waren er veel goede bedoelingen. Bijvoorbeeld eerst HOV en dan woningen bouwen. Dat bleek te duur. Momenteel worden in Leidsche Rijn inbreidingsplannen in parken gerealiseerd. Bij het UCP mochten de bewoners kiezen tussen een stenige en een meer groene variant. De gekozen groene variant krijgt echter wel een stenige uitwerking.
Bij het ontwerp van het station werd een beeldbepalend dak belangrijker gevonden dan de integratie van zonnepanelen in het ontwerp.

Dank voor het compliment.

Uw vraag betreft de Voorveldse polder. De Voordorpse polder staat aangewezen als zoekgebied voor sport en duurzame energie. Dat wil zeggen dat we gaan onderzoeken of er plek is voor deze functies.
Ter bevordering van de natuur/ecologie heeft de provincie plannen om dit jaar nog maatregelen te nemen in het gebied ten zuiden van de Biltse Rading. Zie hiervoor: Voorveldse polder | provincie Utrecht (provincie-utrecht.nl).
Het haalbaarheidsonderzoek naar mogelijke functies wordt samen met afwegingen voorgelegd aan het bestuur, als uitwerking van de RSU 2040.

	Functiemenging kan prima uitpakken, maar mag geen dogma worden. Ik zie een overlap in het verlengde van de A28: een nieuw park en een verstedelijkingsknooppunt. Dat ligt niet voor de hand, maar misschien toch mogelijk. De Voorveldse polder (ten oosten van de A27) wordt gezien als zoeklocatie voor zonnevelden, windmolens, sportvelden en natuur en het is ook nog onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Dat wordt proppen in een klein gebied met een nu nog open karakter: een parodie op functiemenging. Dit gebied heeft een relatief hoge natuurwaarde, is voor vogels een groene schakel en er is vorig jaar een ecologische (noord-zuid) verbinding gerealiseerd (onder de Utrechtseweg en Biltse Rading door). Het lijkt mij beter om hier een duidelijke keuze te maken voor een samenhangende ontwikkeling: een ecologische verbindingszone en een goed zichtbaar onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie met recreatief medegebruik. In het verlengde daarvan zou het een zoeklocatie kunnen zijn voor klimaatadaptatie (waterberging).Dat is een betere insteek voor overleg met de provincie en De Bilt in het kader van de uitvoeringsstrategie.	
79	Hierbij stuur ik, namens Buren van Nieuw Buurland, een reactie op het concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Buren van Nieuw Buurland vertegenwoordigt een honderdtal huishoudens die in de directe omgeving wonen van het project Nieuw Buurland in Tuinwijk. Middels deze reactie willen wij kenbaar maken dat wij mede ondertekenaar zijn van een bredere reactie op de RSU die u ontvangt van het buurtcomité Stalau. Deze reactie is reeds verstuurd of volgt snel na deze mail. In deze reactie van Stalau wordt ook verwezen naar het Project Nieuw Buurland. Aangegeven wordt dat: - de enorme verdichting die wordt voorgesteld voor Nieuw Buurland het karakter en de leefbaarheid van de wijk onaanvaardbaar	Dank Zie het antwoord op inspraakreactie 98 Uw reactie op het SPvE Nieuw Buurland wordt vanuit het project beantwoord.

	onder druk zet en zich niet laat combineren met veel van de (gewenste) uitgangspunten in de RSU2040. - alle plannen rond Nieuw Buurland (en dus ook een mogelijke aanpassing van het SPvE voor deze buurt) langs de meetlat van de integrale barcode gelegd dienen te worden. Onze conclusie is dat een dergelijke verdichting, zoals nu voorgesteld in een aangepast SPvE, dan niet past. - Wij nogal onaangenaam verrast zijn dat Nieuw Buurland al als een harde ontwikkellocatie in dit plan is opgenomen, terwijl in het nu geldende SPvE nog wordt uitgegaan van 114 woningen. Een mogelijke aanpassing van dit SPvE is nog in een vroeg stadium van besluitvorming. Wij maken dan ook bezwaar tegen het opnemen van onze wijk/dit project als harde groeilocatie in de RSU 2040. Ter informatie heb ik u in de bijlage de reactie gestuurd van Buren van Nieuw Buurland op de voorgestelde wijziging van het SPvE rond het project Nieuw Buurland. Hierin vindt u de nodige overlap met de bezwaren in de eerder genoemde reactie vanuit het buurtcomité Stalau. Wij wachten nog op een reactie vanuit de gemeente op deze brief van 30 januari jl.	
80	Met veel plezier en interesse las ik de nieuwe Ruimtelijke Strategie Utrecht. Het maakt me blij dat gemeente Utrecht inzet op publieke ruimte om te bewegen en groen voor iedereen. De barcode gaat zeker helpen bij het bepalen van de balans per gebied. Autoluw en ruimte voor voetganger juich ik toe. De 3D tegels zijn zeer interessant. Is de gemeente voornemens om deze per wijk te ontwikkelen? Zo ja, worden de tegels openbaar gemaakt? Ik zou graag de 3D tegel van mijn wijk willen inzien. Dezelfde vraag voor de stedelijke barcode, hoe gaat dat precies in zijn werk en kun je de barcode voor eigen wijk inzien?	Dank voor uw complimenten. De 3d tegels zijn ontworpen met als doel aan te geven wat bepaalde bestaande vormen van verdichting voor een beeld en opgave opleveren. De gebouwen zijn bestaand in vooral Utrecht en soms andere gemeenten. De openbare ruimte is weergegeven om te laten zien wat vanuit de barcode mogelijk is in combinatie daar te realiseren. We willen dit graag als middel in gaan zetten om straks bij de ontwikkeling van verschillende onderdelen van de stad met elkaar te kijken waar

Op pagina 102 van de RSU lees ik ‘de hoofdstructuur retail’ Deze is niet online beschikbaar, wordt dit stuk nog openbaar gemaakt?
Op pagina 167 zie ik de Voorveldsepolder benoemd staan, in relatie met een energieambitie. Kunt u aangeven wat de plannen voor Voorveldsepolder zijn?
Tot slot wil ik u nog een vraag voorleggen die specifiek gaat over mijn eigen wijk. Op de hoek van de Jan van Galenstraat en Huizingalaan wordt een nieuwbouwontwikkeling gepland. Uitgangspunt voor deze plannen is een supermarkt van 1800(!) m2. Ik benoem dit hier omdat ik mij afvraag of deze ontwikkeling, specifiek het formaat van de supermarkt, conform het in de RSU neergezette beleid is.
• De locatie ligt aan uitvalsweg Kardinaal de Jongweg, op de hoek met een fietsstraat en verderop in de straat een basisschool. Het formaat van de supermarkt heeft een aanzuigende werking op een groot gebied, dit gaat ver boven buurtniveau, en is aantrekkelijk voor autoverkeer vanwege de locatie. De gemeente zet in op autoluw en ruimte voor de fiets. Hoe is dit met elkaar te rijmen?
• In de RSU lees ik dat dit specifieke winkelcentrum is aangemerkt als lokaal centrum met een wijkfunctie. Hoe rijmt u dat met het enorme formaat van de supermarkt?
• De RSU in het kort is groen, tenzij en ruimte voor publieke pleinen In de plannen voor deze ontwikkeling wordt een bestaand parkeerterrein en speeltuin meegenomen in het plangebied. Het is maar zeer de vraag of het speelterrein en de open ruimte in hetzelfde formaat terug komen, daar meer bebouwing nodig is op de begane grond voor de supermarkt. Dit staat op spanning met de lijn in de RSU.
Ik ben benieuwd naar uw reactie op deze ontwikkeling in relatie met de RSU en hoop dat de gemeente bereid is om plannen die nog in de startblokken staan aan te passen zodat ze passen in dit beleid en in balans komen met de bestaande wijk.

we rekening mee kunnen en willen houden en welke kwaliteit, horende bij de kwantiteit kunnen toevoegen.

Voor wat betreft de barcode: We hebben stadsbreed de barcode bekeken en berekend. Niet alles is direct toe te spitsen op een afgebakend gebied.
De barcode werkt als volgt: van alle onderdelen van de stad is gekeken wat vanuit beleid de ruimtevraag is. Dat is opgeteld de ruimtelijke opgave voor de stad. Niet alles onderdelen van de stad, zijn bij ontwikkeling op wijkniveau van toepassing (denk aan stedelijke onderdelen als theater, bioscoop, middelbare school etc). Er zijn onderdelen als buurthuizen, apotheek etc die daar wel van toepassing zijn. Op deze manier is gekeken of er een goed evenwicht in de stad ontstaat.

Er zijn nog geen concrete plannen voor energieopwekking in de Voorveldsepolder.

De RSU 2040 is een koersdocument met hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling voor 2040 en verder voor de hele stad. Monitoring van de doelen zal plaatsvinden op het niveau van de stad.
De plannen van de ontwikkeling bevinden zich in de eerste fase. Het SPvE wordt nog vrijgegeven voor inspraak. De gemeenteraad besluit over het SPvE.

81

Tijdens de info avond concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 werd er gevraagd om aanvullingen c.q. opmerkingen voor het concept aan te dragen om van Utrecht een 10 minuten stad te maken. Om binnen 10 minuten je ontspanning en werk te vinden is een mooi streven. Helaas is dit niet altijd mogelijk voor iedereen, daar ik voor Defensie werk als Onderofficier bij de Technische Dienst van de Koninklijke Landmacht, is het voor mij niet mogelijk om zo dicht bij huis te werken of dit van thuis uit te doen. Zo zullen er vast en zeker nog wel andere uitzonderingen zijn, maar om erna te streven is altijd iets goeds.
Bij dit concept ontstonden bij mij een paar aanvullingen c.q. ideeën die misschien voor Utrecht West de 10 minuten kunnen waarmaken op het gebied van bereikbaarheid, ontspanning gekoppeld aan leefbaarheid en energie voorziening in de buurt.

Daar in West het Werkspoorkwartier vol in ontwikkeling is en er in de toekomst daar recreatie/evenementen industrie zal vestigen zal dit ook veel verkeer aantrekken dat dan weer de Westelijke Stads Ring zal belasten. Om dit te kunnen realiseren is er vanaf de Noord Westkant een extra spaak nodig, om zo het autoverkeer dat b.v. de Werkspoor Kathedraal komt bezoeken een eigen aanvoer route krijgt zonder dat de bewoners aan de WSR geen last hebben van deze bezoekers. Ook zal het vrachtverkeer over deze spaak kunnen om zo te kunnen bevoorraden.
Door een brug te maken voor OV en (vracht) auto verkeer over het A'Dam Rijnkanaal en deze aan te sluiten op de bestaande infra, zal er al een natuurlijke aan en afvloeiing ontstaan naar de A2 via de Nijverheidsweg naar de Isotopenweg. Mensen zijn dan binnen 10 minuten de stad ook weer uit.

Dank voor uw suggesties.

Wij begrijpen dat niet iedereen 10 minuten van zijn werk kan wonen. We streven er wel naar dat men binnen 10 minuten een bushalte of station kan bereiken om verder te reizen naar het werk.

In het mobiliteitsbeleid staan lopen, fietsen en gebruik van ov centraal. Een extra weg voor auto's past niet in dit beleid. In de plannen voor het werkspoorkwartier zal er aandacht zijn voor de bereikbaarheid van dit gebied.

Binnen de RSU is het principe opgenomen van Geen dak blijft onbenut. Uw suggesties om daken te gebruiken voor parkeren, recreëren en opwekken van energie passen goed binnen dit principe. We nemen ze mee bij de uitwerking van de RSU.

Bij het punt van ontspanning en leefbaarheid denk ik gelijk aan beneden wonen en relaxen, maar bij wonen horen heel veel daken die heel veel extra ruimte voor ontwikkeling en ontspanning geven.
Door op b.v. het dak van een parkeergarage een dakterras of tuin te maken, koelen we de stad af en verbeteren we de lucht kwaliteit. Verder zal de mens beter tot rust komen door te genieten van een groter uitzicht tegelijk met het groen in zijn omgeving. Dit is een mooie aanvulling op de reeds groene daken van onze bushokjes.
Ik kan in deze wel een referentie naar Rotterdam maken. Hier is de kennis op dit gebied al aardig aanwezig.

Nu kunnen we niet genieten van deze ruimte zonder dat we energie gebruiken. Het opwekken zal dan ook in deze groene bovenwereld zijn plek moeten krijgen. Er zijn wel mooie technieken die energie kunnen opwekken via zon en wind op een vreedzame en rustige manier door aan de randen en nokken turbines en zonnepanelen te plaatsen (hybrid solar units).
Ook kunnen de daken van kantoorgebouwen zonder vergroening, na kantoortijd dienen als energie opwekkers, door kleine windturbines te plaatsen met geïntegreerde trillingsdempers. Hierdoor wordt het mogelijk dat iedere buurt zijn eigen energie opwekt en gebruikt. Dit heeft ook als voordeel dat het nationale energienet ontlast wordt. Ook door buffers te gebruiken zoals accu’s en auto’s kunnen we de opgewekte energie optimaal benutten en onze huizen zo verduurzamen.

Ik hoop dat deze ideeën voor uw concept van meerwaarde zijn en hoop dan natuurlijk ook dat dit in de toekomst gerealiseerd kan worden. Op deze manier kunnen we van onze mooie stad Utrecht een groene oase maken van leven en rust. Daardoor kan ons stadje, uitzonderingen daar gelaten, alles bieden om lekker te kunnen leven in een straal van 10 minuten.

Hopende u van dienst te zijn en met vriendelijke groet,

82

RSU 2040 bekeken door een groene bril
Hoewel de RSU 2040 vele goede ontwikkelingen in groene stedelijke ontwikkeling laat zien, zijn er wel degelijk nog verbeteringen op te sommen. In onderstaande visie worden alleen aanvullingen weer gegeven.

Energievoorzieningen
In de druk bevolkte randstad en zeker rond de grote steden moet het landschap gevrijwaard blijven van zonneparken en windmolens. Allereerst dient energiegebruik zoveel mogelijk beperkt te worden. Zonnecollectoren moeten niet op groen worden gelegd, maar zoveel mogelijk op hoge daken (een zeer groot potentieel is nog onbenut) en moet er gezocht worden naar plaatsen waar ze niet storend werken (bijv. op geluidswallen langs snelwegen). Windmolens dienen zoveel mogelijk op zee worden geplaatst en zeer beperkt in grote industriële gebieden.
Het gebruik van koelaggregaten in gebouwen dient beperkt te worden door voorzieningen aan de gebouwen, groen tegen en op de gebouwen en bomen die schaduw leveren. Op veel meer manieren kunnen gebouwen natuur inclusief ontworpen worden.

De RSU zal uitgewerkt worden in een Energievisie en een dakenvisie waarin maximale benutting van daken voor onder andere energieproductie het doel zal zijn. Zonnevelden zien wij als een noodzakelijke oplossing, omdat alleen met daken onvoldoende duurzame energie geproduceerd kan worden.

82

Groei van de stad
Het aantal woningen dat in de randstad wordt bijgebouwd, dient beperkt te blijven. In andere delen van Nederland is veel meer ruimte en

De gemeente ziet groei ook niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze

er treedt in sommige gebieden zelfs krimp op. De landelijke gebieden rond Utrecht dienen zoveel mogelijk gevrijwaard van woningbouw te blijven. Verdichting binnen de stad is dan de enige oplossing. Bij deze verdichting dient rekening gehouden te worden met delen van de stad die het minste groen hebben, veelal het centrum en wijken daar dicht omheen.
Ecosystemen zouden een vertrekpunt moeten zijn bij ontwerpen van infrastructuur, gebouwen en groen. Ecologie van het water en de bodem is de basis voor het ecosysteem waarin wij, flora en fauna leven in de stad. Daar waar infrastructuur en gebouwen worden gepland moeten deze, voor een leefbare stad, in een evenredige verhouding door water en groen worden gecompenseerd. In de toekomstbestendige stad moet water(berging) en natuur in alle slimme nieuwe infrastructuur en gebouwen worden geïntegreerd.

Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen en versterking van de ecologie in en om de stad,

Groen in de stad
De toekomstbestendige stad vraagt inderdaad om veel groen, maar dit groen dient beter gedefinieerd te worden. Gevarieerd inheems groen is veel beter bestand tegen klimaatveranderingen en biedt meer voeding en bescherming voor insecten en andere fauna. Natuurlijk moeten er gras gazons overblijven om in te zitten, maar op heel veel plaatsen kan gras langs verharde gebieden worden vervangen door gevarieerd groen, door een aangepast maaibeheer. Het schoonhouden van
de stad moet niet langer leiden tot het schoonkrabben, wegbranden van elke gras-spriet en natuurlijk ontkiemende plantjes tussen bestrating. De budgetten en het beheer van groen dienen hier op aangepast te worden. Groenbeheerders dienen hierin opgeleid te worden. Vrijwillige groenbeheerders, die uitermate geschikt zijn voor kleinschalig en op de omgeving afgestemd beheer, moeten structureel bege-leid

De dragende structuur bij de ontwikkeling van de stad is de groenstructuur. Voor ecologie, retentie, klimaat, verblijf etc. Dit is voor vijf schaalniveaus in de stad en omgeving aangegeven hoe we daar mee omgaan. Dit is in relatie met de totale ontwikkeling van de stad afgestemd, dus ook met woningbouw. Ons adagium is dat de woningbouw en groen evenredig met elkaar groeit.

	worden en meer verantwoordelijkheden krijgen. Verandering in het beheer mag hier echter niet van afhankelijk zijn.	
82	Blauw in de stad Water in de stad is van groot belang voor het reguleren van lage en hoge temperaturen, het laten groeien van flora en het bieden van een grotere biodiversiteit. Aanpassingen van de stad aan droge en natte perioden dient veel sneller aangepakt te worden. Stenen bestrating moet zoveel mogelijk door zowel gemeente als particulieren beperkt te worden en zodanig uitgevoerd te worden dat regenwater in de bodem kan wegzakken. Rond bomen moet wateropslag plaatsvinden. Het water in rivieren, kanalen, sloten, grachten, plassen dient zo schoon mogelijk te zijn en deze watergangen dienen zo beheerd te worden dat onderwaterleven zo goed mogelijk in stand blijft (bijvoorbeeld bij baggeren) en er dienen ondieptes te zijn waar onderwaterplanten kunnen groeien. De beschoeiingen dienen zodanig uitgevoerd te worden dat een goede uitwisseling tussen flora en fauna in water en op land mogelijk is. Vooral in stedelijke omgeving wordt dit nu niet nagestreefd. Innovatieve oplossingen moeten worden uitgevoerd om ook in stedelijk gebied onderwaterstructuren vorm te geven.	De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is een koersdocument op hoofdlijnen. Dat betekent dat we wel uitspraken doen over bijvoorbeeld het bevorderen van de biodiversiteit en klimaatadaptatie/vergroening. Het voert echter te ver om ook concrete maatregelen op ieder thema en gebied op te nemen. Hiervoor zijn de onderliggende beleidsuitwerkingen op thema (bijvoorbeeld het Groenstructuurplan) en gebied (bijvoorbeeld de omgevingsvisie Binnenstad) beter geschikt. Utrecht wil 90% van de jaarlijkse neerslag vasthouden om grote hoeveelheden te bufferen en ons groen in de stad van voldoende water te kunnen voorzien. We werken momenteel aan een visie Klimaatadaptatie en in het verlengde daarvan aan een visie Water en riolering waarin dit onderwerp aan bod komt. Deze visies worden later dit jaar vrijgegeven voor inspraak.
82	Schone stad (Zwerf)afval is niet alleen vreselijk ontsierend, maar vormt ook bedreigingen voor flora en nog meer voor fauna in de stad en aangrenzende gebieden. Bij het opruimen van het zwerfafval wordt de meeste inspanning geleverd in de drukkere bezochte gebieden. Echter in de gebieden daarbuiten, met name in bosschages blijft afval dikwijls erg lang liggen en vormt daar een bedreiging voor fauna in dat gebied. Bovendien breekt het afval daar af in kleinere deeltjes die zich nog	Het tegengaan van zwerfafval past niet in de RSU 2040. De RSU is een koersdocument op hoofdlijnen. Op de website kunt u lezen wat Utrecht doet om zwerfafval tegen te gaan. .

	meer in het milieu verspreiden. Zeker langs watergangen dient afval zo goed mogelijk verwijderd te worden. Denk bijvoorbeeld aan banken langs het water waar omheen sigarettenpeuken zich verzamelen. Met de meest gebruikte methoden door gemeente en vrijwilligers blijft dit liggen en verdwijnt uiteindelijk in het water. Regulering van verpakkingsmaterialen is vooral afhankelijk van landelijke regelgeving, denk aan statiegeld en gebruik van materialen (plastic rond elk snoepje, versnapering), maar ook stedelijk valt hier wat aan te doen. Denk aan materiaalgebruik bij evenementen het (wel of niet) plaatsen van afvalbakken, opvoeding van consumenten, verantwoordelijk stellen van ondernemers.	
82	Gezonde stad Gezond leven in de stad kan bevorderd worden door het stimuleren van bewegen door de bewoners. Onthaasten kan daartoe een middel zijn. Voorgesteld wordt in de RSU om fietsen en lopen aantrekkelijker te maken door afstanden zo kort mogelijk te maken, hiertoe worden bruggen en viaducten voorgesteld. Deze zijn echter tegelijkertijd een doorbreking van en druk op natuurwaarden die daar anders zouden kunnen worden gerealiseerd. Beter is het om andere vormen van vervoer sterker te ontmoedigen.	Wat betreft de gezonde stad en mobiliteit zetten we in op zowel het ontmoedigen van autoverkeer als. het stimuleren van andere vormen van vervoer (zie paragraaf 5.2.5). Meer verbindingen voor langzaam verkeer vormen voor dat laatste wel een belangrijke bouwsteen om een fijnmaziger netwerk te maken. Uiteraard houden we rekening met de aanwezige natuurwaarden. Op pagina 80 stellen we zelfs dermate robuuste verbindingen voor dat ook de natuur daarvan moet kunnen profiteren. Onze ambitie omvat immers het aanleggen van nieuw openbaar groen én het beter toegankelijk maken van groen van andere eigenaren. Dat telt op tot 900 voetbalvelden, in de stad zelf, voor planten en dieren en ook voor onze inwoners.
83	Allereerst dank dat u uw inwoners in de gelegenheid stelt hun visie op het concept Ruimtelijke Strategie 2040 kenbaar te maken. Ik beperk mij tot commentaar op het concept betreffende de wijk Vleuten – De Meern.	Cultuurhistorische waarden vormen een belangrijke bouwsteen voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht (zie onder andere hoofdstuk 3 en het

Het stemt mij tot genoegen dat u de cultuurhistorische waarden van dit gebied erkent en naar waarde weet te schatten. Die waarden zijn velerlei:
Allereerst dienen Kasteel de Haar en het omliggende daarmee verbonden gebied genoemd te worden. Het eerste kasteel dateert uit de 11e eeuw. Toen al stond hier een aantal machtige kastelen. De Hamtoren is een restant van het vroeg-,middeleeuwse kasteel Den Ham. De meeste kastelen zijn verdwenen, verwoest of afgebroken . Kasteel De Haar werd eind 19e eeuw in volle glorie herbouwd op de Middeleeuwse grondvesten Het oude dorp werd verplaatst ten behoeve van de aanleg van een gevarieerd park: een formele aanleg dichtbij het kasteel, een bos rondom het park, overgaand in agrarische gebieden die deels al in de vroege Middeleeuwen waren ontgonnen en verkaveld. De huidige landwegen, waterlopen, zichtassen volgen nog steeds de Middeleeuwse verkavelingen. Laag Nieuwkoop, Thematerweg, Thematerkade, de doodlopende Ockhuizerweg zijn nog goed te herkennen als oude ontginningswegen c.q. ontginningskaden. Het Haarpad was een oeroud kerkpad vanaf Kasteel de Haar naar het zeer oude dorp Vleuten. Vleuten en De Meern hebben nog deels hun dorpskarakter behouden..
Zowel het kasteel als de omliggende landerijen zijn, met een aantal boerderijen, benoemd als beschermd dorpsgezicht. Verscheidene boerderijen zijn aangewezen als Rijksmonumenten.
Om de cultuurhistorische waarden recht te doen en te behouden dient m.i. aan een aantal voorwaarden te worden voldaan, te weten:

- er dient geen hoogbouw te verrijzen, als er al gebouwd zou moeten worden als Haarrijn en Haarzicht klaar zijn,
- er dient geen grootschalige akkerbouw plaats te vinden, waarvoor oude waterlopen gedempt moeten worden en oude boomsingels (knotwilgen) gekapt moeten worden,

intermezzo op pagina 44-48). De RSU 2040 bouwt voort op die traditie. De stad is geen ‘tabula rasa’, een leeg vel waarop ongestoord kan worden gepland. Het is belangrijk dat de gemeente bij stedelijke ontwikkeling rekenschap geeft van het erfgoed dat er is, de betekenis ervan voor de stad herkent en er opnieuw waarde aan toevoegt. Dat is meer dan alleen behoud van grotere en kleinere monumenten; het erfgoed geldt als basis voor onze verdere verstedelijking. Dat wil niet zeggen dat we alle gebieden op slot zetten en geen hoogbouw toestaan en geen grootschalige opwekking van energie, maar wel dat we hierbij goed kijken naar de cultuurhistorische context en waarden in het desbetreffende gebied.

- bovenmatig grote en zware landbouwvoertuigen zouden niet op de oude verkavelingswegen moeten rijden. Die wegen zijn te smal, waardoor de bermen afkalven en vernield worden, en de toplagen scheurenj
- de maximum snelheid van tractoren zou aan banden gelegd moeten worden, bijv. 15 km/uur
- verkeer aantrekkende activiteiten moeten niet plaats vinden, geen air BNB, geen grote vergaderlokaties waarvoor parkeer plaatsen aangelegd moeten worden. Bij grote evenementen in het kasteelpark is al onvoldoende parkeerruimte beschikbaar, waardoor auto's van bezoekers her en der in de bermen gezet worden. Het is mij uiteraard volkomen duidelijk dat hetKasteel De Haar financien nodig heeft om te kunnen overleven,
- geen windmolens, geen zonnepaneelpark, waardoor dit kleinschalige landschap rondom Haarzuilens en Vleuten ernstig aangetast zou worden. Haarzuilens is al bezig via de Haarze Zon te streven naar energievoorziening voor het dorp. Een groot aantal inwoners heeft al certificaten gekocht, het wachten is nu op de derde fase van uitgifte.

Tot zoverre mijn visie voor de toekomst.
Met dank voor de door u geboden gelegenheid om de stem van de burgers te laten horen.

84

Totstandkoming zienswijze
Het Wijkplatform Overvecht en Bewonersplatform Overvecht hebben met betrokken bewoners en ondernemers deze zienswijze opgesteld. In de dialoogavond van het Wijkplatform op 8 februari 2021 is informatie gevraagd waarna betrokken bewoners op onderdelen hun reactie hebben gegeven op de RSU 2040. Deze reacties zijn samengevoegd in deze zienswijze.

Dank voor uw reactie

Wij verzoeken u in een volgende fase per onderstaand punt een reactie te geven in een tweekolommenstuk.

84

A. Locatie Overvecht heeft veel te bieden, als ….

Overvecht heeft een goede ligging ten opzichte van binnenstad, OV, rijkswegen en biedt naast groen en blauw in de wijk (diverse parken en groen- en blauwverbindingen) ook natuurgebieden in de omgeving zoals de Oostelijke Vechtplassen, het Westelijk deel van de Utrechtse Heuvelrug en natuur/recreatieplekken zoals het Noorderpark en de Maarsseveense plassen. Daarnaast kan de Nieuwe Hollandse Waterlinie (nominatie UNESCO werelderfgoed) een impuls geven aan meer recreatie en toerisme (als overloop voor de binnenstad) met behoud van de historische waarde. Met de toevoeging van de nog ontbrekende elementen uit de Utrechtse Barcode uit de RSU wordt de wijk in de toekomst aantrekkelijk voor bewoners. Elementen die nu nog ontbreken en die toegevoegd dienen te worden:
1. Werkplekken en cultuur toe, waardoor de wijk ook in economisch opzicht aantrekkelijk wordt.
2. Voorzieningen voor Voortgezet Onderwijs.
3. De te benutten mogelijkheden van de Hollandse Waterlinie (nominatie UNESCO werelderfgoed). Maak van de Forten in en om Overvecht een toeristische trekpleister met recreatie (van Noorderpark) als overloop voor de toeristen in het centrum en voor de economische impuls in de wijk Overvecht. NB. “De Nieuwe Hollandse Waterlinie en Limes zijn genomineerd als (toekomstig) UNESCO Werelderfgoed.” Deze kwaliteiten zijn wel vermeld bij andere wijken, maar niet bij Overvecht. Waarom niet?
Hieronder gaan we verder in op een aantal onderdelen om te voldoen aan Gezond Stedelijk Leven voor Overvechters.

Ten aanzien van het onderdeel “Werken”: er is een aantal arbeidsplaatsen opgenomen. Werken op meerdere plekken binnen Overvecht is een belangrijk ontwikkelpunt, om te komen tot meer functiemenging en het stimuleren van de arbeidsparticipatie.
Ten aanzien van de voorzieningen voor voorgezet onderwijs: er wordt momenteel gewerkt aan het toevoegen van een VO school binnen Overvecht.

B. Stedenbouw algemeen Utrecht en specifiek Overvecht
4 Het gebied rondom het Shoppingcenter Overvecht wordt een van de vijf centra in Utrecht. En wat heeft zo'n centrum in Overvecht dan te bieden? De RSU beperkt zich tot de verdichting tussen station Overvecht en het Shoppingcenter en een HOV lijn. Dit alles is onverenigbaar met het behouden van het groen, wat ook een uitgangspunt is in de RSU. De huidige verbinding tussen het station en het Shoppingcenter is een groene zone, belangrijk voor zowel ecologie als de beleving van de buitenruimte voor de mensen die in een hoogstedelijke omgeving wonen. Die groene zone moet (conform de Utrechtse Barcode) behouden worden en daar past geen verdichting. Daarom stellen wij het plan Einsteinkwartier voor met écht een ambitie voor een centrumgebied in Overvecht, waarin inspirerende werkplekken en ontmoetingsplekken te vinden zijn tussen stedelijk wonen.

Plan Einsteinkwartier
De huidige Einsteindreef is een 2 x 2 weg (met extra rijstroken bij de kruisingen) en een brede middenberm. De Einsteindreef is een barrière tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid. Die barrière wordt nog groter door de toename van verkeer als gevolg van de opwaardering NRU en het concept dat auto's zo lang mogelijk op de Ring moeten rijden, voordat ze naar de bestemming binnen de Ring gaan. Wij stellen voor de Einsteindreef te transformeren naar het Einsteinkwartier, een mobiliteitshub met wonen, werken en recreëren. Dat geeft op diverse aspecten (wonen, wijkeconomie, cultuur, OV) een stimulans aan de wijk zodat deze aantrekkelijk is voor een variatie aan doelgroepen. Ruimtelijk betekent dit:
Het doorgaande verkeer gaat via de Einsteindreef verdiept (in tunnels of onder overkappingen) rechtdoor. Het wijkverkeer gaat enkelbaans via een 30 km weg op maaiveld over de Einsteindreef en heeft de mogelijkheid om af te slaan bij de kruisingen.

In het eerste deel is een tegenstelling geschetst die wij niet zien. Bij de uitvoering zal aan beide gehoor gegeven moeten worden.
Je kunt toevoegen: Dit deel van Overvecht heeft nu al meer een centrumfunctie, als gevolg van de aanwezigheid van het Shoppingcenter en Overvecht Station. Wij willen deze centrumfunctie versterken. Zoals vermeld staat in deze RSU is en blijft groen binnen de stad van belang; dat geldt ook binnen dit gebied.

Dank voor het neerleggen van dit voorstel.
Het klopt dat de Einsteindreef in de huidige vorm een eigenlijk onwenselijke barrière vormt tussen Overvecht Noord en Zuid. Wij zouden deze barriere graag wegnemen en Noord en Zuid daarmee beter verbinden. Of het verkeerstechnisch mogelijk is om de Einsteindreef ter plekke te versmallen moet blijken uit verkeerskundig onderzoek en hangt mede af van de ontwikkeling van de NRU.
In de concept RSU hebben we in de kaart van Overvecht met pijlen over Einsteindreef (ter plekke van de Brailledreef en de Carnegiedreef) schematisch aangeven dat een betere oversteekbaarheid wenselijk is. De suggestie van een Einsteinkwartier als invulling van eventueel vrijkomende ruimte nemen wij mee in de overwegingen. Wij bekijken dit gebied in nauwe samenhang met de ontwikkeling van Overvecht Centrum. Het toevoegen van werken en andere functies in dit gebied onderschrijven wij.

De potentie voor nieuwe werkplekken in de wijk Overvecht is inderdaad onderbelicht. De groei van het aantal woningen in de wijk moet gepaard gaan met de groei van het aantal banen in de wijk. De uiteindelijke uitwerking van hoe en waar de werkgelegenheid in Overvecht

- Het HOV (later misschien een tram) krijgt een halte bovengronds op maaiveld ter hoogte van het Shoppingcenter en is gemakkelijk en veilig toegankelijk voor voetgangers. De wegen op maaiveld zijn immers 30 km wegen.
- Voor voetgangers en fietsers zijn er goede verbindingen tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid.
- Ook de OV verbindingen tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid ondervinden weinig hinder van het doorgaande verkeer.
- Doordat het doorgaand verkeer verdiept is, is er minder verkeersruimte op maaiveld nodig. De vrijkomende ruimte is voor het wijkverkeer en veel ruimte kan worden benut voor stedelijke bebouwing met behoud van groene kwaliteit.
- De stedelijke bebouwing bestaat uit woningen, werkplekken en plekken voor maatschappelijke voorzieningen en cultuur (waaronder een bioscoop). Door de hoogbouw kunnen veel woningen van de ambitie uit de RSU worden toegevoegd. Met daktuinen wordt het aantrekkelijk voor bewoners die houden van zo'n stedelijke omgeving. De gebouwen zijn duurzaam en voorzien van zonnepanelen en energie seizoensopslag.
- Tussen de bebouwing is er ruimte voor groen en is er een goede verbinding met de groenstructuur (Groene Lint).
- Het Groene Lint door de wijk biedt de mogelijkheid om vanuit de stedelijke omgeving snel naar natuurgebieden of recreatiemogelijkheden in de omgeving van de wijk te gaan (richting Oud Zuilen en de groene Vecht, Noorderpark en Maarsseveen).
- • De prostitutiezone heeft een plek elders gevonden en is niet meer naar Overvecht teruggekeerd. In plaats daarvan is de Vechtzone een groen-blauwe zone geworden met hoge biodiversiteit en recreatief en sportief gebruik. Langs de Einsteindreef is bebouwing gekomen.

zijn plek krijgt wordt uitgewerkt in een nader op te stellen gebiedsuitwerking.

Volgens het uitgangspunt van de tien-minutenstad en de barcode moeten wonen, werken, voorzieningen en mobiliteit in evenwicht zijn. We constateren dat er nu al te weinig werkplekken zijn en te weinig culturele voorzieningen. Het is dus onbegrijpelijk dat in de RSU 2040 daar voor Overvecht zo weinig aandacht aan wordt gegeven. Het Plan Einsteinkwartier zoals hierboven geschetst kan daar juist in voorzien.

5. Verdichting en menging is niet automatisch een verbetering en leidt niet automatisch tot een inclusieve stad. Er is een grote behoefte aan betaalbare huur- én koopwoningen binnen Utrecht. Voorkomen moet worden dat het wonen in de stad alleen voor draagkrachtige bewoners beschikbaar is. Voor de ruimtelijke keuzes dient rekening gehouden te worden met de ambitie om sociale huurwoningen meer over de stad te spreiden. In Overvecht is het belangrijk dat bewoners een wooncarrière kunnen maken in de wijk. Daarvoor zijn diverse woonvormen nodig. Niet alleen de woonvorm maar ook de (financiële) toegankelijkheid moet het mogelijk maken om die carrière te maken. Ook lagere en middeninkomens moeten in de wijk of de stad kunnen blijven wonen.
6. Het is niet wenselijk om bij nieuwbouw en verdichting in Overvecht het bestaande groen, ook aan parkranden en groene linten, aan te tasten. Voor prettig wonen vervullen met name die groene ruimten en speelplekken bij hoogbouw een belangrijke rol. Het groen in Overvecht is een kwaliteit die hoog wordt gewaardeerd. Onduidelijk is wat wordt bedoeld met “ruimtelijke spreiding van het groen” (opgave Overvecht, pag. 140). Met name bij verdichting in Overvecht is het juist belangrijk om de groenstructuur te behouden en te versterken, waarbij de parken hun omvang behouden. Voor de leefbaarheid en

5. Wij delen deze reactie en zien deze als aanmoediging voor onze inzet in de RSU (en woonvisie, waarin meer gemengde wijken een hoofddoelstelling is).
6. De groene en stedenbouwkundige opzet van de wijk vormt de onderlegger de verdichtingsopgave, maar dit plaatsen we wel in een hedendaagse context. De verdichtingsopgave wordt ingezet om juist deze kwaliteiten te versterken, door het groen bijvoorbeeld op alle plekken een hoogwaardige kwaliteit te geven. Variatie in groen en de spreiding van het geprogrammeerde groen (zoals spelen, sporten, etc) moet bijdragen aan de kwaliteitsverbetering van het bestaande groen in Overvecht.
7. De ruimtelijke inpassing van de verdichtingsopgave in het gebied tussen het station en het winkelcentrum wordt nader uitgewerkt in een gebiedsuitwerking en in andere (toekomstige) studies. Hierin worden de verschillende ruimtelijke programma's zoals wonen, werken en groen ten opzichte van elkaar afgewogen.
8. De invulling van het RWZI-terrein staat nog niet vast. Dit wordt in de RSU niet bestemd als toekomstige woon-werklocatie. De tracékeuze voor de (H)OV-verbinding is ook niet definitief. Hier wordt nader onderzoek gedaan, waarbij rekening wordt gehouden met het voorkomen van nieuwe barrières

gezondheid van bewoners (van alle leeftijden) zijn de plekken voor ontmoeten, ontspannen en bewegen belangrijk. Vooral voor kinderen zijn de speelruimtes belangrijk om voldoende mogelijkheden te hebben om te bewegen (zoals beschreven in paragraaf 4.2.5). Inpassing van bebouwing en infrastructuur moet zeer zorgvuldig afgewogen worden en mag niet ten koste gaan van die functies (groen, ontmoeten, ontspannen en bewegen) in de openbare ruimte.
7. Verdichten en verstedelijken in het gebied tussen Station Overvecht en het Shoppingcenter staat op gespannen voet met het behouden van het groen in Overvecht Zuid.
8. “In samenspraak met HDSR een tijdelijke invulling geven aan het zuidelijke deel van het rioolwaterzuiveringsterrein met publieke functies en een onderzoek starten voor een permanente verhuizing van de RWZI na 2040-2050” (pag. 142). De Brailledreef en het terrein van de RWZI kunnen in de toekomst worden ingevuld met de uitbreiding van het centrumgebied Overvecht in combinatie met een groene- of groenblauwe verbinding met de Vecht. Daarmee dient nu al rekening te worden gehouden. Voorkomen moet worden dat door de inpassing van (H)OV en de inrichting van de Stadsboulevard Brailledreef straks een barrière ontstaat tussen het nieuwe woon/werkgebied en het Shoppingcenter Overvecht.
9. Overvecht heeft een mix van verschillende woningtypen: grondgebonden woningen, laagbouw appartementen en hoogbouw appartementen. Het is wenselijk dat deze mix blijft bestaan om wooncarrière te kunnen maken. Voor de inpassing met hoogbouw moet rekening worden gehouden met de wensen van privacy bij grondgebonden woningen en behoud van leefkwaliteit van de omgeving en landschap.
10. Het is wenselijk bebouwing zodanig te ontwerpen dat er flexibiliteit mogelijk is in woonvormen, afhankelijk van de behoeftes die er zijn.

9, 10 en 11. Wij delen deze principes en nemen uw zorg mee in de verdere uitwerkingen. De punten die u aandraagt sluiten aan bij het stadsprofiel De toekomstbestendige stad (pagina 37) zoals we die in de RSU beschrijven. Bij de uitwerking van diverse deelplannen wordt aan deze ambities invulling gegeven. Daarnaast hebben we een welstandsnota waarin de beoogde architectonische kwaliteit voor gebouwen in de stad is beschreven.

11. Het is aan te bevelen duurzame gebouwen met architectonische kwaliteit toe te voegen, vergelijkbaar met het C&A gebouw dat inmiddels op de gemeentelijke momentenlijst staat.

D. Werken en voorzieningen

12. Bij de Opgave Overvecht (Pag 140) staat: “Meer levendigheid in de plinten, bij toename woningen dan ook een lichte toename in de wijkeconomie.” Voor de flexibiliteit dient te worden gedacht aan meer mogelijkheden om de plinten in te vullen
7 - 12
dan alleen met werklocaties. Mocht de levendigheid niet door werklocaties ingevuld kunnen worden, dan zijn andere soorten invulling gewenst om toch de levendigheid te krijgen.
13. In vergelijking met andere wijken ontbreekt in de wijk Overvecht een programma met cijfers over de te verwachten groei in arbeidsplaatsen. Op pagina 160 is de verwachting dat er 0 (nul) arbeidsplaatsen bij komen. Dit is niet alleen een tekortkoming in de RSU, maar ook illustratief voor het ontbreken van een ambitie om de wijk minder kwetsbaar en juist welvarender te maken. Wij pleiten er dan ook voor om ons voorstel Einsteinkwartier serieus uit te werken en echt te werken aan werk voor Overvechters. Toevoeging van verzamelgebouwen en cultuur (zoals in Plan Einsteinkwartier) levert ook wijkeconomie op.
14. De verwachting is dat meer mensen gaan thuiswerken (zeer waarschijnlijk de trend na corona). Vanwege beperkte werkruimte in de eigen woning en voor de behoefte aan ontmoetingsplekken zijn in of nabij de verzamelgebouwen (bedrijfjes, zzp-plekken, vergaderplekken etc) ook faciliteiten van horeca en sport nodig. Voor jonge ouders is een kinderopvang in de nabijheid nodig.
12. Onder wijkeconomie verstaan wij een breed scala werkgelegenheid, kleine bedrijven, maar ook zorg, culturele en maatschappelijke functies, onderwijs en sport. De breedte van het palet zou voldoende flexibel moeten zijn voor de invulling van de plinten om bij te dragen aan de levendigheid in de wijk.
13. U heeft gelijk. De potentie voor nieuwe werkplekken in de wijk Overvecht is onderbelicht. De groei van het aantal woningen in de wijk moet gepaard gaan met de groei van het aantal banen in de wijk. In de definitieve RSU zullen we dit beter duiden. De uiteindelijke uitwerking van hoe en waar de werkgelegenheid in Overvecht zijn plek krijgt wordt uitgewerkt in een nader op te stellen gebiedsuitwerking.
14. We zijn het met u eens. De nabijheid van dagelijkse voorzieningen is precies waar de RSU om gaat.
15. Goed om te zien dat de ideeen van het wijkplatform en bewonersplatform ten aanzien van Overvecht Centrum goed aansluiten bij de ambitie die de gemeente heeft over Overvecht Centrum. Dit staat zo omschreven in hoofdstuk 6.3
16. Bij de diverse gebiedsonderzoeken wordt de programmatische invulling uitgewerkt. Daarbij wordt zorgvuldig onderzoek gedaan wat er op een specifieke plek mogelijk en nodig is. Het omzetten van winkelstrips naar woon/werkplaatsen is denkbaar, maar het behoud van winkelstrips op meerdere plekken in de wijk is ook van belang voor de leefbaarheid en het beperken van (auto)verkeer.
17. De opgave voor de kwalitatieve verbetering van het bedrijventerrein Overvecht staat als opgave aangeduid in de RSU (zie hoofdstuk 6.3). Hoe deze kwaliteitsslag precies wordt ingevuld wordt in een aparte gebiedsverkenning ingevuld.

15. Maak het centrumgebied Overvecht multifunctioneel met een breed aanbod winkels en maatschappelijke en ontspanningsvoorzieningen (cultuur en sport) voor diverse doelgroepen in de wijk.
16. Nader onderzoek is nodig voor de winkelstrips. Kunnen deze bijvoorbeeld omgezet worden naar woon/werkplaatsen voor kleine zelfstandigen? Dit vergroot de gebruiksflexibiliteit.
17. Verbeter de kwaliteit van het bedrijventerrein Overvecht door revitalisatie op het bedrijventerrein (bijv. met meer functies) en door toevoegen van woon/werklocaties langs de Franciscusdreef. Benut ook kansen voor opleidingsfuncties, broedplaatsen en leer/werkplekken (voor bijvoorbeeld de maakeconomie) op het bedrijventerrein. Meer verbinding (samenwerking en kansen benutten) tussen de wijk en bedrijventerrein is gewenst. De bereikbaarheid van het bedrijventerrein vraagt verbetering. Een goede (H)OV verbinding en een opwaardering van de NRU zijn daarvoor belangrijke stappen. Zie ook onderdeel Mobiliteit
18. Uitbreiding van zwembad De Kwakel is een goed plan, waarbij het wenselijk is dat er ook een buitenbad komt dat bijvoorbeeld in de winter overdekt kan worden.
19. Uitbreiding veldsporten is goed, waarbij een zorgvuldige inpassing van sportvelden in het Noorderpark nodig is, met aandacht voor de vervoersstromen. Dit gebied moet breed toegankelijk zijn en sportvelden verkleinen het vrij toegankelijke recreatiegebied. Op dit moment zijn sport, spel en ontspanning voor iedereen toegankelijk en sportvelden (gekoppeld aan sportverenigingen) zijn beperkt toegankelijk.
20. Toevoegen Urban Sport (met diverse – informele – buitensportmogelijkheden) biedt meer mogelijkheden en is toegankelijker. Behoud en versterk de informele buitensportmogelijkheden in de wijk en voeg deze toe in het Noorderpark.

18. De door u genoemde uitbreiding van zwembad De Kwakel is nog geen plan. De RSU is een ruimtelijke koers op hoofdlijnen. Daarin is een mogelijke uitbreiding van het zwembad op termijn benoemd als locatie waar rekening gehouden moet worden.
19. Wij zijn het met u eens dat sportvelden in het Noorderpark om een zorgvuldige inpassing vragen. Op dit moment ligt er nog geen concreet plan. Het Noorderpark is benoemd als locatie waar we dat op termijn willen gaan onderzoeken.
20. Voor een gezonde leefomgeving is er aanbod van verschillende sport- en beweegmogelijkheden nodig. Urban sports horen daarbij. In de RSU gaat het om op hoofdlijnen aangeven dat er naast woningbouw ook voldoende ruimte moet zijn voor alle andere onderdelen van de barcode, waaronder ook ruimten voor sporten in de openbare ruimte. Hoe die ruimte vervolgens wordt ingericht is uitwerking die buiten de scope van de RSU valt, maar zeker ook met bewoners wordt gedaan.
21. In de RSU is het vinden van voldoende ruimte voor sportvelden een stedelijke opgave. Sportparken hebben enerzijds een stedelijke functie, maar vaak ook een wijkfunctie. Wij denken dat we met honk- en softbal ook een bijdrage leveren aan de diversiteit aan sporten in de wijk Overvecht. Daarnaast hebben sportparken vaak ook een stedelijke functie die in een wijk een plek moeten krijgen.

21. Voor de voorzieningen wordt in de eerste plaats honk- en softbalvelden genoemd. Wij pleiten ervoor om in samenspraak met jongeren te kijken naar wat zij willen. Zijn dat de honk- en softbalvelden?

84

E. Mobiliteit

22. De gemeente gaat uit van twee hoofdstructuren (Pag. 7): de groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Dit pleit voor het volgende:
a Voor de inpassing van HOV tussen NS Overvecht en NS Zuilen en Leidse Rijn (het wiel) is het noodzakelijk nu al het traject in te tekenen. Wij pleiten ervoor dat het traject ook via de Franciscusdreef gaat vanwege de verschillende publiekstrekkers nu en in de toekomst. Denk daarbij aan de ontwikkeling van het bedrijventerrein.
b Tussen NS Overvecht en het Shoppingcenter lijkt de ruimte al drie keer ingevuld te worden: verdichting (verstedelijking), OV en groen. Hier moeten nu al keuzes gemaakt worden.
c Voor de inpassing van een HOV (spaak) naar het Centrum dient nu al rekening gehouden te worden met een mogelijke tramverbinding in de toekomst. De route moet nu al ingetekend worden.
d Voor de mobiliteitstransitie van auto naar fiets is het noodzakelijk om met prioriteit de fietsstructuur uit te werken, zodat wordt voorkomen dat bij verdichting of aanpassing van de openbare ruimte de fietsstructuur onherstelbaar wordt aangetast of alleen met extra kosten kan worden hersteld. Hierin tevens de “spreiding van het fietsverkeer” meenemen (= opgave voor Overvecht, pag. 140).
23. In de Opgave voor Overvecht staat op pag 140: “Verbonden wijk met de omgeving: over Noordelijke Ring Utrecht, Amsterdam-Rijnkanaal, de Vecht en het spoor.” Onduidelijk is wat de opgave is voor de verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal. Er ontbreekt daar wel een goede fietsverbinding langs de Demkabrug met Lage Weide. Ook de

22 De route van de HOV wordt in deze RSU nog niet vastgelegd. Dat wordt onderwerp van andere vervolgstudies. Wel vinden we het van belang dat de realisatie van een HOV als belangrijke voorziening voor de stad al wel staat vermeld.
Het klopt dat in delen van de wijk meerdere functies vermeld worden. Dat hoort bij de ruimtelijke opgaven die volgen uit de verdichtende stad. Zoals op meer plekken is de opgave om te werken aan integrale ontwikkeling, waarbij alle aspecten een plek krijgen.
De noodzaak voor een goede fietsstructuur en het spreiden van het fietsverkeer onderschrijven wij. Deze is en blijft onderwerp van onze opgaven in de stad.
23. Hiermee wordt bedoeld het verbeteren van de fietsstructuur richting Amsterdam-Rijnkanaal. Wij beogen die verbinding te verbeteren. Zie ook de informatie die daarover naar de raad is gestuurd.
24 Overvecht: Er is nog verder onderzoek nodig om te bepalen of en hoe Overvecht door Intercity`s bediend kan worden. Een mogelijke Intercity-bediening van Overvecht kent nog vele varianten. Zo rijden er nu Intercitytreinen tussen Amersfoort en Utrecht. Het lijkt vooralsnog niet kansrijk dat deze treinen op Overvecht kunnen gaan stoppen, omdat dit ten koste van de reistijd tussen Noord Nederland en Rotterdam/ Den Haag gaat en omdat dan een zeer lastige uitbreiding van de capaciteit van het station nodig is. Een andere optie is om de sprinter Almere Utrecht op te waarderen naar een Intercity. Deze treinen kennen relatief minder doorgaande reizigers en halteren op Overvecht zou daar een verbetering van de reistijd voor reizigers in Overvecht en richting het Utrecht Science Park op kunnen leveren.

fietsverbinding vanuit Overvecht naar Maarssen over het Amsterdam-Rijnkanaal is ondermaats en kan worden verbeterd.
24. Verbeter het openbaar vervoer door op beide stations NS Overvecht en Zuilen stops te laten maken door intercity treinen.
25. Wij voorzien na de aanpassing van de NRU betere verbindingen tussen wijk en Noorderpark en met verkeerstechnologie etc zoals mobiliteit in 2040 dat nodig heeft. Wij blijven bij een opwaardering pleiten voor een verdiepte aanleg over het gehele traject, bij voorkeur in een tunnel. Elke aanpassing van de NRU mag niet verhinderen dat het bij een toekomstige ontwikkeling een verdiepte weg of tunnel wordt. Alleen dan kan de opwaardering hand in hand gaan met gezond stedelijk leven langs de NRU.
26. Op pagina 142, punt 7 staat: “Vernieuwing Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) zorgt voor een zodanige doorstromingskwaliteit, dat autoverkeer gestimuleerd kan worden om via de NRU te rijden in plaats van via de Kardinaal de Jongweg; een veiligere en betere leefomgeving en minder overlast voor omwonenden.” Hiermee lijkt het dat de opgave voor Overvecht nodig is voor Noordoost. Wij pleiten ervoor dat het doel ook geldt voor de omwonenden van de NRU in Overvecht.
27. Wat er ook met de NRU gaat gebeuren, de barrièrewerking moet worden verminderd en de verbindingen voor langzaam verkeer langs en over de NRU moeten worden verbeterd.
28. De aanpassing van de Einsteindreef naar een Einsteinkwartier (zoals eerder beschreven) biedt de mogelijkheid om de barrièrewerking van de Einsteindreef te verminderen en tegelijkertijd verdichting en opwaardering van het centrumgebied Overvecht te realiseren.
29. Voorkomen moet worden dat de Brailledreef een barrière gaat worden. Zie ook punt 8.
30. Als het natuurgebied Oud Zuilen wordt ingericht als toegankelijk landschapspark met groen/recreatief programma, verbeter dan de

Zuilen: Een intercitystation Zuilen is volgens ProRail en NS niet mogelijk omdat het groeiend aantal intercity’s dat nodig is tussen Utrecht en Amsterdam zeer kort na elkaar vertrekt. Onderweg halteren betekent dat er minder Intercity’s kunnen rijden en dan kan de groei van het treinverkeer niet opgevangen worden. Daarnaast achten wij de drie andere IC-stations kansrijker, doordat deze ook dichter bij belangrijke bestemmingen in de stad liggen, zoals het Utrecht Science Park, Leidsche Rijn Centrum en Papendorp. Overstappen in Zuilen levert voor relatief weinig mensen een kortere reistijd op.
Wij zetten daarom in op uitbreiding van het aantal Sprinters tussen Breukelen en Driebergen/Zeist die onderweg kunnen halteren op Zuilen en op behoud van de rechtstreekse Sprinterverbinding tussen Zuilen en Amsterdam. We hebben geen link gelegd met ruimtelijk programma bij deze stations.
25 en 26 Er is niet genoeg geld beschikbaar om Noordelijke Randweg Utrecht met genoeg kwaliteit en zekerheid te vernieuwen. Dat blijkt uit onderzoek naar de kosten van het ontwerp. Zowel een variant met 2 onderdoorgangen als een variant met 1 0nderdoorgang is financieel niet haalbaar. Tenzij een aanzienlijk extra bedrag beschikbaar komt. We gaan samen met de provincie in gesprek met het Rijk over de ontstane situatie en mogelijke oplossingen. Ook kijken we welke aanpassingen aan de NRU mogelijk zijn voor het geval er geen extra geld beschikbaar komt. Belangrijk hierbij is dat de leefomgeving veiliger en beter wordt en de overlast voor omwonenden minder.
Bij de uitwerking van de NRU houden wij rekening met de impact die dit heeft op alle wijken, dus ook Overvecht.
27 Dat onderschrijven wij. Wij proberen deze doelstelling zo goed als mogelijk mee te nemen in het project van de NRU. Het Wijkplatform en bewonersplatform zijn in die processen betrokken.
28 zie het antwoord bij eerder punt Einsteinkwartier.

oversteekbaarheid van de Franciscusdreef, met name vanuit de 1e Polderweg naar de 2e Polderweg.

29 dat onderschrijven wij. Indien de Brailledreef wordt ingericht als stadsboulevard neemt de barrièrewerking af.
30 Dank voor de suggestie. Dat wordt tezijnertijd onderdeel van die uitwerking.

---

31. Utrecht heeft onvoldoende ruimte om voor 100% zelf in duurzame energie te voorzien en er is nauwelijks aandacht voor de ongelijktijdigheid van productie en afname van elektriciteit. Voor de seizoensverschillen in vraag en aanbod is echter wel degelijk een ruimtelijke visie nodig. De beperkte aangewezen ruimte voor warmte-koude-opslag en warmtebuffers lijkt weinig onderbouwd. Er wordt 14 ha. genoemd, maar waar is dat op gebaseerd? Ook voor zonnestroom zal energiebuffering nodig zijn.
32. Zet meer in op het benutten van mogelijkheden om bijvoorbeeld PV-panelen ruimteneutraal te installeren op bestaande en nieuwe daken van woningen, kantoren, bedrijfsgebouwen, scholen etc..
33. Er komen allerlei initiatieven die onderzoeken of bewoners lokaal voor hun buurt een eigen warmtevoorziening kunnen creëren. Met het ruimtebeslag dat daarbij hoort. Bij een visie op duurzame energie mag dit niet onbenoemd blijven in de RSU. In de illustratie op pagina 23 van de RSU wordt de suggestie gewekt dat ook de opwek van energie binnen 10 minuten van de woning komt. Dit betekent dat er ook ruimte moet zijn voor lokale kleinschalige opwek en opslag van energie.
34. Het Noorderpark is aangewezen als potentieel gebied voor windmolens (Illustratie pag. 115), maar in het overzicht op pagina 158 ontbreken deze molens. Om hoeveel molens gaat het? Het zomaar aanwijzen van een zoekgebied voor windmolens kan tot veel maatschappelijke onrust leiden. Om onnodige onrust te voorkomen kan men maar beter concreet zijn over wat de ambities zijn en geen ambities te presenteren die op voorhand strijdig zijn met andere uitgangspunten

31. De 14 hectare is als volgt onderbouwd:
- Drie maal 2,5 ha voor drie 150 kV hoogspanningsstations.
- Zes maal 0,2 ha voor zes nieuw te bouwen 50 kV tussenspanningsstations
- 1000 maal 35 m2 voornieuwe 10 en 21 kV transformatorstations
- Vier maal 400 m2 voor vier bovengrondse warmtebuffers
- 1,8 hectare voor overige voorzieningen, zoals warmtepompen, voorzieningen voor energieopslag en onvoorziene energie-infrastructuur

Dit zijn ruwe inschattingen, omdat de exacte vormgeving van het energiesysteem van de toekomst nu nog niet bekend is. Dat geldt met name voor de seizoensopslag van energie. Nu is nog onvoldoende bekend in welke mate dat nodig is om daarvoor concrete reserveringen op te nemen boven of onder de grond. We weten wel dat ondergrondse seizoensopslag van warmte mogelijk is in delen van de ondergrond waar het niet druk is met andere functies.
32. Vorige jaar hebben we een actieplan voor zon op dak opgesteld dat nu uitgevoerd wordt. Onze aanpak voor zon op dak is zeer succesvol en het aantal daken met zonnepanelen stijgt snel. Maar we zijn er nog niet. Ook wanneer we alle daken benutten voldoen we niet aan onze eigen energiebehoefte.
33. De RSU gaat over de hoofdlijnen voor het ruimtelijke beleid. De RSU wordt nog uitgewerkt in een Energievisie, waarin ook aandacht zal zijn voor bewonersinitiatieven. Het ruimtebeslag van deze initiatieven is bevat in de 14 ha (zie bovenstaand antwoord op vraag 31).
34 Wij hebben het Noorderpark aangewezen als zoekgebied omdat er in dit gebied mogelijkheden lijken voor windenergie. Hoeveel molens

en randvoorwaarden. De plannen voor windmolens moeten aansluiten bij de Regionale Energiestansitie van U16, waarin geen ruimte lijkt te zijn voor windmolens in het Noorderpark op grond van de gemeente Utrecht. De raadsbrief Onderbouwing zoeklocaties energie in RSU van 22 januari 2021 brengt alleen maar meer onduidelijkheid. Daarin staat: “In het Noorderpark ligt een stukje cultuurhistorisch landschap. Het is onze ambitie om respectvol om te gaan met deze waardevolle gebieden. Daarbij trekken we samen op met de provincie. In de Omgevingsverordening van de provincie Utrecht is namelijk opgenomen dat zonnevelden en windmolens in deze gebieden alleen toegestaan zijn als de door de provincie beschreven waarden van erfgoed en natuur voldoende beschermd worden. Dit is een voorwaarde die realisatie van energieproductie in deze gebieden extra moeilijk maakt. Het is niet op voorhand zeker dat het lukt om voldoende maatregelen te bedenken waarmee deze waarden voldoende beschermd worden.
Het is formeel niet uitgesloten dat windmolens mogelijk zijn in gebieden met een dubbele beschermde status, bijvoorbeeld natuur en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. In deze gebieden moet echter met zoveel maatschappelijke waarden rekening gehouden worden, dat het voor initiatiefnemers weinig kansrijk is om een levensvatbaar initiatief te ontwikkelen. Wij kiezen er daarom voor om windmolens uit te sluiten in gebieden die op meer dan één thema bescherming genieten via het provinciale beleid.” En verderop staat: “Selectie van zoekgebieden windmolens Op basis van de afwegingen met betrekking tot afstand tot woningen en ecologische en cultuurhistorische belemmeringen zijn de volgende locaties niet uitgesloten als locatie voor windmolens (zie figuur 1): ...Noorderpark ..
Deze locaties zijn, met een abstractere begrenzing, opgenomen als zoekgebied voor duurzame energie in de concept RSU.”

weten we nu nog niet en zal worden onderzocht. Daarbij wordt ook rekening gehouden met cultuurhistorische waarden.

Wij concluderen dat dit zoekgebied onverenigbaar is met andere ambities en voorwaarden. In de tabel op pagina 158 van de RSU lijkt het dat er geen ruimtelijke opgave is voor energie in Overvecht. Hier moet meer duidelijkheid over komen.

84

G. Natuur(lijk) kapitaal

35. De gemeente kiest voor twee hoofdstructuren, namelijk de groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Daarnaast wordt ook in de RSU expliciet vermeld dat groen, landschap en water in en rond de stad een voorwaarde is voor een gezonde stedelijke ontwikkeling. Dit zou dan betekenen dat groen in Overvecht, zowel recreatief als non-recreatief behouden dient te worden. Dit staat op gespannen voet met de ambities voor verstedelijking. Als in de RSU wordt gesproken over 'Groen', vallen hieronder dan ook groenstroken langs de kant van de weg, de oevers en andere kleinere groene elementen rondom bebouwing?

36. Er is verduidelijking nodig hoe de toename van multifunctioneel gebruik toch gecombineerd kan worden met bevorderen van de biodiversiteit en hoe dergelijk conflicterende belangen afgewogen en verenigd moeten worden.

37. In het programma op pagina 141 staat: “Kwalitatieve verbetering groen Overvecht (0 hectare)”. Waar is dit op gebaseerd? Wat is de norm waardoor er geen verbetering meer mogelijk of nodig is?

38. In de opgaven voor Overvecht wordt gesproken over “versterken Parkranden” en “Kwaliteitsverbetering van bestaand groen door betere ruimtelijke spreiding en meer variatie in het groen” (Pag. 140). Hoe kan de spreiding samengaan met verdichting van bebouwing en wat is er niet sterk aan de parkranden? Wij pleiten ervoor de omvang van de parken in stand te houden en niet te bebouwen.

35. Onder groen vallen ook de kleinere groen elementen, alleen dat wil niet zeggen dat we deze allemaal een-op-een behouden op dezelfde plaats. Dat zou alle gebieden en de inrichting ervan 'op slot zetten'. Wel is het belangrijk dat in het kader van klimaatadaptatie 40% groen in iedere buurt nodig is om ook in de toekomst een leefbare stad te blijven. Concreet breiden we de hoeveelheid groen binnen en rondom de stad uit, deels op bestaande plaatsen en deels op nieuwe plaatsen.

36. Dat is context afhankelijk en hangt er vanaf wat met wat wordt gecombineerd. De groene daken op de bushokjes en nestkasten voor vogels en vleermuizen integreren in gebouwen zijn wat ons betreft goede voorbeelden. En bij alle nieuwbouwprojecten hanteert de gemeenten Utrecht diervriendelijk bouwen als uitgangspunt.

37. u wijst ons hier terecht op een fout. Zowel de tekst als de hectares nemen we niet over voor de definitieve versie.

38. De ruimtelijke spreiding geldt vooral voor het buurtgroen en de aansluitingen met de parken. Veel parkranden van Overvecht zijn op dit moment niet direct verbonden met de bebouwing die er om heen staat. Dat wil zeggen geen directe toegangen, kelders en muren zonder ramen en veel lange gesloten bouwblokken met weinig verbindingen. Het duidelijk vormgeven van de randen van parken en het toevoegen van functies (bv voor ontmoeten of sporten) in de parken kan de gebruikswaarde van parken vergroten .

	39. Verdichting en verstedelijking staan op gespannen voet met klimaatadaptatie. Plas-dras gebieden en groen verdwijnen bij verdichting. Hier dient meer aandacht voor de te zijn en Overvecht wil haar potentie voor klimaatadaptatie met groen en water in de wijk behouden en versterken. Hoe denkt de gemeente dat op te lossen bij verstedelijking? 40. Voor het Noorderpark wordt gedacht aan een mix van recreatie, sport, natuur, water en energie. Daar moet aan worden toegevoegd dat er ook (stilte)gebieden zijn voor fauna en waar ook de mens profiteert van rust en ruimte. Toename van functies recreatie en sport staan op gespannen voet met het beschermen van de natuur en behoud van stilte, rust en ruimte. Hoe worden dergelijke belangen afgewogen en verenigd? 41. Ook binnen de wijk moeten de ecologische zones beschermd worden. De groene gebieden niet alleen inrichten voor de recreatie en ontspanning van de bewoners, maar ook voor flora en fauna. Besteed daarbij ook aandacht aan lichtvervuiling. 42. Uitbreiding van de groene scheg langs de Vecht is naar ons oordeel niet te combineren met een prostitutiezone in datzelfde gebied. Terugkeer van de prostitutiezone betekent een aanslag op de ruimtelijke en recreatieve kwaliteit in een groot deel van de Vechtzone.	39. Verdichting hoeft niet per definitie hand in hand te gaan met het verdwijnen van groen maar kan bijvoorbeeld ook door het vervangen/transformeren van bebouwing en door vergroening op plekken waar veel verharding is (parkeerplaatsen, brede straten). Vanzelfsprekend zetten we in op wijken die klimaatbestendig zijn of worden. 40. Bij de uitwerking van de groengebieden kijken wij samen met onze partners en andere overheden naar een goede mix tussen recreatief gebruik en natuurontwikkeling (rust en reuring). Het is afhankelijk van de locatie en de belangen hoe wij hier invulling aangeven en welk belang zwaarder weegt. De mix van functies wordt samen met de afwegingen, met inspraakmogelijkheden, voorgelegd aan het gemeentebestuur. 41. Ecologische zones zijn beschermd in ons groenstructuurplan. Bij de beoordeling van een aanvraag voor een omgevingsvergunning toetst de gemeente of deze in de groenstructuur ligt. Als een plan zorgt dat er groen in de groenstructuur verdwijnt, is een voorstel voor compensatie nodig. Alleen de gemeenteraad kan beslissen over aanpassingen van de hoofdgroenstructuur. 42. Dat is een mening en deze specifieke situatie is te gedetailleerd om daar in een koersdocument als de RSU 2040 op in te gaan.
84	H. Overig / uitvoerend en overkoepelend 43. Er zijn twijfels over de haalbaarheid van de ambities. De beschikbare ruimte is schaars en de financiële middelen zijn nog niet beschikbaar. Voor de verbonden stad is ruimte voor de OV-tracés nodig en door meer stedelijke kernen zal niet meer ruimte ontstaan. Het is niet duidelijk hoe dan aan de barcode voldaan kan worden. Voor de inpassing dient steeds vanuit de verschillende perspectieven de ruimte benut te worden. Hier zit een grote spanning in de haalbaar-	Hoofdstuk 8 van de RSU omvat een investeringsstrategie. Daarmee laten we zien welke wegen open staan om tot financiering van de ambities te komen. Onder meer bij de uitvoeringsstrategie (hoofdstuk 7) laten we zien dat er de komende jaren nog diverse nadere keuzen open staan. De gedachte "eerst zien, dan geloven" is begrijpelijk, maar het omgekeerde geldt ook: je moet er wel in geloven om het haalbaar te kunnen maken. 44. In paragraaf 7.4 van hoofdstuk Uitvoeringsstrategie staat beschreven dat de gemeente jaarlijks per relevante grootschalige ontwikkeling

heid van de visie. De RSU is daardoor vooral een papieren werkelijkheid op basis van ambities. Daar is niets op tegen indien er ook aandacht is voor de beperkingen in middelen en bij keuzes in de realiteit. Dat is in het document niet voldoende belicht.
44. In zijn algemeenheid ontbreekt de cijfermatige onderbouwing. Hierdoor is het onnavolgbaar of Utrecht straks op de route ligt en wat in de uitvoering aangepast moet worden om het streefbeeld te halen.
45. In paragraaf 7.2 wordt de afhankelijk van toereikende investeringsmiddelen benoemd. Daarnaast wordt ook een wederkerige afhankelijkheid aangegeven van de ontwikkeling van het wiel met spaken en de gebiedsontwikkelingen. Dit brengt ons op de gedachte - plat gezegd - ''Eerst zien, dan geloven''.
46. In fase 2 komt Overvecht voor het eerst aan bod. De grotere ontwikkelingen in deze fase vinden plaats in onder andere delen van Overvecht-Noord. Zo kenmerkt de groenopgave zich vooral door voorbereidingen van Het Groene Lint. Daarnaast wordt in deze fase ook genoemd dat ongeveer 6000 banen worden toegevoegd, echter bij de opsomming ontbreekt Overvecht, waar het percentage uitkeringsgerechtigden het hoogst is. Zie ook onze reactie in het onderdeel Werken en voorzieningen.
47. In fase 3 wordt de spaak richting Overvecht ontwikkeld. Zoals eerder aangegeven dient de mobiliteitsstructuur eerder uitgewerkt te worden om te voorkomen dat de inpassing niet meer mogelijk is vanwege andere invulling van de ruimte. Zie ook onze reactie in het onderdeel Mobiliteit.
48. Plaats de uitvoering van RSU onder de regie van een programmabureau met een stuurgroep en programmamanager die de verbinding legt tussen diverse uitvoeringssporen, kansen benut en de samenhang en afhankelijkheden bewaakt.

toetst of de ontwikkelingen op stedelijk niveau voldoen aan de integrale barcode.
45. Na vaststelling van de RSU zal de uitvoeringsstrategie verder moeten worden uitgewerkt en zal tevens moeten worden bepaald hoe de implementatie kan worden georganiseerd. We denken dat het Wiel met Spaken een voldoende robuust frame is om te kunnen schakelen tussen de verschillende (ook regionale) verstedelijkingsopties. Meerjarige projecten kennen meerjarige financiering, die voor aanvang van het project geregeld moet zijn. Voor het beschouwen van integrale plannen wordt integraal gekeken naar de beschikbare middelen, zoals beschreven in paragraaf 8.4 van hoofdstuk Investeringsstrategie.
46. dit is aangepast in de RSU

Op basis van de bestaande en potentiele plancapaciteit verwachten wij niet dat deze situatie zich zal voordoen. Daarnaast is ook het benutten van uitbreidingsgebieden complex, vraagt tijd en grote investeringen op het gebied bijvoorbeeld mobiliteit

49. Overweeg een gegarandeerde meerjaren financiering voor de projecten die de ruggengraat vormen en/of no regret zijn, los van de politieke besluitvorming van jaar tot jaar. Het is aan te bevelen financiering beschikbaar te stellen die meer continuïteit in de uitvoering biedt.
50. Welke bijsturingsmogelijkheden zijn er als woningbouw niet mogelijk op de gewenste schaal binnen Utrecht en gekeken moet worden naar uitbreidingsgebieden rondom Utrecht?

Tot slot
Het goede van de RSU is dat een visie is neergelegd die integraliteit als insteek heeft en dat ook inzichtelijk maakt. Echter de er aan ten grondslag liggende normen voor de barcode zijn helaas niet inzichtelijk en niet nader onderbouwd.
Het in de praktijk daadwerkelijk realiseren van deze integrale benadering vraagt in de voorbereiding en uitvoering om een nauwe samenwerking binnen het gemeentelijk apparaat in alle geledingen. Echter vanuit andere praktijkervaringen in de wijk moet er in alle eerlijkheid op worden gewezen dat (ook) bij de uitvoering van deze visie, gevaar van interne verkokering of onvoldoende afstemming op de loer ligt. Met als gevolg minder effectief besteden van gemeenschapsgeld en risico van verspilling. Wij vragen daarom extra aandacht voor een integrale sturing door een programmabureau met voldoende bevoegdheden en middelen.
Samenvattend vinden wij dat de ambitie voor Overvecht ondermaats is en wij presenteren in het Einsteinkwartier een alternatief. Daarin komen niet alleen ambities samen die in de RSU staan, maar vullen wij die aan met elementen die nu ontbreken en straks volgens de Utrechtse Barcode essentieel zijn voor gezond stedelijk leven in Overvecht.

Wij hopen uw vragen beantwoord te hebben. Zoals eerder aangegeven nemen wij uw gedachtes over een Einsteinkwartier mee bij verdere uitwerkingen. Daarbij geldt dat dit nog niet leidt tot de gewenste verbeteringen in alle buurten van Overvecht; er zal óók op andere plekken in de wijk gewerkt moeten worden aan wijkverbeteringen.

Wij zijn uiteraard bereid om mee te denken in de ruimtelijke invulling van het Einsteinkwartier en om andere punten uit deze zienswijze toe te lichten.

85

herziene reactie
Pag. 9 Principe:
- geen dak, geen blinde gevel blijft onbenut
- gevarieerd groen tenzij
- natuur inclusief bouwen tenzij
- Utrecht waterrijk
- Utrecht ruimte voor natuur
- Utrecht bomenrijk

Pag. 11: integrale ontwerp oplossingen voor het samen gaan van gevarieerd groen
Pag. 30: In schema: ecologisch groen (blauwe) routes
Pag. 34: In het nieuw silhouet van de stad: groen stedelijk (insectenrijk) met icoon vlinder! desnoods op de daken En waar is het silhouet van het water???
Pag. 38: Nieuwe woningen realiseert de gemeente energieneutraal constructief geschikt voor groen en zonnepanelen
Pag. 43: punt 5. Aansturen op natuur inclusieve kunst/ bouwwerken, gevarieerd groen in de verstedelijking integreren.
Pag. 65: Bij de groei inzetten op meer groen en meer gevarieerd groen.
Pag. 68: Groene balk 25 ha stedelijk groen staat niet in verhouding met andere opgaven.
Pag. 83: Toekomstige openbare ruimte met diversiteit van bomen in één straat.
Pag. 91: Groene gevels + daken + hekken/ hagen aangeven in maquette.

Pag 9: goede aanvullingen. Enkele daarvan hebben we overgenomen, maar sommige zijn wel erg gedetailleerd en komen terug elders in hoofdstuk 5.
Pag 11: nemen we niet over dit is te specifiek.
Pag 30 nemen we niet over is bijv. ook recreatief.
Pag. 34: We hebben er bewust voor gekozen om alleen de gebouwen en het OV-netwerk te laten zien omdat het anders onleesbaar wordt. Het groene netwerk in silhoutte staat op pagina 30. Samen vormen deze het totale plaatje.
Pag. 38: te detaillistisch voor de RSU 2040
Pag. 43: dit zijn uitgangspunten die zijn vastgesteld door de gemeenteraad en kunnen we dus niet meer wijzigen.
Pag 65: nemen we over.
Pag 68: dat is een mening, er is ook nog wijkgroen en groen om de stad.
Pag 83: Dit is een schematische weergave en een versimpeld beeld. Wel kunnen we het woord divers toevoegen aan de beschrijving toevoegen: meer ruimte voor divers groen.
Pag. 91 en 95 Dit is een schematische weergave en een versimpeld beeld. Als we dit doen dan moeten we dit voor alles doen en dat gaat ten koste van de kracht van het beeld.
Pag 110: dit voert te ver voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht als koersdocument van de stad.
Pag. 123: er staat hier nergens asfalt gebruik.
Pag 126: voegen we toe als meer diversiteit in het groen voor verschillende soorten flora en fauna.

	Pag. 95: Reliëf in gevels en daken. Verharding minimaliseren Verschillende hoogten van groen, verschillende lagen. Pag. 110: Fietsvergunningen uitgeven. Auto parkeren duurder maken. Pag. 123: Asfalt gebruik reduceren, levert geen waterberging op. Pag. 126: Variatie in leefgemeenschappen in groene parken. Meerdere lagen en diversiteit in de lagen. Openbare ruimte: gezond bodemecosysteem, bomen, heesters, kruiden, geleidelijke overgang natuurvriendelijke oever, gezond waterecosysteem met zuurstofplanten, habitat macrofauna. Voedselbossen, stadslandbouw, initiatieven van particulieren en bedrijven stimuleren.	
85	Ontbrekende facetten in RSU 2040: - Inzetten op relatiebeheer met bewoners, zoals op o.a. participatie groen, water, wonen, zodat de verantwoordelijkheid van de openbare ruimte toeneemt. Waarbij de beeldkwaliteit, kwaliteit van het groen en veiligheid in het groen dus omhoog gaat. - Toegankelijkheid van de stad voor rolstoelgebruikers, fietsers, ouders met kinderwagens verbeteren; weghalen van alle overbodige stoepranden, behalve bij tram en bushaltes. - Waterberging verbeteren door de bedekking met asfalt sterk te minimaliseren, gebruik geschikte stenen voor fietspaden, circulair bouwen met hergebruik van materialen. - Gebruik bruggen minimaliseren. Bruggen belemmeren het zicht op het landschap en verminderen de waterbeleving, biodiversiteit vermindert door schaduwwerking. Bovendien minder bruggen meer fiets- en wandelbeweging. - Ambieer, stimuleer en faciliteer natuurinclusieve bedrijventerreinen, natuurinclusieve verblijfplekken op bedrijfsterreinen en natuurinclusieve ommetjes op bedrijventerreinen.	De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. Enkele van de genoemde facetten als minder verharding, natuur inclusief, toegankelijkheid (hoofdstuk 5 en 6) komen wel terug in als hoofdlijnen in het stuk, maar niet in detail.

- Een omvangrijk landschappelijk groen park in het stationsgebied naast een evenredig en recent sterk verstedelijkt stationsgebied.
- Grassap gebruiken i.p.v. strooizout (zie: grass2grit.nl)
- IJzerpoeder als energiebron zonder CO2 uitstoot

86

Mijn naam is […] en ik heb een bedrijf op Lage Weide. Dat bedrijf is LocoBrands BV aan Zonnebaan 34 Wij zijn gespecialiseerd ontwikkelen, produceren en verkopen van met de hand gemaakt creatieve papieren producten.
Ik heb kennisgenomen van de concept-RSU en wil gebruik maken van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Ik maak mij namelijk zorgen over de gevolgen voor mijn bedrijf. De RSU kent veel verschillende ambities: meer woningen, meer werkgelegenheid, meer opwekking van duurzame energie en de aanleg van een nieuw centrum op Lage Weide. Ik maak mij zorgen dat er teveel prioriteit bij woningbouw wordt gelegd en het bedrijfsleven en de bereikbaarheid in de knel komen.
Uiteraard willen mijn medewerkers ook betaalbaar wonen in Utrecht maar ik heb ze nog nooit gehoord dat ze boven op elkaar willen wonen eerder het tegen overgetelde, iedereen wild een graag een hui met een tuin waar zijn minimaal 1 auto voor de deur kan parkeren (ze willen tenslotte ook wel eens in het wiekend naar Opa en oma die in een dorp wonen waar bijna geen openbaar vervoer naartoe gaat), ik begrijp dan ook echt niet waarom jullie niet kiezen voor bouwen buiten de centrum ring zo als rijnenburg.
Maar misschien is mijn personeel geen afspiegeling van de Utrechtse gemeente raad maar ik vraag me hardop wie dat wel is
Maar goed het nog slechter bereikbaar maken van Lage Weide lijkt mijn geen goed plan, de huidige tunnel dosering is nu al een ramp die me aan de oude afslag op de A2 doet denken van oog in al.

In de RSU ligt voor Lage Weide de focus op behoud van de bedrijvenfunctie en expliciet ook het behouden van ruimte voor bedrijven in de zwaardere milieucategorie. We zien op Lage Weide kansen voor intensivering van de werkgelegenheid zoals in het 4e kwadrant Leidsche Rijn /lage Weide nabij Station Leidsche Rijn. Belangrijke voorwaarde voor deze intensivering is dat dit gepaard moet gaan met slimme mobiliteitsoplossingen. Niet alleen voor het 4e kwadrant maar ook voor de rest van Lage Weide is het belangrijk dat ov en fietsbereikbaarheid wordt verbeterd.

87

Namens het consortium grondeigenaren Rijnenburg ontvangt u hierbij onze reactie op de concept Ruimtelijke Strategie 2040 van de gemeente Utrecht (hierna: RSU2040).

De kern van onze reactie is:

- Om aan de hoge woningvraag in Utrecht te voldoen, zijn 60.000 nieuwe woningen nodig aan harde plannen. Het is zeer positief dat Utrecht deze ambitie heeft geformuleerd in de RSU2040. Wij pleiten echter voor extra programmering. Dat kan door de ontwikkeling van Rijnenburg tot woongebied.
- Wij betreuren de keuze voor een overwegend eenzijdig nieuwbouwaanbod in hoogbouw in centrumstedelijke woonmilieus. Om de groei van de stad en het aantal inwoners in goede banen te leiden, is méér nodig dan binnenstedelijke verdichting.
- In de gemeente Utrecht is ook vraag naar - en ruimte voor - een meer ontspannen, betaalbaar en groen woonmilieu. Dat woonmilieu kan worden ontwikkeld in de polder Rijnenburg. Door de aan te leggen Papendorplijn door te trekken kan Rijnenburg relatief eenvoudig worden ontsloten met het openbaar vervoer.

In het vervolg van deze brief onderbouwen wij onze reactie.

1 Er is extra programmering nodig.
Utrecht groeit. Om aan de hoge woningvraag te voldoen, zijn 60.000 nieuwe woningen in harde plannen nodig. Terecht heeft Utrecht deze ambitieuze doelstelling geformuleerd in de RSU2040. De ervaring leert echter dat een overmaat in de programmering wenselijk zo niet noodzakelijk is - met minimaal 30% - om deze ambitie echt waar te maken. De ervaring leert namelijk dat plannen vaak vertragen of zelfs uitvallen. Wij pleiten daarom voor extra programmering. Dat is mogelijk door de polder Rijnenburg te ontwikkelen tot woongebied.

De gemeente wil het gebied Rijnenburg in eerste instantie ontwikkelen als energielandschap met ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om ‘overloop’ van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.
. Dat moet en zal snel worden opgepakt. We nemen hierbij graag uw opmerkingen en inzichten in mee en blijven graag met u als eigenaren in gesprek hoe we hier goed vorm aan kunnen geven.

2 Er is in Utrecht grote behoefte aan ontspannen woonmilieus
Volgens de RSU2040 is in Utrecht niet alleen grote behoefte aan centrumstedelijke woonmilieus, maar ook aan meer ontspannen woonmilieus. Niet álle woningzoekenden willen immers wonen in een wijk of buurt met een hoge dichtheid (hoogbouw), zo blijkt uit recente rapporten van onderzoeksbureaus Stee en Companen.
Meer ontspannen milieus bieden bovendien ruimte voor (betaalbare) grondgebonden woningen, of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens. Bij de verdere groei van de stad moeten beide woonmilieus in balans blijven, erkent de RSU2040. Op de vraag waar dit ontspannen woonmilieu moet komen, geeft de RSU2040 geen duidelijk antwoord. Er is sprake van verdichten en vergroenen in bestaande wijken, en van hoogbouw rond ov-knooppunten. De RSU vermeldt niet waar en wanneer de toevoeging van meer laagbouwmilieus en/of andere ontspannen woonmilieus mogelijk is.

3 Verwachte prijsstijgingen maken de woningmarkt nog moeilijker toegankelijk
De vraag naar betaalbare woningen in Utrecht is enorm. Eind februari 2021 stonden in Utrecht in totaal nog geen 60 woningen te koop tot€ 325.000 (bron: Funda). De wachttijden voor een sociale huurwoning zijn inmiddels opgelopen tot meer dan 11 jaar. Betaalbaar wonen staat in Utrecht onder grote druk. Woningprijsstijgingen zijn overal in Utrecht en bij alle type woningen te zien. In onder meer Leidsche Rijn zijn de afgelopen jaren forse prijsstijgingen van grondgebonden woningen zichtbaar. Het aanbod betaalbare woningen en specifiek het aanbod betaalbare grondgebonden woningen blijft al jaren achter op de vraag.
Als Utrecht verder groeit met 100.000 inwoners, blijft de vraag naar betaalbare woningen onverminderd stijgen. Er moeten daarom op korte termijn zeer veel betaalbare woningen worden gebouwd: voor

een- en tweepersoonshuishoudens, maar ook voor (eenouder)gezinnen. Dus zowel betaalbare appartementen als betaalbare grondgebonden woningen.

4 Het streven naar een inclusieve stad komt onder druk
Als de vraag naar betaalbare woningen en grondgebonden woningen in ontspannen woonmilieus onbeantwoord blijft, zullen deze woningzoekenden in Utrecht hun heil elders zoeken. Daarmee dreigt een belangrijke ambitie van de RSU2040 buiten bereik te komen:
Utrecht als inclusieve stad, met een plek voor iedereen, met minder segregatie. Bovendien zal de mobiliteit groeien als gevolg van de toename van het woon-werkverkeer.

5 Binnenstedelijke verdichting duurt langer, is complex en duur
De ervaring leert dat verdichting in bestaand stedelijk gebied gepaard gaat met lange inspraaktrajecten en veel weerstand van omwonenden. Deze verdichtingsopgaven zijn doorgaans kleiner, maar kosten vaak meer tijd.
Met vele kleine projecten, verspreid over de stad, komen we er dus niet. Bouwen in de polder Rijnenburg is een gewenste en noodzakelijke aanvulling. Eén grote woningbouwlocatie maakt het mogelijk om snel grote woningaantallen te realiseren. Zo'n locatie zorgt voor een stabiele stroom van betaalbare nieuwe woningen. En de overlast door bouwwerkzaamheden en bouwverkeer blijft beperkt.

6 Hoogbouw is duur en complexer
Hoogbouw is duurder dan laagbouw. De bouwkosten van een (concept)rijwoning van circa 100 m2 zijn vergelijkbaar met die van een hoogbouwappartement van circa 60 m2• Bovendien is de bouwtijd van hoogbouw vaak twee keer zo lang. Bouwen van grondgebonden

woningen en woningen in meer ontspannen woonmilieus in Rijnenburg lost het probleem op de woningmarkt dus sneller op. De 60.000 nieuwbouwwoningen die Utrecht tussen nu en 2040 wil bouwen, moeten bovendien allemaal energieneutraal zijn. Ook dat is bij hoogbouw een grotere technische en financiële uitdaging.

7 Verdichten en vergroenen staan op gespannen voet
De RSU2040 kiest voor groei door verdichten én vergroenen. Door de toevoeging van 60.000 woningen groeit het aantal woningen met bijna 40% in de bestaande stad. Door deze verdichting loopt de druk op de openbare ruimte en de (ov-)infrastructuur fors op. Ook de druk op pleinen, stadsparken en speeltuinen zal door de verwachte bevolkingsgroei verder toenemen, terwijl de behoefte aan grotere private en publieke buitenruimte juist toeneemt. De coronacrisis laat zien dat er een grotere behoefte is aan grotere woningen, met ruimte voor (thuis)werken en vergaderen. De ontwikkeling van Rijnenburg tot woongebied kan voorzien in deze twee behoeften.

8 Rijnenburg is goed bereikbaar
Anders dan vaak wordt beweerd, is de bereikbaarheid van Rijnenburg realiseerbaar. De Papendorplijn kan worden doorgetrokken over de bestaande busbaan Rijnvliet over de A2, en door de bestaande doorgang bij Strijkviertel onder de A 12. De kosten hiervan kunnen (deels) gefinancierd worden uit de exploitatie van Rijnenburg.

Tot slot
Wij waarderen de langetermijnvisie die uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 spreekt. Zo'n visie is dringend gewenst, want de stad staat voor een grote uitdaging. Utrecht is de snelst groeiende stad

van Nederland. Er komen maar liefst 100.000 inwoners bij. Die moeten worden gehuisvest in 60.000 nieuwe woningen. Daarnaast moeten ook 70.000 arbeidsplaatsen worden toegevoegd in de stad.
Wij omarmen het concept van een hoogwaardig mobiliteitsnetwerk en een groenblauw raamwerk als dragers van de ruimtelijke strategie.
Wij achten het concept van het 'Wiel met Spaken' noodzakelijk voor de stad en zijn verheugd dat Utrecht meerdere nieuwe hov-verbindingen en nieuwe stedelijke knooppunten met intercitystatus krijgt.

Onze oproep
Wij roepen gemeente Utrecht op om Rijnenburg toe te voegen aan de visie. Daardoor kan in de woningprogrammering aan de vereiste overmaat worden voorzien. Het wordt zo ook mogelijk om - naast de forse inzet op centrumstedelijke woonmilieus - het aanbod te verbreden met meer ontspannenwoonmilieus de komende twintig jaar.
Om te voldoen aan de grote vraag naar zowel goedkope als dure koop- en huurwoningen starten we - liever vandaag dan morgen - met de gebiedsontwikkeling van een nieuw, eigentijds, hoogwaardig en energieneutraal woonmilieu met een (tijdelijk) energielandschap.
Rijnenburg kan daardoor hét voorbeeld worden van een inclusieve stad voor iedereen. Als we daarmee nu voortvarend beginnen, kunnen daar al vanaf 2028 de eerste (betaalbare) woningen worden opgeleverd.

88

Middels deze mail wil ik reageren op de concept Ruimtelijke Strategie 2040. Tevens zal ik vanuit een gezamenlijk initiatief Buurtschap Waijen ons standpunt bevestigen. Voor nu toch een korte reactie op de plannen.
Ik maak dan ook bezwaar aangezien deze plannen een significante impact zullen hebben op mijn woning en directe leefomgeving.

We hebben de ter visielegging van de RSU op verschillende manieren onder de aandacht gebracht.

- Op de website www.utrecht.nl/RSU2040 stond alle informatie over de RSU2040 en hoe in te spreken.

Ruimtelijke Strategie Utrecht
Door midden van dit schrijven, dienen wij zienswijzen in tegen de Ruimtelijke Strategie Utrecht.
Ik ben woonachtig op de koppeldijk 11 in gemeente Houten. Ik ben overvallen door de plannen (link hierboven) welke ik per ongeluk tegen ben gekomen. Het zou netjes geweest zijn als de huidige bewoners hier direct over geinformeerd zouden zijn, ter voorkoming dat als gevolg van de wijze van publicatie deze niet gezien zou zijn en een reactie uit zou blijven. De plannen raken immers de directe leefomgeving en sterker nog in sommige gevallen een potentiele uitkoop.

Inhoudelijk reageer ik dan ook als volgt:

A. Er komen extra wegen
i. Extra Rijksweg
Deze extra Rijksweg is geprojecteerd op grond van particulieren en betekent kortweg het einde van het buurtschap Wayen.
ii. Extra ring (gemeentelijke) weg met name gesitueerd bij Koppeldijk 11 en 9.
Bewoners zijn tegen deze plannen omdat deze plannen betekenen dat:
• Woning moet wijken voor wegen;
• Woningen die niet moeten wijken nog extreem meer geluidsoverlast krijgen;
• De leefbaarheid van het gebied voorgoed verdwijnt.
Om alle moverende redenen zijn de bewoners deze ontwikkelingen; geluidsoverlast, fijn stof, stikstofproblematief. Kortom de gehele leefbaarheid verdwijnt voor de bewoners.

Buurtschap Wayen is een zoekgebied voor sportvelden

- We hebben de ter inzage legging van de RSU2040 bekend gemaakt op de website
- Via de wijknieuwsbrieven
- Met een advertorial in de krant
- Via social media

Mbt extra infrastructuur
- De extra rijksweg hebben we uit het kaartbeeld gehaald.
- We kunnen de extra ring (gemeenteweg) aan de hand van uw kaartje niet plaatsen. We vermoeden dat dit de gemeentegrens is.

Mbt zoekgebied sportvelden
- Dit zoekgebied voor sportvelden komt voor uit de vraag naar veldsport die de verstedelijking aan de zuidkant van Utrecht met zich meebrengt. Waar deze sportvelden precies komen en hoe ze eruit komen te zien weten we nog niet, vandaar het zoekgebied. De locatie staat ook aangegeven als concrete plek maar met pijlen eromheen om te laten zien dat dit gebied nog niet vast ligt. We pakken deze opgave op samen met de regiogemeenten.

Mbt de uitbreiding van het ov netwerk
- Het tracé van het Wiel met Spaken (systeemsprong ov) ligt nu ten noorden van de A12. De definitieve ligging is nog niet bepaald

Onduidelijk wordt het voor de omwonenden wat de zoekgebieden voor sportvelden betekent. Blijven de woningen bestaan? Komen daarbij sportvelden? Moeten er woningen verdwijnen? Wat betekent dit voor de overlast, zoals verkeer en geluid?
De omwonenden begrijpen niet dat de gemeente Utrecht op grond van particulieren zoekgebieden voor sportvelden projecteert, en daarbij de consequenties voor de omwonenden niet in kaart brengen.
Omwonenden zijn tegen de ontwikkeling van sportvelden in het buurtschap Wayen.

OV in en lang Buurtschap Wayen
Omwonenden zijn tegen het uitbreiden van OV netwerk (extra wegen, tram/busverbindingen en fly-overs) in een gebied dat al ontzettend veel overlast heeft van verkeer. Om het gebied van de Ring Utrecht extra te belasten met nog meer geluidsoverlast, vervuilende bussen is voor de omwonenden echt een no-go!
De plannen van de verbreding van Ring Utrecht zijn zo extreem voor de omwonenden dat nog meer verkeer en nog geluidsoverlast echt niet kan.
Wij vragen de gemeente Utrecht om het gebied rond de Ring Utrecht integraal te bekijken en derhalve met een integraal plan te komen en de omwonenden (de bewoners van het gebied) te betrekken.

Verbreding Ring Utrecht | Ruimtelijke Strategie Utrecht | OV plannen
Voor omwonenden is het niet te begrijpen dat deze plannen niet integraal worden onderzocht en beoordeeld, waarna er dan een integraal plan komt voor dit gebied.. Nu zijn omwonenden jaren bezig met verschillende besluiten (snelwegverbreding, plannen gemeente Utrecht) om er per saldo telkens op achteruit te gaan. De omwonenden roepen de minister voor de Ring Utrecht en het College van de gemeente

De gemeente Utrecht werkt samen met de Provincie, de regio U10 en het Rijk in Uned verband (zie www.programma-uned.nl) aan maatregelen voor de regio Utrecht op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid.
Grote infrastructurele ontwikkelingen worden altijd integraal bekeken. Hierbij worden omwonenden en belanghebbenden betrokken

	Utrecht op om nu pas op de plaats te maken de plannen voor dit gebied in de kast te zetten. Om gezamenlijk (met de omwonenden) een integraal plan op te stellen voor dit gebied: wonen(woningbouw), werken, OV, rekening rijden en de rijksweg en van daaruit keuzes samen met de omwonenden en belangenorganisaties te maken.	
89	Met interesse hebben wij kennisgenomen van Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Specifiek reageren we op het idee van een nieuwe brug over de Vecht (de Vechtbrug) in de omgeving van de Zwanenvechtlaan. We wonen ruim 30 jaren aan de Vechtdijk en volgen met belangstelling plannen die direct of indirect invloed hebben op onze woonomgeving. We wonen met veel genoegen in dit stukje Utrecht. In voorkomende gevallen denken we graag constructief mee. We zijn geschrokken van het plan om een extra brug over de Vecht te realiseren. Helaas zien we met betrekking tot nog een brug alleen maar nadelen. Tegen het plan voor een brug op deze locatie (of nog een brug over de Vecht op een andere locatie) hebben wij de volgende bezwaren. 1. Een nieuwe brug is overbodig. De locatie van de brug bevindt zich tussen twee bestaande bruggen: de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. De afstand tussen deze bruggen is circa 1,5 km. De afstand tussen een bestaande brug en een nieuwe brug zal dus (minder dan) 750 meter zijn. Met de bestaande bruggen, die prima ingericht zijn voor gebruik door fietsers en andere verkeer, is een nieuwe brug overbodig. Er zijn routes die over de bestaande bruggen gaan. Als een route nodig is voor het gaan over een nieuwe brug, dan zal die route gecreëerd dienen te worden. De route zal niet haaks aansluiten, maar schuin, waardoor de winst in afstand veel minder zal zijn dan 750 meter. Met een gemiddelde fietssnelheid zal de tijdwinst minder dan 2 minuten zijn.	Dank voor uw inspraakreactie. Zie antwoord op inspraakreactie 25

2. Een nieuwe brug sluit niet aan op een bestaande route.
Op de betreffende locatie (en ook niet op andere locaties tussen de twee bestaande bruggen) is er geen fietsroute aanwezig aan beide zijden van de Vecht waarop een route over de brug kan aansluiten. Het aanleggen van een dergelijke route (of routes) zal een onnodig negatief effect hebben op de bestaande situaties aan beide zijden.
3. Een nieuwe brug zal een negatief effect hebben op de bestaande inrichting van de omgeving.
Aan de zijden van Overvecht en Zuilen zijn plantsoenen gesitueerd. In de wijken zijn deze plantsoenen populaire locaties waar veel mensen wandelen en in deze rustige groene omgeving verblijven. Door de aanleg van een route naar een nieuwe brug zal in iedere wijk groen opgeofferd moeten worden. Bovendien zal het gebruik van de route door fietsers (maar ook gemotoriseerd verkeer, brommers/scooters) een negatieve invloed hebben op de locaties waar dan minder rust ervaren kan worden door mens en dier.
4. Een nieuwe brug zal hinder veroorzaken voor weggebruikers.
De Vechtdijk wordt volop gebruikt door fietsers, wandelaars, skaters, rolstoelers, wielrenners en andere deelnemers. In de bestaande situatie is het al een uitdaging om alle gebruikers veiligheid te bieden. Een nieuwe brug zal de bestaande situatie doorkruisen en hinder en vergroting van onveiligheid veroorzaken voor de gebruikers van de Vechtdijk.
5. Een nieuwe brug zal hinder veroorzaken voor scheepvaart.
Een groot deel van het jaar varen recreatie- en beroepsschepen op de Vecht. Er is een grote verscheidenheid aan gebruikers, met onder meer open boten, rondvaartboten, roeiboten, kano's, waterfietsen, sups. De aanwezigheid van een brug zorgt voor hinder en onveiligheid.
6. Een nieuwe brug zal overlast veroorzaken voor bewoners en passanten.

	De bestaande twee bruggen worden gebruikt door mensen die overlast veroorzaken, door verblijf eronder en ernaast. Er is al vele jaren sprake van criminaliteit, er verblijven (met name 's avonds en 's nachts) mensen die onder meer handelen in drugs. Dat is een bekend fenomeen. De gemeente treedt niet of nauwelijks handhavend op. Een nieuwe brug zal nieuwe mogelijkheden bieden aan dergelijke overlast veroorzakende mensen. Ook zal de nieuwe brug als hangplek een aantrekkende werking hebben voor overlast veroorzakende mensen/randfiguren bij de nabij geplande prostitutielocatie het Nieuwe Zandpad. Bewoners van de Vechtdijk hebben zeer negatieve ervaringen vanuit de tijd toen de vorige prostitutielocatie in gebruik was. Een terugkeer van overlast is te verwachten als het Nieuwe Zandpad in gebruik genomen zal worden en een nieuwe brug zal het risico hierop vergroten. 7. Een nieuwe brug zal nadelige gevolgen hebben voor omwonenden. Door de komst van een nieuwe brug zal/zullen woning(en) moeten verdwijnen, in dit geval drijvende woningen oftewel woonboten. Bovendien zullen de (bewoners van) woningen/woonboten die gesitueerd zijn naast de locatie van de nieuwe brug nadelige gevolgen ondervinden vanwege extra verkeersbewegingen, verminderd gevoel van privacy en verminderd uitzicht en licht	
90	Met veel interesse hebben we vanuit de BIZ vereniging voor de Woonboulevard Utrecht (WBU), waarin de ondernemers op de boulevard zijn verenigd, kennis genomen van de Ruimtelijke Strategie voor Utrecht in 2040. We kunnen ons in het algemeen prima vinden in de hoge ambities die het document uitspreekt om in 2040 te streven naar een stad waarbij	Dank voor uw reactie. Hieronder gaan wij in op uw aandachtspunten.

voorzieningen, verdeeld over 5 centra, voor iedereen binnen 10 minuten te bereiken zijn. We zijn hierbij blij om te zien dat de A12 zone, waar de Woonboulevard onderdeel van uitmaakt, een van deze 5 centra is. We hopen dat dit -met deze ambitie in het achterhoofd- betekent dat de gemeente, net als de ondernemers van de WBU, de komende jaren blijft investeren in de kwaliteit van dit gebied. Dat bij punt 4 expliciet wordt genoemd dat de functie voor de Woonboulevard wordt behouden en dat er wordt geïnvesteerd in de attractiviteit door de aanpak van de openbare ruimte doet ons deugd. Wel geven wij bij de uitwerking van de RSU in de komende jaren, namens de ondernemers en vastgoedeigenaren van de Woonboulevard graag nog een paar aandachtspunten mee.

Achtergrond WBU

De Woonboulevard Utrecht is de grootste woonboulevard in het westen van Nederland. Met ruim 60 woonwinkels (ca 105.000 vierkante meter) is de keuze voor de bezoeker enorm. Ter vergelijking zijn Woonmall Alexandrium 60.000 vierkante meter en Villa Arena 75.000 vierkante meter. Naast deze brede keuze mogelijkheden zijn de uitstekende bereikbaarheid én het gratis parkeren belangrijke onderscheidende kenmerken en sterk bepalend voor het succes van de boulevard.

De woonboulevard is in economisch opzicht een relevant en bijzonder gebied binnen Utrecht

WBU heeft de afgelopen jaren –ondanks het uitblijven van investeringen in de openbare ruimte- opnieuw omzetgroei laten zien. Ondanks de impact van de Corona crisis zetten ondernemers op de Woonboulevard ook dit jaar, na de versoepelingen, alles op alles om veilig, verantwoord en gastvrij bezoek mogelijk te maken. Ondernemers investeren doorlopend in de uitstraling van hun panden. WBU is ook een belangrijke werkgever, alleen bij IKEA zijn ruim 480 medewerkers onder contract. WBU is een relevante bezoekstrekker voor Utrecht.

▪ 70% van de bezoekers komt van buiten de Gemeente Utrecht
▪ van Den Bosch tot Breukelen, van Wageningen tot Woerden
▪ In het directe verzorgingsgebied circa 515.000 huishoudens en ruim 1,1 miljoen inwoners

Een bijzonder gebied vraagt om voldoende aandacht

Om de positie van de Woonboulevard als een van de grootste en sterkste boulevards te behouden en te versterken investeren winkeliers en eigenaren doorlopend. Zo is er de afgelopen jaren door hen al veel geïnvesteerd in de inrichting en uitstraling van het vastgoed. Om deze investeringsbereidheid te houden vraagt dit ook om scherpe keuzes bij de positionering van dit gebied. Evenredige aandacht vanuit de Gemeente Utrecht is voor deze investeringen wat ons betreft een voorwaarde. We zijn dan ook blij dat de gemeente het gebied rondom de A12 zone heeft gekenmerkt als één van de vijf belangrijke centra binnen de strategie van een stad waarin voorzieningen binnen 10 minuten voor handen moeten zijn.

90

Onze aandachtspunten in het licht van de RSU 2040

▪ Bij punt 4 op pagina 151 van de RSU wordt expliciet genoemd dat er geïnvesteerd gaat worden in de attractiviteit van het gebied. De woonboulevard is nu al, en blijft straks ook een winkel- en verblijfsgebied; daarbij past géén doorgaand (sluip)verkeer richting andere gebieden op de momenten dat de Woonboulevard open is voor publiek;
▪ Bij punt 4 op pagina 151 van de RSU wordt ook gesproken over het toevoegen van functies zoals woningen, voorzieningen, groen en energie; dat is wat ons betreft nog erg breed, wij ontvangen graag een nadere toelichting op de toevoeging van deze functies en blijven over de invulling hiervan graag in gesprek;
▪ Voor wat betreft de attractiviteit van het gebied hoort hierbij wat ons betreft een aangepast en flexibel parkeerregime (betaald parkeren

- Algemeen: Ondernemers geven aan dat ze op het gebied van kwaliteit en onderhoud van de openbare ruimte graag een hoger ambitieniveau zien van de gemeente. Gemeente gaat vanwege de grootschalige toekomstige ontwikkeling van de A12 zone op dit moment geen grote investeringen doen, maar wellicht is gezamenlijke beperkte investering mogelijk. Waarbij we ook andere organisatieonderdelen betrekken ivm onderhoudsniveau, uniformiteit in uitstraling. Afgesproken is dat we in 2021 een schouw organiseren om wensen en mogelijkheden te inventariseren.
- Aansluitend op de RSU voorzien wij in de toekomst een gebied waar een mix in functies (winkelen, werken en wonen) ontstaat met een aantrekkelijk en groen openbaar gebied.

voor- en/of na openingstijden of een blauwe zone) met oog voor zowel de ambitie om autobezit van bewoners te ontmoedigen als het USP van de woonboulevard van het gratis parkeren voor bezoekers; een dergelijk regime zou het gratis parkeren van woon- werkverkeer van de kantoren en in de nabije toekomst ook de woningen op en om de woonboulevard heen tegen moeten gaan terwijl het wat de WBU betreft wel aantrekkelijk moet blijven voor bezoekers om in de nabijheid van de woonwinkels te kunnen parkeren tijdens openingstijden;

▪ Om de ambities op het gebied van attractiviteit waar te kunnen maken vraagt dit gebied om een hoger onderhoudsniveau; wat ons betreft gelijk aan dat van het centrum van Utrecht;

▪ Wil dit gebied nú en in de toekomst aantrekkelijk zijn en blijven voor bewoners én gebruikers dan vraagt dit om een groenere en aantrekkelijkere openbare ruimte; we zijn dan ook blij om te lezen dat bij punt 10 op pagina 151 expliciet is benoemd dat de gebouwde omgeving (en dan in het bijzonder de Woonboulevard) wordt ver-groend; we gaan graag nú al aan de slag met het vergroenen van de openbare ruimte, voor wat betreft de groene daken gaan we graag in gesprek over de (on)mogelijkheden (op dit moment voldoen weinig van de huidige constructies nog aan de voorwaarden die een groen dak vragen) en we ontvangen graag een nade-re toelichting op de voorgenomen ‘groene routes’.

▪ In 2021 willen de ondernemers van de WBU aan de slag met het verbeteren van de uitstraling van de openbare ruimte in het gebied (aankleding, verblijfskwaliteit, groen, (eenduidig) straatmeubilair en wandelroutes); vanuit de WBU pakken we graag, daarmee alvast vooruitlopend op de ambitie van attractiviteit voor dit gebied (punt 4, pag 151 van de RSU), samen met de gemeente het verbeteren van de uitstraling van de openbare ruimte op; wat ons betreft is het ook belangrijk om daarmee niet te wachten totdat de eerste herontwikkelingen in het gebied daadwer-kelijk van de grond komen;

- Het instellen van blauwe zones past niet in het verkeersbeleid. Eerder is een mogelijkheid tot invoeren betaald parkeren op de woonboulevard onderzocht. Daarvoor was toen niet genoeg draagvlak. In het tweede kwartaal verschijnt een nieuwe parkeervisie voor de gemeente waarin onder meer een aangepaste aanpak is opgenomen voor invoeren betaald parkeren. Op basis daarvan kunt u samen met de gemeente verkennen wat de mogelijkheden zijn voor invoeren betaald parkeren op de woonboulevard.
- Gemeente gaat vanwege de grootschalige ontwikkeling van de A12 zone op dit moment geen grote investeringen doen, maar wellicht is gezamenlijke beperkte investering mogelijk. Waarbij we ook andere organisatieonderdelen betrekken ivm onderhoudsniveau, uniformiteit in uitstraling. Afgesproken is dat we in 2021 een schouw organiseren om wensen en mogelijkheden te inventariseren.

We stellen voor om het punt verkeersmaatregelen te betrekken bij het punt van de openbare ruimte hierboven

- De Woonboulevard Utrecht vervult binnen de retailhoofdstructuur, net als The Wall en Franciscusdreef Overvecht, de functie van ‘perifeer retailcluster’ (= buiten de reguliere winkelgebieden). We continueren voor de perifere retailclusters de specifieke randvoorwaarden en eisen die worden gesteld ten aanzien van o.a. branchering en (minimale) omvang ten behoeve van een optimale invulling en optimaal functioneren van de Utrechtse retailstructuur. De retailhoofdstructuur in de RSU geeft aan waar de gemeente concentraties van retail toestaat. Nieuwe retailontwikkelingen dienen bij te dragen aan de gewenste hoofdstructuur, waarvan de Woonboulevard Utrecht ook onderdeel van is. Nieuwe initiatieven buiten de structuur worden geweigerd, tenzij sprake is van enkele specifiek geldende uitzonderingsgronden. Bijvoorbeeld bij ondergeschikte uitbreiding van bestaande detailhandel (<10%) en bij

▪ Wij gaan en blijven, gezien de ambitie die er is voor het gebied, graag in gesprek over gepaste verkeersmaatregelen die horen bij een winkel- en verblijfsgebied (aantrekkelijke entrees, bewegwijzering, geen doorgaand (sluip) verkeer tijdens openingstijden, waar mogelijk maatregelen die het gebruik van de WBU als P+R tegengaan)
▪ WBU blijft de enige plaats in Utrecht voor concentratie van woonwinkels;
▪ Ontwikkelingen elders mogen niet ten koste gaan van ontwikkelingsruimte WBU;
Tot zover de aandachtspunten die we vanuit de WBU graag mee willen geven als onderdeel van de inspraakprocedure op de Ruimtelijke Strategie voor Utrecht rich-ting 2040. Mochten er naar aanleiding van deze aandachtspunten nog vragen zijn dan lichten wij deze graag nader toe in een gesprek.
We wensen de gemeente tot slot veel succes toe bij de uitwerking van de Ruimtelijke Strategie in concrete plannen. Daar waar dit ons gebied betreft blijven we over de uitwerking hiervan graag in gesprek

aantoonbaar draagvlak voor een compact buurtcluster in nieuwe gebiedsontwikkelingen. Onder de voorwaarde dat deze ontwikkelingen de retailhoofdstructuur niet aantasten. Dit betreft over het algemeen vooral dagelijks detailhandelsaanbod dat sowieso niet concurreert met De Woonboulevard Utrecht.

91

Centrum Management Utrecht heeft de ruimtelijke strategie Utrecht (RSU) met interesse gelezen en besproken tijdens een digitale bestuursvergadering. Door deze brief maken wij gebruik van de mogelijkheid van inspraak.
“De Verbonden stad”
CMU begrijpt de insteek van “het wiel met spaken”. Bij een juiste uitvoering kan dit in lijn zijn met de wens van CMU dat verkeer zonder bestemming centrum het best om het centrum heen geleid mag worden. Het is ook in lijn met elementen uit de Omgevingsvisie binnenstad die moeten leiden tot een beter verblijfsklimaat en minder doorkruisende verkeersbewegingen. Niettemin wijzen wij u op risico’s. De economische vitaliteit van het centrum is kwetsbaar en is recentelijk

Dank voor uw inspraakreactie.

We onderschrijven belang van een sterke binnenstad met een mix van economische (incl. detailhandel), cultuur en andere voorzieningen --> een levend centrum en huiskamer van de stad en haar bewoners. 2. we faciliteren deze mix van functies en werken hierbij samen met partners en belanghebbenden. 3. meerdere centra past bij de groei van de stad. Niet bedoeld als concurrentie, wel als spreiding van functies om niet alle druk op binnenstad te leggen. Retailfuncties blijven hierbij beperkt tot onder meer dagelijkse voorzieningen, lokaal gerichte functies en services.

nog veel kwetsbaarder geworden. Het belang van die economische vitaliteit is niet uitsluitend economisch. De oude binnenstad is ook een plek waar Utrechters trots op zijn, waar ze elkaar ontmoeten, geinspireerd worden door cultuur, zich ontspannen, werk vinden, genieten van bijzondere producten en horeca. Een verslechtering van die economische vitaliteit beïnvloedt rechtstreeks het welzijn en de welvaart van veel Utrechters. Het economische effect van de infrastructurele maatregelen die u voor ogen heeft blijft wat CMU betreft te ongewis. Dat “nieuwe technologische ontwikkelingen” (4.2.4 blz 62) kansen bieden is vooralsnog niet te onderbouwen en dus is het erg risicovol om daarop dan maar te vertrouwen. Later in deze inspraakreactie doen wij enkele voorstellen om de economische vitaliteit van het centrum te borgen.

“De compacte stad”

Dat er nieuwe “subcentra” gecreëerd worden vinden wij evenmin onlogisch. Het is aannemelijk dat de retailfunctie van de binnenstad geleidelijk andere vormen aanneemt. Een binnenstad met te weinig retailfunctie lijkt ons echter ook in de meest flashy toekomstvisie onwenselijk. Deze functie kan ondersteund worden door voldoende andere functies, zoals horeca, cultuur, sport, ontspanning, en beperkt kantoor/werk. Als al deze functies te overweldigend een plek vinden in de andere tienminutencentra, vormt dit opnieuw een bedreiging voor de economische vitaliteit. De consequenties van “de verbonden stad” en de “compacte stad” versterken elkaar. Wij zien in de RSU te weinig borging voor de economische vitaliteit van het centrum. In combinatie met de wens om plinten met vergelijkbare functies te vullen, bestaat het risico dat noch de plinten, noch de centra op tien minuten, noch de oude binnenstad voldoende potentieel hebben om economisch levensvatbaar te blijven. Een becijfering of inschatting van gewijzigd koop- en recreatiegedrag en in welke mate dit gecompenseerd wordt door inwonersgroei troffen wij niet aan.

Wij zijn het eens met de visie dat de historische binnenstad, stationsgebied en Jaarbeurs samen het nieuwe centrum vormen met elk een eigen karakter en eigen mix van functies.

Dat de druk op het centrum te groot is en/of te groot wordt kan CMU niet bevestigen. Onze cijfers wijzen op het tegendeel. Uw zorg daarover zou nog verder moeten afnemen als u de Omgevingsvisie binnenstad bekijkt in samenhang met de RSU.

“6.1 Centrum”
Dat u het centrum in de eerste plaats stationsgebied noemt met erachter, tussen haakjes, de historische binnenstad, vinden wij niet juist. Het stationsgebied kan niet bestaan zonder de Dom en de Oudegracht. De historische binnenstad kan niet economisch vitaal blijven zonder het stationsgebied. CMU ziet de meerwaarde van drie zeer verschillende en toch typisch grootsteedse gebieden in: Jaarbeurs, stationsgebied en historische binnenstad. Binnen deze drieeenheid verdient de historische binnenstad een zelfstandige plek zonder haakjes. Dat zeggen wij niet alleen in het belang van onze achterban, maar ook in het belang van de stad.

Aanbevelingen CMU

1. CMU beveelt u aan om voor u aan de uitwerkingen van de visie begint grondig onderzoek te doen naar economische haalbaarheid en economische consequenties en ons hierover te informeren.
2. De verandering van het koop- en recreatiegedrag zien wij onvoldoende terug in de RSU. Wij zien dit als een groot risico voor de invulling van de RSU en verzoeken u de ontwikkeling daarvan in het oog te houden en te betrekken bij de uitwerking.
3. Verdichting, waaronder wonen boven winkels, juichen wij toe.
4. Bij de ambitie van een hyper bereikbare stad verdient ook de (elektrische) auto in het licht van bestemmingsverkeer (binnen 10

1.Ook bij de uitwerking zullen we onderzoeksresultaten betrekken en onderzoek verrichten als dat nodig is..
2. Ontwikkeling koop- en recreatiegedrag houden we in de gaten; eventueel passen we ons beleid daarop aan. .
3. Dank. Wonen boven winkels is één van de functies in mix van functies die we nodig zullen hebben om kernwinkelgebied vitaal te houden.
4. Het is mogelijk om te parkeren in garages in de binnenstad. We stimuleren bezoekers van buiten om bij de ring te parkeren en over te stappen op andere vervoersmiddelen; bereikbaarheid duurzaam goederenvervoer blijft ook mogelijk. Zie ook de paragraaf Logistiek vervoer en goederenhubs die is toegevoegd.

minuten vanaf de ring in een centrumparkeergarage) een nadrukkelijke plek; daarnaast vragen wij aandacht voor de bereikbaarheid van de stad voor duurzaam goederenvervoer (randvoorwaarde voor economische activiteiten, onderhoud, verbouwingeng);

5. Het aandeel automobilisten dat de binnenstad bezoekt is al relatief klein, maar automobilisten dragen per bezoek wel meer bij aan de binnenstadseconomie dan gebruikers van andere modaliteiten. De parkeertarieven zijn al uitgesproken hoog. Dat voor parkeren op zo'n unieke en kostbare plaats forse tarieven gelden is te billijken. Een nog verdere verhoging van de parkeertarieven zal minder gefortuneerde automobilisten uit de stad verdrijven, verslechtert de concurrentiepositie van Utrecht en is daarmee een extra risico voor de economische vitaliteit van Utrecht. Voor het terugdringen van automobiliteit moeten bovendien eerst alternatieven goed functionerend en "af" zijn. In combinatie met de opmerking uit de omgevingsvisie dat touringcars met bestemming binnenstad maar in Leidsche Rijn moeten parkeren lijkt ons die verhoging nog onwenselijker.
6. Borg de economische gezondheid van het centrum. CMU is van mening dat een matig functionerend “tienminutencentrum” en een beschadigde historische binnenstad nooit een gewenste uitkomst mogen zijn van de RSU, terwijl dat risico er nu wel is en mogelijk versterkt wordt door elementen uit de RSU.
7. Erken de unieke waarde van de historische binnenstad voor heel Utrecht en borg deze beter in de RSU – niet als aanhangsel tussen haakjes bij het stationsgebied.
8. CMU is niet automatisch akkoord met uw aanname dat de historische binnenstad overbelast is en wij kunnen dit cijfermatig onderbouwen. De “beperkte groei van het toerisme” mag nooit te beperkt zijn en wij bevelen u aan deze groei gericht te faciliteren

5. De Inzet is om automobiliteit niet verder te laten groeien. De binnenstad is al goed bereikbaar met ov en fiets. Overigens betekent veranderend koopgedrag wellicht dat klanten minder producten zelf meenemen op termijn en meer laten bezorgen. Touringcars: voorzien zijn 2 uit/opstapplekken. Daar kunnen mensen in of uitstappen. Het parkeren van de touringcars vindt elders plaats.
6. Een Economisch gezond centrum vinden wij ook belangrijk; geen stad zonder ziel. We zien voor de binnenstad mix van bloeiende functies incl. wonen, winkelen, uitgaan, cultuur, etc
7. In de RSU is de rijke historie een van de waarden van de stad. Het is belangrijk dat de gemeente bij stedelijke ontwikkeling rekenschap geeft van het erfgoed dat er is, de betekenis ervan voor de stad herkent en er opnieuw waarde aan toevoegt.
8. In de Omgevingsvisie Binnenstad gaan we uit van een beheerste groei van toerisme gericht op de toerist die nieuwsgierig is naar Utrecht, cultuur en bewoners.
9. Voor de uitwerking van de omgevingsvisie is er een voorstel om een samenwerkingsverband te formeren als vervolg op de Binnenstadgroep met als deelnemers vertegenwoordigers van de verschillende belanghebbenden. Dit voorstel moet nog uitgewerkt worden.

op basis van een duurzame herstel strategie, niet in de laatste plaats ten behoeve van het toenemende belang van cultuur en musea voor de historische binnenstad. De term massatoerisme zou overigens misplaatst zijn.

9. Zorg voor voldoende en grondige participatie van alle betrokkenen bij de uitwerking en dat geldt zeker voor de historische binnenstad, omdat die zo veel functies verenigt. Onder alle betrokkenen bevinden zich naar de mening van CMU ook gebruikers van het centrum die daar niet wonen, werken of ondernemen, maar ook bezoekers, toeristen en werknemers

Niettegenstaande onze aanbevelingen vinden wij de RSU door de oogharen bekeken een mooie strategie die past bij de stad en wij complimenteren u daar van harte mee.

92

Dankuwel voor het delen van de nieuwe Ruimtelijke Strategie Utrecht. Het maakt ons blij dat gemeente Utrecht inzet op publieke ruimte om te bewegen, en groen voor iedereen. De barcode gaat zeker helpen bij het bepalen van de balans per gebied. Autoluw en ruimte voor voetgangers juichen wij ook zeker toe.
De 3D tegels zijn zeer interessant. Is de gemeente voornemens om deze per wijk te ontwikkelen? Zo ja, worden de tegels openbaar gemaakt? We zouden graag de 3D tegel van onze wijk willen inzien. Dezelfde vraag voor de stedelijke barcode, hoe gaat dat precies in zijn werk en kun je de barcode voor eigen wijk inzien?
Op pagina 102 van de RSU lezen wij ‘de hoofdstructuur retail’ Deze is niet online beschikbaar, wordt dit stuk nog openbaar gemaakt? Momenteel ontwikkelt de gemeente (als we het goed begrepen hebben) in lijn met ‘Ontwikkelingskader detailhandel’ (juli 2012) en de notitie detailhandel (2015). Blijven deze richtlijnen en kaders geldig onder de RSU, of worden ze door de RSU vervangen?

Dank voor uw complimenten. De 3d tegels zijn ontworpen met als doel aan te geven wat bepaalde bestaande vormen van verdichting voor een beeld en opgave opleveren. De gebouwen zijn bestaand in vooral Utrecht en soms andere gemeenten. De openbare ruimte is weergegeven om te laten zien wat vanuit de barcode mogelijk is in combinatie daar te realiseren. We willen dit graag als middel in gaan zetten om straks bij de ontwikkeling van verschillende onderdelen van de stad met elkaar te kijken waar we rekening mee kunnen en willen houden en welke kwaliteit, horende bij de kwantiteit kunnen toevoegen.

Voor wat betreft de barcode. We hebben stadsbreed de barcode bekeken en berekend. Niet alles is direct toe te spitsen op een afgebakend gebied.
De barcode werkt als volgt: van alle onderdelen van de stad is gekeken wat vanuit beleid de ruimtevraag is. Dat is opgeteld de ruimtelijke

Hierbij willen wij opmerken dat het detailniveau mbt de detailhandel in de RSU zeer beperkt is tov eerder genoemde documentatie, en dat de hoofdstructuur retail (waar op pagina 102 vd RSU naar verwezen wordt) nog niet beschikbaar is. Mocht de RSU de eerder genoemde documenten vervangen hebben wij hier bezwaar tegen, aangezien het uit de huidige versie van de RSU niet duidelijk is welk deel van het beleid tav detailhandel blijft staan en welk deel van dit beleid vervalt of wordt gewijzigdd. Dat zou betekenen dat het goedkeuren van de RSU zou leiden tot het goedkeuren van nog niet bekende of bekend gemaakte wijzigingen in ander beleid, en dat lijkt ons onacceptabel.
Op pagina 167 staat Voorveldsepolder benoemd, in relatie met een energieambitie. Kunt u aangeven wat de plannen voor Voorveldsepolder zijn?

opgave voor de stad. Niet alles onderdelen van de stad, zijn bij ontwikkeling op wijkniveau van toepassing (denk aan stedelijke onderdelen als theater, bioscoop, middelbare school etc). Er zijn onderdelen als buurthuizen, apotheek etc die daar wel van toepassing zijn. Op deze manier is gekeken of er een goed evenwicht in de stad ontstaat.

Er zijn nog geen concrete plannen voor energieopwekking in de Voorveldse polder.

92

Tot slot willen wij u nog een vraag voorleggen die specifiek gaat over onze eigen buurt. Op de hoek van de Jan van Galenstraat, tussen de Huizingalaan en Kardinaal de Jongweg staat een stedelijke verdichting (‘Nieuwe stedelijke verdichting tot 2030’ op de kaart in de RSU 2040 (pagina 26). Gezien de legenda zouden we hier niet verwachten dat er voor zo’n stedelijke verdichting ook een programmatische mix is opgenomen (heeft zijn eigen weergave volgens de legenda) en dat het hier dus alleen gaat om het verdichten van de woningvoorraad. Hetzelfde lijkt immers ook het geval voor enkele projecten die in een al veel verder stadium zijn (worden momenteel gebouwd) in de buurt, zoals het Ooglijdersgasthuis. Is deze aanname correct?
Mocht er wel verdichting van andere functies zijn voorzien op deze locatie, en dan met name op commercieel gebied, dan willen wij graag aangeven dat we het daar niet mee eens zijn. Een voor ons persoonlijke reden is dat wij verdichting van commerciele functie niet vinden passen in deze buurt, die juist wordt gekenmerkt door ruimte en ook

Onder de term stedelijke verdichting verstaan wij stedelijk programma, waar naast woningen ook andere stedelijke functies zoals detailhandel, maatschappelijke en culturele functies vallen. Bij de planvorming voor het specifieke gebied wordt verkend welk programma op deze plek gerealiseerd wordt. Bij deze planvorming heeft u de mogelijkheid om in te spreken. De RSU zet de koers uit voor de komende 20 jaar. Het abstractieniveau van de RSU is daardoor te hoog om uitspraken te doen op pand- of projectniveau.

De notitie detailhandel 2015 betreft geen vastgesteld beleid. Het beleid van 2012 blijft voor nu actueel.

Schaalvergroting
U stelt dat de ontwikkeling niet in lijn is met het detailhandelsbeleid (2012) in de gemeente, omdat schaalvergroting van de kleinere win-

rust (beperkt autoverkeer) op straat voor bijvoorbeeld voetgangers, fietsers en spelende kinderen. Maar ook programmatisch lijkt het niet passen bij zowel bestaand beleid als de RSU, en wat ons betreft om de volgende redenen:

• Deze locatie ligt zowel binnen 10 minuten afstand van zowel het verstedelingsknooppunt in Overvecht (bestaand) als het nieuwe knooppunt in Rijnsweerd. Dus vanuit die optiek is verdere verdichting van commerciële functionaliteit niet nodig op deze locatie binnen het programma van de RSU.

• De locatie ligt aan uitvalsweg Kardinaal de Jongweg, direct aan een fietsstraat (onderdeel van de fietsroute van Overvecht naar de Uithof) en verderop in de straat een basisschool. Uitbreiding van de commerciële functies (zeker significante uitbreiding, zie onder) heeft een aanzuigende werking op een groot gebied, dit gaat ver boven buurtniveau, en is juist
aantrekkelijk voor autoverkeer vanwege de locatie. Dat is niet consistent met het gebruik van de openbare ruimte voor deze hoofdfietsroute en ook niet met het feit dat de gemeente inzet in op autoluw en ruimte voor de fiets.

• De RSU in het kort is ‘groen, tenzij’ met ruimte voor publieke pleinen. Bij uitbreiding van de commerciële ruimte wordt de huidige openbare ruimte terug gedrongen en deels of geheel opgeslokt door bebouwing. Daarmee komen juist het groene en openbare karakter van de buurt in het geding. Dit staat op spanning met de lijn in de RSU.

• Volgens ‘Ontwikkelingskader detailhandel’ (juli 2012), naar ons weten vigerend beleid, geldt voor dit soort buurtcentra.

“Voor de kleinere incomplete buurtcentra is een vergelijkbaar traject voorstelbaar.Schaalvergroting is voor deze centra niet wenselijk of haalbaar, ondanks dat we onze fijnmazige structuur willen behouden. kelstrips niet gewenst is. Dit is echter niet de enige lijn van de gemeente. We zijn van mening dat er voorzichtig omgesprongen dient te worden met de toevoeging van detailhandel in de stad. In het document staat betreft de kleinere winkelstrips echter ook het volgende:

Voor alle bestaande centrumgebieden en winkelconcentraties geldt dat de gemeente in overleg met de lokale stakeholders een gericht plan van aanpak wil opstellen om een gezonde continuïteit van het betreffende gebied te waarborgen. Hierbij wordt per locatie overwogen of functieversterking of juist functieverandering voor de toekomst de meeste adequate oplossing is.

Er is dus de mogelijkheid om het aanbod bij bestaande winkelstrips als de Jan van Galenstraat te optimaliseren. Doordat de gemeente primair inzet op een fijnmazige structuur binnen de gemeente, is de realisatie van een volwaardige discountsupermarkt (van minimaal 1.200 m² wvo) gewenst. Daarbij is het in lijn met de ambities Complementariteit, omdat met de toevoeging van een discounter in dit deel van Utrecht een nieuwe aanbieder wordt toegevoegd en aan de ambitie van schaalvergroting op de juiste plek faciliteren. De realisatie van de moderne discountsupermarkt, binnen een bestaande strip, centraal en op een goed bereikbare locatie in de wijk, betreft een dergelijke juiste plek.

Andere invulling

Betreft de punten die in de notitie uit 2015 geldt het volgende: Indien de huidig zittende retailers waren vertrokken en zich er niet het supermarktinitiatief had aangediend, was het zeker de mogelijkheid geweest om naar andere economische functies te kijken voor de strip Jan van Galenstraat. Nu er echter een initiatiefnemer aandient die dit

De ontwikkelingsrichting zal daarom meer gericht zijn op functieverandering. Ook deze verandering komt tot stand op basis van monitoring en overleg met de betrokkenen in het gebied." Verdichting van de commerciele functie is niet in lijn met dit beleid (in de RSU is niet expliciet aangegeven of dit beleid vervalt of wijzigt) Ook is er in een enquete door de buurt (136 respondenten) duidelijk en in grote meerderheid aangegeven dat een veel grotere commerciele footprint niet gewenst is in de buurt.

• In de notitie detailhandel (2015) (ook hiervan is in de RSU niet aangegeven dat deze vervalt) staat het volgende: "Landelijk gezien zal de behoefte aan winkels structureel afnemen en de leegstand toenemen Ruimtelijk is dit vooral het geval in krimpgebieden, in de centra van kleine/ middelgrote steden en stadsdeelcentra, in kleine buurt- en wijkwinkelcentra en in de
kleinere themacentra (woonboulevards) of runshoppingcenters met een te beperkt verzorgingsgebied en doorsnee-aanbod. [...] Ook boodschappen doen in de buurt blijft kansrijk, mits compact, compleet, voldoende omvang/keuzemogelijkheden en voldoende bevolkingsdraagvlak."

Evenals: "Het buurtsteunpunt aan de Jan van Galenstraat is kleinschalig en de supermarkt is hier inmiddels verdwenen. De units zijn nu gevuld, maar bij een afnemende winkelfunctie moeten hier de mogelijkheden voor invulling met andere (economische) functies worden benut."

Verdichting van de commerciële functie is niet in lijn met deze notitie. Er zou juist gekeken moeten worden naar alternatieve economische functies. Natuurlijk komt dit bezwaar niet uit de lucht vallen. Er is momenteel een project (particulier initiatief)
in de definitiefase waarbij juist de commerciële functie op deze locatie ernstig wordt verdicht. Het winkeloppervlak zou worden uitgebreid cluster een impuls kan geven, waarbij ook de gehele fijnmazige verzorgingsstructuur versterkt wordt, gaan wij hier graag in mee. De zittende ondernemers wordt meer perspectief gegeven en de ambities volgens het beleid van 2012 worden nagevolgd. Zeker gezien de discounter niet inpasbaar is gebleken bij de herontwikkeling van de Gaard.

Verdrievoudiging meters

U spreekt van de verdrievoudiging van het aantal meters op de locatie Jan van Galenstraat. Er is zeker sprake van een flinke toename van het aantal meters. Deze zijn echter allen voorbestemd voor de discountsupermarkt. Zoals hierboven geantwoord is volgens de gemeente de ontwikkeling een bijdrage aan een fijnmazig en complementair aanbod en draagt dit bij aan de verzorgingsstructuur van de bewoners van Utrecht Noordoost

van zo'n 820 m2 BVO naar 2200-2550 m2; met andere woorden, potentieel een verdrievoudiging van de commerciële functie op deze locatie. Zoals hierboven beschreven lijkt ons dit noch in lijn met bestaand beleid, noch in lijn met de hoofdlijnen of de details van de RSU.
Wij zijn benieuwd naar uw reactie op deze ontwikkeling in relatie met de RSU en hopen dat de gemeente bereid is om plannen die nog in de startblokken staan aan te passen zodat ze passen in bestaand en voorgenomen beleid en in balans komen met de bestaande buurt.

93

Reactie ruimtelijke strategie Utrecht 2040

Ik heb met belangstelling de ruimtelijke strategie doorgelezen en hoewel er goede plannen in staan wringt het toch een beetje. Het lijkt er op dat in de toekomst in Utrecht alleen nog plek is voor gezonde fietsende juppen, en mensen die voor werk, ziekte of ouderdom van een auto afhankelijk niet meer welkom zijn.

10 minuten stad
Om veel voorzieningen binnen loopafstand te hebben is zeker voor ouderen en gehandicapten een enorm voordeel. Maar dit is niet nieuw, tot de jaren 70 was dit de gebruikelijke situatie in de meeste woonwijken, de kruidenier, bakker, slager en dergelijke zaten in de buurt. Maar deze winkels konden niet concurreren met supermarkten en de grote winkelcentra, en zijn daardoor verdwenen. Komt er een stimulering programma om deze winkeltjes terug te brengen? En hoe zorgt de gemeente dat buurt winkels niet weer verdwijnen?

Een belangrijke maatschappelijke voorziening welke onvermeld is gelaten is sekswerk. Alle bordelen zitten momenteel ten oosten van het Amsterdamrijn kanaal en voor het tegen gaan van vereenzaming en

10 minutenstad
Er komt geen stimuleringsprogramma voor solitaire kleine winkels. We streven wel naar een aantrekkelijk voorzieningenniveau door een zekere mate van fijnmazigheid in de voorzieningenstructuur te ondersteunen. Dat doen we door verspreid over de stad concentratieplekken voor winkels aan te wijzen: de winkelgebieden behorend tot de retailhoofdstructuur. Dan kunnen kleine ondernemers profiteren van de aantrekkingskracht van grotere winkels (supermarkten o.a.). Zo ontstaat de meeste aantrekkingskracht van klanten, wat meerwaarde oplevert voor de breedte en omvang van het voorzieningenniveau. Met name de kleine ondernemers kunnen op die manier toch een goede boterham verdienen (speciaalzaken, kapper, nagelstudio, schoenmaker, etc.).

Sekswerk: We onderschrijven het belang van passende maatschappelijke voorzieningen en streven er als gemeente naar om daarbinnen ook sekswerk op een goede manier te faciliteren. De RSU is een ruimtelijke lange-termijn-visie die geen uitspraken doet over het gewenste of benodigde aantal bedrijven in een bepaalde branche. Ook worden in de RSU geen afspraken vastgelegd over het aantal prostitutie-ver-

verbetering van lichamelijke en geestelijke gezondheid zou het goed zijn als ruimte voor sekswerk mee kan groeien met de stad. Sinds het bordeel verbod is opgeheven is Utrecht in oppervlakte en inwoneraantal zowat verdubbeld maar is het aantal prostitutie vergunningen is niet mee gegroeid. Leidscherijn is wat dat betreft nog een achtergesteld gebied waar ruimte is voor één of twee bordelen.

gunningen. Het is aan bordeelondernemers om eventuele marktkansen te onderzoeken en zo mogelijk te verzilveren. De RSU is daarvoor wat ons betreft niet het juiste platform voor, gelet op het lange termijn karakter ervan.

93

Vervoer
De afgelopen jaren zijn een aantal buslijnen ingekort, opgeheven of kregen een andere route. Ouderen en gehandicapten waren daar het grootste slachtoffer van omdat voorzieningen in eens een stuk moeilijker te bereiken zijn. Worden deze wijzigen dan weer ongedaan gemaakt in het kader van het RSU2040?

In het mobiliteitsplan hebben we de ambitie neergezet dat we werken aan een mobiliteitssysteem waarbij niemand tussen wal en schip valt. We gaan ervan uit wat mensen wél kunnen en als er belemmeringen zijn van welke aard dan ook op welke manier we het beste kunnen ondersteunen om die weg te nemen. In de visie Vervoer voor Iedereen in het mobiliteitsplan is uitgewerkt op welke wijze de gemeente dit wil realiseren. Alle bestemmingen in de stad blijven bereikbaar per auto.

Ik merk dat mensen welke door zieke, handicap of ouderdom afhankelijk geworden van een auto voor hun dagelijks vervoer, door de gemeente een beetje vergeten worden. Deelauto's zijn voor hun door specifieke aanpassingen in de meeste gevallen geen optie, en je auto in een grote P+R aan de rand van stad neerzetten is dan ook te problematisch. Kleinere ondergrondse parkeer garage's vlakbij de woningen zijn daarvoor meer geschikt, zoals deze in Den Haag.

De RSU 2040 is een koersdocument op hoofdlijnen.

Ook zouden er extra trein halte's bij de Amsterdamsestraatweg en Marjela park bijgemaakt kunnen worden. Een halte bij de Amsterdamsestraatweg zal ook bereikbaarheid van de winkels langs deze straat verbeteren. Waarom worden de Amsterdamsestraatweg, Kanaalstraat en andere bestaande winkelstraten niet genoemd in de ruimtelijke strategie?

Ik verwacht dat het aantal auto's de komende jaren nog blijft groeien, en geen plannen maken om deze groei op te vangen lijkt mij nogal

De mobiliteitsmonitor 2019 laat zien dat het aandeel fiets fors groeit en het autoverkeer eigenlijk nauwelijks meer groeit. Door de mobiliteitsgroei op te vangen met lopen, fietsen, OV en deel-mobiliteit dragen we bij aan gezonde mobiliteit die zo min mogelijk ruimte inneemt en met zo min mogelijk hinder gepaard gaat. Daarmee scheppen we

naïef. Infrastructuur weghalen gaat leiden tot ruzie's over parkeerplaatsen en laadpalen. Als straten auto vrij gemaakt moeten worden kan dat het beste door ondergrondse oplossingen zoals in Den Haag.

De gemeente zou meer haast moeten gaan maken met plaatsen van laadpalen om problemen tussen bewoners te voorkomen. Immers als de transitie van brandstof naar elektrischeauto's soepel te laten verlopen zijn veel meer laadpalen noodzakelijk. Momenteel staan er in Overvecht nauwelijks laadpalen, terwijl in Tuinwijk bijna iedere straat wel een laadpaal heeft. Gevaar is dat er een tweedeling ontstaat waarbij mensen welke wel laadpalen in de buurt hebben, flexibeler zijn en gemakkelijker werk kunnen vinden dan mensen welke op het ov zijn aangewezen.

ruimte voor verdichting en een groene en klimaat-bestendige inrichting van de stad waar het fijn wonen, werken en recreëren is. "Utrecht laadt op voor 2030" is het strategisch plan voor de oplaadstructuur. We plaatsen een nieuwe laadpaal zodra die nodig is. Dit doen we volgens het locatieplan openbare laadpalen.

93

Wonen
De huidige corona pandemie laat zien dat een hoge bevolkingsdichtheid een ideale broedplaats voor ziekten is. Maar toch zet de gemeente in op verdichten van bestaande wijken. Dat kan in de toekomst rampzalig uitpakken.vOok zal de leefbaarheid en veiligheid van Overvecht en Kanaaleiland onder druk komen te staan door meer woningen in deze gebieden te bouwen. Zonder sloop van bestaande gebouwen of aantasting van bestaande natuur zal verdichten in Overvecht moeilijk.
Is het een optie om boven spoor- en autowegen te gaan bouwen? In dat geval kunnen er de nodige woningen extra gebouwd worden boven de drie bestaande opstelterreinen van Pro-Rail. En met een 'dak' over de wissels zijn deze beter bestand tegen sneeuw en ijs, wat zeker voordelen heeft in de winter.

Het is nu niet te voorzien wat de impact van de corona-crisis voor de lange termijn zal zijn. Niet over vijf jaar laat staan over 20 jaar. Wel verwachten we dat Utrecht aantrekkelijk blijft en sterk zal groeien. Wij denken dat we door middel van verdichting kunnen investeren in de bestaande stad door het toevoegen van woningen, met de daarbij horende investeringen in het groen, openbare ruimte, nieuwe voorzieningen, werkplekken.
Uit analyses van de woningmarkt weten we dat het lastig is om betaalbare woningen aan de stad toe te voegen. Momenteel werken we aan een Actieplan betaalbare koop dat medio dit jaar zal verschijnen. We hadden al een Actieplan middenhuur. Daarmee zetten we juist in om mensen met een middeninkomen toegang te geven tot een woning in de stad.
Woningbouw en gebiedsontwikkeling op uitleglocaties lijkt vaak goedkoper dan het in werkelijkheid is, ook in vergelijking met binnenstedelijk bouwen. Dit komt onder meer doordat kosten voor de aanleg

Binnen stedelijk bouwen is duur, daardoor ben ik bang dat er vooral woningen in het dure segment zullen worden gebouwd of vele gestapelde appartementjes voor de minderbedeelden. Resultaat zal zijn dat de middenstand de stad word uitgedreven. Dat zie nu al gebeuren waar gezinnen met kinderen naar omliggende gemeenten wegtrekken waar nog wel rust en ruimte is. Hoe gaat de gemeente zorgen dat alle soorten woningen gebouwd gaan worden zodat wijken niet verjuppen of verpauperen?

van infrastructuur of openbaar vervoer dikwijls wordt vergeten. Ook zijn er veel andere factoren die van invloed zijn op de haalbaarheid en betaalbaarheid, zoals grondposities, bouwkostenontwikkeling, etc.

In andere steden zien we voorbeelden van bouwen boven infrastructuur. Dit gaat echter met hogere bouwkosten samen en zorgvuldige afstemming met de beheerders van infrastructuur over o.a. veiligheid. Dit kost veel tijd waardoor we eerst inzetten op andere locaties.

94

Studentensport

In Utrecht zijn in totaal ruim 12.500 studenten die sporten. Hiervan zijn zo'n 7 duizend lid van een studentensportvereniging. Dit is een grote groep aan Utrechtse bewoners. Wij zijn bang dat de belangen van deze groep niet goed vertegenwoordigd worden in de 'ruimtelijke strategie Utrecht 2040'. In het rapport wordt genoemd dat er ook nog onderzocht wordt naar ruimte op het Utrecht Science Park (USP) voor extra (studenten)woningen. De groep aan omwonende die willen sporten zal dus alleen maar groeien in de toekomst.
Onder het kopje '6.4 Oost' wordt gesproken over het uitbreiden van de sportvoorzieningen op het USP met 1 hockeyveld en 1 rugbyveld. Echter, dit zal al niet genoeg zijn om de huidige sport behoeftes te kunnen voorzien. De zorg is dat dit dus niet gericht is op de toekomstige groei waar de studentensport juist behoefte aan heeft. Dit is te zien aan de jaarlijkse afwijzingen. Afgelopen jaar werd bijna 60% van alle aanmeldingen voor een studentensportvereniging afgewezen, dit voornamelijk door een gebrek aan ruimte. De verenigingen willen juist graag zoveel mogelijk sporters toelaten, maar hebben momenteel niet genoeg capaciteit om deze in training te kunnen voorzien. Er zal binnenkort een uitgebreid onderzoek starten, geleid door de Universiteit

studentensport

In de RSU is gebruik gemaakt van berekeningen die de gemeente laat maken van de toekomstige sportbehoefte aan sportvoorzieningen voor de georganiseerde sport voor de hele stad (Mulierrapport). Daarin is gerekend met de groei van woningen die al zeker zijn (de harde planvoorraad noemen we dat) en daarin zit ook toekomstige groei van woningen op het USP. Het Mulier rapport is een heel uitgebreid onderzoek waar voor de hele stad wordt gekeken bij welke sport en in welke wijk er een tekort of overschot is. De studenten zijn als bewoners van de stad daarin uiteraard meegenomen. Overigens is de ervaring dat studenten niet alleen op de het USP sporten, maar ook gebruik maken van sportvoorzieningen elders in de stad. Overigens is de ervaring dat studenten niet alleen op de het USP sporten, maar ook gebruik maken van sportvoorzieningen elders in de stad. Waar en hoeveel plek er is voor toekomstige sportvoorzieningen op het USP is onderdeel van de Omgevingsvisie USP die momenteel wordt opgesteld. Daarbij hoort een integrale afweging tussen verschillende functies en waarden (science, sport, ecologie, groen, UNESCO, culturele waarde van het gebied).

Utrecht dat de exacte sport behoeftes binnen de studentensport op het USP zal bekijken.
Daarnaast wordt er in het plan nog niet gekeken naar de mogelijkheid om de sport op het USP te verplaatsen naar het westen (of zuidwesten). De sportverenigingen zelf vinden dit een goede optie, waar wel plek is voor uitbreiding (in tegenstelling tot de huidige locatie). Daarnaast is het niet wenselijk dat deze verenigingen ver verspreid worden over het gebied, maar is er juist behoefte aan weinig afstand tussen de velden en zalen voor een grotere samenhang. Voornamelijk zorgwekkend is het extra rugbyveld, dat in alle huidige tekeningen ruim een kilometer van het al bestaande veld afstaat. De rugbyverenigingen hebben aangegeven dat deze grote afstand niet wenselijk is, i.v.m. het verplaatsen van hun materiaal tussen de twee velden. Iedere keer ruim een kilometer heen en weer fietsen of lopen met zwaar materiaal is geen optie waar zij zich in kunnen vinden. De huidige plannen moeten dus herzien worden, waarbij niet alleen gekeken moet worden naar wat er nu mogelijk is, maar ook wat wij mogelijk zouden kunnen maken in de toekomst.

Roeien en mobiliteit
In de conceptversie staan er meerdere nieuwe bruggen ingetekend die gebouwd zullen worden over het huidige roeiwater in Utrecht. De vraag is of hier noodzaak voor is. Er wordt namelijk gekozen voor een ‘wiel met spaken’ aanpak, waarbij het verkeer voornamelijk rondom de stad geleid zal worden en het openbare vervoer zo veel mogelijk in de stad zelf oppakt. Met deze aanpak lijkt het tegenstrijdig dat er meer bruggen nodig zijn om een grotere verkeersstroom op te kunnen vangen. Deze bruggen zorgen er voor dat het roeien haast onmogelijk gemaakt wordt; momenteel kunnen de roeiers al maximaal 1 km

Roeien en mobiliteit
Alle fietsstromen van oost naar west en omgekeerd, lopen via de bestaande bruggen. De forse toename in fietsverkeer wordt daardoor op deze plekken gebundeld en is niet meer goed op te vangen op de bestaande routes. Niet zozeer de bruggen zelf zijn het knelpunt, maar de eerstvolgende kruispunten daaromheen. Dit zijn de plekken waar de verschillende stromen elkaar kruisen. De kruispunten zijn om deze reden geregeld met verkeerslichten. Omdat de grootste fietsstromen van en naar Station Utrecht Centraal gaan, ontstaat er in die richting een wachtrij voor het verkeerslicht. Op het moment dat de fietsstroom

achter elkaar ongestoord roeien voordat ze moeten stoppen om onder een brug door te varen. Hierdoor kunnen de roeiers van hoger niveau al niet meer goed training in Utrecht en wedstrijden op dit niveau kunnen hierdoor ook niet plaatsvinden. Het is belangrijk om in de ruimtelijke strategie 2040 hier ook rekening mee te houden, zodat de (duizenden!) roeiers uit Utrecht een plek houden om goed hun sport uit te kunnen oefenen. Als dit niet op de huidige locatie gegarandeerd wordt, dan moet er dus gekeken worden naar nieuwe locaties.

te groot wordt ontstaan er fietsfiles. Er zijn dan meer fietsers dan de verkeerslichten aankunnen.

Wij onderschrijven het belang van de roeisport in Utrecht vanuit het perspectief van Gezond stedelijk leven. Al veel eerder is aangegeven dat roeien op het Merwedekanaal onder druk komt te staan door alle ontwikkelingen rondom de Merwedekanaalzone en de verwachte toename van de pleziervaart i.v.m. de toekomstige verbinding tussen de singel en het kanaal via de Leidsche Rijn. Maar ook is vastgesteld dat bij deze ontwikkelingen zoveel mogelijk rekening gehouden wordt met het belang van het Merwedekanaal voor de roeisport. Dit naast de zoektocht naar alternatieve plekken voor roeiwater in de regio, wat voor een deel van de roeisport een oplossing kan bieden.

Bij vervolgstappen in het proces van uitwerking van de bruggen en de bouwfasering wordt steeds contact gezocht met de roeiverenigingen en andere belanghebbenden om de aandachtspunten te bespreken.

94

Vragen naar aanleiding van inspraakavond RSU
Er zijn naar aanleiding van de inspraakavond op op 16 februari veel vragen omtrent sport ingezonden. Naar ons gevoel zijn niet al deze vragen duidelijk beantwoord.
Hieronder alle vragen nogmaals:
- Hoe willen jullie het USP aanwijzen als knooppunt van de groei zonder buiten de huidige "rode" contouren van het USP te willen bouwen?
- De sport op USP heeft al gigantische capaciteitsproblemen, maar hier is vanuit de gemeente niet het plan om uit te breiden. Het USP wordt volgens het RSU het knooppunt van de groei van Utrecht, dus er moet veel meer sport capaciteit komen op het USP. Hoe gaan jullie

Op dit moment wordt gewerkt aan de omgevingsvisie USP. Daar zal ingegaan worden op hoe de verschillende ruimtelijke belangen gewogen worden. De RSU is een stedelijke koers, maar in de omgevingsvisie wordt er verder per gebied uitgewerkt. Leidend voor die behoefte zijn de prognoses die gemeente maakt voor alle sportvoorzieningen voor de georganiseerde sport. De RSU is een document voor de fysieke leefomgeving en gaat dus over de ruimtelijke ontwikkeling. Het subsidiëren van sport maakt daar geen onderdeel van uit. Dat valt onder het thematische beleid. De gemeente realiseert sportvoorzieningen die voor alle Utrechters te gebruiken zijn. Veel studenten maken daar ook gebruik van en sporten op gemeentelijke accommodaties.

ervoor zorgen dat het gebied wat het knooppunt van de groei gaat worden ook nog gezond, voldoende kan sporten?
- Fijn dat jullie het belang van studenten in de stad inzien ! Willen jullie dit ook laten zien door je als gemeente in te gaan zetten voor een gezonde student, dus de studentensport?
- Is er ook gekeken naar de manier van subsidiëren van de sport? Want door te focussen op de accommodaties, valt de studentensport nu soms net buiten de boot bij de gemeentelijke subsidies, omdat die sporten op de grond van de universiteit (en niet van de gemeente).

Dit zijn vanuit de Sportraad Utrecht de belangrijkste punten van kritiek op de ruimtelijke strategie 2040.

95

Ik mis een gedetailleerd schetsontwerp voor woningbouw in de Polders Rijnenburg en Rijerscop terwijl het er naar uitziet dat door politieke ontwikkelingen woningbouw in deze polders er toch zal moeten komen. In de bestaande stad bouwen kan in veel nieuw aangewezen gebieden nog erg lang gaan duren of er komt helemaal niets van terecht. Hier komt bij dat dat er voldoende ruime grondgebonden woningen gebouwd moeten worden i.v.m. meer thuiswerken en veel mensen hebben er op een gegeven moment genoeg van om in een (hoge) flatwoning te wonen. Natuurlijk moeten in deze polders ook betaalbare starters- en seniorenwoningen komen. Een tramverbinding is voor een succes wel noodzakelijk met een zo kort mogelijke route naar het centrum van de stad. De eerste wijken moeten niet te ver van De Meern en Nieuwegein worden gebouwd, dit voor voorzieningen als scholen, winkels, huisarts, tandarts, sportclub etc. Echt lang hoeft de start van de bouw van de woningen niet te duren, Riek Bakker heeft in het midden van de jaren negentig met haar medewerkers vrij snel een goed masterplan voor Leidsche Rijn kunnen maken. Voor

De gemeente wil het gebied Rijnenburg in eerste instantie ontwikkelen als energielandschap met ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om ‘overloop’ van de barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.
Aan het realiseren van de eerste woningen in Leidsche Rijn is een planvormingsproces van ca. tien jaar vooraf gegaan. Er wordt inmiddels al ruim 30 jaar aan Leidsche Rijn gewerkt, afronding van de oorspronkelijke plannen duurt nog een jaar of tien.

het opwekken van duurzame engergie op daken, gevels en bijvoorbeeld langs een eventueel aan te leggen roeibaan zijn er meer efficiente soorten zonnepanelen in ontwikkeling. Ook zal er een uitgebreider onderzoek moeten komen naar het gebruik van aardwarmte in Polder Rijnenburg.

96

Namens de Van Hees Groep, gevestigd op de Liesboschhaven (op de rand van Utrecht met Nieuwegein) sturen wij hierbij onze reactie en vragen op de RSU Utrecht.

Aangezien wij gevestigd zijn in Nieuwegein (Liesbosch 1tm7 en 39, Ravenswade 240) en op stadsgrens met Utrecht (Noordersluis 36) hebben wij ook recent gereageerd op de Mobiliteits- en Omgevingsvisie van de Gemeente Nieuwegein. Zie bijlage.

1. De verspreide brief onder alle raadsleden t.b.v. het meespreken op donderdag 11 maart (bijlage 2). Hierin staan ook onze gestelde vragen.
2. Het schrijven op de Mobiliteitsvisie Nieuwegein (bijlage 1) daarin vindt u tevens de omschrijving van de activiteiten van de Van Hees Groep en de ambitie van Cityport of Utrecht.

De kern van onze reactie/ vragen hebben we reeds gemeld tijdens de informatiebijeenkomst, in het kort nogmaals samengevat.

- De stad Utrecht (en omliggende steden) slibben over de weg volledig dicht, en het transport over de weg is letter en figuurlijk te zwaar. Denk hierbij aan auto- emissie loze zones en gebieden met as!ast beperkingen.
- De stad Utrecht is gebouwd in, om en rond het water. Deze manier van logistiek wordt ons inziens nu te beperkt gebruikt. Zeker

Op dit moment zijn er stadsdistributiehubs in Lage Weide, de Wetering, Haarrijn, Cartesiuswegterrein, Overvecht, Kanaleneiland (Liesbosch). Ook is het beleid om (waar zinvol) meer te vervoeren over water. Dit is ook in meer detail opgenomen in het Mobiliteitsplan, waar onder andere de multimodale hub Lage Weide wordt benoemd in relatie tot binnenvaart.

Voor uw locatie is van belang dat de gezamenlijke overheden in het gebied werken aan de ontwikkeling van de A12-zone, zoals wij ook hebben beschreven in paragraaf 6.5 van de RSU. De A12-zone is een kansrijke locatie om vanaf 2030 een groot deel van de regionale ambities op het gebied van verstedelijking te realiseren. Er zit een spanningsveld tussen woningbouw bij Westraven en mogelijk op de Liesbosch-west in relatie tot bestaande bedrijvigheid. In samenwerking met rijk en regio onderzoeken we komende jaren wat de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen zijn in dit gebied.

Daarnaast onderzoeken Provincie Utrecht, gemeente Nieuwegein en Utrecht de komende tijd gezamenlijk, en in overleg met Rijkswaterstaat, of vervoer over water in de regio een plek kan hebben in de A12-zone. En zo ja, onder welke voorwaarden (inhoudelijk, periode).

beseffende dat voer- en vaartuigen nu volledig emissieloos- en geluidsarm beschikbaar kunnen zijn.
- Kijkend naar de verschillende visies (zie hieronder aantal elementen uitgelicht), missen we verbinding tussen.
- Verschillende visies: een integrale blik op Ruimtelijke ordening(omgevingsvisie), Mobiliteit, Duurzaamheid en Circulariteit
- Steden in de regio Utrecht: een blik vanuit de regio, en daarmee stads overstijgende functies als logistiek over water.
- Tenslotte is het belangrijk om te vermelden dat wij op dit moment in samenwerking met de Provincie en Gemeente Utrecht concreet onderzoeken welke stromen over water op korte termijn gerealiseerd kunnen worden.

De Liesboschhaven is de enige haven binnen de sluizen, gelegen aan het Adam Rijnkanaal die de toekomst logistiek(hub)functie van de toekomst gaat borgen. Cityport of Utrecht geeft invulling aan een white label hub (een publiek-private samenwerking) die stadslogistiek voor de regio (wederom) mogelijk kan gaan maken (zie bijlagen voor meer informatie). Dit vanuit de principes: slim, schoon en samen.
Wij willen graag weten van de Gemeente Utrecht.

1. Hoe jullie kijken naar de toekomst van deze locatie in het licht van de RSU en mobiliteiteitsvisie?

2. In hoeverre jullie rekening houden met de uitdagingen van de toekomst (de verdichte stad) waarin de rol van logistiek over water en gerelateerde hubfuncties en daarmee een concept als Cityport of Utrecht onontbeerlijk is. Dit hebben andere water-gerelateerde steden als Amsterdam afgelopen jaren al laten zien (https://www.portofamsterdam.com/nl/business/ladingstromen/lokale-bouwlogistiek-over-water)

	3. Hoe jullie vanuit een regionale rol/functie/verantwoordelijkheid naar onze locatie kijken? Dus ook in licht van het de omgevings- en mobiliteitsvisie van Nieuwegein. Uiteraard ben ik bereid bovenstaande verder toe te lichten.	
98	U verzoekt om bij een antwoord op bezwaar alle veertien genoemde punten expliciet te beantwoorden, minimaal op de aangegeven punten. 1. Een structuurvisie dient aan te tonen dat het ruimtelijk beleid -op termijn- uitvoerbaar is. In de RSU 2040 worden plannen gemaakt en worden tijdlijn en denkrichtingen voor financiering geschetst, maar de (financiële en overige) uitvoerbaarheid wordt niet aangetoond. Implementatieplan en financieringsvoorstellen worden pas later aan de Raad verstrekt. Hiermee voldoet RSU 2040 niet aan de vereisten voor een structuurvisie. Wij maken bezwaar tegen het voorleggen van de RSU 2040 aan de Raad in deze vorm. Bij een antwoord op bezwaar willen wij een hernieuwde tijdlijn voor een volledig RSU 2040 en/of een implementatie- en financieringsplan zien. 2. Er wordt niet cijfermatig aangetoond dat er 60.000 woningen via inbreiding kunnen worden bijgebouwd, zonder de leefkwaliteit in Utrecht te verslechteren. Wel laat de barcode 2040 zien dat overgrote delen van de bestaande stad nu al niet aan de normen 2040 voldoen. Bij een antwoord op dit bezwaar willen wij de uitgangspunten, normstellingen en de onderbouwing vernemen van de cijfers. 3. Er wordt niet onderbouwd aannemelijk gemaakt dat de stad als enige keuze heeft om in deze mate en wel binnenstedelijk te groeien.	In uw reactie geeft vraagt u om te reageren op een aantal concrete vragen. De RSU is een koersdocument en daarom niet altijd concreet. Dit betekent dat uw vragen hier nu niet beantwoord kunnen worden maar pas bij de uitwerking. 1 De Ruimtelijke Strategie Utrecht is een van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht en daarmee onderdeel van een belangrijk instrument in het kader van de Omgevingswet die op 1 januari 2022 in werking treedt. (Zie de afbeelding RSU2040 in relatie tot gemeentelijk, regionaal, provinciaal en landelijk beleid.) De RSU is geen structuurvisie, maar een document die de koers voor de ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn aangeeft. Een aantal van uw vragen past niet bij het abstractieniveau van de RSU. In de omgevingsvisie Utrecht worden de verschillende documenten verder uitgewerkt. 2. De RSU is een koersdocument dat richting geeft aan de ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn. We hanteren in de RSU de barcode als methode om de stad in evenwicht te laten groeien en de bestaande te versterken.. De barcode is een indicatie voor het ruimtebeslag van de verschillende functies. Onder de cijfers liggen diverse (beleids)normen om het ruimtegebruik per functie te berekenen. U heeft gelijk dat de huidige stad nog niet voldoet aan de barcode. In onze uitvoeringsstrategie zetten we in de eerste fases ook een flinke tand bij om deze bij

Daarmee mist de RSU 2040 een principieel stuk onderbouwing. Bij antwoord op dit bezwaar willen wij zien wat alternatieve scenario's waren, zoals het begrenzen van de groei, en welke negatieve effecten dit dan zou hebben op de stad.

4. RSU 2040 is naar eigen zeggen van de Gemeente gebaseerd op oude cijfers. Belangrijke relevante cijfers zijn niet beschikbaar. In de basis onderbouwt ze de RSU 2040 op dit punt slechts met de aanname dat Utrecht zal blijven groeien. Bij een antwoord op bezwaar willen wij zien dat de Gemeente de RSU 2040 onderbouwt met feiten en cijfers over de maatschappelijke ontwikkelingen en behoeften post-Corona.

5. Onvoldoende duidelijk is hoe het gewenste vergroeningsniveau geborgd wordt. Als vergroening een van twee primaire doelen is, dienen de randvoorwaarden daaromtrent ten eerste toetsbaar toereikend en ten tweede hard te zijn. Bij een antwoord op bezwaar willen wij zien op welke manier de vergroeningseis van 75m2 per woning als hard punt in projecten wordt opgenomen en geborgd.
6. Vergroening vindt vooral plaats via nieuwe ontwikkelingen. Voor wijken die nu te weinig groen hebben, is geen concreet plan voor stelselmatige vergroening terug te vinden in RSU 2040. Dit geeft het risico dat de verdeling van groen over de stad nog verder zal scheeftrekken. Bij een antwoord op dit bezwaar willen we een concreet plan voor vergroening van bestaande wijken zien, ook op plekken waar geen woning- of andere ontwikkeling plaatsvindt.
7. Er wordt niet voldoende duidelijk gemaakt hoe de milieubeginselen uit het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VwEU) zijn meegenomen in de plannen. Bij een antwoord op bezwaar willen wij alle vier de genoemde punten expliciet beantwoord zien.

te halen. We realiseren ons ook dat met name de energie opgave een opgave is die we niet direct binnen onze grenzen kunnen oplossen. Daar zullen we ook het gesprek met onze buurgemeenten aan gaan. Dit doen we (overigens) al in het REP, de regionale RSU 2040.

Over de barcode: deze is als gezegd normatief bepaald en ontworpen en geeft per functie de ruimtevraag aan De uitleg over de barcodemethodiek kunt u terug vinden in hoofdstuk 5.1 en 5.3.

3. De gemeenteraad heeft op 18 juni 2020 de uitgangspunten vastgesteld voor de RSU vastgesteld. Een van de uitgangspunten luidt: De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten, (2) verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is, (3) buiten de stad; Hiermee geven we invulling hoe we om willen gaan met groei. En het gaat daarbij niet alleen over de nieuwe ontwikkeling van woningbouw, maar met name ook over de kwalitatieve ontwikkeling van de bestaande stad en alle investeringen die daar in gedaan zullen worden. Wij zijn daarmee ook niet van mening dat we (alleen) van negatieve effecten zullen spreken.

4. Voor de RSU hebben we gewerkt met cijfers uit onderzoeken van voor de Coronapandemie. De impact van de pandemie op de lange termijn is nog niet te voorspellen. We verwachten wel dat een stad als Utrecht aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan.

8. Bij de transitie naar duurzame energie wordt niet aangegeven op welke gronden gekozen is voor het toevoegen van invasieve, natuuronvriendelijke opties terwijl zon op dak groot potentieel heeft en bij wijzigend gebruik van ruimte elders niet verwijderd hoeft te worden. Bij antwoord op dit bezwaar willen wij zien hoe de Gemeente feitelijk heeft vastgesteld in communicatie met burgers en andere eigenaren in Utrecht, dat er onvoldoende bereidheid zou zijn tot zon op dak, gesteld voor de keuze tussen deze optie versus windmolens en zonnevelden. Bij antwoord willen wij bovendien horen of een optie is overwogen om ter bevordering van zon op dak hogere financiële prikkels toe te voegen, en hoe de kosten daarvan zich verhouden tot investeringen in windmolens en zonnevelden. Zeker gezien de uitspraak dat deze met even groot gemak als tijdelijk worden beschouwd; de kosten van verwijderen en verplaatsen dienen dan in de vergelijking meegenomen te worden.
9. Wij maken op grond van het duurzaamheidsstreven van de Gemeente zelf, bezwaar tegen enige sloop die niet op bouwtechnische kwaliteitsgronden gelegitimeerd kan worden. Wij maken er bezwaar tegen dat er in de RSU 2040 niet is aangegeven waar en hoeveel gesloopt wordt. Bij antwoord op dit bezwaar willen we zien hoe plannen van private partijen inzake sloop hard getoetst worden op noodzaak uit oogpunt van duurzaamheid, zowel in de voornemens als in de uitvoering.
10. De RSU 2040 laat onvoldoende zien hoe de oude stadskernen die volgens de RSU nog een inhaalslag te maken hebben, worden meegenomen in de nieuwe uitgangspunten. Nu al zijn extra groen, extra mobiliteit en extra voorzieningen nodig. Bij antwoord op dit bezwaar willen wij concreet horen wat de plannen voor onze wijk en andere oude stadskernen zijn om de inhaalslag te realiseren.

5 De RSU is een koers voor de hele stad op hoofdpunten met de barcode als hulpmiddel. Als de RSU is vastgesteld dat wordt deze verder uitgewerkt in een implementatiestrategie, ruimtelijke plannen etc. De RSU bevat een mechanisme waarbij sprake is van een periodieke, harde toets van de voortgang van de ruimtelijke ontwikkelingen aan de barcode, om de balans tussen hard en zacht te verankeren (zie par 7.4)
6 De ambitie is om de hoeveelheid groen in de stad aanzienlijk uit te breiden, om een totaal oppervlakte van 900 voetbalvelden groen aan te leggen of toegankelijk te maken om te gebruiken. Met name in de bestaande stad. We doen dat om ecologie, biodiversiteit, recreatie meer ruimte te geven en om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. We vragen de bewoners en bedrijven om ook bij te dragen door particulier groen toegankelijk te maken, door tegels uit tuinen te verwijderen en om daken te vergroenen. Het grootste deel van de gewenste vergroening realiseert de gemeente in de openbare ruimte. Wij zijn het met u eens dat nabij groen belangrijk is voor bewoners en hebben dan ook als ambitie dat 'groen begint bij de voordeur'. De inzet is om vooral de wijken met weinig groen te vergroenen, samen met bewoners, scholen, bedrijven en met buurtcomite's!
7. De RSU is een koersdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn. Verdere uitwerking vindt plaats in een implementatiestrategie en in ruimtelijke plannen. De gemeente brengt daarnaast jaarlijks het duurzaamheidsverslag met de stand van zaken op dit gebied. Vanzelfsprekend houdt de gemeente zich aan de landelijke (en Europese) regelgeving.
8. Wij hanteren het principe “geen dak blijft onbenut en streven naar maximale benutting van daken voor onder andere energieproductie. Zonnevelden zien wij als een noodzakelijke oplossing, omdat alleen met daken onvoldoende duurzame energie geproduceerd kan worden.

	11. De ontwikkeling Nieuw Buurland voldoet niet aan de barcode 2040 en wijkt af van de visie om te ontwikkelen op knooppunten. Anders dan andere zogenoemde ‘kleine projecten’ van onder de 200 woningen staat dit project ineens wel als harde ontwikkellocatie in dit plan. Wij maken bezwaar tegen het opnemen van onze wijk/dit project als groeilocatie in de RSU 2040. Bij antwoord op bezwaar willen we zien hoe deze ca 100 woningen zo belangrijk zijn voor de stad dat hier in afwijking van de barcode 2040 het wijkkarakter voor mag worden opgeofferd. We willen onderbouwd zien dat de toegevoegde woningen nergens anders kunnen worden gerealiseerd. Waarom bijvoorbeeld niet bij een knooppunt waar al meer dan 5000-10000 woningen zijn gepland? Daar kunnen ze met gemak worden geabsorbeerd, hier in onze buurt zijn ze ontwrichtend. 12. De uitvoering van dit plan geschiedt in samenwerking met private partijen. Onvoldoende duidelijk is of de barcode 2040 als randvoorwaarde vanuit visie hard wordt meegegeven aan private partijen. Ook wordt niet aangegeven hoe wordt omgegaan met randvoorwaarden die niet hard zijn. 13. Onvoldoende duidelijk wordt hoe wendbaar de RSU 2040 is, als mocht blijken dat inderdaad de maatschappelijke ontwikkelingen nopen tot andere invullingen. Bij een antwoord op bezwaar willen we horen welke veiligheden de Gemeente heeft ingebouwd om te voorkomen dat zij kan worden gehouden aan de vast te stellen structuurvisie, als op enige termijn blijkt dat deze niet passend is. 14. Er wordt niet aangegeven of het plan MER-plichtig is.	9. en 10. De RSU is een koersdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn. Verdere uitwerking vindt plaats in een implementatie strategie en ruimtelijke plannen. Daarnaast is het uitgangspunt 1 en 2 als uitgelegd in punt 3 direct van toepassing hier. Er wordt volop geïnvesteerd in de bestaande stad. Ook in hoofdstuk zes kunt u deze inzet op hoofdlijnen zien 11. en 12. Voor wat betreft de barcode. We hebben stadsbreed de barcode bekeken en berekend. Niet alles is direct toe te spitsen op een afgebakend gebied. De barcode werkt als volgt: van alle onderdelen van de stad is gekeken wat vanuit beleid de ruimtevraag is. Dat is opgeteld de ruimtelijke opgave voor de stad. Niet alles onderdelen van de stad, zijn bij ontwikkeling op wijkniveau van toepassing (denk aan stedelijke onderdelen als theater, bioscoop, middelbare school etc). Er zijn onderdelen als buurthuizen, apotheek etc die daar wel van toepassing zijn. Op deze manier is gekeken of er een goed evenwicht in de stad ontstaat. 13. en 14. De RSU is een koersdocument met hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling op de lange termijn. Het is een onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht en niet MER plichtig.
99	In reactie op het concept ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht’ 2040 (RSU) het volgende.	Wij waarderen het dat organisaties die kunstenaars en creatieve ondernemingen in onze stad huisvesten gezamenlijk optrekken in hun betrokkenheid bij het borgen van deze huisvesting richting 2040. Jullie reactie bevestigt dat het hier gaat om een urgent vraagstuk dat aandacht behoeft in een groeiende en verdichtende stad. Willen we

Vanuit ondergetekende creatieve huisvesters en broedplaatsen spreken wij hierbij de zorg uit dat er in de RSU te weinig concreet rekening wordt gehouden met de ontwikkeling van creatieve werkplekken tot 2040.
In de RSU wordt ambitieus gesproken over een behoefte van een groei van 80.000 m2 creatieve werkplekken. Omdat de creatieve sector een grote bijdrage levert aan de economie, werkgelegenheid, het vestigingsklimaat en tal van maatschappelijke beleidsdoelen zoals de invloed van creatieven en kunstenaars op de leefbaarheid in wijken, onderschrijven wij deze ontwikkeling natuurlijk ten zeerste. We vinden het daarbij in het bijzonder goed om te zien dat er specifiek wordt gesproken over betaalbare creatieve werkplekken.
Echter, het verbaast ons dat in de verdere plannen dit absoluut niet is terug te zien. Zowel op de plankaarten als in het totaaloverzicht bij paragraaf 6.8. Er wordt gesproken over maar 6 broedplaatsen tot 2040. Een broedplaats van 2.000 m2 heeft al best een behoorlijke omvang. Dit zou betekenen dat er rekening wordt gehouden met rond de 12.000 m2. Dit staat natuurlijk in schril contrast tot de eerdergenoemde 80.000 m2.
Tevens werd de urgentie al duidelijk uit het onderzoek van Bureau Buiten (2017) uitgevoerd door de gemeente Utrecht waarin alleen toen al een groeibehoefte in 2 jaar van 15.000 m2 werd uitgesproken.
Daarnaast lezen we wel over grootse plannen voor functies zoals wonen en andere bedrijvigheid. Wij begrijpen het belang van deze functies voor de stad maar missen de balans als we uit willen gaan van een inclusieve stad.
Tevens wordt er gesproken over de bedreiging van de huidige voorraad creatieve werkplekken. Veel broedplaatsen hebben helaas een tijdelijk karakter en zullen dus bij opheffing een negatief effect hebben op de creatieve voorraad. Een belangrijke factor daarin is dat broedplaatsen vaak en helaas worden weggedrukt door de opkomende een inclusieve stad blijven waarin behoud en realisatie van betaalbare ruimtes voor de creatieve sector niet weggedrukt worden door woningbouw en kapitaalkrachtige bedrijvigheid, dan moet de gemeente daar inderdaad actief beleid op voeren. Om die reden is fysieke ontwikkelruimte ook één van de pijlers van de Cultuurnota 2021-2024, en staat in het verlengde daarvan in de concept RSU2040 de behoefte aan 80.000 m2 extra creatieve werkplekken en de dreigende verdwijning van veel broedplaatsen expliciet benoemd.
Om deze opgave, samen met partners in de stad, het hoofd te bieden, richt de gemeente zich op interventies om betaalbare werkruimtes/ werkruimtes met laag huurniveau te kunnen blijven bieden ten behoeve van bijvoorbeeld starters en creatieve bedrijven (paragraaf 5.2.3). Wij onderschrijven uw suggesties dat het hanteren van een minimum percentage voor betaalbare en blijvende creatieve werkplekken in bestemmingsplannen en grondtenders daar een effectief voorbeeld van kan zijn.
Welke interventies uiteindelijk het meest passend en effectief zijn zal bij iedere pand- of gebieds(her)ontwikkeling maatwerk zijn, omdat variabelen als eigendomssituatie, omgevingsvisies, bestemmingsplannen en karakter van de wijk daarin van grote invloed zijn. De ervaring leert bovendien dat het voor een groot deel onvoorspelbaar is waar zich de komende 10 a 20 jaar kansen gaan voordoen voor nieuwe broedplaatsen.
Om die reden hebben we op de kaart en in de voorzieningentabel zes voorkeurslocaties aangewezen waar zich nu al duidelijke kansen en toegevoegde waarde voor deze specifieke gebieden aandienen, maar benoemen we aanvullend dat er noodzaak is om ook op andere plekken in de stad betaalbare creatieve werkplekken toe te voegen. Op grond van de stedelijke barcode grijpen we daartoe de komende 10 a 20 jaar, op maat, de ontwikkelingen aan die zich ongetwijfeld voor zullen doen maar nu nog niet in beeld zijn.

woningbouw of bedrijvigheid in het hogere segment. Dit gebeurt niet alleen door de wijziging van de bestemming maar ook door de gevoerde grondpolitiek. Een minimum percentage betaalbare en blijvende creatieve werkplekken als onderdeel van bestemmingsplannen en grondtenders zou hier een goede oplossing voor zijn. Hierbij dan ook een dringende oproep om beduidend meer concrete locaties aan te wijzen voor (betaalbare) blijvende creatieve werkplekken en concreet op te nemen in paragraaf 6.8. dat de ambitie is om 80.000 m2 creatieve werkplekken te creëren, en de groeibehoefte daadwerkelijk kan worden gerealiseerd.
Graag vernemen wij uw standpunt in deze. Daarnaast zouden we dit graag met een delegatie nog verder willen toelichten en denken we graag mee als de RSU verder wordt uitgewerkt.
Namens onderstaande creatieve huisvesters en broedplaatsen van Utrecht,

Het lijkt ons goed om daarbij te benadrukken dat de realisatie van betaalbare werkplekken voor de creatieve sector ook deel uitmaakt van de opgave om 70.000 nieuwe arbeidsplaatsen in de stad te huisvesten (1.040.000 m2), zoals ook in de barcode en tabel van paragraaf 6.8 is opgenomen. De gemeente wil daarbij onder meer het werken in de wijk stimuleren door werklocaties zoals kleinschalige bedrijfsruimte, werken vanuit de woning en multifunctionele of bedrijvenverzamelgebouwen toe te voegen in woonwijken en nieuwe gebiedsontwikkelingen. Creatieve werkplekken behoren daar uiteraard ook toe, al dan niet voorzien van een publieksfunctie voor de buurt, wijk of zelfs de hele stad.
Tot slot merken we graag op dat het bij de zes aangewezen voorkeurslocaties voor creatieve werkplekken in het Werkspoorkwartier, Overvecht Noord, Berlijnplein, Utrecht Oost, het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone niet per se om één afzonderlijke broedplaats hoeft te gaan. Hier kunnen ook clusters van broedplaatsen en/of werkplekken ontstaan als de betreffende gebiedsontwikkelingen daartoe kansen bieden. Eigenlijk zoals we dat in het Werkspoorkwartier al zien gebeuren.

100

in welke mate heeft over de voorliggende visie/koers nu een bepaalde participatie plaatsgevonden (zie in deze dus ook de: ‘Omgevingswet’).

Maar de grote kernvraag is natuurlijk, dat als je de opgaven ziet waaraan de stad dan kennelijk tegemoet wil komen, zoals dus de bouw van 60.000 woningen en ook de realisatie van 70.000 extra arbeidsplaatsen, evenals de gevolgen die dat voor de mobiliteit met zich

We hebben een peiling gedaan onder de leden van het burgerpanel, verschillende bijeenkomsten voor stakeholders gehouden en twee webinars aangeboden. Het niveau van participatie was “raadplegen”. Verdere participatie vindt plaats bij de uitwerking in omgevingsvisies en beleidsplannen.

In de RSU beschrijven we hoe we met de ontwikkelopgave omgaan. En dat willen we in balans doen, dus met behoud van de belangrijke waarden voor de stad. Juist daarvoor is de barcode van belang; dat we evenwichtig groeien.

	meebrengt, of dat uiteindelijk toch niet ten koste gaat van die kwaliteiten en waarden die thans gelukkig de stad ook kenmerken, zoals die van het groen, de rijke historie, etc.	
100	Groen en klimaatbestendig Hierbij wordt dus bij de beoogde schaalsprong van het groen stilgestaan, dat o.a. ook in het kader 'Groen groeit mee', hetgeen uiteindelijk dus ook vanwege klimaatverandering van belang wordt geacht. Natuurlijk fantastisch dat het de ambitie/doel is om vanuit het principe 'Groen, tenzij' de gehele stad en omgeving verder te vergroenen, dat ook om aan de biodiversiteit/het natuurlijk kapitaal een kwaliteitsimpuls te geven. Dat dan op basis van een vijftal strategieën op diverse schaalniveaus. Laat het duidelijk zijn dat deze ambitie/doel de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. uit haar groene hart is gegrepen. Anderzijds wil men dus kennelijk, zoals ook hiervoor onder het hoofdstuk 2.1: 'Algemeen' reeds aangegeven, ook tal van groene verbindingen/corridors aanleggen tussen de binnenstad en de buiten de stad gelegen landschappen en natuurgebieden. Dat o.a. ook door bestaande barrières, zoals (rijks)wegen en kanalen, te overkluizen (vergelijk o.a. ook de plannen tot een overkluizing van de A-27 bij Amelisweerd in het kader verbreding van de A27). Alhoewel die groene verbindingen/corridors dus zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin m.b.t. met name biodiversiteit van de stad een verbetering kunnen betekenen, dat mede ook afhankelijk van hun inrichting en de doelsoorten die daarbij centraal staan (zie in deze dus ook de zogenaamde Utrechtse soortenlijst), kan het medegebruik door de recreanten aan die ambitie/doelstelling m.b.t. verbeteren biodiversiteit dus ook weer een bepaalde afbreuk doen, niet alleen van de verbindingen zelf, maar met name ook aangezien zo tegelijkertijd	Fijn dat u onze schaalsprong kunt onderschrijven. Wij zijn het met u eens dat groen belangrijk is voor ecologie, recreatie en meer en dat weging van die belangen nodig is. De RSU agendeert nu vooral dat er meer verbindingen komen en dat vergroot de bewegingsmogelijkheden voor planten, dieren en mensen aanzienlijk. In een later stadium maken we afwegingen voor die corridoren en geven we ecologie en recreatie allebei meer ruimte dan nu. Hartelijk dank voor de bijlagen. Wij zien veel overeenkomsten met de verbindingen die in de RSU staan en onderschrijven he belang van een goede afstemming van de belangen van recreatie en ecologie en de andere systeemwaarden die groen heeft. Dit zullen we per verbinding nader moeten bekijken en uitwerken wanneer we daarmee aan de slag gaan.

een nog veel grotere druk op aan de stad aangrenzende landschappen en natuurgebieden kan ontstaan, waarvan dus vaak de draagkracht ook nu al wordt overschreden.
In die zin zou het o.i. dus goed zijn als ook echt in de visie/koers duidelijke keuzen worden gemaakt, dat dus mede afhankelijk van de ecologische kwaliteiten en ook doelen zoals deze voor diverse gebieden relevant moeten worden geacht, zoals dus het al dan niet deel uitmaken van bepaalde gebieden van het NNN, maar ook het voorkomen van soorten die kwetsbaar zijn voor verstoring. In die zin zou dus nadrukkelijk ook met een bepaalde 'zonering' rekening moeten worden gehouden, zodat bepaalde gebieden ook echt rustig kunnen blijven, dus als kerngebied/brongebied voor bepaalde voor verstoring gevoelige soorten.
In ieder geval wil men dan kennelijk ook aan de oostkant van de stad diverse groene verbindingen/corridors realiseren naar zowel het Kromme Rijngebied als de Utrechtse Heuvelrug (zie in deze dus ook de: 'Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040', fig. op pag. 80). Nu loopt hier dus ook een belangrijke ecologische verbinding, namelijk die tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied (zie in deze dus ook Bijlage 1: 'Folder Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassages Zeist Zuid-West, 2020)'). In die zin zou hierbij en de natuurgebieden die daar deel vanuit maken dus nadrukkelijk bij eventuele ontwikkelingen rekening moeten houden.
Zo is bijvoorbeeld door de Werkgroep Sandwijck en ook andere betrokken organisaties het idee van het: 'Liniepark Rijnsweerd' ontwikkeld (zie in deze dus ook Bijlage 2: 'Folder Liniepark Rijnsweerd'), waarbij enerzijds met de kwetsbaarheid van de gegeven ecologische verbinding wordt rekening gehouden en anderzijds ook met de mogelijkheid voor de stedeling om het buitengebied te kunnen bereiken.

Woningbouw en woonomgeving
Hierbij is in het bovenstaande al stilgestaan en dan met name ook bij de opgave en wat dat voor kwaliteiten diverse gebieden kan betekenen. Natuurlijk per categorie gebied worden ook aansprekende voorbeelden gegeven hoe een en ander, dat inclusief ook met vergroenen doorlopende wegen en met name ook daken, eruit komt te zien (zie in deze dus ook de ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’, Voorbeelden op de pag. 90-97), maar ook daarbij is het steeds de vraag wat de draagkracht van de stad in die zin is, zowel in cultuurhistorische en ecologische zin, als ook wat betreft mogelijk de vervreemding van de mens.
De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is dus van mening dat m.b.t. de gestelde opgaven en ambities een algehele herbezinning wenselijk/noodzakelijk is, dat ook aangezien wat betreft de Randstad het dus niet alleen om de groei van de bevolking gaat zoals deze in de Randstad aanwezig is, dat dus uitgaande van het zogenaamde ‘migratie-saldo nul’, maar er

daarbij dus vooral ook sprake is van een trek naar de Randstad en dat dan niet alleen vanuit de rest van Nederland (dus van binnenlandse migratie), maar dus ook vanuit Europa/Wereld (dus van buitenlandse migratie), en waarbij het dan toch de vraag is of dat gezien de grenzen m.b.t. de duurzaamheid die zo worden bereikt toch niet beter is die groei van de bevolking over diverse delen Nederland te verspreiden.
In ieder geval is zo dat mogelijk de trek naar de Randstad gezien effecten Covid en dus de ervaringen met thuiswerken minder wordt, dus zou het goed zijn in bepaalde scenario’s daarmede ook rekening te houden.

Het is nu niet te voorzien wat de impact van de coronacrisis voor de lange termijn zal zijn. Niet over vijf jaar laat staan over 20 jaar. Wel verwachten we dat Utrecht aantrekkelijk blijft en sterk zal groeien. De RSU geeft aan hoe we daarmee omgaan

100	Werk en werklocaties Wat voor wonen geldt, geldt in zekere zin in nog sterkere mate voor het creëren van vele extra arbeidsplaatsen, want ook dat trekt dus weer extra mensen van buiten de provincie aan, met dus ook een nog de grotere druk op de regio, dat ook vanuit het principe van het zogenaamde 'roltrap-model', waarbij jongeren allereerst naar de stad trekken en dan op latere leeftijd in wijdere omgeving een wat minder dynamisch woonmilieu zoeken.	In de RSU kiezen we er nadrukkelijk voor om in evenwicht te groeien. De aanwezigheid voor banen in de stad hoort daarbij. Volgens onderzoek landt een groot deel van de werkgelegenheid uit de regio in de stad Utrecht (70.000 van de 85.000 geprognotiseerde banen). Dat wil niet zeggen dat iedereen die in de stad werkt ook in de stad woont, of wil wonen. Goede verbindingen naar de omliggende gemeentes en de regio zijn daarom van belang. In het IRP wordt nadrukkelijk ingegaan op de relatie stad en regio.
100	Mobiliteit Hierbij zet de stad dus in op de transitie naar duurzamere vormen van vervoer, hetgeen de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. uiteraard van harte onderschrijft (zie in deze dus o.a. ook de: 'Kracht van Utrecht 2.0). Centraal bij die transitie staat dan het 'Wiel met de (zeven) spaken'. Wel zou o.i. m.b.t. de schaalsprong die men m.b.t. het (H)OV en ook de fiets beoogt dus nadrukkelijk ook met de in bepaalde gebieden aanwezige waarden van natuur, landschap en ook cultuurhistorie rekening moeten worden gehouden. Meer in het bijzonder geldt dat dan bijvoorbeeld bij het doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist, evenals het verbeteren van het fietspad tussen het USP en Zeist(-West). Deze beide voornemens zullen afhankelijk van de gekozen tracés dus met grote effecten op de hier aanwezige ecologische waarden, inclusief ook de er voorkomende ecologische verbinding gepaard gaan (zie in deze dus ook de betreffende Bijlage 1: 'Folder Natuur verbinden en behouden'). Daarnaast ook op de ter plaatse aanwezige hoge cultuurhistorische en ook landschappelijke waarden, inclusief ook aardkundige waarden.. O.i. zou m.b.t. de tram, voor zover al wenselijk, dus gewoon van de reeds bestaande busbanen langs de Universiteitsweg en ook de N-237 gebruik moeten worden gemaakt, evenals m.b.t. het verbeteren van de	Wij zijn het met u eens dat een inpassing van een fietspad of hov baan zorgvuldig moet gebeuren, rekening houdend met cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

	fietsroute tussen het USP en Zeist(West) van de bestaande fietsroute langs de Bisschopsweg. Voor zover bij de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. bekend heeft de gemeenteraad zich overigens wel al eerder tegen de verbreding van de A-27 bij Amelisweerd uitgesproken, hetgeen uiteraard gezien de effecten en ook de gevolgen voor aanwezige natuurwaarden die met deze verbreding in het geding zijn wordt gewaardeerd.	
100	Maatschappelijke voorzieningen Op zich goed dat ook aan dit thema bijzondere aandacht wordt gegeven, aangezien ook van belang voor o.a. de 'sociale cohesie', dus de 'inclusieve samenleving'. Wel is het de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. opgevallen dat er ter hoogte van de Voorveldse/Voordorpse polder, dus de groene zone tussen Utrecht en De Bilt ten noorden van de Utrechtseweg, een zoekgebied van 3.5 ha voor aanleg van sportvelden wordt aangegeven. Nu maakt net ook dit gebied dus als een belangrijk 'stap-steen' deel uit van de ecologische verbinding tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied (zie dus wederom de betreffende Bijlage 1: 'Folder Natuur verbinden en behouden'). In die zin zijn dus nog recent bijvoorbeeld faunapassages onder de Utrechtseweg (op grondgebied van de gemeente De Bilt) en ook de Biltse Rading (op het grondgebied van de gemeente Utrecht) aangelegd, evenals is door de gemeente De Bilt een gebiedsvisie voor dit gebied opgesteld (zie in deze dus ook: 'Gebiedsplan Voorveldse polder (gemeente De Bilt, 2020)'), met dus ook bijzondere aandacht voor de hier lopende ecologische verbinding. In die zin passen o.i. sportvelden hier dus op geen enkele wijze in, aangezien het gewoon om de 'laatste groene schakel' tussen De Bilt en Utrecht gaat met dus een belangrijke ecologische, landschappelijke, maar ook cultuurhistorische waarden, zoals die o.a. m.b.t. tot de NHW (zie in deze dus o.a. ook het rapport:	De Voorveldse polder staat aangewezen als zoekgebied voor sport en duurzame energie. Dat wil zeggen dat we gaan onderzoeken of er plek is voor deze functies. Ter bevordering van de natuur/ecologie heeft de provincie plannen om dit jaar nog maatregelen te nemen in het gebied ten zuiden van de Biltse Rading. Zie hiervoor: Voorveldse polder | provincie Utrecht (provincie-utrecht.nl). Het haalbaarheidsonderzoek naar mogelijke functies wordt samen met afwegingen voorgelegd aan het bestuur, als uitwerking van de RSU 2040.

‘De laatste schakel - De open groene ruimte tussen Utrecht, De Bilt en Groenekan (STL, 1990)’).

100

Energie
Duidelijk zal zijn dat de stad Utrecht wat betreft de energietransitie voor een enorme opgave staat, die door de groei van de stad nog veel groter zal worden. Ook hierbij is het dan toch de vraag hoe men daar dan nadere invulling aan wil gaan geven, dat dus ook rekening houdend met in verschillende gebieden aanwezige waarden.
Bezien we dan de in die zin in de: ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ gegeven (zoek)gebieden dan zijn deze dus aan de randen van de stad geprojecteerd, maar ook daarbij wordt dus niet aangegeven wat dat eventueel voor aldaar aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie betekent, terwijl het goed zou zijn als daar dus wel inzicht in zou worden gegeven.
Alhoewel de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er een voorstander van is dat elke gemeente wel ook zelf de verantwoordelijk neemt voor de energietransitie waar zij samen met hun inwoners, bedrijven, etc., voor staat, acht zij het tegelijkertijd wel van belang dat bij de afweging waar dan zonnevelden en met name ook windmolens zouden moeten komen wel op een zorgvuldige wijze plaatsvindt, daarbij dus rekening houdend met daarbij in geding zijnde waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie. In die zin zou het o.i. dus goed zijn als de afweging op het schaalniveau van de RES als geheel plaatsvindt aangezien zo o.i. toch beter met gegeven waarden rekening kan worden gehouden (zie in deze dus o.a. ook de publicatie: ‘Natuur en landschap in de RES – Bouwstenen voor een natuur- en landschapsinclusieve energietransitie (Natuur- en Milieufederaties, 2020)’). Dat dus wel onder de voorwaarde dat daardoor uiteindelijk geen afwenteling van de verantwoordelijkheden plaats vindt en de doelen zoals

Voor grootschalige opwekking zien wij inderdaad met name aan de randen van de stad mogelijkheden die ook daar zoveel mogelijk gecombineerd worden met de andere opgaven. Hiervoor lopen op dit moment ook diverse initiatieven waarbij per locatie wordt gezocht naar zorgvuldige inpassing in het landschap, cultuurhistorische waarden, etc.. De RES geeft hiervoor een duidelijk kader dat bij projecten voor energieopwekking binnen de gemeente Utrecht gebruikt zal worden.
Dat neemt niet weg dat ook aan huidige en toekomstige (ver)bouw al strenge eisen worden gesteld om het energieverbruik te minimaliseren en zoveel mogelijk energie duurzaam op te wekken door bijvoorbeeld zonnepanelen en koude- warmteopslag. Helaas is dit onvoldoende om aan de eigen energiebehoefte te voldoen.

	deze dus in het: ‘Klimaatakkoord’ zijn vastgelegd dus niet zullen worden bereikt. Wat dat betreft is de urgentie van de aanpak van de klimaatverandering dus veel te groot, dat ook op wereldschaal.	
100	Hoogbouw Dan wil men dus overeenkomstig de: ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ dus ook echt veel hoger gaan bouwen, dus tot maximaal 105 m hoogte, dat dus niet alleen rondom CS Utrecht, waar dus al veel hoogbouw is, maar kennelijk rond alle knooppunten, dus ook op veel plekken in de periferie van de stad, met dus ook naar verwachting veel grotere uitstralingseffecten naar de landschappen die de stad omringen. Natuurlijk door hoogbouw wordt ruimte bespaard, maar ook daarbij zou dus o.i. wel ook nadrukkelijk naar uitstralingseffecten op de omgeving moeten worden gekeken. Meer in het bijzonder geldt dat o.i. dan met name ook voor het USP, dat ook nu al van verre het omringende landschap domineert. O.i. zou dus met name hier van een lagere hoogte moeten worden uitgegaan, dat ook rekening houdend met diverse historische zichtlijnen, zoals o.a. vanuit het landgoed Vollenhove naar de dom (zie in deze overigens ook hieronder onder het hoofdstuk ‘Gebieden’ en dan onder het hoofdje ‘Oost’ en dan USP).	In de hoogbouwvisie, die aanvullend op de RSU zal worden opgesteld, zal nader uitgewerkt worden hoe en met welke randvoorwaarden er binnen de aangewezen gebieden, waaronder het USP met hoogbouw wordt omgegaan. Daarin wordt onder andere onderzocht welke effecten het heeft op het stadsilhouet en de diverse zichtlijnen in en rondom de stad.
100	Oost In dit hoofdstuk wordt dus bij de beoogde ontwikkelingen aan oostzijde stad Utrecht stilgestaan, zoals dus rondom het Knooppunt Lunetten en ook het USP. USP Nu loopt dus al enige tijd het proces rondom de: ‘Omgevingsvisie USP’, met dus ook de aandacht voor diverse aspecten en dus ook	Bij de gebiedsonderzoeken, die plaatsvinden na de vaststelling van de RSU, komen al uw vragen aan bod (samenhang en inclusiviteit).

waarden die daarbij van belang moeten worden geacht. Dat dus ook met een actieve burgerparticipatie.
In die zin is het toch allereerst de vraag hoe de in de: ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ aangegeven visie/koers voor het USP en waarbij daar toch grote opgaven landen, zowel m.b.t. werkgelegenheid, als ook wonen, met dus ook weer grote gevolgen voor de mobiliteit, dan past bij het proces zoals dat thans in het kader van de: ‘Omgevingsvisie USP’ plaatsvindt.
Nu ligt het USP dus in meerdere opzichten in een zeer kwetsbare omgeving, met o.a. in de nabijheid diverse landgoederen, zoals dus de landgoederen Oostbroek, Amelisweerd en Rhijnauwen. Maar dus ook de NHW die dus op de nominatie staat om door de UNESCO te worden voorgedragen als Werelderfgoed.
Dus blijft het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. in meer algemene zin toch de vraag hoe men de voor dit gebied beoogde ontwikkeling in verhouding ziet tot die waarden die de voorliggende visie eveneens beoogd te beschermen en waar mogelijk te verbeteren, zoals dus die van natuur, landschap en cultuurhistorie. Dat o.a. ook i.r.t. de hoogbouw tot 105 m hoogte die men hier kennelijk mogelijk wil maken, met dus een enorme uitstralingseffecten, niet alleen in ruimtelijk-visuele zin, maar ook qua licht, op de landschappelijke omgeving.
Daarnaast is dus de inzet in de visie er kennelijk ook op gericht om het USP (nog) beter met omringende kernen te verbinden, zoals dus met de gemeenten Bunnik, De Bilt en ook Zeist. Zo is er bijvoorbeeld het voornemen, zoals ook hiervoor al gememoreerd (zie dus ook hiervoor onder het hoofdstuk 2.2.1: ‘Grote opgaven van Utrecht’ en dan onder het hoofdje ‘Mobiliteit’), om een nieuwe tramverbinding vanuit het USP in de richting van de Zeist (en mogelijk ook verder naar Amersfoort) te realiseren, evenals ook kennelijk een nieuw fietspad door de Lage grond naar Zeist(-West). Natuurlijk is het goed te bezien

hoe een transitie naar duurzame vormen van vervoer kan worden bereikt, maar dan dus wel zo dat met aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie nadrukkelijk rekening wordt gehouden, hetgeen wat betreft de tram/het fietspad tussen het USP en Zeist(-West) o.i. dus goed mogelijk is door daarbij van reeds bestaande verbindingen gebruik te maken, dus wat betreft de tram van de bestaande vrije busbane langs zowel de Universiteitsweg als de N-237, evenals wat betreft de fiets van het bestaande fietspad van de Bisschopsweg.

Meer in het bijzonder heeft er recentelijk bijvoorbeeld nog een hele dialoog over het verplaatsen van het Ronald Mc Donaldhuis plaatsgevonden, dat ook in het kader van de Provinciale Omgevingsvisie. In die zin dus goed dat ook naar alternatieven wordt gekeken waarbij enerzijds recht wordt gedaan aan de bijzondere belang van het Ronald
McDonaldhuis, maar anderzijds ook aan de landschappelijke, cultuurhistorische (denk dus o.a. aan de NHW) en ecologische kwaliteiten van het gebied.
Ook zal dus het programma voor het USP (en ook dat voor het Knooppunt Lunnetten-Koningweg) er dus toe leiden dat er kennelijk ook in aanvullende zin nog dient te worden gezocht naar 2 x 3.5 ha aan sportvelden, waarbij dan eveneens de Voorveldse polder als zoeklocatie wordt aangegeven. Zoals dus ook hiervoor onder het hoofdstuk 2.2.1: ‘Grote opgaven Utrecht en dan onder het hoofdje: ‘Maatschappelijke voorzieningen’ reeds aangegeven moet de locatie van Voorveldse polder o.i. voor de eventuele realisatie van sportvelden, evenals andere ruimtelijke ontwikkelingen, ongewenst/ongeschikt worden geacht gezien de ecologische betekenis van deze polder als groene schakel in de ecologische verbinding tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied, evenals de aldaar

In de inspraakreactie lijkt een tegenstelling beschreven te worden, terwijl de RSU juist beoogt de samenhang van alle opgaven te beschrijven. Op elke plek worden afwegingen gemaakt, op welke manier we de ontwikkeling van de stad in kwantitatief en kwalitatief opzicht kunnen versterken.

	aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische waarden, inclusief ook de NHW. Dan zal het programma zoals dat overeenkomstig de ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ voor het USP wordt beoogt, dus leiden tevens leiden een vergaande druk op het omliggende (rijks)wegennet, waaronder ook de A27. Al met al is dus o.i. gezien de grote programma met dus ook alle gevolgen van kwetsbare waarden als die van natuur, landschap en cultuurhistorie niet alleen een algehele herbezinning op het programma voor de stad als geheel gewenst, maar in het bijzonder ook dat t.a.v. het USP. Dus zou ook in die zin toch alsnog naar de juiste balans moeten worden gezocht.	
100	3. Conclusie In algemene zin heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. waardering voor de integraliteit zoals deze overeenkomstig de: ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ wordt beoogd, met dus o.a. de introductie van een zogenaamde ‘(intelligente) barcode’. Wel zet zij dus grote vraagtekens/kanttekeningen bij de grote groeiopgave die de stad zich stelt, zowel met betrekking wonen, als werken, met dus ook weer gevolgen voor de mobiliteit en ook de energieopgave. Natuurlijk men kiest op basis van ‘barcode’ voor (o.a.) ‘Groen groeit mee’, hetgeen op zich natuurlijk mooi is, maar naar verwachting zal de stedelijke verdichting die met de beoogde ontwikkelingen gepaard gaat, evenals de druk op aan de stad grenzende landschappen en natuurgebieden uiteindelijk o.i. wel degelijk ook met bepaalde negatieve effecten gepaard gaan, zoals die op de leefomgevingskwaliteiten, maar ook op aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie. In die zin is o.i. t.a.v. de gepresenteerde visie/koers toch een algehele herbezinning gewenst.	De barcode is er juist voor om te zorgen dat het gevaar dat u schetst zich niet gaat voordoen; Utrecht wil verdichten en vergroenen in balans; evenwichtig groeien.

101	Ik wil graag reageren op de RSU zoals die nu online staat. Allereerst complimenten: het is een mooi document dat heel helder en met ambitie neerzet waar de gemeente Utrecht naartoe wil. Ik ondersteun van harte de barcode en in grote lijnen de richting van het document en hoe Utrecht vorm wil geven aan haar groei.	Dank
101	Daarnaast heb ik 3 kritiekpunten. Als eerste het verschil tussen wat er al is en wat er gaat komen. De RSU gaat voornamelijk over wat er bij gaat komen: hoe gaan we een nieuwe wijk maken. Maar er staat des te minder in over hoe we omgaan met de wijken en buurten die er nu al zijn. Ik mis visie en strategie over hoe we die bestaande buurten en wijken de komende 20 jaar gaan veranderen. Dat hoeft vaak niet ingrijpend - maar stilstand is achteruitgang. Ik wil lezen hoe bijvoorbeeld Wittevrouwen er over 20 jaar uit ziet.	De bedoeling van de RSU 2040 is te beschrijven hoe de gemeente een evenwichtige stad kan maken, waarin de druk op bepaalde delen van de stad zal afnemen en op andere delen - waar dat kan - toenemen. Een belangrijk doel is ook om bestaande stad te versterken in (maatschappelijk) programma, werken, wonen en groen. Ook de openbare ruimte in de hele stad wordt kwalitatief beter. Zo is groot onderhoud aan bestaande wegen een kans om een kwaliteitsimpuls te geven aan de bestaande stad.
101	Als tweede dat raakt aan het eerste: een punt over de woonmilieus. Deze woonmilieus geven een Sim City weergave van een plekken die nergens in Utrecht te vinden zijn. Ik wil niet dat elke buurt er uit komt te zien zoals in die woonmilieus.	De woonmilieus geven een indicatie aan van hoe het betreffende woonmilieu er uit kan komen te zien. Het geeft aan welke ruimtelijke elementen er onderdeel van uit maken. Uiteindelijk wordt er voor elke ruimtelijke ontwikkeling een stedenbouwkundig plan/visie gemaakt waarin de locatiekenmerken van de bestaande plek uitgangspunt zijn. Elke (nieuwe) buurt krijgt hiermee zijn eigen identiteit en invulling van het desbetreffende woonmilieu. Het is geen doel om deze illustratie van de woonmilieus als blauwdruk te gebruiken.
101	Ten derde drie punten over Vleuten, De Meern en Haarzuilens. • In de RSU gaat het over 'de stad' en wat we daarmee gaan doen. Maar Vleuten, De Meern en Haarzuilens zijn dorpen binnen de gemeente Utrecht en die willen dat ook blijven. Een punt waarop dit	• Vleuten, De Meern en Haarzuilens zijn, zoals u terecht opmerkt, dorpen binnen de gemeente Utrecht. De gemeente Utrecht bestaat uit 10 wijken en deze verschillen van elkaar. Verschillen mogen er zijn. Met de uitdrukking ’10-minutenstad’ hebben wij willen

	ernstig misgaat in de RSU is de '10-minutenstad'. Dat is prima om in te voeren in de stad, maar we moeten dat niet willen voor de dorpen er omheen. De mensen daar zijn daar niet voor niks gaan wonen. • Er zit te weinig ambitie voor Vleuten, De Meern en Haarzuilens in de RSU. Ik wil niet dat er grootste woningbouwplannen komen in die dorpen, maar zonder ambitie om de dorpen levendig te houden, zullen de dorpen alleen maar achteruit gaan (zie het eerste kritiekpunt). Met voorzieningen als een theater (we missen nog een theater voor 300-400 personen in Utrecht!), creatieve werkplekken en het verbouwen van bestaande woningen naar ouderenwoningen/-complexen kun je ook in de dorpen het leven aangenaam houden. • Waarom nóg een zwembad aan deze kant van de stad? Er ligt er al één in het Maximapark...	benadrukken dat wij nabijheid, bijvoorbeeld van voorzieningen en groen, belangrijk vinden. Dat geldt ook voor de dorpen binnen de gemeente Utrecht. • Voor de dorpen Vleuten, De Meern en Haarzuilens zijn geen grote woningbouwplannen beoogd in de RSU 2040 en de toenemende vraag van ouderenhuisvesting is in beeld. In de RSU 2040 wordt een programma van circa 1.000 woningen extra benoemd voor het gebied Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern. In de dorpen verwachten we kleinschalige initiatieven, zoals bijvoorbeeld op de locatie van Koedam tegels in De Meern of bij de Kloosterweide in het dorp Vleuten. In de omgeving Haarzuilens zijn er plannen op het gebied van natuur en recreatie. Het op peil houden van de voorzieningenstructuur (winkels, dienstverlening, onderwijs en zorg) in de gemeente streven we na. Dorpskernen nemen daarbij een belangrijke rol in. Ons aanbod aan culturele voorzieningen zijn passend voor de hele gemeente en aanvullend aan elkaar. Wij streven naar een goede spreiding van deze voorzieningen. In Vleuten-De Meern is er Castellum Hoge Woerd en in Leidsche Rijn wordt gewerkt aan de ontwikkeling van de culturele voorziening Berlijnplein. Hierin zijn creatieve werkplekken voorzien. • De behoefte voor een extra zwembad komt voort uit een onderzoek naar extra overdekt zwemwater in de stad. De onderbouwing voor de uitbreiding met een extra zwembad in het Maximapark kunt u vinden in de raadsbrief van 18 december 2019.
102	N.a.v. het concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 wou ik bij deze reageren. Het viel mij op dat er ondanks de plannen voor een nieuw zwembad in het Maximapark/ Componistenlaan, geen extra aandacht is voor busverbindingen in deze omgeving waar ook voetbalvereniging Desto en de klimhal Neoliet gevestigd zijn. Momenteel is dit gebied, evenals het strand van de Haarrijnseplas (Strandboulevard) en	We hebben uw vraag doorgestuurd naar een collega. De Provincie gaat over de lijnvoering van de bussen.

	het naburige Terwijde-West niet of slecht met de bus bereikbaar. In par. 6.7 wordt er wel gesproken over een 'mobiliteitstransitie', maar dit lijkt zich met name te richten op de bestaande treinstations. In andere gebieden zoals Overvecht (par. 6.3) is wel specifiek aangegeven dat er betere busverbindingen komen. De aantrekkingskracht van dit gebied is nu al veel groter dan de directe omgeving op fietsafstand. Het is ook een startpunt voor het Maximapark en vlakbij is Restaurant Dengh gevestigd. De huidige inrichting brengt al steeds meer autoverkeer met zich mee. Goede busverbindingen zijn de enige manier om dit iets te verminderen, zeker met het nieuwe zwembad op komst. Het realiseren van een busverbinding met de Componistenlaan zou al een goede aanvulling zijn, maar waarschijnlijk zijn er nog wel meer mogelijkheden waar naar gekeken kan worden. Wellicht kan dit als aanvulling opgenomen worden of elders in andere plannen door de gemeente worden opgepakt.	
104	Een prachtig rapport. Je kunt er heerlijk in lezen en bladeren. Complimenten voor de samenstellers. Maar de ambities zijn niet wijs of moeilijk haalbaar? Het beeld dat wordt geschetst is erg rooskleurig. Neem het ‘klimaatadaptief maken’ van de stad dat dringend om een antwoord vraagt. Utrecht zet te hoog in met de bevolkingsaanwas. Ga niet uit van een stad waar plaats is voor 455.000 bewoners. Dat is een toename met maar liefst 30%. Die groeispurt loopt ook sterk uit de pas met de totale bevolkingsgroei die 9% bedraagt. Beloven dat “iedereen er welkom” is, is niet realistisch. Door de coronacrisis is er trouwens een trek uit de Randstad (ook Utrecht). Op het huidige ruimtebeleid waarbij gemeenten zelf de regie nemen en de sterkste wint bestaat terecht veel kritiek. Utrecht behoort tot die winnaars. Maar tegen welke prijs? De Ruimtelijke Strategie	We hebben er voor gekozen om te kijken hoe we een stad in balans kunnen maken waar we gezond kunnen leven. Groei is geen doel, maar wel hoe we met de groei om willen gaan. Utrecht is en blijft onverminderd in de breedte heel aantrekkelijk om te wonen, werken en verblijven. We willen met de RSU aangeven hoe we dat – met de groei in ogenschouw - zo kunnen houden. Wat de structurele effecten van de Corona pandemie op lange termijn zullen zijn, is nu nog niet te voorspellen. De RSU is afgestemd op regionale trajecten zoals het Integraal (Ruimtelijk Perspectief) en we werken nauw samen met provincie ,regio en rijk binnen UNED.

Utrecht 2040 maakt de kloof tussen stad en perifere regio's waar de voorzieningen verdwijnen, alleen maar groter. Meer bevolkingsspreiding en solidariteit tussen de regio's is wat er aan ontbreekt. Waarschijnlijk is dat ook de opinie van Utrechters.

Wat opvalt in RSU is de scheve verhouding van bevolkingssamenstelling. Utrecht schermt met de term dat het een jonge stad is. Logisch, want dat volgt o.a. uit de vele aanwezige onderwijsinstellingen en de bijhorende aantallen studenten. Meer dan de helft van de Utrechtse huishoudens is alleenstaand. Is die opbouw gewenst?
Utrecht telt volgens de plannen in 2040 ongeveer 13% 65-plussers. Verhoudingsgewijs voor Nederland is dat weinig, dat zou bijna het dubbele moeten zijn. Door de vergrijzing is er veel behoefte aan ouderenwoningen. Maar Utrecht biedt ouderen nu al en ook straks onvoldoende kansen om hier te wonen. Geluiden dat Utrecht een 'pretpark wordt voor hoogopgeleiden' zijn dan ook begrijpelijk. Geen voorbeeld van een "inclusieve stad" die Utrecht wil zijn.
Utrecht is de laatste jaren al enorm gegroeid en dat merk je om je heen. Geen wonder, omdat het bedrijven makkelijker wordt gemaakt om zich hier te vestigen (Gemeentebegroting 2021). De leefbaarheid is nu al soms ver te zoeken. Utrecht staat op de ranglijst van groene steden in de onderste regionen (Groenmonitor WU). Straks wordt dat niet beter als er in de bestaande ruimte 60.000 woningen bijkomen en nog zo'n 70.000 arbeidsplaatsen. Het is moeilijk te geloven dat "al die mensen hier gezond en prettig kunnen wonen en leven", wat het eerste uitgangspunt is van de plannen.
Functieverandering, stapelen van functies, multifunctioneel ruimtegebruik, het zijn enkele van de methoden om de 'Utrecht 2040' te realiseren. Maar 'verstening' en leefbaarheid staan op gespannen voet tot elkaar. Warmte blijft hangen als de stad wordt volgebouwd. Groen

Als gemeente willen we graag een evenwichtige stad zijn. In opleiding, achtergrond, werkverdeling en meer. Wij sturen niet in huishoudingssamenstellingen. Het is globaal en nationaal wel de trend die is ontstaan in steden.
Feit is wel dat absoluut en relatief veel mensen met een theoretische opleiding in de stad Utrecht blijven. Dat zien we ook terug in de samenstelling van de huishoudens (zie bovenstaand). We zien dat ouderen langer zelfstandig blijven wonen. Doorstroming is wel een belangrijke ambitie.

moet dat opvangen. Sterker nog: “het landschap begint bij de voordeur”, staat in de plannen. Dat schetst een al te zonnig plaatje. Ook zonder groei vraagt hittestress om nieuw beleid wat nu onvoldoende gebeurt. Een voorbeeld is de nieuwe buurt Zijdebalen. Dat is duurzame bouw maar ook stenig wat weer tot een niet geringe mobiliteit van de bewoners leidt. Hoogbouw? “Dit stelt hoge eisen aan de verschijningsvorm en architectuur”, valt te lezen. Een voorbeeld waar het misging is de Rabotoren. Dat is een spiegelende kolos, hinderlijk zichtbaar van grote afstand.
Gesteld wordt dat de “stad en het landschap om de stad met elkaar worden verbonden” om gemakkelijker in het buitengebied te komen en te recreëren. De natuur opzoeken buiten de stad? Die staat nu al onder druk. In de hele provincie Utrecht zijn de ambities voor woningbouw, mobiliteit en werkgelegenheid groot “behalve op het gebied van natuur en landschap”. Daarvoor waarschuwen Utrechts Landschap, Natuurmonumenten en Natuur- en Milieufederatie Utrecht. Volgens de “Omgevingsvisie 2020” staat dat de provincie de bouw toe van 44.000 woningen, maar verzuimt dus om hier een “natuuroffensief” tegenover te stellen
Samenvattend. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is een plan bekeken door een roze bril. Maar Utrecht wordt straks een wel zeer drukke stad. Dat geldt zeker voor de binnenstad. Want het “blijft de ontmoetingsplek van de stad door zijn (boven) stedelijke voorzieningen”. Utrecht moet afstappen van de groeiambitie en moet over de stadsgrens durven kijken. Bedrijven moeten worden afgeremd om zich hier te vestigen. Uitstekend om de auto terug te dringen, maar het openbaar vervoer, de fiets- en wandelpaden kunnen de drukte straks niet aan. Daarnaast zijn er ook financieel nogal wat haken en ogen aan de strategie.
Utrecht haalt veel overhoop, wat voor de klimaatverandering ook nodig is. Tegelijk is het met de huidige plannen te verwachten dat de

	stad 20 jaar lang en langer een bouwput wordt. De geplande sprong staat haaks op het “streven naar een prettige, groene en veilige omgeving. Utrecht moet ervoor waken slachtoffer te worden van zijn eigen ‘succes’.	
105	Voor uw reactie verwijst u naar paragraaf 6.7 waarin Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern Wij willen onze zorgen en zienswijzen uiten omtrent: • Ruimtelijke ingreep 8: Aanleg landschappelijk raamwerk (onder andere nieuw bos) Ockhuizen met daarin een zoekgebied voor zonnevelden. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt. • Ruimtelijke ingreep 9: Zonne-energie eilanden in de Haarrijnseplas. • Ruimtelijke ingreep 10: Zoekgebied zon- en windenergie in Polder Bijleveld. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt	Wij begrijpen uw zorg, maar zien ook dat de ruimte in de gemeente Utrecht schaars is. Wij zien kansen om in Ockhuizen drie functies toe te voegen, waaraan dringend behoefte is. Het gebied zal hierdoor veranderen. Het gebied heeft een cultuurhistorische beschermde status waarmee we rekening zullen houden bij de verandering van het gebied. Ook zullen we rekening houden met de aanwezige natuurwaarden en de eventuele hinder voor omwonenden. Voor het oppervlakte van 5Ha voor zonnepanelen dat nodig is om (naast de zonnepanelen op de daken van de woningen) Haarrijn energieneutraal te krijgen zijn in de omgeving geen alternatieven beschikbaar op gemeentegrond
106	Wij kennen Utrecht als een mooie stad, waar wonen, werken en recreatie samengaan. Een stad waar diversiteit en inclusiviteit centraal staan en waar sport en cultuur (in de breedste zin van het woord) een belangrijke rol speelt in de leefbaarheid en levendigheid van de stad. Buitenevenementen vergeten De Vereniging Evenementen Utrecht heeft dan ook met teleurstelling moeten constateren dat er in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	U geeft aan dat evenementen ontbreken in de RSU 2040. U hebt gelijk; wij realiseren ons de waarde van evenementen en voegen het toe in de RSU-tekst. U stelt terecht vast dat ruimte voor evenementen onder druk staat in Utrecht. Door de verdichting van de stad zal dit de komende jaren toenemen. Conform het evenementenbeleid van de gemeente vraagt dit om goede spreiding van evenementen over Utrecht. De daartoe benodigde planologische verankering en fysieke ontwikkelingen in de

(RSU2040) in het geheel niet gesproken wordt over (sport) evenementen of festivals, terwijl deze buitenactiviteiten van groot belang zijn voor de Utrechtse bewoners, stadsidentiteit en mentale gezondheid.

Cultuur, sport en leefbaarheid
Evenementen maken een belangrijk deel uit van de levendigheid van de stad en de diversiteit van het sport en cultuuraanbod. Uit een recent onderzoek naar de leefbaarheid van steden in het Steden & Streken Merkenonderzoek bleek dat Utrecht van plek 3 naar plek 1 is gesprongen, mede dankzij het evenementenaanbod. Sterker nog, één van de conclusies uit het onderzoek was: "Om de bewonerstevredenheid een positieve impuls te geven en in de top 10 verder te groeien, moet Utrecht de sfeer in de stad verder verbeteren. Culturele festivals en andere evenementen die de brede bevolking aanspreken, blijken hiervoor een geschikt instrument."

Tijdelijk, flexibel maar ook kwetsbaar
Het is voor het behoud van deze belangrijke evenementen in en rond de stad Utrecht van groot belang dat er in de RSU2040 ook aandacht is voor de unieke positie van buitenevenementen. Buitenevenementen maken tijdelijk gebruik van een gebied, en zijn daardoor kwetsbaar gebleken. Deze tijdelijkheid kan ook juist de kracht zijn van buitenevenementen, aangezien de evenemententerreinen ook beschikbaar zijn voor reguliere recreatie en groenvoorziening. De tijdelijkheid zorgt voor flexibiliteit, met het gevolg dat er op één locatie een divers aanbod aan sport en cultuur beschikbaar gesteld kan worden.

Helaas is de laatste jaren een aantal keer gebleken dat de ruimtelijke onderbouwing van evenemententerreinen vergeten wordt of gebrekkig is, waardoor het houden van evenementen op die terreinen moeiopenbare ruimte zal onderdeel uitmaken van de verdere uitwerkingen van de RSU 2040.

Zie onze reactie onder het kopje concreet.

lijk is of additionele vergunningen vereist. Voorbeelden zijn het Berlijnplein, Park Transwijk en Jaarbeursplein. Het is dus van belang dat er in de toekomst niet opnieuw evenementen worden vergeten in de Ruimtelijke Strategie of ruimtelijke plannen.

Ontwikkelen in samenwerking

Daarbij is niet alleen van belang dat het gebied formeel de bestemming evenementen krijgt, maar ook dat het terrein wordt ontwikkeld of (her)ingericht met het oog op dat gebruik. Hierbij valt te denken aan het aanleggen van (groene) stroomvoorzieningen, water en riolering, maar ook voldoende verstevigde paden en open ruimtes. Het is van belang dat de gemeente bij dit proces ook de branche betrekt, zodat de wensen en mogelijkheden op elkaar afgestemd kunnen worden.

Evenementen in de 10 minuten stad

Als Utrecht toe wil groeien naar een “10-minuten stad”, dan moeten er ook buitenevenementen mogelijk zijn binnen deze gebieden. Niet alleen kleine en middelgrote, maar ook grote evenementen moeten binnen de gemeentegrenzen mogelijk zijn. De beschikbaarheid van meerdere evenemententerreinen is ook essentieel voor de spreiding van evenementen over plaats en tijd.

Gemis van locatie voor grote evenement

Op dit moment is er in Utrecht geen enkele geschikte evenementlocatie voor (zeer) grote evenementen beschikbaar. Organisatoren moeten dus telkens op zoek naar een tijdelijke locatie, die na een paar jaar vaak weer een andere bestemming krijgt waarbij buitenevenementen vergeten worden. In het nieuwe gebruik zijn evenementen dan niet geregeld, of wordt het terrein heringericht op een manier die evenementen praktisch onmogelijk maken. Deze problematiek zal de

komende periode, met het verdwijnen van Recreatieschap Midden Nederland, alleen maar actueler worden.

Belang van evenementen voor Utrecht
Evenementen zijn belangrijk voor de gezondheid, zowel fysiek als mentaal, van de bewoners van de stad. Ze dragen bij aan de populariteit en reputatie van de stad. Ze zijn een belangrijke bron van werkgelegenheid. Ze dragen bij aan de diversiteit en inclusiviteit van Utrecht. Buitenevenementen verdienen dan ook een prominente plek in de RSU2040, te meer omdat dit document ten grondslag zal liggen aan de toekomstige omgevingsbesluiten op basis van de nieuwe Omgevingswet.

106

Concreet
Wij verzoeken dan ook dat er in de herziene versie van de RSU2040 expliciet aandacht zal komen voor buitenevenementen. In het bijzonder:

- Buitenevenementen op te nemen en mee te wegen in de ontwikkeling van groen- en recreatiegebieden, met name met betrekking tot het nieuwe groen rond de stad;
- Pleinen geschikt te maken, en te houden, voor evenementen, in zowel de binnenstad als de nieuw te ontwikkelen kernen;
- Ruimte te zoeken (en te behouden) voor grote evenementen, in huidige parken maar ook op plekken waar landbouw of groen wordt verstedelijkt;
- Ten minste één evenemententerrein te ontwikkelen voor zeer grote evenementen in de gemeente (zie ter inspiratie het Amsterdamse Bos of Mailieveld);

Concreet
In de RSU 2040 zullen evenementen worden benoemd als onderdeel van de functie recreatie.
In de verdere uitvoering van de RSU 2040 zal specifieke aandacht zijn voor (grote) evenementen zowel op bestaande locaties als in nieuw te ontwikkelen gebieden. Hierbij is aandacht voor de planologische en fysieke kenmerken van de locaties en gebieden.
De wens tot het realiseren van 1 groot evenemententerrein zoals het Amsterdamse Bos of het Malieveld is gezien de daarbij behorende ruimteclaim niet aan de orde. Juist bij de ontwikkeling van nieuw recreatief en groen arsenaal rond de stad zetten we in op multifunctioneel gebruik. Het gebruik van een gebied voor vormen van intensieve recreatie zoals evenementen maakt daar onderdeel van uit.
Door het ontwikkelen van meerdere van dit soort gebieden op verschillende plekken en delen van de stad bieden we ruimte aan evenementen en spreiden we deze. Daarbij gaan we uit van enkele malen per jaar intensief gebruik.

	• De hierboven genoemde terreinen, van groot tot klein, ook formeel als evenemententerreinen te benoemen, te ontwikkelen en op te nemen in ruimtelijk plannen; • Het beschikbaar maken van voldoende locaties zodat de evenementen goed gespreid kunnen worden over de stad, waardoor de lasten en lusten eerlijk over de bewoners verdeeld worden; • Actief in overleg te gaan met de branche om een beter beeld te krijgen van de ruimtelijke randvoorwaarden en wensen voor buitenevenementen, zowel nu voor de RSU2040, als in de toekomt bij het ontwikkelen van omgevingsvisies	Graag gaan we met u in gesprek over de ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht
107	Met veel interesse hebben wij bovengenoemde documenten mogen bestuderen. Aangezien beide documenten zo met elkaar verweven zijn, sturen wij deze gebundelde reactie. Uiteraard onderschrijven wij vele van de in de documenten genoemde punten als het gaat om verantwoorde groei, duurzaamheid, evenwichtige verdeling gebruik en ontwikkelingen in winkel- en kantorenvastgoed. Toch zien wij een aantal punten waar wij vanuit Hoog Catharijne / Klépierre specifiek op willen reageren.	De RSU 2040 en Omgevingsvisie Binnenstad zijn afgestemd.
107	Winkelaanbod binnenstad De visie van Klépierre op winkelvastgoed wordt goed zichtbaar gemaakt in onze “Shop-Meet-Connect” strategie. Deze past volledig bij uw visie dat detailhandel zich ontwikkelt van pure verkoop naar meer beleving. Wij willen daarbij benadrukken dat de horeca een belangrijke rol heeft bij het functioneren van de detailhandel, naast de door de gemeente benoemde synergie met de cultuursector. Wel zal de gemeente zich moeten realiseren dat het fysiek kopen van producten nog steeds een belangrijk onderdeel blijft van de drijfveer voor de bezoekers aan de binnenstad om naar deze plaats te komen. Hier zal	Winkelaanbod binnenstad Omgevingsvisie Binnenstad gaat uit van vitaal hart van de stad. We zien o.a. door oplopen van structurele leegstand en gevolgen van online winkelen nu al de noodzaak om beweging in te zetten van kernwinkel- naar kernbelevingsgebied met mix van functies incl detailhandel, cultuur, horeca, werklocaties (blending en blurring). Samen met partners en belanghebbenden werken we al aan de eerste aanpak-leegstand en verdere transformatie van sommige winkelstraten naar straten met winkels en andere functies en voorzieningen. We denken

dus ook ruimte voor moeten blijven als het gaat om bereikbaarheid voor bezoekers en bevoorrading (hier komen wij later op terug).
In de Omgevingsvisie Binnenstad wordt getwijfeld of het kernwinkelapparaat in de toekomst zal vergroten of verkleinen. Voor Corona was hier al een eerste stap zichtbaar door de toenemende leegstand in de binnenstad. Het is de verwachting dan ook dat er uiteindelijk minder winkelmeters nodig zijn. Sterke winkels die nu aan de randen van het KWA zitten, zullen verhuizen naar centralere plekken. De ruimtes die zij achterlaten kunnen dan – zoals al in het stuk wordt aangegeven - een andere functie krijgen, zoals bijvoorbeeld wonen.
Dit is ook meteen een zorg als het gaat om de ontwikkelingen voor de hele stad, zoals geformuleerd in de RSU 2040. Hierbij is het streven om van 1 naar 5 centra te gaan. De programmering op deze 4 nieuwe knooppunten zal ook zijn effect hebben op wat er in de binnenstad gaat gebeuren. De branchering van detailhandel in deze 4 nieuwe centra zal voornamelijk gericht moeten zijn op convenience (dagelijks gemak) voor het gebied waar het centrum zich op richt. Het centrum van Utrecht blijft op die manier de functie vervullen van een mix van dagelijkse en niet dagelijkse winkelfuncties, horeca en cultuur. En speelt door de wisselwerking tussen deze functies daarbij in op de trend van pure verkoop naar beleving.
Tevens staat dit nieuwe beleid van meerdere centra haaks op de huidige trend dat de waarde taxatie van de zogenaamde stadsdeelwinkelcentra negatief is, ten opzichte van de positieve trend van conveniencewinkelcentra en kernwinkelapparaten. Ook weer een signaal om zorgvuldig om te gaan met komende uitbreidingen.

dat binnenstad zich in uitstraling, sfeer en functies sterk blijft onderscheiden van nieuwere centra.

107

Toerisme
De stad Utrecht is voor de nationale en internationale toerist een interessante bestemming. Naast de historische binnenstad met al zijn aanbod zijn er de recente internationaal aansprekende ontwikkelingen

Toerisme
Omgevingvisie Binnenstad gaat uit van beheerste groei van toerisme, gericht op kwaliteit en nieuwsgierigheid in stad,kennis, cultuur en

	van TivoliVredenburg, Jaarbeurs en Hoog Catharijne. Wij onderschrijven de visie dat er ingestoken moet worden op kwalitatieve groei. Echter zal deze mate van groei gekwantificeerd moeten worden, zodat dit op proactieve wijze gefaciliteerd kan worden en het bedrijfsleven hierop kan inspelen. Voor ondernemend Utrecht zal de kwalitatieve recreatieve bezoeker een belangrijke versterking geven van hun business modellen. Het is dan ook van groot belang om toerisme als een kans te zien in plaats van een bedreiging en hier pro-actief op in te spelen.	mensen. Voorlopige stop op nieuwe hotels. Voorlopig voldoende voor groei. Particuliere vakantieverhuur (airbnb's) max 60 dagen/jaar.
107	Bereikbaarheid Zoals in het document aangegeven wordt, heeft Hoog Catharijne als winkelcentrum een bovenregionale functie. Dit wordt versterkt door een sterk winkel, horeca en cultuuraanbod in het andere deel van het centrum / kernwinkel apparaat. Naast goede OV faciliteiten en fietsverbindingen, is en zal de (elektrische) auto een belangrijke wijze van vervoer blijven voor bezoekers van buiten de stad. Goede bereikbaarheid van de diverse parkeergarages in de binnenstad blijft dus cruciaal voor het goed functioneren van deze bovenregionale functie. Wij sluiten ons volledig aan bij uitgangspunten notitie bereikbaarheid vanuit Centrummanagement Utrecht, hierin staat dat een auto vanaf de ring op ieder moment binnen 10 minuten in een van de parkeergarages rondom de singels (inclusief Springweg) moet kunnen staan. Doorgaand verkeer (zowel auto als fiets) zal via andere routes moeten lopen. Dit zal een grote uitdaging worden voor de gemeente, maar wij roepen u op om hier vol op in te zetten. Klépierre onderschrijft dus wat in de visie wordt genoemd, de vertraging op de binnen-as. Maar wij denken dat dit niet voldoende zal zijn. Er zullen duidelijke en snellere routes moeten komen en “knippen” waar het verkeer niet beïn-	Bereikbaarheid Wiel met spaken is de inzet. Voor bezoekers van de binnenstad komt zo mogelijk in toekomst parkeren op afstand en daarna overstap op andere vervoersmiddelen. De parkeergarages van Hoog Catharije blijven bereikbaar. Fietsparkeren wordt zoveel mogelijk gefaciliteerd, met op straat in rekken/vakken voor kort parkeren fietsen en inpandig voor langparkeren. Bevoorrading/afvalinzameling: wordt zo mogelijk gebundeld. Utrecht wil dat de bevoorrading van de binnenstad in 2025 volledig uitstootvrij is. Hierover zijn afspraken gemaakt met ondernemers en vervoerders. Bij de praktische uitwerking van deze maatregelen worden ondernemers betrokken.

	vloed wordt door “knijpen”. Het weren van doorgaand verkeer zal uiteindelijk leiden tot een robuuste verbinding voor bestemmingsverkeer (binnen 10 minuten vanaf de ring in een centrumparkeergarage) en geeft ruimte voor verbetering van de verblijfskwaliteit in de binnenstad. In deze zelfde paragraaf wordt ook weer ingezet op parkeren in de buitenrand van Utrecht. Wij zien echter nog voldoende parkeerfaciliteiten in de directe omgeving van de binnenstad (niet alleen bij Hoog Catharijne), welke ook optimaal benut moeten kunnen worden. Fiets-parkeren blijft een grote uitdaging voor onze stad. Wild parkerende fietsen hebben een sterk negatief effect op de leefbaarheid en het economisch functioneren van diverse ondernemers. Er zullen dus concrete oplossingen voor fietsparkeren moeten komen en de stukken hebben daarin naar onze mening te weinig visie. De nog te realiseren plaatsen in Hoog Catharijne zullen daar maar een zeer beperkte bijdrage aan leveren. Ook de bereikbaarheid van de binnenstad voor expeditie verkeer zal een punt van aandacht blijven. Door de sterke filialisering en maatvoering van winkels in de binnenstad is het bundelen van bevoorrading in hubs in de periferie van de stad vaak niet mogelijk. Er zal dus altijd ruimte moeten zijn voor expeditie verkeer dat meteen naar de betreffende winkel rijdt. Zoals eerder gezegd, zal het koopmotief bij het bezoek aan de stad nog steeds sterk blijven. Ervaring leert dat hierbij grote volumes horen, waardoor bundelen ook niet mogelijk is.	
107	Hoog Catharijne / Klépierre vindt het belangrijk om betrokken te zijn bij het vervolgproces, zoals wij ook graag in het voortraject betrokken worden. Wij denken graag constructief mee over de verschillende uitdagingen die er liggen. Wel zijn wij van mening dat het betrekken van de verschillende stakeholders bij dit proces nog beter kan.	Dank. Onze insteek is ook vooral in overleg met stakeholders ambities waar te maken en oplossingen te zoeken.

108

De inspraakreactie gaat in op:

- Relatie RSU 2040 en omgevingsvisie Binnenstad, wat betekent het voor de omgevingsvisie als de RSU is vastgesteld.
- Het belang van de binnenstad met haar bewoners en ondernemers
- Menging van functies irt de woonfunctie
- Schurende werking:
    - Geluidsoverlas van horeca
    - Genuanceerd mengen (duidelijke woonbuurten)
    - Ontbrekend woningbeleid
    - Mobiliteit
    - Rust of leefbaarheid
- Verhouding van de stad tot de binnenstad.

De RSU 2040 en de Omgevingsvisie Binnenstad zijn op elkaar afgestemd. De RSU 2040 is een koersdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling op de lange termijn; de Omgevingsvisie Binnenstad heeft specifiekere kaders voor de binnenstad.
Wij zijn het met u eens met het belang van wonen en ondernemen voor de stad, aangevuld met onderwijs (Universiteit) en cultuur.

Wij onderschrijven de variatie in buurten. Het horecabeleid is er op gericht horecaontwikkeling meer te spreiden naar de wijken buiten de binnenstad. Bij het opstellen van gebiedsprofielen kan gemotiveerd afgeweken worden van het horecabeleid in overleg met alle stakeholders.

De RSU 2040 en de Omgevingsvisie Binnenstad onderkennen het belang van de woonfunctie in de binnenstad. De binnenstad is mix van functies, buurten verschillen. En die variatie is een kracht van de binnenstad die we graag willen houden. Dat betekent dat wij inzetten op wonen voor diverse huishoudens en doelgroepen (waaronder ouderen, gezinnen ,mensen met beperking, en betaalbare/sociale huur).
De woonfunctie is essentieel voor binnenstad. Daarom nemen we maatregelen om die te beschermen. Tijdelijke particuliere verhuur is gelimiteerd tot 60 dagen; short stay is verboden (sinds april 2020).
Verkamering en Splitsing is alleen mogelijk als leefbaarheid en openbare ruimte het toelaat (bijv. geluid; auto/feitsparkeren). Er zijn extra oppervlakte en geluidseisen. Gemeente onderzoekt/lobbyt bij Rijk voor zelfbewoningsplicht bij aankoop in de binnenstad voor betaalbare woningen, om speculatie te voorkomen en we onderzoeken de mogelijkheid van invoering 'voorwaarden voor goed verhuurderschap in combinatie met verhuurvergunning

Verblijf centraal slaat op de openbare ruimte. Verblijf is niet alleen voor bezoekers. Verblijf is ook een onderdeel van een prettige woonomgeving. Waar functies schuren zijn we van plan in de komende jaren met alle betrokkenen gebiedsprofielen te maken, gebaseerd op de identiteit en kwaliteit van de plek waarin we de ontwikkelingsrichting aangeven en afspraken maken over inrichting, gebruik en beheer van de publieke ruimte.

Qua mobiliteit staan lopen en dan fietsen in de binnenstad centraal. Auto's zijn te gast. De binnenstad blijft met de auto bereikbaar. De snelheid in de binnenstad is de snelheid van de voetganger, en daardoor is betere menging van voetganger, fiets en auto mogelijk Parkeren op straat wordt ontmoedigd.

In de omgevingsvisie staat leefbaarheid omschreven als een combinatie van rust en levendigheid, waarbij dit kan verschillen in de verschillende delen van de binnenstad.

De RSU gaat uit van vier nieuwe centra. Hierdoor komt de binnenstad niet (verder) onder druk te staan. De centra passen in de visie Utrecht dichtbij, de 10 minutenstad. Wat er in welk gebied gaat gebeuren, hangt af van de context: locatie, identiteit, grondgebruik, eigendomssituatie, de mensen die er wonen, enz

---

109

Het Mobiliteitsplan 2040 spreekt de ambitie uit om de rol van de auto terug te dringen. In de RSU wordt uitgesproken dat de stad een "10 minuten stad" moet worden. In tegenstelling tot het mobiliteitsplan staan in de RSU geen concrete doelstellingen over de modal shift. Dit bevreemdt ons om twee redenen: ten eerste is zo niet te toetsen in hoeverre de ruimtelijke inrichting bij draagt aan de modal shift, en ten

Een opmerking vooraf:

Veel van de vragen betreffen een nadere uitwerking van de RSU 2040. De RSU is een koersdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling op de

	tweede is niet na te gaan welke andere eisen er daarmee aan de infrastructuur gesteld moeten worden (bijv meer fietspaden, stallingen en e-deelautoplekken in plaats van parkeerplaatsen en autowegen).	lange termijn. Het Mobiliteitsplan is een uitwerking van het mobiliteitsvraagstuk uit de RSU Beide plannen zijn in samenhang met elkaar opgesteld.. Beide plannen zijn dus complementair. Het ontwikkelperspectief Utrecht Nabij biedt veel ruimte voor nadere invulling. In het BO-MIRT is daarom ook afgesproken om drie verdiepende gebiedsonderzoeken te starten: USP Lunetten/Koningsweg, A12-zone en Leidsche Rijn-Zuilen. Op ons initiatief zal de verbinding met Overvecht daarin aan de orde komen. In het komend jaar in U Ned-verband de mobiliteitsvisie van het ontwikkelperspectief uitwerken tot een mobiliteitsstrategie voor de MRU (Zie voor meer informatie de raadsbrief over uitkomsten van het BO MIRT).
	Ervoor zorgen dat de stedelijke knopen ieder een eigen 10-minuten kern worden is een goed idee. Zo veel mogelijk wonen, winkelen, werken en recreëren binnen de eigen stedelijke knopen vergroot de sociale samenhang en maakt het mogelijk zo veel mogelijk lopend en fietsend te doen. In ieder gebied moet er daarvoor dan een balans te zijn waarin gelijke hoeveelheden wonen winkelen, werken en recreeren binnen fietsafstand van elkaar voorhanden zijn. Zo kunnen mensen kiezen dicht bij hun werk en clubs te wonen. (zie tabel in de inspraakreactie) Waarom worden er geen extra woningen gebouwd op de plekken waar vanuit mobiliteit gezien extra huizen gebouwd zouden moeten worden om zo tot 10-minuten wijken te komen.	Per knooppunt is gezocht naar een mix in het programma, passend bij de kenmerken van het gebied. Daarbij is een ondergrens aangegeven die voortkomt uit de pixelstudies (zie paragraaf 5.1). We hebben ook voor een ondergrens gekozen om de ruimtelijke ontwikkelingen in overeenstemming met de vastgestelde uitgangspunten mogelijk te maken, zodanig dat een goede aansluiting van de te verdichten gebieden op de bestaande stad kan worden gerealiseerd die de bestaande stad ook versterkt. Daar komt bij dat is bekeken welk woon/werkprogramma minimaal nodig is voor een goed OV-systeem met lightrail en welke andere benodigde functies van de barcode in de stedelijke knooppunten hun plek kunnen vinden. De gehanteerde ondergrens definieert niet de maximale groei, maar wel wat minimaal noodzakelijk is om de stad goed te kunnen ontwikkelen in de breedte.
109	Om deze reductie (auto) te realiseren is parkeerbeleid van gemeenten een belangrijke factor. Wij zouden graag zien dat B&W dit ontwikkelpad {van Utrecht Nabij) integraal in de RSU opneemt en uitwerkt	Wij onderschrijven dat het parkeerbeleid een belangrijke factor is. Daarom komt dit onderwerp zowel in de RSU (op hoofdlijnen) als het

	voor de ruimtelijke ordening, het autoparkeerbeleid en beleid voor OV en deelvoertuigen.	Mobiliteitsplan (meer in detail) aan de orde. Zo staat in in beide documenten dat bij ruimtelijke ontwikkelingen beperkt parkeercapaciteit wordt toegevoegd, waardoor we de druk op de (parkeer)ruimte en het stedelijke wegennet beperkt houden. In Parkeervisie die gelijktijdig met het Mobiliteitsplan ter inzage heeft gelegen is dit verder uitgewerkt. Utrecht Nabij wordt komende anderhalf jaar verder uitgewerkt in onder andere een mobiliteitsstrategie en een regionale parkeervisie, waarin het ontwikkelpad wordt geconcretiseerd.
109	Kan uitgelegd worden dat alle locaties voor wonen, winkelen, werken en recreëren binnen fietsafstand van een hub van de OV ring of een 2e rings knoop komen ? Bijvoorbeeld lijkt het zuidelijke deel van Leidsche Rijn op de kaarten vrij ver van zo'n hub af te liggen, terwijl een busbaan over de A12 naar Papendorp voor de hand ligt. Ook het noordelijke deel van Zuilen en Overvecht lijkt op de kaarten vrij ver van zo'n hub af te liggen. Een doorsteek van Zuilen naar Noordwest kan daar wonen en werken snel verbinden.	Wij onderstrepen het belang van goede fietsverbindingen en deelmobiliteit (zie Mobiliteitsplan 2040). Doelen van het mobiliteitsplan zijn een schaalsprong voor de fiets en sturen op reisgedrag waar deelmobiliteit een belangrijk rol speelt. De RSU is een koersdocument met hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkelingen op de lange termijn. Het mobiliteitsplan 2040 gaat uit van de visie van de 10 minutenstad van de RSU waar nabijheid belangrijk is: we concentreren de groei van de stad zo veel mogelijk binnenstedelijk rondom knooppunten. Hierdoor reizen mensen minder (ver) naar hun werk en voorzieningen, nemen ze gemakkelijker deel aan uiteenlopende activiteiten en kiezen ze vaker voor lopen, fietsen, het OV en deelmobiliteit. Door de nieuwe knooppunten neemt de druk op de binnenstad af.
109	Kan uitgelegd worden hoe er daar voldoende deelfietsen, fietsenstallingen komen zodat iedereen snel met fiets-OV-fiets bij een andere locatie kan komen? En dat er daar voldoende parkeerplekken komen	Hoe de gemeente verder invulling wil geven aan de deelmobiliteit wordt momenteel uitgewerkt. We kijken hierbij ook naar de mogelijkheden van een digitaliseringsstrategie.

	voor (deel-)fietsen en e-deelauto's komen zodat bijvoorbeeld ook iedereen uit de randgemeenten zich uitgenodigd voelt om via zo'n hub lopend of fietsend de stad in te gaan?? Deelfietsen en deelauto's zijn het meest effectief als ze 's nachts op woonlocaties staan, dan in de ochtend gebruikt kunnen worden om (eventueel via OV hubs waar anderen diezelfde fiets weer kunnen gebruiken) naar locaties waar werken en wonen zo dicht bij elkaar liggen. Terwijl de werknemer werkt, kunnen andere bewoners de deelfietsen en deelauto's dan weer gebruiken. We missen in 5.2.10 een digitaliseringsstrategie voor deelfietsen en deelauto's.	
109	We missen een uitwerking van hoe dit concept eisen stelt aan de ruimtelijke indeling. Wij missen ook het gezichtspunt dat 2/3 van de inwoners in de regio in de randgemeenten woont en velen hiervan voor werken, winkelen en recreëren op de stad zijn georiënteerd. Welke rol ziet de stad voor zichzelf in relatie tot de inwoners in de randgemeenten vanuit het perspectief van de 10-minutenstad. In hoeverre kunnen goed gekozen hubs in de randgemeenten bijdragen aan het halen van de gewenste doelen? De RSU verplaatst bedrijvigheid (winkels, werk) vanuit het centrum naar de stedelijke knopen. Dit juichen we toe. Maar wat is het idee voor de toeristen ? Worden die ook verleid naar de naar de stedelijke knopen ? Of wil Utrecht die (zoals in het huidige Amsterdam) concentreren in het centrum ? In het Mobiliteitsplan 2040 staat dat de helft van het verkeer in Utrecht van en naar randgemeenten gaat. De ambitie hiervoor is het terugdringen van de auto van 60 % naar 40 %. Dit houdt in dat er ook grote impact zal zijn op het winkelen, werken en recreëren in Utrecht	In de RSU 2040 is nabijheid van belang. Om de gewenste nabijheid te bereiken kiest de gemeente ervoor om op meerdere plekken inde stad de stedelijke groei te verdelen. Op deze plekken wordt een mix toegevoegd van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor maakt Utrecht een transitie door van een stad waarin alles is gericht op het centrum naar een stad met meerdere centra die de druk op het centrum verminderen en een nieuwe laag aan de stad toevoegen. Op deze stedelijke knooppunten komen veel stedelijke functies samen. De nieuwe stedelijke knooppunten zijn oa gekoppeld aan een hoogwaardig mobiliteitsnetwerk. We verbeteren de OV-, fiets- en multimodale netwerken (P+R en hubs), zodat veel huidige autogebruikers gestimuleerd worden om een ander vervoermiddel te gebruiken. Een groot deel van de autoreizen is minder dan 15km. Een afstand die prima te fietsen is, zeker met versterking van het (regionale) fietsnetwerk, zoals uitgewerkt in het mobiliteitsplan. Samenwerking in de regio gebeurt onder meer in U10 verband waar we werken aan een Integraal Ruimtelijk Perspectief en in UNED verband.

	van mensen uit de randgemeenten. In de huidige RSU missen we hier maatregelen: Moeten die mensen nu niet meer naar het centrum van Utrecht winkelen, maar bij de dichtstbijzijnde stedelijke knoop in de stad of de eigen gemeente ? Wat betekent dat voor het centrum / de Binnenstad ? Wat vraagt de stad van de randgemeenten en wat biedt te stad aan de inwoners van deze gemeenten? Hoe worden deze inwoners verleid tot voor de stad gewenste keuzes m.b.t. verplaatsingen en voorzieningen? Hoe wordt er beleidsmatig samengewerkt met de randgemeenten zonder dictaten vanuit de stad?	
109	Door de vermindering van de hoeveelheid autoverkeer zullen de snelwegen rond Utrecht ook minder verkeer te verwerken hebben. Welke vervolgstappen gaat B&W nemen. Wordt een deel hiervan herbestemd?	De gemeente verwacht niet dat de druk op de snelwegen rondom de stad zal verminderen. We zien in onze analyse, net als Rijkswaterstaat juist een toename, maar die betreft ons inziens vooral verkeer dat geen herkomst of bestemming in de gemeente Utrecht heeft. Wij hopen dat de ambities en aanpak die wij voorstellen m.b.t. het verkeer in, van en naar Utrecht ook gebruikt kan worden voor (een deel van) het zogenaamde ‘doorgaande’ verkeer, juist om de draaischijffunctie te ontlasten.
109	Stadsdistributie en goederenvervoer komen in het plan nog weinig ter sprake. Waar komen distributiecentra, hoe zorg je voor goede bezetting van besteldiensten en afhaalpunten ? Hoe kunnen (ver-)bouwverkeer, afval diensten etc. het wonen, winkelen, werken en recreëren voldoende ondersteunen?	We hebben in de RSU 2040 in paragraaf de paragraaf 5.2.5. Mobiliteit een het onderwerp Logistiek vervoer en goederenhubs toegevoegd. Ook hier geldt dat de RSU een koersdocument op hoofdlijnen is.
109	In 2040 moet Utrecht volgens Zienswijze Provinciale omgevingsvisie, de omgevingsverordening en de PlanMER provincie Utrecht energieneutraal zijn, inclusief mobiliteit. Wat wordt de bijdrage van het RSU aan de klimaatopgave van “Parijs” en de EU, met medeneming van het hierboven genoemde Ontwikkelpad Utrecht Nabij? Hoe wordt aangetoond dat deze RSU past in de energievraag inclusief die voor	In de RSU staan zoekgebieden opgenomen voor duurzame opwekking van energie. We werken samen met de regio aan de Regionale Energiestrategie. We zetten in op het stimuleren van elektrisch vervoer (zie ook het strategisch plan Utrecht laadt op voor 2030).

	mobiliteit, wetende dat een deel van de auto's in Utrecht nog niet electrisch zal zijn ?	
109	Ondanks de door de 10-minutenstad toegenomen mogelijkheden om in de omgeving van de woning te winkelen, werken en recreëren zal er verkeer blijven tussen de nieuwe stadsknopen, randgemeenten en andere knopen in de randstad (denk aan Amsterdam-Zuid, Den Haag, Haarlem, Rotterdam). Dan is het nuttig om de HOV ring aan te sluiten op snelwegen, zodat er in ieder geval in de spits directe snelbusverbindingen naar iedere stadsknoop aan te kunnen bieden. Dit zal ook Utrecht CS ontlasten.	Snelbusverbindingen kunnen goed aansluiten op de te realiseren P+R's in de regio. Zie paragraaf 6.5 van het Mobiliteitsplan 2040 waar deze voorzien zijn. Deze P+R's liggen aan het Wiel met Spaken en nabij op- en afritten van snelwegen. Op delen van het wiel zien wij kansen voor zogenoemde BusRapidTransit systems, die gebruik maken van de snelwegen.
109	Kunt u concreter aan geven hoe u het thema inclusieve /rechtvaardige stad in de RSU hebt getoetst voor alle groepen bewoners en ondernemers in de gemeente en in de regio. Hoe kunnen alle groepen bewoners (denk aan inkomen, handicap of afkomst) profiteren van de voordelen van de 10-minuten stad ? Is er voldoende betaald aanbod voor iedere groep, en wat voor inrichting helpt hen verstandige vervoerskeuzes te maken ?	De "inclusieve stad" is een van de stadsprofielen in de RSU 2040. De inclusieve stad; een stad waarin economische waarde, groei en efficientie van belang zijn, maar ook de maatschappelijke en culturele ontwikkeling, innovatie, creativiteit en de zorg voor inwoners. Een stad waarin iedereen welkom is en zich welkom moet voelen. Waar woningen, onderwijs, banen en voorzieningen betaalbaar en toegankelijk zijn. In het Mobiliteitsplan staat Hoe dit gestalte krijgt wordt nog uitgewerkt. In het mobliteitsplan 2040 is de Visie vervoer voor iedereen opgenomen, waarin de inclusieve stad qua mobiliteit als wat verder is uitgewerkt.
109	Voorts maken we enkele specifieke opmerkingen bij de volgende teksten in de RSU Pagina 5: Dat doen we samen met de regio, de provincie, het Rijk, onze bewoners, bedrijven en andere partners in de stad.	Op dit moment is nog niet bekend hoe de participatie van de gebiedsonderzoeken, regionale mobiliteitsstrategie etc precies wordt ingericht. UNED heeft een eigen website (www.programma-uned.nl) en een nieuwbrief. Daarin staat actuele informatie ook over participatie.

	Hoe worden bewoners bedrijven, instellingen en overheden uit de regio betrokken ? Hoe worden de afspraken uit het Ontwikkelpad gecommuniceerd? Het ontwikkelpas en de verandering naar meerdere stedelijke knopen gaat voor hen ook nogal wat betekenen. Pagina 21: Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad. De ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040. Een 10 minuten stad werkt pas als er voldoende mogelijkheden zijn wonen, winkelen, werken en recreëren binnen de eigen stedelijke knopen. Welk economisch beleid is er voor nodig om er voor te zorgen dat 50 % van de activiteiten binnen de eigen stedelijke knoop wordt gedaan ? Te denken is aan subsidies voor winkels en bedrijven, en eisen aan huurprijzen en huurvoorwaarden. En hoe wordt geborgd dat dit beleid ook uitgevoerd wordt ? Pagina 21: Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad. De ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040. Een 10 minuten stad werkt pas als het ook leeft onder de bevolking. Wat zijn de plannen om vanuit de huidige kracht bewoners en ondernemers te helpen deze beweging te maken ?	De RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 vormen de inzet van de stad voor de regionale programma's. De RSU 2040 gaat uit van de kracht en de kwaliteiten van de stad. In de reactienota staat wat al is gedaan op het gebied van participatie en communicatie. Bij de verdere uitwerking van de RSU2040 in ruimtelijke plannen etc. worden inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden betrokken. Hiervoor we het participatiebeleid en de participatieleidraad van de gemeente.
110	Graag vestig ik uw aandacht op het goederenvervoer. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht moet brede aandacht komen voor de noodzakelijke bereikbaarheid voor goederenvervoer in de stad. Bevoorrading van de stad is een essentieel onderdeel van de maatschappelijke ontwikkeling van een stad en het welzijn van de bewoners. Te vaak komt het voor dat goederenvervoer wordt vergeten en koppelkansen met andere vervoersstromen/modaliteiten, bijvoorbeeld OV+ Goederen Hubs, over het hoofd worden gezien en in vervolguitwerking van programma's en plannen niet voorkomt. Juist het benoemen in visie documenten garandeert aandacht en uitwerking voor logistieke vraagstukken in de gemeente.	We zijn het met u eens. In de definitieve versie van de RSU wordt goederenvervoer specifieker verwerkt. In meer detail zal dit ook uitgewerkt worden in het Mobiliteitsplan.

111	In reactie op concept Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 het volgende. DePlaatsmaker en De Nijverheid hebben de afgelopen 3 jaar in het Werkspoorgebied tussen de Nijverheidsweg en Nijverheidskade ruim 5.000 m2 ateliers, werkplaatsen, culturele (oefen)ruimtes en creatieve werkplekken gecreëerd. Dit sluit aan bij de visie die voorligt aangaande het Werkspoorgebied en de ambitie van de gemeente Utrecht en voorziet in de behoefte dat er een groot tekort is aan betaalbare creatieve werkplekken. Overigens vinden wij de stadsbrede ambitie aangaande het realiseren van creatieve werkplekken in de RSU niet tot zijn recht komen maar hier reageren wij op in een aparte reactie met andere creatieve huistvesters. In de RSU wordt de ambitie om het Werkspoorgebied verder uit te bouwen als creatieve broedplaats ook onderschreven. Wij staan hier volledig achter. Vooral ook omdat dit gebied één van de weinige plekken is waar dit nog kan. Om deze ambitie waar te maken is het van groot belang dat rond en in dit gebied geen (extra) woningbouw komt. Ten eerste is de huidige geluidszonering van groot belang gezien veel activiteiten die bovenmatig geluid produceren. Ten tweede zal dit de grondprijzen opdrijven waardoor er geen ruimte meer is voor (betaalbare) creatieve werkplekken. In de huidige plannen is op pagina 138/139 bij Noordwest aangegeven onder punt 11: Transformatie bedrijventerrein tot: Nieuwe verdichting: gemengd stedelijk milieu. Dit biedt dus de mogelijkheid tot wonen. Wij zijn van mening dat het hier realiseren van woningbouw een grote bedreiging vormt voor het Werkspoorgebied en in het bijzonder voor De Nijverheid en de Havenloods/tuin (DePlaatsmaker). Het zou het Werkspoorgebied dan ook ten goede komen deze locatie	Wij onderschrijven uw standpunt om het werkspoorterrein te behouden als werkterrein, woningbouw niet toe te staan en het terrein uit te bouwen als creatieve broedplaats. Deze ambities zijn als zodanig omschreven in hoofdstuk 6.2. De tekst onder punt 11 (pagina 138) waar u naar verwijst gaat om een strook bedrijvigheid in de Schepenbuurt. De intentie binnen RSU en visie Werkspoorkwartier is om een deel van het bedrijventerrein Scheepenbuurt te bestemmen tot woningbouw. Dit betreft slechts een relatief kleine strook aan de Cartesiusweg. De rest van de locatie valt binnen milieucontouren van bedrijven op Lage Weide en Werkspoorkwartier zelf. De RSU gaat van het principe uit dat we bedrijvigheid de ruimte willen blijven bieden binnen de bestaande milieucontouren.

	specifiek op te nemen als creatieve bedrijvigheid en mee te nemen onder punt 14 van pagina 138. Naast het vergroten van de kans de bestaande creatieve werkplekken/broedplaatsen in het Werkspoorgebied te behouden voor de toekomst, biedt het ook de mogelijkheid hier rond de 20.000 m2 creatieve bedrijvigheid te realiseren. Dit zou een hele mooie stap zijn kijkend naar de groeibehoefte van 80.000 m2. Bij deze het verzoek de RSU op dit punt aan te passen en te kiezen voor: 'Nieuwe verdichting, werklocatie' en dan bij voorkeur specifiek t.b.v. creatieve werkplekken. Wij vernemen graag uw standpunt in deze en komen wij onze visie graag toelichten.	
112	De reactie betreft een specifieke locatie nabij de admiraal Helfrichlaan en de Overste Den Oudenlaan. Inspreker heeft plannen voor de ontwikkeling van de locatie met een aantal gebouwen. In de RSU wordt deze locatie als nieuwe locatie voor veldsport aangeduid. Dit zit de beoogde woningsbouwontwikkeling van inspreker in de weg.	De RSU is een stedelijke ruimtelijke koers van de stad. Voor deelgebieden is ingegaan op de verschillende opgaven, maar uitsluitend op hoofdlijnen. Zoals u wellicht weet is de gemeente bezig een onderzoek te starten naar de herontwikkelingsmogelijkheden van sportpark Nieuw Welgelegen. Dit onderzoek is echter nog niet gestart en de ideeën van sportvereniging Zwaluwen (één van de gebruikers van het sportpark) zullen we daarbij betrekken. De opgave is om daar de veldsportcapaciteit uit te breiden. Dat vraagt om een goede afstemming met omliggende potentiële ontwikkelingen en eigenaren. Wij gaan daarom graag het gesprek daarover met u aan. Op die manier kan er een integrale afweging komen van de verschillende (stedelijke) opgaven in het gebied. Naast de opgave voor wonen is er namelijk ook een opgave voor sport, groen, zorg, etc.
113	Bij deze geven we graag een inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, dat wil zeggen, op een onderwerp dat op zich maar een klein detail is in het geheel van de RSU, maar voor ons als	De RSU bevat de ruimtelijke strategie van Utrecht op hoofdlijnen en geeft niet de exacte invulling voor specifieke projecten of van bijvoorbeeld (het bebouwen van) parkranden. In algemene zin geldt dat veel

bewoners van Overvecht toch van wezenlijk belang: het voornemen de parkranden in Overvecht te bebouwen.
Wij als omwonenden van het park aan de Papyrusdreef kwamen er in december 2020 bij toeval achter dat de Werkplaats al een half jaar eerder, in mei 2020, een document had gepubliceerd, het Startproduct, met daarin opgenomen (in Deel B: Buurtprofielen) een plattegrond waarop bebouwing stond geprojecteerd van ons park aan de Papyrusdreef, alsmede van andere delen van Park de Gagel. Wij als direct betrokken omwonenden waren daarover niet geïnformeerd. In 2007/2009 was er in het kader van het gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt ook sprake van een voornemen ons park te bebouwen, maar na een bewonersconsultatie besloot de toenmalige projectgroep het college te adviseren niet te bouwen in ons park. Dit is vervolgens ook als zodanig bekrachtigd met de vaststelling van het gebiedsplan door de gemeenteraad op 19 november 2009. Naar aanleiding van de nieuwe bouwplannen van de Werkplaats hebben wij vervolgens in december 2020 een brief geschreven aan de Werkplaats en aan gemeenteraadsleden. Dat heeft geleid tot een gesprek met de Werkplaats, waarin ons werd verteld dat de betreffende plattegrond slechts indicatief bedoeld was, een voorlopige verkenning van de mogelijkheid de parkranden te bebouwen. Tevens was onze brief mede aanleiding voor de raadsmotie M22 ‘Geen groen voor poen 3.0 in Overvecht’ van 21 januari 2021, waarin de raad aangaf het ‘onwenselijk’ te vinden ‘om bij eventuele nieuwbouw en verdichting in Overvecht het bestaande - waardevolle - groen aan te tasten’.
Dat gaf ons de indruk dat de kwestie van het bebouwen van de parkranden op zijn minst nog volop in discussie is, in het gesprek zowel met bewoners van Overvecht, als tussen gemeenteraad en college.
Vervolgens kwamen wij er achter, opnieuw per toeval, dat in de RSU echter al wordt voorgesorteerd op bebouwen van de parkranden. In paragraaf 6.3 Overvecht staat op p. 140 onder het kopje ‘Opgaven parkranden van Overvecht op dit moment niet direct zijn verbonden met de bebouwing die er om heen staat. Dat wil zeggen geen directe toegangen, kelders en muren zonder ramen en veel lange gesloten bouwblokken met weinig verbindingen. Het duidelijk vormgeven van de randen van parken en het toevoegen van functies (bv voor ontmoeten of sporten) in de parken kan de gebruikswaarde van parken vergroten.
De RSU bevat geen vastomlijnde plannen om uit te voeren. De verdere uitwerking van gebieden gebeurt in andere processen. Bij alle ruimtelijke plannen geldt dat een participatie- en inspraakproces doorlopen wordt. Daarin komt de afweging zoals u die beschrijft aan de orde.
Zoals aangegeven in de RSU is de richting binnen alle buurten van Overvecht het realiseren van wijkverbetering door middel van onder meer een betere woningdifferentiatie en meer menging verschillende functies. Groen in de wijken en in het bijzonder de bestaande hoofdgroenstructuur is daarbij van groot belang, zoals ook in deze RSU beschreven. Binnen de aanpak Samen voor Overvecht werken we verder met veel partners en bewoners intensief aan het verbeteren van de wijk.

Overigens is het Startproduct van Werkplaats Overvecht door hen opgesteld. Zij hebben dit gedaan op basis van hen van wijkontwikkelingen in andere steden en hun kennis van de wijk Overvecht. Het bevat nuttige ideeën voor de wijk Overvecht, maar is niet een gemeentelijk document.

voor Overvecht tot 2040’ vermeld: ‘Verbetering van de wijk realiseren door verdichting en menging. Meer woningen in het midden- en hogere segment toevoegen, kwaliteit van de openbare ruimte verhogen en versterken parkranden [vetgedrukt door ons].’

De term ‘versterken parkranden’ wordt hier geplaatst in het kader van de verdichtings- en mengingsopgave van Overvecht, en laat zich daardoor, mede met de voorlopige schets van de Werkplaats in het achterhoofd, moeilijk anders lezen dan als ‘bebouwen van parkranden’. Daarbij is in de tekening op p. 143 het zogenoemde groene raamwerk getekend. Daarbij valt op dat niet al het bestaande groen als zodanig op de tekening gemarkeerd staat. Zo is de noordelijke lob van het Gagelpark, waar ons park aan de Papyrusdreef deel van uitmaakt, over de gehele lengte op zijn smalst getekend. Natuurlijk is deze tekening slechts indicatief en grofmazig, maar het laat een interpretatie open waarbij de bredere delen, hoeken en uitsteeksels niet tot het groene raamwerk gerekend worden en dus bebouwd kunnen worden. De indicatieve, voorlopige schets in het Startproduct van de Werkplaats heeft laten zien hoe dit uiteindelijk zou kunnen worden ingevuld: bebouwing in het Gagelpark op plekken die nu op een andere wijze goed gebruikt worden, zoals het spetterbadje, de Johan Cruijff Court, de Voedseltuin, het voetbalveld en ons park aan de Papyrusdreef.
Kortom, hoewel bouwen in de parkranden op zijn minst omstreden is, zowel onder bewoners als in de gemeenteraad, en het laatste woord daar nog niet over is gezegd, lijkt het erop dat in het concept van de RSU de keuze al gemaakt is om de parkranden te bebouwen. Bewoners zijn bij deze keuze niet betrokken, en het is de vraag hoeveel ruimte dit nog laat voor inspraak verderop in het traject. Deze passage in het RSU suggereert dat er misschien nog wel te praten valt over het ‘hoe’ en het ‘waar’ van bouwen in het park, maar dat de

vraag ‘óf’ met de vaststelling van de RSU een gepasseerd station is. De RSU is immers bedoeld als richtinggevend en bepalend document voor allerlei ontwikkelingen in ook onze wijk, onze buurt en ons park. Het Omgevingsprogramma en de plannen van de Werkplaats zijn daar in principe slechts een uitwerking van, en bij het ontwikkelen daarvan zal men zich dan kunnen beroepen op deze passage over bouwen in de parkranden van de dan door de gemeenteraad goedgekeurde omgevingsvisie zoals neergelegd in de RSU.
Daarom pleiten we ervoor de term ‘versterken parkranden’ in het kader van de beschreven verdichtingsopgave te laten vervallen, en in de tekening het bestaande groen duidelijker te markeren. Zo niet, dat wil zeggen, als het voornemen de parkranden te bebouwen toch in de RSU zal worden vastgelegd, dan kan en mag dat niet gebeuren zonder uitvoering beraad in en een besluit daartoe van de gemeenteraad, voorafgegaan door een degelijk participatie- en inspraaktraject met en voor bewoners. Daarbij dient dan een goede afweging gemaakt te worden tussen de winst aan woningen, en het verlies van de sociale en ecologische functie van het groen ter plaatse. Dán pas kan het resultaat van die afweging in een omgevingsvisie zoals de RSU2040 worden opgenomen.
Hartelijk dank voor uw aandacht voor onze reactie.

114

Hieronder mijn inspraakreactie op de RSU 2040
Leefbaarheid van de groeiende stad waarborgen
De tekst in het Voorwoord (blz. 5) "Hoe gebruik kunnen maken van ‘het stedelijke weefsel’ dat er nu al is", de "leefbaarheid van de groeiende stad willen waarborgen" en in de Samenvatting nog "Gezond stedelijk leven voor iedereen versterken", "De menselijke maat in de stad bewaren" en "Hoe voldoende ruimte geboden kan worden om Utrecht moet een gemêleerde stad blijven met ruimte voor iedereen en groene gebieden voor iedereen. Dat is de ambitie van de RSU.

Vraag 1,2 en 3
De visie van de RSU (de 10 minuten stad) gaat er van uit dat voorzieningen voor dagelijks gebruik dichtbij beschikbaar zijn. Daardoor beperken we de mobiliteitsstromen binnen de stad en dus ook de druk

veilig en natuurlijk te kunnen bewegen in en om de stad". Deze teksten stemde mij optimistisch.
Ook schrijft u in de RSU 2040 (blz. 34) "Hoogbouw is geen doel op zich" en veelvuldig kom ik de zin tegen "Het waarborgen van de menselijke maat".
In de komende twintig jaar betekent ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ in de eerste plaats het bewaken van de balans tussen verdichten en vergroenen
De gemeente koestert de verschillende wijken, de bewoners en hun eigen identiteit.
Mijns inziens is de menselijke maat straks in de compacte stad Utrecht ver te zoeken. En daarbij de bestaande omliggende wijken zwaar te belasten door vele fietsers door goed functionerende wijken te sturen.
Zeker in de immens vol te bouwen wijk 'Merwede' is het onmenselijk vele bewoners zo op te hokken. Het is niet realistisch de particuliere auto bijna geheel uit het staatbeeld en de stad te verbannen; ook al blijven invalide parkeerplaatsen bestaan. Het is een utopie te denken dat het allemaal in de stad past!
Advies: De niet eenzijdige woningbouwprojecten zouden beter over de stad moeten worden verspreid en vergeet daarbij de randen van de stad en buitengebieden van de stad niet.
Voorkomen moet worden dat Utrecht een stad wordt van alleen yuppen, expats, ouderen en studenten, Utrecht moet een stad blijven waar ook gezinnen met een middeninkomen en kinderen prettig kunnen blijven wonen.
Advies: Zorg ervoor dat Utrecht een gemêleerde stad blijft met ruimte, ook groene ruimte, voor iedereen.

Vraag1: Hoe voorkomt u dat er teveel mensen in de stad elkaar in de toekomst "niet in de weg" lopen?

op de bestaande stad. Daarnaast verhogen we de kwaliteit van de bestaande stad, onder andere door het toevoegen van groen en herstructurering van de bestaande straten. In de RSU en het Mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht is het doel niet om de auto's volledig uit het straatbeeld te weren; wel is het doel het autoverkeer niet verder te laten groeien en ruim baan te geven aan voetganger en fietser. Daarnaast verbeteren wij het Openbaar Vervoer. Ook wij vinden dat Utrecht een stad voor iedereen moet blijven; daarom wordt in de RSU ook veel aandacht besteed aan diverse woonmilieus en een rijk aanbod aan voorzieningen.

Vraag 2: Blijft er nog ruimte over om elkaar 'op gepaste afstand' te ontmoeten en te bewegen?
Vraag 3: Is Utrecht in de toekomst 'pandemie proof'?

114

Groen in de stad/Versnippering van groen
Op blz 75 schrift u: "De groei van de stad brengt risico's met zich mee van versnippering van het groen en verstening van de leefomgeving."
"Groene buitenruimte binnen loopafstand van elke woning" en "verbinding met ander groen voor groene ommetjes".
En op blz. 76 dat bij groei van de aantal inwoners ook het groen in de stad moeten groeien.
Uitgangspunten daarbij zijn o.a.: "Minimaal 75m2 groen per woning", "streven naar minimaal 40% groen in ieder buurt als ondergrens", "het vergroten van de toegankelijkheid van bestaand groen samen met de partners in de stad. Dat stemt de lezer weer vrolijk evenals te lezen op blz, 90: Centrum Stedelijk gebied: De woningvoorraad groeit, maar niet ten koste van het groen.
Ik zet daar wel vraagtekens bij. Gevelgroen is weliswaar groen maar compenseert niet het op 'maainiveau betreedbare groen' in de openbare ruimte.

Door de bouw van extra bruggen over het Merwedekanaal versnippert u juist bestaand groen en verstoort u een goed functionerend plantsoen, kapt u monumentale bomen en ontneemt u veilige speelgelegenheid voor kinderen. Het is geen optie om dat elders buiten de wijk te compenseren. U ontwricht goed functionerende wijken.
Vraag 4: Waarom ontneemt u kinderen een veilige speelruimte door uitbreiding van het fijnmazige fietsnetwerk dwars door bestaande wijken?

vraag 4 en 5: Met het aanleggen van een fiets- en wandelnetwerk wordt een afweging tussen het lokale belang en het belang van het netwerk (verbindingen in de stad) gemaakt.. Specifieke antwoorden over de bruggen Merwedekanaalzone vindt u in de Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', paragraaf 2.6, 2.7 en 2.8
Vraag 6: Groen is een belangrijk aandachtspunt in de RSU, we hebben zowel aandacht voor de vergroening van de bestaande wijken als het toevoegen van groen in en om de stad.
Vraag:7: De RSU gaat niet in op specifieke plekken voor jongeren om te chillen maar we onderschrijven dat deze plekken er moeten zijn in een stad zowel in gebouwen als in de openbare ruimte. Waar en hoe hangt van de context af. Uiteraard kijken wij naar het beperken van de overlast die dit mogelijk geeft voor de omgeving.

	Vraag 5: Waarom wilt u korte ommetjes realiseren ten koste van bestaand groen in de wijk? Vraag 6: Blijven er nog groene rustige plekken over in de stad voor mensen die niet naar buiten de stad kunnen om rust te zoeken? Vraag 7: Waar kunnen jongeren nog plek vinden om te chillen, zonder overlast te geven voor de buurt?	
114	Woningbouw en woonomgeving In hoofdstuk 5.2.2 (blz. 85) schrijft u dat de gemeente ook een gevarieerd aanbod van woningen wil toevoegen. Waaronder ook grondgebonden woningen en een goede mix van verschillende woningentype en grootte. Advies: Een goede mix van gevarieerde woningen is een goed streven, dat vooral ook in de wijk Merwede (Merwedekanaalzone deelgebied 5) gestalte dient te krijgen. Zeker waar het betaalbare middenkoop en midden-huur woningen betreft. Vraag 8: Komen er in de wijk Merwede ook grondgebonden woningen en gezinswoningen in de prijsklasse midden-huur en midden-koop en hoeveel van deze woningen komen er?	In de RSU hebben we een beschrijving gegeven van Utrechtse woonmilieus waarbinnen de verschillende woning-typologieën in verschillende verhoudingen terugkomen. In de inspraakversie zijn deze woonmilieus echter nog niet verbonden aan de grote ontwikkelingen. Dat hebben we alsnog gedaan. Voor de Merwedekanaalzone liggen de omgevingsvisie deel 2 Merwedekanaalzone en het Stedenbouwkundig Plan Merwede voor aan de raad ter besluitvorming. Hierbij horen ook de visie en afspraken over het woningbouwprogramma voor Merwede.. In het plan Merwede is gekozen om te bouwen in hoog stedelijke dichtheid van 6.000 woningen op 24 hectare. Het woningbouwprogramma bestaat veelal uit appartementen. Van de 6.000 woningen wordt (naast Pax, Max et Lux) 30% sociale woningbouw en 25 % middel-dure huur en -koop gerealiseerd. Naast variatie in categorie zal er ook variatie zijn in oppervlakte van de woning. Hiermee maken we wonen in Merwede bereikbaar voor een grote groep mensen waaronder gezinnen
114	Wonen en Barcode Borging "planvorming toetsen aan stedelijke realisatie van de barcode". In hoofdstuk 7.4 (blz 187) Sturen en monitoren op implementatie	Het afwegingskader wordt uitgewerkt en via de reguliere bestuurlijke route bij de Voorjaarsnota voorgelegd aan de gemeenteraad.. 9. en 10. Het gaat om grootschalige ontwikkelingen in de stad en de integrale barcode voor de stad. We zullen waarschijnlijk (uitwerking

	van RSU 2040. De gemeente toetst per relevante grootschalige ontwikkeling en jaarlijks op stedelijk niveau of de ontwikkelingen voldoen aan de integrale barcode met behulp van deze matrix: (Groeit groen mee? Is mobiliteit gewaarborgd? Lopen voorzieningen in de pas? Indien aan één of twee dimensies niet volledig aan de voorwaarde van de barcode wordt voldaan, kan ontwikkeling niet worden voortgezet wanneer niet voldoende compensatie wordt gerealiseerd. Periodieke monitoring wordt geconcretiseerd in de Voorjaarsnota 2021. Vraag 9: Hoe worden bewoners betrokken bij het opstellen van regels voor monitoring bij grootschalige ontwikkelingen? Vraag 10: Hoe worden bewoners betrokken bij monitoring?	komt in de implementatiestrategie) de bevindingen jaarlijks aan de raad voorleggen in het Meerjaren Perspectief Ruimte. Bewoners kunnen dit stuk raadplegen.
114	Hardheidsclausule Ontwikkelaars Met private ontwikkelaars in de stad worden overeenkomsten gesloten. Vraag 11: Hoe blijven de voorwaarden gehandhaafd en geconcretiseerd bij eigendomsoverdracht naar andere private partij/ontwikkelaar? Vraag 12: In hoeverre moeten ontwikkelaars zich houden aan de barcode? Vraag 13:Hoe zijn de huurprijzen van sociale- en midden huurwoningen en verkoopprijzen van goedkope en midden koopwoningen geborgd bij eigenaarsoverdracht? Vraag 14: Worden er hardheidsclausules opgenomen in de private overeenkomsten met Ontwikkelaars?	Er wordt een aantal technische vragen gesteld die samenhangen met de (uitvoering van de) woonvisie. Hoewel deze geen directe relatie hebben met de RSU volgt hieronder een puntsgewijze beantwoording: • Binnen het ambtelijk apparaat zijn specialisten aangesteld om overeenkomsten op te stellen en beheren. In algemene zin geldt de regel dat afspraken die met de gemeente zijn gemaakt bij verkoop overgaan naar de volgende eigenaar. • De barcode wordt zowel op stedelijk niveau als op gebiedsniveau uitgewerkt. Vervolgens wordt in de gebiedsontwikkelingen afspraken gemaakt en vastgelegd in een overeenkomst. Dat is het moment en de plek om afspraken te maken en te borgen • Bij nieuwe ontwikkelingen worden afspraken gemaakt over de prijssegmenten van het woningbouwprogramma. Voor de sociale- en middeldure huurwoningen maken we over langere termijn afspraken over maximale huurprijsstijgingen en kunnen via een ket-

		tingbeding deze worden doorgelegd. Voor het koopsegment ontbreekt hiervoor het wettelijk instrumentarium en kan alleen zelfbewoningsplicht en antispeculatie worden vastgelegd. • Hardheidsclausules behoren tot het publiekrecht. In dat opzicht bevatten privaatrechtelijke overeenkomsten geen hardheidsclausules. Er zijn wel bepalingen waarmee partijen op onvoorziene omstandigheden kunnen reageren.
114	Waterlinieweg als stadsboulevard U schrijft dat de Waterlinieweg meer onderdeel uit wil laten maken van het stedelijk weefsel door het te transformeren tot stadsboulevard met groene doorgaande route. Vraag 15: Is het de bedoeling dat de onderdoorgangen bij 't Goylaan en Stadionplein gehandhaafd blijven?	De ambitie voor de Waterlinieweg is om deze te transformeren naar een Stadsboulevard. De afspraak met Rijkswaterstaat is om de capaciteit van de Waterlinieweg niet te verlagen totdat de werkzaamheden aan de A27 zijn afgerond. Het transformeren van de Waterlinieweg tot Stadsboulevard is lastig door de vele ongelijkvloerse kruisingen en de in verhouding tot de andere delen van de stedelijke ring hoge auto-intensiteiten. Op termijn kunnen de volgende opties voor transformatie in samenhang worden onderzocht: • Het versmallen van het middelste deel tot 2x1 rijstroken • Het gelijkvloers maken van het Herculesplein en ’t Goyplein • Het op een deel (middendeel) of gehele traject verlagen van de maximum snelheid naar 50 kilometer per uur • Op (delen van) de Waterlinieweg zullen (ook na realisatie van het wiel) bussen blijven rijden. Bij transformatie zal de doorstroming van het OV geborgd moeten blijven.
115	Zienswijze Parkmanagement Lage Weide en Industrievereniging Lage Weide Utrecht, 10 maart 2021 Op 27 januari 2021 is de RSU gepubliceerd. Op 16 februari heeft er een online informatiebijeenkomst plaatsgevonden, waarna er tot en met 10 maart gelegenheid was om een zienswijze in te dienen. Voor-	

eerst merken wij op dat deze termijn te kort is om met een goed weloverwogen standpunt te komen, dat goed is afgestemd met besturen en ondernemers. Desalniettemin maken wij van de gelegenheid gebruik om een zienswijze in te dienen om onze voornaamste vragen te stellen en zorgen te uiten.
Platform Ondernemend Utrecht heeft mede namens Lage Weide een zienswijze ingediend. Strekking van deze zienswijze is dat de alle ambities in het plan voor de onderwerpen woningbouw, werkgelegenheid, recreatie/groen en opwekking duurzame energie te hoog gegrepen zijn in relatie tot de beschikbare ruimte en middelen van de gemeente Utrecht. In aanvulling op deze zienswijze, zullen wij in dit stuk een aantal punten aanstippen die specifiek op Lage Weide betrekking hebben.
Ten eerste Voordat we onze kanttekeningen en zorgen plaatsen, willen we melden dat we blij zijn dat er een RSU komt. Ondernemers hebben behoefte aan zekerheden op langere termijn, want dan groeit de bereidheid om te investeren in de gemeente Utrecht en dat is weer goed voor de werkgelegenheid. Bedrijven kijken veel verder vooruit dan een raadsperiode van vier jaar.
Voorts is Lage Weide verheugd dat de gemeente wil investeren in Lage Weide en eraan wil bijdragen dat het gebied beter benut wordt. Ook zijn we blij dat er vooralsnog geen woningbouwplannen zijn op Lage Weide, al blijft onze zorg over de enorme politieke en maatschappelijke druk om meer woningen te bouwen.
Lage Weide kijkt er naar uit om samen met u bij te dragen aan gezond stedelijk leven. Lage Weide kan als logistieke hotspot een bijdrage leveren aan minder transportbewegingen van en naar de stad.

115

Desalniettemin bevat de concept-RSU een aantal onderwerpen waar wij ons zorgen over maken. Ik zal ze hierna benoemen.
1. Wij zijn bezorgd over 60.000 extra woningen

1. De gemeente kiest met de RSU voor een evenwichtige groei van de stad. Daarbij kiezen we ervoor om de bestaande bedrijventerreinen te

Lage Weide is een bedrijventerrein en op Lage Weide zijn veel bedrijven te vinden die ten dienste staan van de stad, bijvoobeeld
– Bouwbedrijven zoals Oskam en Pouw
– Logistiek zoals DHL, PostNL, CityHub en Coolblue
– Opslagbedrijven zoals De Opslagman en AllSafe
– Horecagroothandels zoals Driessen, Bagels & Beans, Beko
– Vrijetijd en horeca zoals de Boulderhal, De Fabrique, Snowsport Center Utrecht, The Vineyard
– Afvalverwerking bij Suez en Renewi
– Bouwhubs van VolkerWessels en Wits Vastgoedonderhoud
De RSU leidt de groei van het inwonertal niet in goede banen, terwijl dit wel gesteld wordt. Er is alleen maar oog voor de inwoners en dat alle inwoners horeca, winkels, werk en andere voorzieningen dichtbij hebben. De Gemeente lijkt er niet bij stil te staan dat die winkels en restaurants ook bevoorraad moeten worden en dat de inwoners hun pakketjes thuisbezorgd willen krijgen. Maar de Gemeente moet ook niet vergeten dat de bouw van 60.000 woningen en de daarbij behorende hoeveelheid materialen een enorme hoeveelheid transportbewegingen met zich meebrengt. Het kan niet anders dan dat Gemeente in Lage Weide moet investeren. Niet door het centrum van Leidsche Rijn onze kant op te schuiven, maar door te investeren in slimme logistieke hubs, grondstoffenbanken, een logistiek ontkoppelpunt en ruimte om de spullen die voor de stad bestemd zijn op te slaan totdat ze de stad ingaan. Wij horen graag van u op welke wijze deze thema's verbonden worden aan de RSU.

behouden, en er specifiek geen woningbouw toe te staan om ruimte te blijven bieden voor de bedrijven en ondernemers die noodzakelijk zijn voor het functioneren van de stad.

Wij hebben een paragraaf Logistiek vervoer en goederenhubs toegevoegd aan de RSU waarin we op hoofdlijnen ingaan op dit thema. De gemeente Utrecht streeft naar een effectief netwerk van goederenhubs voor de bevoorrading van de stad. Stads-, wijk- en buurthubs vormen de basis voor duurzame en schone stadsdistributie.

115

2. Lage Weide hoort ook bij de tienminutenstad
Een prachtige ambitie, dat iedere inwoner in 10 minuten vanaf de woning kan werken, leren en ontspannen. Maar geldt dit ook voor Lage Weide? In de prioriteitenstudie fietsverbindingen hebben de extra brug over het Amsterdam-Rijnkanaal (Anton Geesinkbrug) en een

2. Beide genoemde verbindingen zijn opgenomen in het fietsnetwerk van Mobiliteitsplan 2040. Zie paragraaf 6.2 van het mobiliteitsplan. Dat betekent dat de gemeente de ambitie heeft om ook deze verbindingen te realiseren en dat deze dus niet in een lade verdwijnen.

	fietsverbinding van Leidsche Rijn naar de Zonnebaan een erg lage prioriteit gekregen, waarmee ze in feite in de bureaulade zijn verdwenen. Onze oproep: haal deze plannen uit de bureaulade en zorg dat Lage Weide hoort bij de tienminutenstad!	
115	3. De gemeente vergeet rekening te houden met ondernemers op Lage Weide Bij het Raadsvoorstel zit een samenvatting van de antwoorden van het bewonerspanel. In tegenstelling tot bewoners hebben bedrijven géén mogelijkheid gehad om vooraf mee te praten over het concept. Daardoor is de RSU eenzijdig. Wij hebben inmiddels een aantal bezorgde ondernemers gesproken in de omgeving van station Leidsche Rijn die graag met u in gesprek willen over hun huidige en toekomstige vestigingslocatie. Ook hopen we dat u dit alsnog rechttrekt door bij de verdere uitwerking van de plannen wel een ondernemerspanel te organiseren. Uiteraard kunt u altijd een beroep op ons doen.	3. We hebben gebruik gemaakt van het bestaande burgerpanel van de afdeling Onderzoek van de gemeente om de mening te peilen over de toekomst van de stad. De RSU is een koersdocument op hoofdlijnen. Voor ondernemers was er een aparte (digitale) bijeenkomst. We hebben voor alle participatie gekozen voor niveau “raadplegen” Bij de verdere uitwerking ervan in ruimtelijke plannen etc worden ondernemers vanzelfsprekend betrokken.
115	4. De gemeente vergeet haar andere ambities met betrekking tot duurzaamheid in de RSU De Gemeente heeft aangekondigd dat er op Lage Weide een grondstoffenbank moet komen, zodat materialen die vrijkomen bij de bouw in de stad, bewerkt worden en opnieuw gebruikt kunnen worden in de bouw. Dit voornemen staat niet in de RSU. Het is in de huidige omstandigheden al moeilijk om een kavel te vinden, laat staan als de ruimteclaims door de komst van de vele woningen verergeren. Hetzelfde geldt voor de logistieke hotspot. Van de bouwhub van VolkerWessels en een bedrijf als City Hub weten we dat door het bundelen van ladingen, het aantal vracht- en bestelauto’s dat de stad in- en uit rijdt drastisch omlaag kan. Hier valt nog veel winst te behalen, maar daarvoor is wel nodig dat er op lage Weide een bewaakte en	4. en 5. De RSU is een koersdocument op hoofdlijnen. Zie ook de paragraaf Logistiek vervoer en goederenhubs onder het kopje Mobiliteit. Bij de verdere uitwerking er van worden belanghebbenden betrokken.

beveiligde truckparking komt en voldoende mogelijkheden om goederen op- en over te slaan. Wij willen het Logistiek Ontkoppel Punt nieuw leven in blazen en dan in combinatie met vervoer over water en spoor. Wij willen dit plan graag met u uitwerken, want het overbelaste wegennet moet efficiënter benut worden en daarnaast is het zonde dat water en spoor nog steeds onderbenut blijven.
Dus Gemeente, creëer ruimte voor uw eigen circulaire ambities!

5. De gemeente vergeet dat niet alleen mensen, maar ook spullen van A naar B moeten
In de RSU is veel aandacht voor fietsers en voetgangers, maar er staat geen woord in over de bevoorrading van de stad en de ruimte die daarvoor nodig is. Dit moet in de definitieve RSU echt aangepast worden! Wij maken ons zorgen over de vele extra transportbewegingen door de sloop en bouw van alle nieuwe woningen. Recente ervaringen met bijvoorbeeld de Galecopperbrug laten zien dat er maar iets hoeft te zijn, of het leidt tot gigantische verkeersopstoppingen. Met name voor de bedrijven die winkels en horeca bevoorraden en bedrijven die goederen bij particulieren bezorgen is het cruciaal dat zij de stad snel in en uit kunnen. Onze bezorgdheid heeft te maken met planning en de volgorde der dingen. Als de autowegen verstopt raken, zullen meer bedrijven gebruik willen maken van de fiets of elektrische bakfietsen. Maar als de Demkabrug niet eerst wordt aangepakt, is de fiets geen volwaardig alternatief voor de auto. Dus zorg ervoor dat fietsverbindingen eerst op orde komen voordat de hausse aan bouwwerkzaamheden begint. En neem onze angst weg dat de stad totaal onbereikbaar wordt.

115

6. De gemeente vergeet haar ambitie voor vervoer over water
We zijn met de gemeente in overleg om vanaf Lage Weide vervoer over water mogelijk te maken van en naar de stad. Het water is onderbenut ten opzichte van het overvolle wegennet. Door het water beter te benutten, wordt het wegennet ontlast. De RSU zet een grote dikke streep door deze plannen, omdat op de plek van de kades andere plannen worden ingetekend. Als het zo ver komt, is het nooit meer terug te draaien en verspeelt de gemeente een belangrijke kans om de stad bereikbaar te houden.
Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zullen de verdere besluitvorming over de RSU met veel belangstelling blijven volgen.

6. De gemeente heeft weldegelijk ambities ten aanzien vervoer over water. Het Amsterdam-Rijnkanaal, de spoorlijnen en de snelwegen en NRU verbinden de stad met de regio en de rest van het land en faciliteren ook het (inter)nationale doorgaande verkeer. Aan deze (inter)nationale netwerken is op- en overslag naar stadsdistributie gewenst. We stimuleren het gebruik van bestaande en nieuwe locaties. Het gaat hierbij om de havens en stadsdistributiepunten (Liesbosch en Lage Weide) die van groot belang zijn om duurzaam en efficiënt goederenvervoer mogelijk te maken. In het Mobiliteitsplan 2040 kunt u hierover meer lezen.
In de RSU staan nog geen uitgewerkte plannen. Bij de uitwerking komt het belang van de kades voor Vervoer over water aan bod.

116

Energie-U is de Utrechtse energiecoöperatie waarin bewoners zich verenigen die zich inzetten voor duurzame energie en energiebesparing. Wij ijveren sinds 2010 voor de duurzame opwekking van energie van Utrechtse bodem en Utrechtse daken en zijn goed bekend met de kansen, de manieren van verzilveren daarvan, en de obstakels onderweg.

Wij zijn er erg blij mee dat energieopwekking integraal onderdeel uitmaakt van de ruimtelijke strategie voor de ontwikkeling van Utrecht in de komende twintig jaar. We zien en waarderen de inspanning van de gemeente om goede zoeklocaties te vinden voor de nieuwe energieopwekking na de projecten en gebieden waar al aan gewerkt wordt. En we zien de goede aandacht die er via de RSU is voor inpassing van energieopwekking in het Utrecht van binnenkort, waar nu al aan wordt gewerkt. We willen de gemeente graag aanmoedigen deze aandacht verder te ontwikkelen via projecten en bieden de hulp van

De RSU beschrijft op welke manier de bestaande opgaven en toekomstige opgaven van de stad gerealiseerd kunnen worden. De toekomstige energieopwekking is niet direct gekoppeld aan de toekomstige bouwprojecten. Sterker nog, toekomstige bouwprojecten zullen zoveel middels zonnepanelen en bodemenergie zoveel mogelijk van hun eigen energiebehoefte opwekking. Helaas is dit niet voldoende voor de totale energiebehoefte van de stad en blijft grootschalige opwekking noodzakelijk.

Er is niet een directe prioritering in de zoekgebieden voor energieopwekking. Wel zijn voor sommige gebieden onderzoeken nodig om inzicht te bieden in de potentie voor energieopwekking en waarmee daarbij rekening gehouden moet worden. Hiervoor is tijd nodig, waardoor de realisatie van energieopwekking bij Ockhuizen, USP en Voorveldsepolder in fase 2 plaats vindt.

De kaart op p.168 zal hierop aangepast worden.

de alsmaar groeiende groep actieve en initiatiefrijke Utrechters aan om de mooie strategie tot een mooie praktijk te brengen.
We zien ook dat in de RSU vooral de nieuwe energiebehoeften die ontstaan bij de beoogde groei van de stad leidend lijken te zijn bij de omvang van de zoekgebieden:
Voor energieneutrale nieuwbouw is het nodig om ruimte te bieden voor een jaarlijkse productie van 40-280 GWh duurzame elektriciteit, afhankelijk van de mate waarin het mogelijk is om gebouwen of percelen energieneutraal te maken. Aanvullend daarop is duurzame stroom en duurzame warmte nodig om het energieverbruik van de bestaande stad te verduurzamen. Hoeveel dat is, hangt af van de mate waarin het lukt om bestaande woningen te isoleren, daken te benutten voor zonnepanelen en ook van de te maken keuzes voor de aardgasvrije energievoorziening (elektriciteit of warmtenetten). Aanvullend op de lopende projecten (energielandschap Rijnenburg en Reijerscop en drie zonneveldprojecten Meijewetering, geluidswal A12 en Haarrijnseplas) wordt ruimte geboden voor minimaal 40 GWh duurzame elektriciteit.
We zien in de RSU graag opgenomen dat de energieopwekking via de zoeklocaties weliswaar getalsmatig overeenkomt met het (minimumscenario voor) elektriciteitsgebruik voor nieuwbouw, maar dat de hier op te wekken elektriciteit natuurlijk ook benut kan worden voor de nu bestaande elektriciteitsbehoefte. Is dat mogelijk?

Ook vragen we ons af waarom er een prioritering in zoeklocaties lijkt te bestaan (pagina 167, bij fase 2), die bovendien zou kunnen suggereren dat alleen die gebieden volstaan voor fase 2. Wat ons betreft wordt het ontwikkeltempo vanuit de ontwikkelkansen van energieopwekking op die zoekgebieden bepaald en niet vanuit een fasering op

De RSU heeft betrekking op de hoofdlijnen van ons ruimtelijke beleid. De RSU wordt uitgewerkt in een Energievisie. In de visie zal het lokale eigendom van nieuwe energieopwekking een plek krijgen.

andere grondslag. Kan dit opgenomen worden? De praktijk leert namelijk dat ontwikkeling van energieopwekking nog geen regulier werk is en niet zomaar gepland kan worden.

Ook lijkt de kaart bij fase 2 (pagina 168) te suggereren dat op de genoemde locaties hier alleen zonnestroom wordt geproduceerd en geen windstroom, waar de kaart op pagina 114 wél de eerder genoemde ruimere opwekmogelijkheden laat zien. Kan de kaart op pagina 168 verbeterd worden?
Verder vragen we aandacht voor de wijze van totstandkoming van alle nieuwe energieopwekking. Wij stellen voor om dit via de principes van Utrecht Maken We Samen te doen, teneinde het vereiste uit het Klimaatakkoord, tevens gemeentebeleid, van ten minste 50% lokaal eigendom op een goede wijze te realiseren.

Ook stellen we voor om de ten minste 50% lokaal eigendom van de nieuwe energieopwekking in de RSU op te nemen.

Kunnen deze voorstellen gehonoreerd worden?

117

Bij deze wil ik graag mijn bijdrage leveren aan de gedachtenvorming rondom, en uiteindelijk vaststelling van, praktisch beleid rondom Tiny Houses in de RSU 2040. Mijn bijdrage is erop gericht dat de gemeente extra ruimte in haar plan moet opnemen voor Tiny Houses, en dan specifiek in Leidsche Rijn. En dan specifiek op die plekken die nu particulier grondbezit zijn.
Wie ben ik? Mijn naam is Xander Coolen. Ik ben 9 jaar actief geweest (waarvan 6 jaar als voorzitter) van de wijkraad Leidsche Rijn. In het kader van de Lintenregeling heb ik mijn eigen woning kunnen splitsen en een nieuwe duurzame woning kunnen bouwen, waarmee er een

De RSU geeft de strategische ruimtelijke koers voor de stad voor 2040. Deze koers zal verder in de gebieden zijn uitwerking gaan krijgen. Daar wordt ook de keuze voor woningtypologie of concept gemaakt. Hoewel Tiny houses van zichzelf een bescheiden omvang hebben is er relatief veel ruimte nodig om ze op een grote schaal een plaats in de stad te geven. Het aantal tiny houses per hectare is laag. Dat verhoudt zich niet vanzelf met de grote opgaven zoals die in onze barcode in beeld is gebracht. Daarnaast is de groep woningzoekende

extra woning is toegevoegd aan het bestand in Leidsche Rijn. Als ondernemer en actief bewoner ben ik door vele mensen benaderd die mij hebben gevraag mee te helpen met de ontwikkeling van hun particulier bezit, met als doel hun kavel te splitsen dan wel woningen toe te voegen Vanuit die ervaring heb ik een visie over de bouw in Leidsche Rijn en de kansen om meer duurzame wooneenheden, voor mensen uit de wijk en/of met een lager bestedingsniveau,ingepast in de bestaande omgeving. Maar ook persoonlijk merk ik dat onze beide zoons (18 en 21) geen kansen zien om in de wijk te gaan wonen omdat er domweg geen ruimte is voor starters. Daarom wil ik dat de RSU expliciet ruimte maakt voor Tiny Houses.
Wat is mijn visie? Al in 2009 werd er in de gemeenteraad besloten dat bij eventuele bouw in de polder er 39,6% huurhuizen in een bepaalde prijsklasse gebouwd moesten worden. Mijn punt is die ‘schijnzekerheid’ wel fijn is voor het bepalen van het beleid maar niet altijd past bij de realiteit van vandaag. Tijdelijke invulling van grond, wijziging van bestemming, als stad wil je soms zaken veranderen. 2009 is anders dan 2021, net zoals 2040 anders zal zijn als 2030. Mijn punt is dat de RSU2040 dichtgetimmerd lijkt te zijn. Er is weinig ruimte voor experimenten. En als we nu de plannen voor de RSU2040 vastleggen dan is het slim om trends, wensen en verwachtingen die nu spelen daarin ook op te nemen. En een daarvan is de snelle groei van Tiny Houses: de wens om met een kleine footprint dicht bij de natuur te kunnen wonen. Dat kan met Tiny Houses. Laten we daarom in de RSU2040 ruimte voor experimenten oppakken, en dan specifiek voor Tiny Houses Je zou als gemeente plekken kunnen invullen waar Tiny Houses gebouwd kunnen worden. In de RSU2040 lees ik daar niets over. Je zou ook Tiny Houses als ‘tijdelijke’ invulling een plek kunnen geven. Zodat ze bijvoorbeeld 5 jaar op plek 1, 5 jaar op plek 2 en 10 jaar op plek 3 staan. Zo kan je in 20 jaar woningen toevoegen die meegroeien met de stad Maar wat vooral een optie is, is dat je nu ook die een tiny house zoekt beperkt (afgezet tegen regulier woningzoekenden). Waar we wel mogelijkheden zien is als tijdelijke invulling. In de uitwerkingen kunnen we deze overweging meenemen.

De bestaande linten en het bestaande groen wordt steeds belangrijker nu de gemeente Utrecht op knooppunten wil verdichten. Het idee is dat de verdichting van Utrecht met die 60.000 nieuwe woningen bij vervoersknooppunten gaat plaatsvinden. Het is niet de bedoeling dat deze verdichting plaatsvindt in de zeer waardevolle groenstructuur en bestaande linten, Voor de biodiversiteit, infiltratie en tegengaan van hittestress is het belangrijk dat juist dit soort grote groene percelen behouden blijven.

Bij toevoeging van Tiny Houses wordt wellicht maar een gering percentage van deze groene omgeving verhard, maar om de zonnepanelen die nodig zijn om de woningen zelfvoorzienend te maken effectief te kunnen laten functioneren moeten wellicht bomen gekapt worden, dat is niet de bedoeling.

Op deze locatie willen we daarom geen verdichting toestaan. Behoud van groen heeft hier de hoogste prioriteit.

Tiny Houses kan bouwen of tijdelijke toestaan op plekken in de stad waar particuliere grondeigenaren extra ruimte willen verkopen dan wel verhuren. Daarmee kunnen we een honderdtal extra woningen toevoegen alleen al met de eigenaren die ik vertegenwoordig.

Wat is mijn vraag?
Ik spreek namens een aantal eigenaren van woningen in Leidsche Rijn: En dan specifiek op de Groenedijk 30. Verder op de Smalle Themaat (twee adressen) en Alendorperweg (twee adressen) die graag zien dat er op hun kavel de mogelijkheid voor het bouwen van Tiny Houses wordt geboden. En dat past ook in de uitgangspunten van de visie die jullie gedeeld hebben:
En (zo) zorgen we voor een betere verdeling en kwaliteit in het aanbod van woningen.
en
Woningen en gebouwen krijgen op een andere manier warmte, waardoor geen aardgas meer nodig is.

De gemeente wil dus groene woningen, woningen die (en daar is een tekort aan nu en in de plannen van de RSU) kleiner zijn en voor starters en alleenwonenden aantrekkelijk zijn. Dus Tiny Houses zou ik zeggen.
Wat eigenaren van de grotere kavels in Leidsche Rijn willen, wat past in de visie van de RSU2040, maar wat nog niet mogelijk is in het beleid is dus het creëren van plekken voor Tiny Houses Een Tiny House kost tussen de 20000 en 120000 euro. In deze tijd is dat een bedrag dat de meeste starters kunnen betalen. Als we particuliere grondeigenaren de ruimte geven om hun grond tijdelijk (bijvoorbeeld 10 jaar) of definitief als ruimte voor Tiny Houses te bestemmen dan
slaan we een paar vliegen in een klap: meer woningen, duurzame woningen en woningen voor starters. Zonder daarbij de reeds bestemde

	ruimte aan te hoeven passen Graag zou ik daarom in de RSU2040 locaties willen zien waar we in Leidsche Rijn Tiny Houses kunnen realiseren. In de bijlage kun je zien wat voor een Tiny Houses we zouden willen maken op de Groenedijk 30 en waar deze Tiny Houses kunnen komen Met de meeste politieke partijen is dit concept besproken en de overall reactie was dat men dit graag mogelijk gemaakt ziet worden in de deze wijk. Mochten jullie nog vragen hebben aarzel dan niet om contact met mij op te nemen.	
118	MKB-Utrecht, VNO-NCW Provincie Utrecht, Bedrijvenkring Carthesius, Business Eiland Utrecht, Vereniging Parkmanagement Papendorp, Parkmanagement Lage Weide, Ondernemersvereniging Nieuw Overvecht, Kantorenpark Rijnsweerd, Centrum Management Utrecht, BIZ vereniging Woonboulevard Utrecht Inleiding Op 27 januari 2021 is de concept-RSU gepubliceerd. Het Utrechtse bedrijfsleven heeft op 16 februari 2021 een online toelichting gekregen op de RSU 2040. Gezien de uiterste inspraakdatum van 10 maart 2021 is dit een te korte periode om tot een zorgvuldige gedetailleerde inhoudelijke reactie te komen. Graag zien we naar de toekomst toe dat er in de processen meer ruimte in de plannings-, besluitvormingsprocessen wordt ingericht om de inbreng van het bedrijfsleven de plek te geven die het verdient (lees inhoudelijk overleg/inbreng voor besluitvorming, voor de presentatie van plannen voor inspraak). In dit stuk beperken we ons daarom tot een beperkt aantal zaken waarvan wij van mening zijn dat in het vervolg van de verdere totstandkoming van de RSU 2040 en de uitvoering daarvan, meer aandacht aan moet worden besteed.	We nemen uw advies ter harte. Het participatieniveau was “raadplegen”De RSU is een koersdocument op hoofdlijnen. Bij de verdere uitwerking ervan wordt uiteraard (ook) het Utrechtse bedrijfsleven betrokken.

118	Blij, maar met aandachtspunten We zijn blij dat deze ontwikkelingsvisie geschreven is. Het bedrijfsleven herkent en erkent de uitdagingen van de gemeente Utrecht. Over die uitdagingen heeft het bedrijfsleven behoefte aan duidelijkheid en consistente ontwikkeling over langere tijd. Haar investeringstermijn gaat over een veel langere periode dan de 4 jaar cyclus van de Utrechtse politiek en de wisselingen in beleid waar dat in resulteert. Continuïteit in beleid voor lange tijd is cruciaal voor een dergelijke ontwikkelvisie. Voor een goed vestigings- en dito arbeidsmarktklimaat is het cruciaal dat er verre, maar duidelijke stippen op de horizon zijn. Het concept lijkt met grote inzet en ambitie tot stand gekomen te zijn. Hiermee komt meteen de kracht en de beperking daarvan naar voren. Er worden erg veel thema's en ambities benoemd die apart bekeken de moeite waard zijn. Gepoogd wordt dat allemaal in een zodanige balans te brengen dat wonen, werken, ontspanning, opwekking duurzame energie en mobiliteit allemaal kunnen groeien binnen -nagenoeg- dezelfde oppervlakte als vandaag. Wij vragen ons sterk af of dit reëel is (andere reacties onderschrijven ditzelfde punt).	In de RSU kiezen we nadrukkelijk voor een evenwichtige groei, met daarbij zoals u noemt al die functies die daarbij horen: wonen, werken, ontspanning, energie en mobiliteit. Dat doen we zoveel mogelijk binnen de bestaande stad. Op plekken die nu relatief extensief gebruikt worden, zien wij mogelijkheden om deze beter te benutten. We weten ook dat we voor met name de opwekking van duurzame energie en de behoefte aan ontspanning niet geheel zelfstandig als gemeente in die ruimtebehoefte kunnen voorzien. Daarom neemt de gemeente deel aan diverse regionale trajecten (het RES en REP) waarin de verschillende ruimtebehoeftes op regionale schaal worden afgestemd.
118	Spanningsveld wonen/ondernemen & werken/werklocaties Zo zien we bijvoorbeeld een groot spanningsveld in de ambities van Wonen, Ondernemen/werken/werklocaties en de groei van beiden. Beide ambities ten volle waarmaken lijkt gezien de beperkte ruimte in Utrecht onmogelijk. Vooral de grote politieke en publieke druk om wonen ten koste van alles te prioriteren is een probleem. Het bedrijfsleven ervaart onvoldoende ruimte om in dat speelveld haar plek in voldoende mate veilig te stellen. Individueel met partijen en gebieden overleggen helpt, maar moet eerder en structureel worden opgestart en het totale plaatje en de onderlinge afhankelijkheden moeten ook meegenomen worden. Daar valt nog veel te winnen. Dit blijkt onder	In de RSU kiezen we nadrukkelijk voor een evenwichtige groei. De werkgelegenheid in de stad is daar een belangrijk onderdeel van. In de RSU wijzen we een aantal werklocaties aan die specifiek bestemd zijn voor werkgelegenheid, en waar nadrukkelijk niet gemengd wordt met wonen. In de rest van de stad streven we naar een evenwicht tussen de verschillende functies uit de barcode, waaronder werkgelegenheid. Bij de verdieping op de uitvoeringsstrategie wordt meer invulling geven aan (het tot stand komen van) dit afwegingsproces.

meer uit het feit dat de gemeente met een enquête de plannen al in een vroeg stadium heeft getoetst bij een bewonerspanel. Echter, een vergelijkbare uitvraag bij het bedrijfsleven is niet door de gemeente op touw gezet. Mede hierdoor roept de RSU bij ons veel vragen op:
• We missen in het stuk een kader tot afweging van prioriteiten. Hoe wordt ervoor gezorgd dat de plannen in de uitgesproken balans worden uitgevoerd?
• Want wat bijvoorbeeld te doen als de landelijke overheid meer eist t.a.v. wonen gekoppeld aan landelijke financiering die noodzakelijk is? Gaat dat dan ten koste van de ruimte voor bedrijven?
• Een ander issue is regelgeving. Bijvoorbeeld wat is belangrijker een stikstofnorm, of de ontsluiting van een wijk, bedrijventerrein of het bouwen van huizen? Dilemma's waar wat mee gedaan moet worden wanneer zaken verder worden uitgewerkt.

118

Mobiliteit
In de uitvoering van al de plannen speelt volgorde van uitvoering een belangrijke rol. Met name bij mobiliteit is dat van zeer groot belang. Utrecht kent een enorme mobiliteitsuitdaging. De gepresenteerde aanpak is nu onvoldoende te beoordelen, maar zeker is dat het tempo van uitvoeren en beschikbaar komen/zijn van mobiliteitscapaciteit extreem belangrijk is om te voorkomen dat Utrecht niet totaal op slot gaat. Gezien dit belang stellen we een toetsing van plannen en uitvoering voor op een te bepalen tijdscriterium van deur tot deur ongeacht het gebruik van de verschillende mobiliteitsvormen. We zien namelijk volop knelpunten die alle aannames naar de prullenbak verwijzen wanneer die manifest worden. Het 10 minuten criterium in de RSU vinden we een uitstekend instrument. Pas iets dergelijks nu ook toe op vracht- en woonwerkvervoer. Het zorgt voor een perfecte toetsing ongeacht de gebruikte (combinatie van) vervoersmodaliteiten. En Ook tijdens de uitvoering van werkzaamheden moet Utrecht bereik blijven. Een afweging welke projecten tegelijkertijd in uitvoering worden genomen is daarom belangrijk. Dat doet de gemeente voor alle projecten. Voor de grote projecten doet de gemeente dat in het samenwerkingsverband Goed op weg, samen met andere overheden in de regio. Hinder tijdens werkzaamheden is echter niet te voorkomen. De inzet is echter om deze te beperken. Om overlast tijdens werkzaamheden te beperken zorgen we in veel gevallen voor omleidingsroutes. Een tijdscriterium voor alle mobiliteitsvormen van deur tot deur lijkt ons onwerkbaar.

	daar waar de toetsing ongewenste situaties bloot legt zorg dan voor een vangnet van extra financiering. Onze vrees is namelijk dat in de uitvoering praktische problemen en kostenoverschrijding veel zullen voorkomen. De tramlijn is daar een goed voorbeeld van.	
118	Wat wij willen Samengevat zien we RSU 2040 graag versterkt op een aantal zaken waarvan de belangrijkste zijn: • Inbreng. Utrechtse werkgevers(organisaties) willen betrokken worden in de aanloop tot besluitvorming en de uitvoering van plannen. • Haalbaarheid & betaalbaarheid. Wij zijn van mening dat RSU 2040 mooie ambities heeft maar te veel uit gaat van een theoretische ideale wereld die in de praktijk niet uitvoerbaar zullen blijken te zijn. Bijvoorbeeld: o Mobiliteit in relatie tot ruimte, financiën, beschikbaarheid capaciteit en (stikstof)normen. o Ruimte, de ambities t.o.v. behoefte lijken groter dan de beschikbare ruimte als ingetekend. Hierbij ontstaan tegengestelde belangen zoals wonen en ondernemerschap. o Economische haalbaarheid en economische consequenties zijn erg belangrijk, graag zien wij onderzoek hiernaar als vast onderdeel van de plan- en besluitvorming. • Bereikbaarheid De gemeente Utrecht heeft als doel dat de inwoners binnen tien minuten per fiets/voet/ov bij werk, woning, school of winkels kunnen komen. Een dergelijke doelstelling willen wij graag opgenomen zien in de plannen alleen dan voor woon-/werk- en vrachtvervoer. Bereikbaarheid is op bijna alle ambities cruciaal. Meer duidelijkheid over de invulling van het vervoer van vracht en bouwmateriaal is gewenst. Met name het gebruik van OV en water als vervoersmodaliteit	Zie hierboven

	• Duidelijkheid & integraliteit. Wat wordt het proces van uitvoering en het managen daarvan (19 jaar)? Gebeurt dit als B&W gezamenlijk of op portefeuille niveau? Hoe ver in de toekomst en welke uitgangspunten worden hard vastgelegd? Afhankelijkheid De ambities in de RSU zien wij alleen gerealiseerd worden als elkaar rakende ambities integraal onderdeel zijn van aangrenzende dossiers. Bijvoorbeeld binnen mobiliteit fietsverbindingen, OV, stimuleren emissievrij vervoer over weg / water en parkeren, maar ook bij de grote thema's. Nieuwe woningen voor alleen 2x modaal of universitair opgeleiden zijn niet voldoende. Betaalbare woningen in de buurt van werk zijn hard nodig ook voor mensen met een minder grote portemonnee. Belangrijk dat die er komen, maar zonder passend vervoer, onderwijs en stageplekken zal de som der delen niet brengen wat we willen realiseren. Een goede balans, ook tussen woon- en werklocaties, is essentieel en mag meer aandacht krijgen.	
118	Graag gaan we als in Utrecht gevestigde werkgevers(organisaties) met de gemeente Utrecht het gesprek aan over de RSU 2040. In veel gevallen werken we niet alleen in Utrecht, maar wonen wij en onze medewerkers met veel plezier in onze stad. We zijn dan ook zeer betrokken bij de toekomst die meer omvat dan alleen maar ondernemen. Die positieve betrokkenheid verdient een stevigere plek in besluitvorming en uitvoering, zeker wanneer in acht genomen wordt dat werkgevers en hun bedrijven/organisaties veel van de financiën moeten verdienen waar alles straks mee moeten worden betaald. Wilt u met ons afspraken maken over een overlegstructuur waarin wij samen zoveel mogelijk ambities uit de RSU realiseren? Wij kijken uit naar uw antwoord.	Fijn om te horen dat u zich zo betrokken bent en voelt bij de stad. We maken graag afspraken met de belangrijkste werkgeversorganisaties in de stad voor een overlegstructuur op de belangrijkste ruimtelijk-economische dossiers, zodat we elkaar op de goede momenten blijven spreken rondom het opstellen van strategische visies en plannen. We zullen daartoe het initiatief nemen.

119

Namens de partners op het Utrecht Science Park reageer ik graag op de RSU.
Graag pakken wij samen met de (gebieds)partners met de gemeente en regio de uitdaging op om de werklocatie Utrecht Science Park verder uit te werken. Daarbij kan de diversiteit van het gebied niet voldoende worden benadrukt. In het gebied wordt niet alleen gewerkt maar ook onderwijs gegeven en zorg verleend en is ook sprake van een groeiend aantal bewoners. Voor alle verschillende gebruikers van het gebied geldt dat zij op een prettige wijze in het gebied willen verblijven en ook op een goede wijze het gebied willen bereiken. Ook voor instellingen en bedrijven dient sprake te zijn van een aantrekkelijk vestigingsklimaat met een hoog voorzieningenniveau. In dat kader verwijzen wij dan ook naar het ambitiedocument Utrecht Science Park dat in 2019 aan wethouder Verschuure is aangeboden.

Ter aanvulling daarop benadrukken wij nog het navolgende:
- Pre- corona was de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park al een zorg: het te drukke OV, te volle fietspaden (met zelfs fietsfiles) en te drukke autowegen is dit een van de uitdagingen om dit ook na Corona in goede banen te leiden.
- Daarbij zal gelet op het bijzondere karakter van het gebied veel aandacht moeten worden besteed aan ontmoetingslocaties waarbij kennis kan worden uitgewisseld. Tevens zal juist ook voor een hoogwaardige kennisgebied moeten worden ingezet op de beschikbare labruimtes waaraan een groot te kort is. Het tekort van huisvesting in het gebied en zeker het tekort aan labruimtes heeft de afgelopen jaren tot een geremde groei geleid. Het is dan ook een uitdaging om

Dank voor uw inzichten en nadrukken. Wij zijn van mening dat we met deze RSU een grondslag hebben gelegd die recht doet aan uw inzichten.

Ter aanvulling:
- Met mobiliteitsmaatregelen (zoals schaalsprong OV) maken we ruimte voor groei mogelijk. Maar dat kunnen wij niet alleen. Ook werkgevers en instellingen kunnen het mobiliteitsgedrag beinvloeden. Het is goed om te zien dat daar door o.a. de USP-partijen werk van wordt gemaakt.
- In de RSU maar ook in de omgevingsvisie USP wordt dit onderschreven. Wij delen de visie dat de ruimte kan worden verdicht en dat er zo meer ruimte ontstaat voor de functies die u noemt.
- Wij delen met u de visie dat het USP van grote betekenis is voor de kenniseconomie niet alleen voor de stad en de regio maar ook (inter)nationaal)
- Uit onderzoek van Buck blijkt dat een groei van circa 4000 R&D banen richting 2040 past bij een hoog groei scenario.

het gebied intensiever te gebruiken en te verdichten om de mogelijke en ook wenselijke groei wordt gefaciliteerd.
- Voor de kenniseconomie en de gewenste banengroei in stad en regio is het van groot belang dat de groeipotentie van het Utrecht Science Park wordt benut. Met name is er veel potentie om Research & Development (bedrijfs) banen uit te breiden die aansluiten bij de kennisconcentratie zoals aanwezig bij de kennis-/zorginstellingen en die er toe kunnen leiden dat onderzoeksresultaten worden door ontwikkelen tot producten en diensten. Daarmee kan niet alleen maatschappelijke impact voor een gezond en duurzaam leven worden geeffectueerd , maar ook veel economische impact.
- De ondermeer op pagina 98 genoemde banen “4000 wetenschap (met name USP)”moeten dan ook mede als R&D banen worden gezien. Minimaal 4000 banen is daarbij zeker op deze termijn slechts een indicatie waarbij ook met een nog veel grotere groei rekening kan worden gehouden.
- Ook met groei van de onderwijsinstellingen (bijvoorbeeld ook het aantal studenten) en zorginstellingen moet rekening worden gehouden.
Voor het Utrecht Science Park is de goede verbinding met stad en regio onontbeerlijk, in dat kader zien de partners ook de uitwerking van de verdere ambities in de RSU met belangstelling tegemoet.

Wij spreken ook graag in indien daartoe de gelegenheid is

120

“Geef Jong Utrecht een grotere stem in het bepalen van de toekomst van de stad” Inspreker wil graag in gesprek onder meer over vernieuwende woonvormen, mix van ouderen, gezinnen en starters, voorzieningen die aantrekkelijk zijn voor jongeren, invulling van het gebruik van tijdelijke gesprekken.

Wij gaan graag met u in gesprek over de RSU. Bij de uitwerking ervan in verschillende ruimtelijke plannen etc, worden alle belanghebbenden betrokken.

	“Wij zijn positief over de RSU; we mogen blij zijn dat we in een stad leven waarin duurzaamheid, circulariteit, biodiversiteit, creativiteit en inclusiviteit en diversiteit zo hoog in het vaandel staan. Maar hoe geef je dit allemaal een gelijkwaardige plek in de stad? De RSU laat veel vergezichten zien, maar wat zijn de concrete vervolgstappen? Wij zetten deze graag samen met jullie.”	
121	De ruimtelijke visie beschreven in het koersdocument RSU 2040 is passend voor de stad Utrecht. Het “gezond stedelijk leven voor iedereen” en “het behoud van de menselijke maat” met de dagelijkse voorzieningen dichtbij in de zogenoemde “tien-minuten stad”, zijn uitgangspunten die SportUtrecht onderschrijft. Voor het realiseren van het gezond stedelijk leven voor iedereen is passend sport- en beweegaanbod - dichtbij - een essentiële sleutel. We zien volop kansen in het optimaal benutten van huidige sportparken en het verbinden van groenstructuren om de Utrechter in de eigen wijk te verleiden tot sporten en bewegen. Zelfs voor de Utrechter die dat van zichzelf nooit had verwacht. Passend sport- en beweegaanbod op korte termijn beschikbaar voor potentiële nieuwe gebruiker? We zien veel kansen op weg naar 2040: bestaande sportparken vormen het kloppend hart van de inclusieve stad in beweging – verbonden door verleidelijke beweeglinten en sporthubs in de openbare ruimte waar de Utrechter zich al skeelerend, fietsend en wandelend voortbeweegt. Tegelijk maken we ons zorgen over de korte termijn. De sterke verdichting van de stad is al begonnen en nu al is er nadrukkelijk behoefte aan méér ruimte voor sport en bewegen. En die druk neemt al op korte termijn verder toe, door de woningen die worden toegevoegd aan de stad. Per 2040 komt alles in balans, maar hoe gaat dat in de tussentijd? Hoe zorgen we in de plannen ook juist op korte termijn voor voldoende ruimte voor de diversiteit aan sport-	Wij begrijpen uw zorg over het voldoende meegroeien van de voorzieningen. Het is belangrijk dat de voorzieningen meegroeien met de woningen in de stad. Daar hebben wij in paragraaf 7.4 een proces voor beschreven. Specifiek voor de sportvoorzieningen laat de gemeente elke 2 jaar een onderzoek uitvoeren naar de behoefte aan sportaccommodaties. Op die wijze kan gemonitord worden of er voldoende aanbod is. Wij hebben al verschillende voorbeelden gezien van sportorganisaties in de stad die met initiatieven komen, de samenwerking met anderen binnen en buiten de sport op zoeken en werken aan oplossingen om Utrechters aan het sporten en bewegen te houden. Wij zien SportUtrecht daarin als belangrijke samenwerkingspartner. De afdeling Sport en samenleving zal daarover het gesprek met u voeren.

en beweegbehoeften van steeds meer Utrechters? Kunnen potentiële nieuwe gebruikers direct al in hun sport- en beweegbehoeften worden voorzien en niet pas over tien of twintig jaar? In het ontwikkelen van de stad moet hier aandacht voor zijn. Wij zien kansen in bijvoorbeeld het vroegtijdig aanleggen van roeiwater in Rijnenburg vanwege de toenemende (recreatieve) drukte op het Merwedekanaal. En in de beweegverleidelijke openbare ruimte waar de Utrechter dichtbij huis in een veilige omgeving zijn of haar dagelijkse work-out kan voldoen en waar jeugd en jongeren worden geactiveerd op sportieve hubs die aansluiten bij hun belevingswereld. Denk ook aan het kiezen voor tijdelijke of mobiele voorzieningen, waardoor ook in bouwlocaties als de Merwedekanaalzone juist ook op korte termijn in de toenemende behoefte kan voorzien. Ze zijn passend voor de toenemende groei aan Urban sports, bieden een experimenteel podium voor nieuwe sportvormen zoals padel en kunnen wellicht ook plek bieden aan tijdelijke sportvelden of banen, zoals ook op andere (evenementlocaties) vaker is gedaan. Een passend sportaanbod dus, dat meegroeit en beweegt met de stad in transitie.

Zet sportaanbieders en toekomstige gebruikers niet buitenspel, maar breng ze in positie.
Het koersdocument biedt aanknopingspunten om sportfaciliteiten binnen de groene, inclusieve, verbonden en compacte stad te combineren met andere benodigde functies. Hoe de strategische visie per gebied wordt vertaald naar passend sport- en beweegaanbod met de benodigde faciliteiten, bepaalt of het gezond stedelijk leven voor iedereen écht haalbaar is. Voor het slagen van deze ambitie is het belangrijk dat de sportaanbieders, waaronder ten minste sportverenigingen en anders georganiseerde sportclubs samen met de Utrechter participeren in de planvorming. Samen tot passende oplossingen en samenwerkingsverbanden komen waar de Utrechter behoefte aan

heeft én die soms buiten de gebruikelijke inpassingen reiken. Het ondernemerschap en vindingrijkheid van de sportaanbieders heeft in het afgelopen jaar al tot mooie verbindingen en vernieuwend aanbod geleid. Als sport hopen we dat de gemeente de komende tijd de creativiteit en samenwerkingsgerichtheid van onze sector aanspreekt, stimuleert, benut en omarmt. Neem daarbij ook mooie voorbeelden uit binnen- en buitenland mee. Dus in sporttermen: zet de Utrechtse sport en potentiële nieuwe gebruikers niet buitenspel, maar kies voor een samenspel bij het aangaan van de uitdagingen waar we in de inbreiding van onze stad voor staan. SportUtrecht ziet meer dan voldoende ruimte om vanaf heden en doorlopend in de planperiode met elkaar aan de slag te gaan. Te kijken waar de behoefte ligt, te experimenteren in multigebruik en het gesprek te voeren over de manier waarop toekomstige ontwikkelingen te verwerken zijn in de ruimtelijke planvorming per gebied. We zien het als een gezamenlijke missie om het “gezond stedelijk leven voor iedereen” mogelijk te maken en kwalitatief passend sport- en beweegaanbod dichtbij te realiseren.
We sluiten af met de oproep aan de stad Utrecht dat we samen het succes bepalen en we onderdeel zijn van de oplossing in ruimtelijke en financiële schaarste in de groeiende en verdichtende stad. Het vraagt om creativiteit, flexibiliteit en adaptief vermogen bij alle domeinen om de inrichting van de samenleving als geheel en onderdelen als onderwijs, het bedrijfsleven, cultuur en de sport anders te organiseren dan we gewend zijn. Want als we het “gezond stedelijk leven voor iedereen”, met “het behoud van menselijke maat” in “de tien-minuten stad” nastreven, dan vraagt dat omdenken van ons allemaal. SportUtrecht denkt graag mee!

122	Zie inspraakreactie 108	Zie antwoord bij inspraakreactie 108
123	Hierbij reageer ik namens Jaarbeurs op de door de gemeente gepresenteerde Ruimtelijke Strategie 2040 (inspraakversie van januari 2021). Om haar groei ambities op het gebied van wonen, werken en stedelijke voorzieningen mogelijk te maken, kiest de gemeente voor een gezonde groei van de stad, met gezond stedelijk leven voor iedereen. Een stad met als profilerende kenmerken: groen, verbonden, compact, inclusief en toekomstbestendig. Tevens kiest de gemeente als locaties voor het opvangen van de groei ambities, voor binnenstedelijke ontwikkeling, zoals in de Merwedekanaalzone en voor verdichting rond rondom binnenstedelijke knooppunten zoals het Stationsgebied. Vanuit de doelstelling van gezond stedelijk leven voor iedereen, begrijpt en onderschrijft Jaarbeurs deze keuzen. Het Jaarbeursterrein, waar de Nieuwe Jaarbeurs het kloppend hart van zal vormen, ligt op het scharnierpunt van genoemde Merwedekanaalzone en Stationsgebied en biedt uitgelezen kansen om een bijdrage te leveren aan het faciliteren en accommoderen van de groei van Utrecht richting 2040.	Dank voor uw reactie
123	Wij hebben met belangstelling kennis genomen van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 inclusief bijlagen, en plaatsen daarbij de volgende opmerkingen en vragen: De methodiek van de Utrechtse Barcode	De barcode is een methodiek die met de RSU wordt geïntroduceerd om de stad in evenwicht te laten groeien. Het is gebaseerd op diverse normen en laat zien welk ruimtebeslag er nodig is om deze balans te waarborgen. Voor een aantal van deze functies is nabijheid in de wijk cruciaal (wijkniveau) omdat je de functies dagelijks gebruikt, andere functies spelen zich af op het niveau van de stad. Het toepassen van

	Deze methodiek is in ontwikkeling, maar wordt al wel toegepast bij het opstellen van de Uitgangspuntenbrief en Omgevingsvisie Jaarbeurs. Bij de uitwerking en toepassing van de Barcode signaleren wij een aantal aandachtspunten, op grond waarvan wij de volgende opmerkingen en vragen plaatsen: - Er wordt gesproken over een Barcode op stads- en op wijkniveau. Niet duidelijk is hoe in dit kader wijkniveau is gedefinieerd, en wat dat betekent voor de toepassing van de Barcode voor een deelgebied (buurt) binnen een wijk; - Wanneer, hoe en op basis van welke input worden de Barcodes op wijkniveau opgesteld?; - In het algemeen is er een grote differentiatie binnen verschillende transformatielocaties (waaronder Beurskwartier) en inbreidingslocaties. Dit betekent naar onze mening dat bij de toepassing van de Barcode maatwerk mogelijk moet zijn, dan wel een meer gedifferentieerde en flexibele set aan spelregels en kengetallen dan de genoemde tweedeling tussen Barcode op Stad; - Indien niet (volledig) aan de invulling van de Barcode op eigen terrein invulling kan worden gegeven, en bij het ontbreken van een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen, zou een zorgvuldige afweging plaats moeten vinden over de wenselijkheid en waarde voor de stad van de ontwikkeling (MKBA), alvorens initiatiefnemers bijdragen in fondsen en dergelijke te vragen; - Omdat er verschillende regimes van toepassing zijn, hebben begrippen zoals uitbreidingslocaties en transformatielocaties volgens ons een preciezere definiëring nodig.	de barcode bij gebiedsontwikkeling is maatwerk omdat, zoals u al aangeeft, elk gebied specifiek is. Daartoe hanteren wij een afwegingskader zoals geschetst in paragraaf 7.4 Uitvoeringsstrategie. Voor kostenverhaal kan een MKBA ondersteunend zijn, maar het is niet noodzakelijk. De ppt-criteria zijn hier zoals gebruikelijk op van toepassing (proportionaliteit, profijtelijkheid en toerekenbaarheid). Ook kunnen in anterieure overeenkomsten afspraken worden gemaakt.
123	Parkeren en logistiek Binnenstedelijke locaties zijn of worden autoluw volgens de RSU2040.	In de RSU is onder het kopje Mobiliteit een paragraaf Logistiek vervoer en goederenhubs toegevoegd. Op dit moment zijn er een aantal stadsdistributiehubs in Utrecht. Deze hubs liggen in Lage Weide, de

	Dit betekent dat aan de rand van de stad op strategische, goed bereikbare en ontsloten plekken ruimte moet zijn voor hubs, niet alleen voor personenvervoer, maar ook voor goederentransport. Wij hebben daarbij de volgende vragen: - Welke locaties zijn momenteel in Utrecht beschikbaar of gereserveerd als (stads)logistieke hubs/bufferlocaties?; - Wij pleiten voor het reserveren (en/of beschikbaar houden) van meerdere locaties, strategisch gelegen rond Utrecht, die in de toekomst als (stads)logistieke hubs/bufferlocaties en zo mogelijk als piekopvang voor bezoekers parkeren kunnen worden ingezet.	Wetering, Haarrijn, Cartesiuswegterrein, Overvecht, Kanaleneiland (Liesbosch). Bij de verdere uitwerking van dit onderwerp nemen wij uw aanbevelingen mee.
123	Deelgebied Centrum In het hoofdstuk Centrum worden onder meer de opgaven voor het centrum tot 2040, het programma en de belangrijkste ruimtelijke ingrepen vermeld. Hierin is een stand van zaken gepresenteerd. Zoals bekend zijn Gemeente en Jaarbeurs momenteel bezig met een traject om tot een Omgevingsvisie Jaarbeurs te komen. Dat leidt tot een paar vragen: - Wat is de status van de gepresenteerde opgaven, programmatische invullingen en ruimtelijke ingrepen, zoals die vermeld staan voor deelgebied Centrum?; - Een aantal voorzieningen (cultuur en onderwijs), dat een groter marktgebied bedient, is niet aan een specifieke ontwikkellocatie toegewezen. Hoe zijn deze concrete voorzieningen gerelateerd aan de barcode? En hoe relateert de gemeente in dit kader het Centrum, zoals ruimtelijk gedefinieerd in de RSU2040, in relatie tot de indeling die bij de barcode wordt gebruikt, namelijk stad, wijk en buurt?; - Hoe, en op basis van welke verdeelsleutels (en eventueel financiële verrekeningen), worden deze voorzieningen evenredig verdeeld over de verschillende ontwikkellocaties binnen Merwedekanaalzone en Beurskwartier?;	Specifiek voor de verdeelsleutels en financiële verrekeningen: zie de beantwoording van de eervoorgaande vraag over bijdragen in fondsen. Verdere invulling hiervan betreft gebieds- en projectspecifieke afspraken.

	- In de RSU2040 staat vermeld dat de Nieuwe Jaarbeurs een dak krijgt dat (deels) als publiek toegankelijke ruimte wordt ingericht. Dit onderwerp staat op de agenda in het kader van het samenwerkingstraject van gemeente en Jaarbeurs om tot een Omgevingsvisie Jaarbeurs te komen. Jaarbeurs heeft daarbij aangegeven open te staan voor een publieke toegankelijkheid van het dak, maar dat een financiele bijdrage van de gemeente nodig is, om dit haalbaar te maken.	
123	Merwedekanaal Het Merwedekanaal is een kwaliteitsdrager in het plangebied Jaarbeurs. Gezien de verwachte toename van het gebruik van het, nu reeds zeer intensief benutte, Merwedekanaal, onderschrijven wij van harte het realiseren van een roeibaan in Rijnenburg. Dit biedt extra mogelijkheden voor wedstrijdroeiers, zodat er meer ruimte komt voor recreatieve roeiers (en andere watersporters) op het Merwedekanaal. Wij zien uw reactie op bovenstaande opmerkingen en vragen met belangstelling tegemoet.	In de planvorming voor het Energielandschap Rijnenburg wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van roeiwater.
124	Graag reageren wij, als Werkplaats Overvecht, op de RSU. De Werkplaats heeft vanuit haar perspectief gekeken naar de RSU. Daarin zien we dat er mooie ambities voor de stad Utrecht zijn. Ambities waar je niet tegen kan zijn. In onze reactie stellen we wel een aantal vragen, specifiek voor de wijk Overvecht. Vragen die wellicht makkelijk te onderbouwen zijn met onderliggende stukken die ten grondslag liggen aan de RSU. Ook geven we aanbevelingen om vooral geen kansen te laten liggen en kansen integraal te bekijken. Ten slotte uiten we onze zorgen, met name over of alle ambities wel leiden tot een versnelling van de realisatie van de ruimtelijke opgaven. Tevens heeft Werkplaats Overvecht de reactie van het Wijkplatform en het Bewonersplatform in concept ingezien. De Werkplaats is onder	

	de indruk van de reactie die de bewoners van Overvecht hebben gegeven en de input van het Wijkplatform en Bewonersplatform zijn voor De Werkplaats erg waardevol. Er wordt een mooi beeld geschept over hoe Overvecht in 2040 volgens de bewoners zou kunnen functioneren en wat daarvoor nodig is in de RSU. Algemeen: De bladzijde nummers ontbreken. In dit stuk verwijzen we naar de bladzijde nummers zoals deze overeenkomen met de digitale pdf.	
124	pag 13 Inleiding: de Utrechtse Opgave. Hierin is opgenomen dat de noodzakelijke beschikbare ruimte anders gebruikt dient te worden. Er zal minder ruimte beschikbaar zijn voor rijdende en stilstaande auto's. In de parkeervisie die onlangs ter inzage lag, staat voor Overvecht nog altijd een parkeernorm genoemd. Of te wel: voor elke woning die gerealiseerd wordt, dient een x aantal auto's gerealiseerd te worden. Indien de gemeente Utrecht echt inzet op minder ruimte voor stilstaande auto's en meer ruimte voor groen en kwalitatieve openbare ruimtes (wat de Werkplaats ook voorstaat), dient de parkeervisie herzien te worden voor Overvecht. Dus geen norm voor de verplichting tot het realiseren van x auto's pr woning. Pas dan kunnen alternatieven voor autobezit worden toegepast, willen marktpartijen (deelauto exploitanten, exploitanten voor alternatieven voor de auto) investeren in alternatieven voor de auto. De gemeente laat dan zien dat ze keuzes maakt: "wij als gemeente Utrecht gaan voor een gezonde stad, met minder auto's in het openbaargebied zodat de openbare ruimte kwaliteit krijgt en de lucht minder vervuild raakt. Verkeerslawaai en verkeersongelukken afnemen".	Wij proberen inderdaad maximaal te sturen op de reductie van autobezit en autogebruik. In een wijk als Overvecht is dat lastiger omdat het parkeren er op dit moment niet gereguleerd is. Toch zetten we in gebieden als Overvecht in op nieuwe vervoerssystemen en deelauto's, zie verder de recent verschenen concept parkeervisie. Ook zetten we in op betere voorzieningen voor OV en langzaam verkeer, en waar mogelijk het omzetten van parkeren naar andere functies zoals groen. Wij zijn ervan overtuigd dat we hiermee stapsgewijs het autogebruik kunnen terugdringen.

124	pag 24 Prioriteitsvolgorde: wij missen een definitie van groen. Groen is extreem belangrijk voor de mens, dus dat moet je als stad zeker koesteren. Bij punt 2 wordt gesteld dat groen (inclusief klein groen) ontzien moet worden. Dat geldt voor al het groen, hoe ongedefinieerd groen ook in de praktijk kan zijn? Indien dat het geval is, is het verdichten van de stad echt een opgave.	Onder groen vallen ook de kleinere groen elementen (inclusief snippergroen), alleen dat wil niet zeggen dat we deze allemaal een-op-een behouden op dezelfde plaats. Dat zou alle gebieden en de inrichting ervan 'op slot zetten'. Wel is het belangrijk dat in het kader van klimaatadaptatie 40% groen in iedere buurt nodig is om ook in de toekomst een leefbare stad te blijven. Concreet breiden we de hoeveelheid groen uit, deels op bestaande plaatsen en deels op nieuwe plaatsen.
124	pag 29 De NRU is een behoorlijke barrière tussen Overvecht en het Noorderpark. Het mooie groene park kan beter en veelvuldigere worden benut. Waarom voorziet deze RSU niet in een krachtige visie om de NRU te overkluizen, hier functies aan te brengen, bij voorkeur sportvelden. Hierdoor kunnen de sportvelden in de wijken (die nu door haar bewoners niet gebruikt worden omdat ze niet openbaar toegankelijk zijn, zodat sportvelden in de wijken plek kunnen maken om te werken en wonen en toegankelijk groen te maken. Op deze wijze blijven de sportvelden behouden in de wijk, is er sprake van dubbelgebruik en is de NRU geen barrière meer, maar een verbinding van stad naar groen. Beter investeren in het gezond maken van de NRU dan het verbreden van de A27.	De NRU wordt uitgewerkt in apart project NRU.
124	pag 31 In de eerste zin staat: “… verbindingen zijn cruciaal, zowel sociaal, mentaal als fysiek”. Vervolgens wordt er alleen ingegaan op de fysieke verbindingen. Hoe wordt de sociale verbinding in de RSU vormgegeven? Daarbij tevens de vraag wat wordt verstaan onder mentale verbindingen. Hoe definieert de gemeente een HOV /waar voldoet	Dit wordt verder uitgewerkt onder het kopje ‘Inclusieve stad’ in paragraaf 1.2 ‘Vijf stadsprofielen’. De RSU richt zich alleen op de fysieke ontwikkelingen tot 2040 in Utrecht, maar onderkent dat de ontwikkeling van de stad meer is dan alleen de fysieke inrichting. We onderschrijven het belang van sociale cohesie en ontmoeting specifiek op pagina 103-107.

	een HOV aan? Aan welke vorm van HOV denkt men? Een tram, bus, metro,…?	Met HOV wordt een hoogwaardiger vorm van openbaar vervoer bedoeld dan het huidige stadsdekkende bussysteem. Of het een tram, metro, lightrail of hoogwaardiger variant van de huidige bussen (zoals bijvoorbeeld in Eindhoven) wordt is op dit moment nog niet duidelijk.
124	pag 43 Punt 6: “De Gemeente Utrecht faciliteert de woningbouw..”. Kan er een toelichting gegeven worden op wat volgens de gemeente faciliteren is? Er zijn een aantal ontwikkelingen in Overvecht die onder druk staan: de financiële haalbaarheid staat onder druk vanwege de opeenstapeling van goede ambities. Dus is faciliteren ook afwijken van grondprijsbrieven mits met goede onderbouwing? Meedenken over prioritering van ambities? Immers: de ene wijk is de andere niet. Er moeten keuzes gemaakt worden over ambities, waar ben je soepeler in ambities omdat de bewoners hierom vragen en hoe zorg je dat ambities financieel ook waargemaakt worden? Faciliteren klink in deze context as een afwachtende grondhouding vanuit de gemeente. Wat niet de bedoeling zal zijn.	Als gemeente hebben wij bij de meeste projecten een faciliterende rol: het meedenken met en mogelijk maken van plannen van woningcorporaties en private initiatiefnemers. Met deze ruimtelijke strategie geven wij de richting voor de projecten die we willen faciliteren. Ook hopen we dat dit een prikkel is voor partijen om extra initiatieven op te starten, zodat de ambities gerealiseerd worden.
124	pag 76 “Minimaal 75 m2 openbaar groen per woning”. Vraag is: hoeveel openbaar groen is er momenteel per woning. De gemeente Utrecht heeft als ambitie 60.000 woningen extra te realiseren: daar hoort dan ook 450 ha openbaar groen bij. Behoort deze 450 ha bij de ambitie van de toevoeging van 550 ha zoals genoemd op bladzijde 81 *schaalniveau 5: Groen om de stad)? Zo niet: waar bevindt deze 450 ha zich in de stad Utrecht?	Binnen de gemeente Utrecht is momenteel ca 75 m2 groen aanwezig per woning. Dat bevat zowel groen binnen als buiten de bebouwing. De ambitie is om dit gelijke tred te laten houden bij een toename van het aantal woningen. Dat groen kan dus zowel binnen als buiten de bebouwing zijn; alles binnen de gemeentegrens telt mee. Daarnaast ligt er ook veel groen net buiten de gemeentegrenzen; dat is wel een kwaliteit voor Utrecht, maar dit tellen we niet mee in deze ambitie.

124	pag 76 “Streven naar minimaal 40% groen in iedere buurt…”Ook hier geldt: wat wordt verstaan onder groen? Zijn dit ook groene daken en groene gevels, of wordt hier bedoeld: groen op maaiveld niveau?	Al het groen telt hierin mee, ook snippergroen, boomkruinen en groen op daken. Uw reactie gaat over Overvecht; daar wordt het streven van 40% groen momenteel in alle woonbuurten ruimschoots gehaald.
124	pag 76 “Utrecht wil 90% van de jaarlijkse neerslag vasthouden”: is bekend op welke wijze men dit wil gaan doen en wat dit betekent voor de huidige bebouwing?	Wij willen neerslag zoveel mogelijk nuttig gebruiken en vasthouden op de plek waar het valt. Dit doen we aan de hand van een voorkeursvolgorde. Als eerste willen we neerslag vasthouden op daken (groene daken) en in regentonnen. Als dit niet kan willen we het infiltreren in tuinen en groenstroken. Als dit niet lukt dan willen we het ondergronds infiltreren via technische voorzieningen. Als dat niet lukt gaat het regenwater rechtstreeks naar oppervlaktewater. Regenwater infiltreren leidt over het algemeen tot wat hogere grondwaterstanden, wat niet op elke plek gewenst is vanwege de overlast die dit – met name in de winter – kan geven. We zullen bij de uitwerking dus maatwerk per gebied gaan leveren. Uitgangspunt daarbij is dat extra infiltreren niet leidt tot schade aan bebouwing. Dit geldt voor zowel de huidige en nieuwe bebouwing
124	pag 86 De gemeente heeft een enorme ambitie: veel woningen en veel groen. Een energietransitie en mobiliteitstransitie. Is er binnen de gemeente voldoende capaciteit om al deze ambities te realiseren waarbij integraal werken en doorpakken essentiële zaken zijn om de RSU te laten slagen?	Ja. Capaciteit is niet de enige maatgevende factor; dat kan ook zitten in proceduretijd of financiën
124	pag 105 In Overvecht staat een icoontje getekend op de kaart: we vermoeden honkbal. In het renvooi staat bij dit icoontje geen uitleg.	Het klopt dat het symbool in de legenda ontbreekt en het staat inderdaad voor een zoeklocatie voor honk- en/of softbal. We voegen het icoontje toe aan de legenda.

124	pag 109 Slim parkeren: “bij nieuwbouwprojecten….. en wordt zoveel mogelijk geparkeerd in een garage”. Een garage betekent een gebouwde parkeeroplossing. Op binnenhoven op maaiveld parkeren past ons inziens ook binnen de visie. Daarmee is een parkeerplaats toekomstbestendig: bij afname van parkeergebruik is een parkeerplaats op maaiveld op een binnenhof makkelijk om te zetten naar groen. Daarnaast is parkeren op maaiveld een goede manier om het aantal m^2 verharding te minimaliseren.	Met garage wordt hier een inpandige garage in een woning- of appartementencomplex bedoeld of aparte P+R garages aan de rand van de stad. Parkeren op maaiveld is vorm van een monofunctioneel ruimtegebruik waarvoor wij in een verdichtende en gezonde stad minder mogelijkheden zien. Gebouwd parkeren heeft daarom toch de voorkeur, omdat we naast verdichten ook groen en kwaliteit willen toevoegen. Wij realiseren ons dat dit momenteel in Overvecht financieel lastig haalbaar is, aangezien er maar beperkte opbrengsten uitkomen doordat er geen gereguleerd parkeren is.
124	pag 111 In de verbeelding wordt niet helder hoe de connectie is tussen OV knooppunten en de P+R locaties: hoe loopt de OV verbinding tussen deze twee belangrijke punten zich? Met name als bewoners ook gebruik kunnen maken van de P+R locaties.	Op dit moment is de concrete connectie tussen de OV-knooppunten en P+R-locaties nog niet duidelijk omdat in veel gevallen de locatie nog niet duidelijk is. Vanaf de P+R is goed OV (over het wiel en de spaken nodig) naar de bestemming.
124	pag 111 Kan aangegeven worden waar nieuwe P+R locaties bedacht zijn? Een P+R nabij Overvecht Noord (bedrijventerrein) biedt kansen om het wegverkeer over de NRU gedeelte Gageldijk te verminderen (van noord naar Zuid). Kijk ook naar de positieve impulsen die een P+R kan bieden: niet alleen parkeren, maar juist ook plek voor ontmoeten, aantrekkelijk voor bedrijven. Er zijn mooie voorbeelden van multifunctionele P+R locaties.	Die plek is nog niet bepaald en de locatie is mede afhankelijk van (en van invloed op) het definitieve ontwerp van de NRU en de ligging van (H)OV-lijnen. Het eventueel koppelen van andere functies aan de P+R is mogelijk maar daarvoor is nu nog te veel onduidelijk.
124	pag 113 De gemeente kiest voor meervoudig gebruik van ruimte. Een hele mooie ambitie. Het valt ons op, dat dit voor woningen goed wordt doorgevoerd. Echter voor de grote dc’s (distributie centra) aan de randen van de stad, is er geen enkele ambitie van de ontwikkelaar/ eigenaar. Daken worden niet ten volste benut voor PV panelen of	Waar we deze invloed kunnen uitoefenen, doen we dat of proberen we dat te (blijven) doen

	groen. Evenals de gevels: deze blijven onbenut en geven een onaantrekkelijk beeld. Daag deze partijen uit tot ambitie, hun maatschappelijke verantwoordelijkheid en zorg dat daken ook bij de dc's dubbel gebruikt worden.	
124	pag 118 Is het niet wenselijk om ook aan de noordzijde van de Franciscusdreef een mix van wonen en werken te maken? In de verbeelding op bladzijde 118 kan daarmee ook aan de noordzijde van de Franciscusdreef de arcering van "Hoogbouw zoekgebied langs nader te bepalen structuren" aan de noordzijde van de Franciscusdreef worden toegevoegd. Dit sluit aan op de ruimtelijke opgave voor Overvecht 'Transformatie en verdichting langs de Franciscusdreef', zoals genoemd op pagina 142.	De wens om te verdichten en te mengen met woningbouw is iets anders dan het toestaan van hoogbouw. Op de kaart van het gebied (pagina 143) is de strook ten noorden van de Franciscusdreef aangewezen als gemengd stedelijk milieu. In de hoogbouwvisie, die aanvullend op de RSU zal worden opgesteld, zal nader uitgewerkt worden hoe en met welke randvoorwaarden er binnen de aangewezen gebieden, waaronder Overvecht, met hoogbouw wordt omgegaan. Hogere elementen langs de doorgaande structuren zijn binnen de historische opbouw van Overvecht niet ondenkbaar. Voor deze hoogbouwvisie worden verdiepende studies gedaan om tot de juiste uitgangspunten te komen.
124	pag 123 Onder paragraaf 5.2.12 wordt een aantal keer bij de principes "tenzij" benoemd. Wanneer wordt afgeweken van een principe?	Bij een principe "tenzij" kan alleen afgeweken worden als op de betreffende plek een beter alternatief voorhanden is of als zich een situatie voordoet waardoor het principe op die plek niet mogelijk is. In dat laatste geval dient altijd aangegeven te worden waar in de stad dit gecompenseerd wordt, zodat bij alle ruimtelijke ontwikkelingen ook alle functies uit de barcode evenwichtig blijven meegroeien.
124	pag 125 Functieverandering: De verbeelding is verwarrend, de omschrijving is correct. Landbouw wordt in de verbeelding gezien als een onrendabele/ overbodige functie in de stad. Juist lokale voedselproductie is een aanwinst voor de stad. De Voedseltuin in Overvecht is enorm waardevol: educatief, gezond en plek voor ontmoeting en zingeving.	We zien het niet als een onrendabele of overbodige functie. Met name ook voor voedselvoorziening is het van belang. We houden deze titel aan, zonder daarbij de importantie van de voedseltuin over het hoofd te zien.

	Dus in de verbeelding liever landbouwgrond omzetten naar een voedseltuin.	
124	pag 125 Verdichten: is er in de stad geen ruimte meer voor de bestaande eengezinswoningen? Er wordt in de verbeelding en omschrijving (“lage dichtheid”) gesuggereerd dat grondgebonden woningen worden omgezet naar gestapelde woningen. Dit lijkt ons geen wenselijke situatie, ook omdat de toe te voegen woningen voor een groot deel gestapelde woningbouw is In Overvecht moet ruimte blijven voor grondgebonden woningen.	In Overvecht blijft de ruimte voor grondgebonden woningen. Dat wil niet zeggen dat er nooit iets kan op plekken die al bebouwd zijn.
124	pag 127 Ter aanvulling op de tekst van deze pagina. In de RSU staan veel ambities: de Werkplaats omarmt deze. Tegelijkertijd maakt de Werkplaats zich zorgen over de haalbaarheid: er worden ontzettend veel ambities gesteld en geen prioriteringen gesteld. Deze prioriteringen kunnen per wijk gesteld worden. Zo is het in Overvecht is het van belang dat de wijkeconomie verbeterd. Dat zou een prioriteit voor Overvecht moeten zijn. Werk vanuit deze prioritering en neem zoveel mogelijk ambities mee. Accepteer dan dat sommige ambities niet lukken, maar maak helder welke ambities noodzakelijk zijn om de leefbaarheid van wijken te verbeteren. Door alle ambities te willen realiseren, ontstaat het risico dat ontwikkelingen heel lang duren en de plankosten de pan uitrijzen. Dus: maak keuzes. Geef ontwikkelaars de ruimte om hun creativiteit te gebruiken en omarm het ondernemerschap van ontwikkelaars. Faciliteer als gemeente niet alleen: maak integrale keuzes voor plekken die een positieve impuls geven aan de	De essentie van de Utrechtse barcode is dat de stad, maar ook de wijken in evenwicht groeien. Dus niet alleen woningen maar de volle breedte aan functies. Per gebied wordt(in een aparte gebiedsuitwerking) een afweging gemaakt aan welke functies in meer of mindere mate behoefte is en waar deze functies een plek krijgen, en hoe dat kan worden gerealiseerd. En wat dit betekent voor de totale stad.

	wijk. Als voorbeeld: durf het aan de NRU te overkluizen, maak sport voorzieningen op de overkluizing. Dit geeft ruimte in de wijk voor verdichting. Zorg ervoor dat scholen gebouwd worden en flexibel zijn in de toekomst voor groei en krimp. Dit voorkomt lege gebouwen die enkel en alleen strategisch bezit zijn. Maak integrale keuzes die goed zijn voor de stad en haar bewoners.	
124	pag 140 Opgaven voor Overvecht: verbonden wijk met de omgeving. Wat wordt bedoelt met de verbinding van Overvecht met het Amsterdam-Rijnkanaal?	Hiermee bedoelen de we de verbinding via Zuilen naar Lage Weide en verder naar Leidsche Rijn. Het Amsterdam Rijnkanaal is een fysieke barrière in de stad die we willen slechten. En Lage Weide is een belangrijke werklocatie voor de bewoners van onder andere Overvecht. De verbinding onderling willen we verbeteren. Voor meer informatie zie Bruggenstudie levert 9 prioriteiten op | Gemeente Utrecht
124	pag 140 Opgaven voor Overvecht: waarom een lichte toename in de wijkeconomie en niet een sterke toename?	De toename van het aantal banen is gekoppeld aan de groei van het aantal inwoners van de wijk. Het woordje 'lichte' zullen we weghalen.
124	pag 140 Opgaven voor Overvecht: “sociale veiligheid vergroten door meer menging in de wijk…op straat”. Menging van wat?	menging van verschillende types woningen en van functies die bijdragen aan de overzichtelijkheid, veiligheid en gebruik van de wijk (bijvoorbeeld woningen, werklocaties, voorzieningen, groen, etc.)
124	pag 141 Ruimte voor creatieven/ broedplaatsen. Dit kunnen ook ondernemers uit de wijk zijn. Broedplaatsen geeft een bepaalde associatie (wel een positieve), maar juist de jonge ondernemers uit Overvecht moeten een plaats kunnen krijgen om te ondernemen.	Dit kunnen we inderdaad beter verwoorden. Het gaat er om dat er betaalbare werkruimte beschikbaar is. Bijvoorbeeld voor creatievelingen maar ook voor startende ondernemers

124	pag 158 De tabel: Wordt er bedoeld dat er in Overvecht 33 ha nieuw groen (buurt- en wijkgroen en groenblauwe routes) wordt toegevoegd? 7 sportvelden: is dat onderdeel van de toevoeging van de 23 ha nieuw buurtgroen. Daarnaast 6800 woningen? Wordt er hier rekening gehouden met meervoudig grondgebruik? Is het inzichtelijk te maken hoe deze getallen tot stand zijn gekomen? Het gevoel zegt dat er een ruimtegebrek is.	Nieuw groen binnen de wijk is het totaal, waarin ook meetellen oa kleine stukjes groen (“snippergroen”), verharding die wordt omgezet naar groen, kwaliteitsverbetering van groen bij de groenblauwe routes, boomkruinen en bijvoorbeeld ook groene daken. In de definitieve RSU zullen we dit beter duiden.
124	pag 160 Overvecht kent veel ondernemers die momenteel slecht een plek in de wijk kunnen vinden. Om de wijkeconomie te verbeteren is er behoefte aan plekken om te ondernemen. In de tabel staat er geen groei van banen (terwijl in Overvecht procentueel de meeste mensen wonen zonder baan van heel Utrecht).	U heeft gelijk. De potentie voor nieuwe werkplekken in de wijk Overvecht is onderbelicht. De groei van het aantal woningen in de wijk moet gepaard gaan met de groei van het aantal banen in de wijk.
124	pag 165 e.v. De faseringen. Is het per fase mogelijk een tijdspad te geven (over welke periode hebben we het?). Voor Overvecht is de prioritering de sportvelden. Wat wordt bedoelt met het icoon bij de Carnegiedreef in de verbeelding op bladzijde 166)? Fase 2 zijn de ontwikkelingen in Overvecht. Is het niet beter een integrale visie te maken voor fase 1 en fase 2 Wat zijn de kansen? Er is nu een urgentie voor de ontwikkelingen in Overvecht: veel initiatieven passen in fase 1.	In paragraaf 7.2 wordt de volgorde van ontwikkeling van verschillende onderdelen van de stedelijke ontwikkeling geduid vanuit de samenhang tussen met name de ontwikkeling van het stedelijk mobiliteitssysteem en de ontwikkeling van de stedelijke knooppunten. Deze uitvoeringsstrategie bevat geen harde planning en zal in een volgende fase nader moeten worden uitgewerkt. De uitvoeringsstrategie beoogt niet aan te geven dat er bijvoorbeeld in Overvecht in relatie tot fase 1 geen ontwikkelingen kunnen plaats vinden. Wel dat het verstandig is rekening te houden met ontwikkelingen die in een latere fase zijn voorzien. Wanneer dat mogelijk en wenselijk is zullen we niet twijfelen om onderdelen eerder uit te voeren.

124	pag 183 Halverwege de eerste alinea wordt gesproken over “harde” krachten (ruimtelijke functies die geld opleveren) versus “zachte” krachten (ruimtelijke functies die geld kosten). Deze gaan hand in hand en vergen een andere benadering. Er moet gekeken worden naar de maatschappelijke kosten en baten. Buurtcentra kosten geld om te realiseren, maar de aanwezigheid van een buurtcentra bespaart ook gelden (uitkering, zorg et cetera). Bij de tabel staan nu alleen ruimtelijke zaken vermeld (wat ook niet zo raar is in een RSU), echter is maatschappelijke ontwikkeling ontzettend belangrijk: werkgelegenheid, onderwijs, plek voor ontmoeting. Deze paragraaf belicht daarom iets te eenzijdig het ruimtelijk aspect	De maatschappelijke opgave is van groot belang voor de stad en maakt daarom integraal onderdeel uit van de RSU. In de RSU zijn de ruimtelijke consequenties van de maatschappelijke opgave verwoord. Daarbij is aandacht voor de benodigde ruimte, de verdeling van de ruimte en het benodigde programma. Ook in de investeringsstrategie is de maatschappelijke opgave een belangrijk onderdeel.
124	pag 186 Zijn de investeringsprincipes in dialoog met de DNU opgesteld?	Nee deze zijn niet in dialoog met de DNU opgesteld. De DNU is wel meegenomen in de aanloop naar een definitieve RSU.
124	pag 191 Hoe worden grondprijzen bepaald? De ambities die gerealiseerd dienen te worden zullen een lagere residuele grondwaarde geven dan nu het geval. Wordt dit meegenomen in het grondprijzenbeleid? Zoals we lezen op bladzijde 190 is de gemeente zich bewust dat verdichtingsopgaven geen structurele winstgevende grondexploitaties geven.	De methoden voor grondprijsbepaling worden vastgelegd in het grondbeleid. De prijsontwikkeling in de markt kan afhankelijk zijn van de dan geldende marktsituatie en geldende (grond)beleidsbepalingen.
125	Hierbij mijn reactie op de “Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040”. Als inwoner van Utrecht ben ik danig geschrokken van deze visie, het	We ontwikkelen de stad in een specifieke volgorde (zie pagina 24 van RSU2040). Dit zorgt er voor dat we niet overal tegelijk bouwen, maar wel continu kwaliteit aan de stad toevoegen (groen, voorzieningen, bereikbaarheid) en een antwoord geven op de vraag die op Utrecht

toenemen van het aantal inwoners en de daarbij behorende woningbouw zijn daar de schuld van. De grens van het aantal inwoners is wat mij betreft nu al bereikt totdat Rijnenburg ontwikkeld wordt.

Ondanks de “barcode” neemt het aantal inwoners per km2 fors toe, het scheppen van extra groen is dan ook een doekje voor het bloeden. De leefbaarheid neemt af en de druk op het omringde groen (b.v. Amelisweerd) neemt toe.

Verder heb ik zorgen over het realiseren van kleine centrums met hoogbouw rondom ov knooppunten, voor je het weet hebben we hier nieuwe “prachtwijken”. Als het inbreiden wordt stopgezet is er sowieso geen noodzaak voor het realiseren van een ov ring.

Financieel zijn er ook de nodige risico’s, Utrecht en projecten dat gaat vaak niet samen, forse kosten overschrijdingen zijn geen uitzondering. De schade wordt dan deels bij de inwoners neergelegd.

Kortom het is beter om de 7 miljard te besteden aan de klimaatambitie en/of het ontwikkelen en ontsluiten van Rijnenburg.

afkomt. Dit geldt niet alleen voor de nieuwe plannen maar juist ook voor de versterking van de bestaande stad.

Groei is niet het doel, ontwikkelen in brede zin (sociaal-maatschappelijk, evenwichtig, economisch, ruimtelijk) wel. Wij zullen dat in goede banen moeten leiden.

126

zie ook inspraakreactie 88

in de reactie wordt bezwaar gemaakt tegen:
extra infrastructuur
uitbreiding ov netwerk in de buurt van Wayen
grote infra projecten
zoekgebied voor sport en duurzame energieopwekking
hoogbouw
A12 zone

Hartelijke dank voor uw reactie

Mbt extra infrastructuur
- De extra rijksweg hebben we uit het kaartbeeld gehaald.
- We kunnen de extra ring (gemeenteweg) aan de hand van uw kaartje niet plaatsen. We vermoeden dat dit de gemeentegrens is.

Mbt de uitbreiding van het ov netwerk
- Het tracé van het Wiel met Spaken (systeemsprong ov) ligt nu ten noorden van de A12. De definitieve ligging is nog niet bepaald

Mbt grote infraprojecten

- Grote infrastructurele ontwikkelingen worden altijd integraal bekeken. Hierbij worden omwonenden en belanghebbenden betrokken.

Mbt zoekgebied voor sport en duurzame energieopwekking

- Technische zoekgebieden betreffen een indicatieve duiding. Waar deze sportvelden / duurzame energieopwekking precies komen en hoe ze eruit komen te zien weten we nog niet, vandaar het zoekgebied. De locatie staat ook aangegeven als concrete plek maar met pijlen eromheen om te laten zien dat dit gebied nog niet vast ligt. We pakken deze opgave op samen met de regiogemeenten.

Mbt Hoogbouw

- Momenteel werken wij een aan een hoogbouwvisie. Deze kent een participatietraject.

Mbt de A12 zone

In U Ned verband wordt een aantal gebiedsonderzoeken uitgevoerd. Op dit moment is nog niet bekend hoe de participatie van de gebiedsonderzoeken precies wordt ingericht. Als u zich aanmeldt voor de nieuwsbrief van U Ned, dan wordt u op de hoogte gehouden van de voortgang en bijeenkomsten over o.a. de gebiedsonder-zoeken. U kunt zich aanmelden via www.programma-uned.nl.

127	1. In de eerste plaats complimenten voor de RSU 2040. Zo te zien is er met alle betrokkenen hard gewerkt om een gerichte verkenning te doen naar hoe we zouden willen dat onze stad er in 2040 uitziet en hoe we dat met elkaar kunnen bereiken. Vanuit ons perspectief is het daarbij goed om te zien dat er ook aan sporten en bewegen specifiek aandacht is besteed (H4). Wat zich overigens wat ons betreft ook had mogen vertalen in de formulering van concrete opgaven en ambities (H5).	Dank.
127	2. Een vraag die wij ons stellen is, op welke manier de RSU 2040 ruimte inbouwt voor ontwikkelingen tussen nu en 2040 die niet voorzien zijn dan wel die niet stroken met de uitgangspunten van de RSU 2040? Te denken valt bijvoorbeeld aan Corona, het ter zake gevoerde en te voeren beleid en de effecten daarvan op gebruik en inrichting van de Utrechtse ruimte. Het zou, denken wij, goed zijn ervoor te zorgen dat de RSU 2040 van tijd tot tijd kan worden geactualiseerd.	Het is nu niet te voorzien wat de impact van de coronacrisis voor de lange termijn zal zijn. Niet over vijf jaar laat staan over 20 jaar. Wel verwachten we dat Utrecht aantrekkelijk blijft en sterk zal groeien. De RSU geeft aan hoe we daarmee omgaan.
127	3. Wat ons voor ons eigen gebied (Oost) is opgevallen, is dat Noordoost buiten beeld blijft. Op de afbeelding van p. 131 RSU 2040 is van gebied “Oost” vooral “Zuidoost” omcirkeld. Noordoost wordt overgeslagen. Ook overigens is er weinig aandacht voor Noordoost. Graag zouden wij zien dat in de in de RSU 2040 opgenomen analyse en toekomstvisie van Oost zich ook over Noordoost uitstrekken. Meer in het bijzonder met betrekking tot Sportpark Voordorp (vooralsnog geen plaats hiervoor ingeruimd in de RSU 2040) en zeker ook in samenhang met de thema’s woonomgeving, maatschappelijke voorzieningen, mobiliteit en energie.	De hele stad en omgeving heeft onze volle aandacht en dat straalt de RSU ook uit. We hebben dus ook voor de ontwikkelingen van sport, recreatie en groen de hele stad meegenomen. Noordoost wordt daar dus ook vol in meegenomen, in de breedte van de ontwikkeling van gebied, stad en de bijbehoren barcode

127	4. Dat laatste raakt ook aan een algemene observatie aangaande de RSU 2040. Deze lijkt qua betrokken thema's uit te gaan van een "stuk-voor-stuk"-benadering. Dus: Wonen (5.2.2), Werken (5.2.3), Maatschappelijke voorzieningen (5.2.4), enz. Wij denken dat het belangrijk is deze thema's (meer) integraal te benaderen en dat hier een uitdaging ligt om een manier te bedenken om aldus deze thema's op een goede manier met elkaar te verbinden. Wij hebben hier in ieder geval behoefte aan, mede vanwege de waarschijnlijke landing van een nieuwe sporthal op Sportpark Voordorp. In samenhang met het herdefiniëren van onze rol als sportvereniging van de toekomst, in verband waarmee wij voorzien een steeds bredere en meer uitgesproken maatschappelijke rol te zullen gaan vervullen in Noordoost.	Wij kunnen ons vinden in uw oproep om zaken meer integraal te benaderen. Daarvoor hebben we de barcode ontwikkeld. De uitdaging is om de maatschappelijke voorzieningen zó in te passen dat deze toegankelijk zijn voor iedereen en uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners. In paragraaf 5.2.4 besteden we daar aandacht aan. Uitgangspunten als multifunctioneel gebruik (p125/126) gaan daarop in. De RSU is een ruimtelijke koers op hoofdlijnen die veel onderwerpen raakt. Een verdere uitwerking van een bredere maatschappelijke rol van sportverenigingen staat de gemeente voor open bij de uitwerking van het sportbeleid.
127	5. Wij denken daarbij aan het mede inzetten van onze huidige en toekomstige accommodaties voor maatschappelijke en culturele activiteiten. Al dan niet in het verlengde van sport. Zo zijn wij de mogelijkheden aan het verkennen voor het organiseren van activiteiten die uitnodigen tot het maken van verbinding tussen de bewoners van Veemarkt en Voordorp of voor het faciliteren van geschikte ontmoetingsplekken voor deze bewoners. Tevens denken wij aan het bieden van ruimte aan scholen voor maatschappelijke en sociaal-culturele activiteiten en aan het, in verband hiermee, aangaan van samenwerkingen met Utrechtse culturele instellingen, zoals Zimihc. Met Zimihc zijn wij in gesprek inzake het mogelijk vervullen van een rol bij de Sport- en Cultuurmix en het bieden van een podium aan de amateurkunst.	Zie antwoord 4
127	6. Voor wat betreft Veemarkt zien ook wij een groeiende behoefte aan werk- en vergaderplekken (Vgl. p. 101 RSU 2040). De ligging van sportpark Voordorp is in dat opzicht ook bijzonder geschikt. Ook hier zou Sporting 70 graag een faciliterende rol op zich nemen.	Wij juichen het uiteraard toe als partijen in de stad een bijdrage willen leveren aan de maatschappelijke opgaven. Het behouden en versterken van werken in de wijken is één van die opgaven en daarom ook een economisch speerpunt in de RSU. De RSU is als koersdocument

		een visie met een globaal en abstract karakter. De exacte uitwerking van de opgaven past daarom niet in de RSU en moet komende tijd daarom verder vorm gaan krijgen. We waarderen de bereidheid van Sporting 70 om hier een faciliterende rol in te spelen. Als er concrete(re) plannen zijn gaat de gemeente hierover graag met Sporting 70 in gesprek, bijvoorbeeld via de gebiedscoördinator van Noordoost, of via een indicatieaanvraag via de afdeling vergunningen.
127	7. Bij de verdere uitwerking en concretisering van onze heroriëntatie (randnummer 4) alsmede van onze plannen en ambities (randnummers 5 en 6) zou, zoals gezegd, het tevens opnemen van een op Noordoost gerichte analyse en toekomstvisie in de RSU 2040 zeer welkom zijn. Uiteraard zijn wij graag bereid in dat verband alsmede bij de bijbehorende ruimtelijke invulling nader met u van gedachten te wisselen.	Wij gaan graag in gesprek met betrokkenen en belanghebbenden.
128	Betreft de polder Rijnenburg zou ik graag zien dat de RSU2040 geen termijnen vastlegt wanneer er pas gebouwd kan worden. De woningnood in Utrecht is hoog en kan niet tot na 2040 wachten voordat hij opgelost is. De RSU2040 geeft aan dat de vraag naar betaalbare woningen er is en dat die in de toekomst ook zo blijft. Waarom dan wachten met bouwen in Rijnenburg?	Wij denken dat we door middel van verdichting kunnen investeren in de bestaande stad door het toevoegen van woningen, met de daarbij horende investeringen in het groen, openbare ruimte, nieuwe voorzieningen, werkplekken. Daarnaast willen we zuinig omgaan met het buitengebied en de stad compact houden zodat alles per fiets of zelfs lopend goed te bereiken is.
128	Het realiseren van energieopwekking binnen de stadsgrenzen zou geen prioriteit moeten krijgen. Het energievraagstuk is een globaal probleem en de woningnood en lokaal probleem. Het lijkt mij dan ook verstandiger om breder dan de stadsgrenzen te kijken als we over energie praten. Onderzoek samenwerkingen met de provincie en het	In de RES zijn we met de regio bezig te kijken wat ons aandeel kan zijn in de opwekking van energie. We vinden het al gemeente belangrijk daar een bijdrage aan te leveren. De potentie wordt niet alleen gezocht in niet bebouwd gebied maar ook bijvoorbeeld in combinatie met bebouwing.

	rijk. Zo laat je de kostbare grond dicht bij de stad vrij waar hij het beste voor gebruikt kan worden, woningen.	
128	De kwestie van overgewicht wordt door RSU2040 ook aangestipt. Hier ligt een duidelijke oplossing voor de hand. Het beter faciliteren van sportvoorzieningen voor jongeren. Zeker studenten die net op kamers komen en inrichting moeten geven aan hun leven zouden moeten kunnen sporten. Momenteel worden jaarlijks duizenden studenten op sportverenigingen afgewezen omdat er niet genoeg plek is voor hen. Dat is schrijnend. We zouden als maatschappij hierin meer moeten investeren omdat het ook financieel zich uitbetaald op de lange termijn. Het uitbreiden van de sport mogelijkheden voor Olympos en het realiseren van een watersportbaan voorop.	In de RSU is gezond stedelijk leven en de nabijheid van voorzieningen die een gezonde levensstijl moeten faciliteren voor alle Utrechters een belangrijk thema. Wij doenregelmatig onderzoek naar de huidige en toekomstige behoefte aan sportvoorzieningen. Dat is ook basis voor de opgenomen voorzieningen en de benodigde voorzieningen in de hele stad. Deze voorzieningen zijn toegankelijk voor alle Utrechters ook voor studenten.
128	Met de groei in het aantal inwoners is er nog weinig gekeken naar de gevolgen die dit heeft voor de fietsveiligheid. Veel van die nieuwe inwoners zullen ook gebruik gaan maken van de binnenstad en de fiets daar als voornaamste vervoersmiddel voor gebruiken. Is de huidige fietsinfrastructuur wel bestand om nog veilig fietsverkeer te garanderen.	In ons mobiliteitsplan gaan we hier gedetailleerder op in. Het heeft onze volledige aandacht en inzet. Fietsverkeer is en blijft voor Utrecht heel belangrijk.
129	Graag geven wij onze reactie op de plannen voor het zonnepark nabij de Ockhuizerweg in Haarzuilens. Wij zijn geen voorstander van zonnepanelen op agrarische- en of natuurgrond. Er zijn genoeg daken in Utrecht. We begrijpen niet dat 'groen' nu grijs wordt. Terwijl er al zo'n gebrek aan ruimte is in Utrecht voor echte natuur of natuurinusieve landbouw. Investeren in zonnepanelen is een lucratieve bezigheid. Zeker op 'maagdelijke	Helaas is het besparen van energie en het benutten van daken niet genoeg om de stad duurzaam te kunnen voorzien van energie. Er is ook ruimte nodig voor zonnevelden. De ruimte in de gemeente Utrecht is schaars. Wij zien kansen in Ockhuizen om drie functies toe te voegen, waaraan dringend behoefte is, nl. energieopwekking, recreatie en boscompensatie. Het gebied zal hierdoor veranderen. Wij zullen daarbij rekening houden met de aanwezige natuurwaarden en

	grond'. Wij worden zelf ook regelmatig benaderd door partijen dus er stroomt (subsidie)geld in die sector, maar wij denken dat de gemeente en provincie een verantwoordelijkheid moeten pakken om te zoeken naar duurzamere alternatieven qua plaatsing voor zonnepanelen.	wij zien ook kansen om nieuwe natuurwaarden toe te voegen door de combinatie van bos, zonnevelden en de geleidelijke opbouw van recreatieve waarde voor het gebied.
129	Daarnaast ligt het kopen van grond en vervolgens doorspelen naar natuurmonumenten erg gevoelig. Zie de ontwikkelingen rondom de parkeerplaats aan de Thematerweg. Natuurmonumenten stelt zich niet op als betrouwbare partij tegenover de buren. Zijn jullie hier van op de hoogte? En hoe denken jullie hierover? We gaan hier graag over in gesprek om onze bezwaren verder toe te lichten.	De RSU is de koers voor de stad richting 2040. Wij kunnen daarbij niet ingaan op specifieke thematiek op individuele locaties. U kunt uiteraard de gemeente benaderen om over uw casus verder te praten.
130	Onze Werkgroep promoot natuur, landschap en cultuurhistorie in en rondom de gemeente Zeist. Ons “werkgebied” bevindt zich globaal tussen de Langbroekerwetering en Kromme Rijn en de Voorveldsepolder. Wij hebben diverse activiteiten zoals excursies, voorlichtingsacties, lezingen, belangenbehartiging en een knotgroep. De keuzen in uw Strategiedocument leiden bij ons tot grote zorgen voor de natuur, het landschap en de cultuurhistorie in en rondom Utrecht en speciaal ten oosten van Utrecht. Wij hebben hiervoor de volgende argumenten.	
130	1. De keuzen in het Strategiedocument leiden tot grote schade voor groen, natuur, landschap, cultuurhistorie in en om Utrecht. a. Want je kunt geen 60.000 woningen bouwen (104.000 in de U16-regio) zonder grote verstening van open ruimte groene gebieden. b. Je kunt niet groeien met 70.000 banen (80.000 in de regio) zonder	In de RSU wordt gekozen voor verdichten en vergroenen in balans. Dat is van cruciaal belang voor de gezondheid van onze inwoners (groen ommetje, spelen, sporten, ontmoeten, ontspanning, schone lucht), het versterkt de natuurwaarden en is belangrijk voor een klimaatbestendige stad. Groen begint dicht bij huis, bij groen voor de deur, op daken, in de tuin en loopt via groene verbindingen straten)

	groot ruimtebeslag op open ruimte en groen (toevoeging 32 ha bedrijfsterrein) en bovendien weer instroom van extra vragers op de woningmarkt. Zie ook het volgende punt.	naar plantsoenen en buurtgroen, stadsparken, groene scheggen naar het landschap om de stad.
130	2. De groei van het aantal arbeidsplaatsen moet worden afgeremd. Want deze leidt tot een grote extra vraag naar woningen en daarmee weer nieuwe en extra druk op het groen en op de woningmarkt. a. Voor de regio geldt blijkens de Contour REP een groei van het aantal banen met 80.000. In de Contour REP staat vermeld dat hieruit een vraag naar 70.000 woningen voortkomt. De regio inclusief Utrecht is van plan 104.000 woningen te realiseren. Daar staat bij vermeld dat het woningtekort door de bouw van 104.000 woningen niet wordt ingelopen. Dat betekent dat de druk op het groen veel groter is dan wordt beschreven in de RSU. Het woningbouwprogramma in de stad Utrecht van 60.000 woningen leidt afgezet tegen de groei met 70.000 banen tot het oplopen van het woningtekort in Utrecht. Dat leidt vervolgens tot extra druk op het groen en de leefbaarheid. c. Groei van het aantal arbeidsplaatsen is een keuze. Als er geen ruimte geboden wordt voor groei van arbeidsplaatsen, zullen deze in veel mindere mate toenemen dan de prognoses aangeven.	de groei in balans brengen is wat RSU 2040 doet. De banen zijn ook hard nodig om een sociaal maatschappelijk evenwicht (ook leefbaarheid) in de stad te krijgen. Alsmede ruimte te bieden voor transitie naar andere, schonere economieën als die van circulair.
130	3. De groei van het aantal banen moet in evenwicht zijn met de beschikbare ruimte en met het doel uit de ‘Woonvisie Utrecht beter in balans’ om de tekorten op de woningmarkt af te remmen. Zolang er tekorten zijn op de woningmarkt, is het onverstandig om groei van banen te stimuleren. Banengroei leidt tot Utrecht uit balans. a. De groei van het aantal banen leidt tot een getalsmatig bijna even grote woningvraag. Daarmee wordt alle ruimte om iets te doen aan de problemen op de woningmarkt, een belangrijk doel uit de Woonvisie	In de RSU kiezen we nadrukkelijk voor een evenwichtige groei. De werkgelegenheid in de stad is daar een belangrijk onderdeel van. Als stad hebben we de ambitie 'Werk voor iedereen' waarbij we werkgelegenheid creëren voor alle bevolkingsgroepen, en daarmee nadrukkelijk niet alleen voor hoogopgeleiden. Om aan deze behoefte te voldoen hebben we in de RSU een aantal werklocaties specifiek aangewezen voor werkgelegenheid waar we door te intensiveren meer banen creëren. Daarnaast bevindt een groot deel van de nieuwe banen zich in de wijken zelf. Ruimte voor werkgelegenheid is niet in strijd

	en in samenhang daarmee uit de RSU, opgeëist door kapitaalkrachtige instromers voor de nieuwe banen. b. De woningtekorten blijven, er wordt geen recht gedaan aan de Woonvisie en de druk om te bouwen in het groen blijft ook.	met de ruimte voor wonen, maar versterkt de nabijheid waar we met de RSU naar streven. De aanwezigheid van banen in de stad is cruciaal om een gezonde stad te kunnen zijn.
130	4. De groei met 60.000 banen is in strijd met uitgangspunt 7 van de door de gemeenteraad vastgestelde uitgangspunten. Namelijk banengroei in relatie tot de omvang van de bevolkingsgroei. Want: a. Als uitgegaan wordt van natuurlijke groei van de zittende bevolking, kan de uitkomst nooit zijn dat de beroepsbevolking met 70.000 groeit. b. Dat kan alleen als naast de groei van de zittende bevolking ook een grote instroom van werkenden wordt voorspelt. Deze staat echter los van de natuurlijke bevolkingsgroei. c. Als de verwachte instroom als maat wordt genomen voor de banengroei, staat dit los van de bevolkingsgroei als zodanig. Hoe is de instroom kan berekend? Op grond van de verwachte groei van het aantal arbeidsplaatsen en het woningbouwprogramma? Dan gaat het om self-fulfilling prophecy. De groei met 70.000 banen en 60.000 woningen is het centrale gegeven in de RSU. Kan concreet worden aangegeven hoe de natuurlijke bevolkingsgroei leidt tot een banengroei van 60.000?	Bij het genoemde uitgangspunt gaan wij niet alleen uit van de huidige bewoners van Utrecht, maar ook de groei doordat mensen naar de stad toetrekken. Het is een mondiale trend dat mensen in steden willen wonen. Utrecht is van oudsher een populaire stad. Veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. De gemeente ziet groei niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie. Hier profiteert ook de bestaande stad van.
130	5. Ten onrechte zijn natuur en natuurwaarden niet duidelijk beschermd. Natuur is in de RSU niet meer dan begroeid door de mens te gebruiken gebied. Onduidelijk is welke bescherming de in de natuur levende dieren en planten krijgen. a. Wij willen u vragen om de natuurwaarden uitdrukkelijk te beschermen door aan te geven dat de gemeente Utrecht aanwezige en potentiële natuurwaarden uitdrukkelijk beschermt en verder ontwikkelt. b. De ecologische verbindingen tussen natuurgebieden uitdrukkelijk	Utrecht ziet groen niet alleen als ‘begroeid door de mens te gebruikt gebieden’ en ook als leefgebied voor levende natuur. Dit doen wij in paragraaf 5.2.1 met de volgende zin: “Daarnaast heeft groen van groot belang voor de natuur zelf (intrinsieke waarde), de biodiversiteit en ecologie; planten, bomen, dieren en insecten hebben leefruimte nodig in de stad”. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is een koersdocument op hoofdlijnen. Dat betekent dat we wel uitspraken doen

	in hun geheel te beschermen. Speciaal de noord-zuidverbindingen die niet op de kaart zijn gezet zoals de ecologische verbinding tussen Kromme Rijn en Vechtplassengebied. Voor ons werkgebied verwijzen wij naar de kaart “Natuur verbinden en behouden”, zie de bijlage.	over bijvoorbeeld het bevorderen van de biodiversiteit en klimaatadaptatie/vergroening. Het voert echter te ver om ook concrete maatregelen op ieder thema en gebied op te nemen. Hiervoor zijn de onderliggende beleidsuitwerkingen op thema (bijvoorbeeld het Groenstructuurplan) en gebied (bijvoorbeeld de omgevingsvisie Utrecht Science Park) beter geschikt. Wij onderschrijven het belang van een goede afstemming van de belangen van recreatie en ecologie en de andere systeemwaarden die groen heeft Dit zullen we per verbinding nader moeten bekijken en uitwerken wanneer we daarmee aan de slag gaan.
130	6. De toe te laten groei van het USP leidt vanwege de toenemende mobiliteit tot grote schade aan natuur- landschap-, cultuurhistorie en leefbaarheid ten oosten van Utrecht. De huidige recreatieve en natuurwaarden worden ingrijpend aangetast. a. Schade aan Amelisweerd: de mobiliteitsproblematiek van de Uithof maakt verbreding van de A27 onvermijdelijk. Want bij klachten van omwonenden van het USP wordt door ambtenaren aangegeven dat bereikbaarheidsproblemen in Utrecht-Oost worden opgelost als de aansluiting van het USP op de A28 in het kader van de verbreding van de A27worden uitgebreid. b. De voorgenomen grote verdichting en hoogbouw in het USP met een ‘mobiliteits- HUB’, parkeergarages en tram aan de rand leidt tot horizonvervuiling en verminderde landschapsbeleving in het Kromme Rijngebied, het Waterliniegebied en de Stichtse Lustwarande (parken Sandwijck, Oostbroek, Vollenhoven). c. Het eventueel doortrekken van de tram naar Zeist leidt tot grote schade aan natuur, landschap, cultuurhistorie (Oostbroek en Vollenhoven) en afhankelijk van het tracé tot schade aan een aardkundig monument.	a) De banengroei op USP is geen reden voor de verbreding van de A27. De doorstroming van de A27 en A28 alsmede de verkeersveiligheid wel. b)De opgaves van het gebied zullen worden ontworpen zodat ze recht doen aan de plek zelf, als wel de omgeving c) De inpassing van het doortrekken van de tram is een complex vraagstuk. Bij de uitwerking zullen alle belangen en waarden integraal met elkaar moeten worden afgewogen. d). We zien mogelijkheden om in de toekomst recreatief groen uit te breiden in de omgeving van. e)dit is ook opgenomen in onze Nota van Uitgangspunten en is daarmee basis voor deze visie op structuur. Bij de verdere invulling van de gebieden, dus ook USP is dit ook nog steeds een van de uitgangspunten.

d. De grote groei van het aantal woningen in het USP leidt tot een te sterke recreatiedruk in de directe omgeving van het USP.
e. De veelheid van verbindingen die vanwege de banengroei nodig zijn, kunnen door hun versnipperende werking landschap, cultuurhistorie en natuur aantasten. Dit is een argument tegen banengroei. Belangrijk is ook aan te geven dat de verbonden stad niet tot schade aan landschap, cultuurhistorie en natuur mag leiden.

130

Oproep aan de gemeenteraad voor een groen, historisch en ruimtelijk Utrecht met een menselijke maat
Maak de keuze om de groei van het aantal banen niet te faciliteren. Het is onaannemelijk dat dat in een regio als Utrecht tot enige economisch nadeel leidt. Minder banangroei heeft grote strategische voordelen:
· Meer ruimte om werkelijk iets te doen aan de woningmarktproblemen (ongeveer 60.000 woningvragers minder in de gemeente Utrecht).
· Minder druk op de Utrechtse kwaliteiten dus onder andere op groen, natuur, cultuurhistorie.
· Beperkte groei van de mobiliteit; minder infrastructuur nodig.
· Geen noodzaak de A27 ingrijpend aan te passen om het USP aan te sluiten.
Wij vinden voor deze oproep een bevestiging in wat via het panel Burgerparticipatie RSU naar voren is gekomen. Namelijk een
· gezonde groei;
· betaalbare woningen;
· meer ruimte voor groen;
Samengevat Utrecht is groen, historisch en ruimtelijk met een menselijke maat!. Daarin past niet een enorme banengroei.

Utrecht is van oudsher een populaire stad. Veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. De gemeente ziet groei niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie. Hier profiteert ook de bestaande stad van.

131	De Visie is in de 10-minutenstad en de Utrechtse barcode ook voorzien van begrijpelijke handvatten om tijdens de groei en transformatie van de stad de komende decennia de ontwikkeling op koers te houden en aan te kunnen toetsen. De ruimtelijke strategie, hoe te werken aan de ontwikkeling, roept meer vragen op. In de voorgestelde strategie wordt gekozen voor één volgorde, één route, één tijdpad. Dat heeft de risico's in zich van een klassieke blauwdrukplanning. Terwijl de grote thema's van vandaag één ding duidelijk maken: het wordt ontwikkelen in een uiterst dynamische context.	Het doel is niet een blauwdruk te maken van de stad maar de RSU geeft wel de condities voor gezond stedelijk leven en de ontwikkeling van de stad. Met deze condities blijft er veel ruimte om kwantitatief en kwalitatief de stad te blijven doorontwikkelen
131	Is de voorgestelde strategie dan robuust en vooral flexibel genoeg om de bijna altijd onvoorspelbare veranderingen in omstandigheden en randcondities in de tijd aan te kunnen? Wat als dat van tijd tot tijd om een andere route of volgorde vraagt? Wat als programmatische vragen of practische hobbels een routeaanpassing vereisen? Wat als de achterliggende doelen, de visie achter het ruimtelijk concept op het soort stad en samenleving waar dat concept kader en uitdrukkingsvorm voor is, ook een dynamische kijk op dat concept zélf blijkt te vragen? Lijkt de strategie zo niet teveel op een schaakpartij waarbij de speler alle zetten vooraf gefixeerd heeft, zonder kennis nog van wat er overigens op het bord gaat gebeuren? Zou een strategie die, met een heldere conceptuele visie als basis, scherp koers kiest voor een eerste stap en voor de stappen daarna een veel flexibeler en bewegenlijker kader biedt, niet meer houvast bieden bij storm en ontij?	Een mooie analogie naar het schaakspel. We schaken op een bord waar we van te voren de regels hebben opgesteld om daarna het spel goed te kunnen spelen. Die regels zijn de condities voor de ontwikkeling van de stad. Het spel zelf kent veel varianten waar in de loop van het verlopen van de klok vele zetten gedaan kunnen worden. Maar wel altijd binnen de contouren van de spelregels. Ergo: we bieden heel veel ruimte binnen de voorwaarden die nodig zijn voor de ontwikkeling. Innovatie en vernieuwde inzichten kunnen daardoor nog alle Ruimte krijgen. De randvoorwaarden leggen we vast. Zo is bijvoorbeeld in hoofdstuk 7 aangegeven dat na de eerste (nader uit te werken) fasen nog verschillende nadere keuzen te maken zijn.

131	Dan nog een paar andere vragen. Inzet in de RSU2040 is eerst infrastructuur, dan bouwen, in de samenvatting versmald tot eerst wegen. Gaat het niet primair gaat over eerst OV- en fietsnetwerken? Juist met het vaak laat komen daarvan worden kansen op mobiliteitstransitie gemist en oude gewoonten bevestigd.	In de samenvatting wordt ook specifiek het mobiliteitsnetwerk voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer genoemd. Voor een gezonde groei van de stad is aandacht voor alle modaliteiten. Meer specifieke informatie hierover kunt u vinden in het Mobiliteitsplan 2040.
131	Barcode en 10-minutenstad zijn duidelijke en praktische handvatten voor het sturen van de feitelijke ontwikkeling. Groen en klimaat hebben daar een prominente plaats in. Staat het verplaatsen en plaatsen van groene en recreatieve functies naar en aan de rand van de stad om de stedelijke ontwikkeling op knooppunten handen en voeten te geven, daar niet haaks op?	We gaan geen groene en recreatieve functies verplaatsen. We maken juist een aantal van deze gebieden beter bereikbaar, investeren met name in de bestaande stad in zowel structuur als op specifieke plekken.
131	De conceptuele visie zet in op ontwikkeling van binnen naar buiten. Eerst de knooppunten, dan andere plekken binnen de stad, dan pas de stadsrand. Leidt die inzet tot de goede differentiatie in woonmilieus in de tijd? Of is het gevolg ervan twee maal gedurende langere tijd veel eenzijdigheid en onvoldoende antwoordt op wat in de stad nodig is en gevraagd wordt? Ik wens u succes met de volgende stappen.	De strategie wordt in samenhang met de woonvisie - waarin de gewenste beweegrichting voor de samenstelling van de woningvoorraad is gegeven - en flankerend beleid uitgewerkt in gebiedsgerichte plannen zoals Omgevingsvisies, Stedenbouwkundige Programma's van Eisen en bouwenveloppen. Daarbij maakt monitoring onderdeel uit van onze aanpak. Wij zijn ervan overtuigd dat binnen deze context gebouwd wordt aan een leefbare en toekomstbestendige stad waar het prettig wonen, werken en verblijven is. De beschreven woonmilieus in de RSU zijn daarbij geen blauwdruk, maar een perspectief. Ook binnen deze woonmilieus is het van belang voldoende differentiatie te realiseren zodat iedere wijk en buurt (bestaand en nieuw) haar eigen karakter krijgt of behoud. En grote dank!

132	Graag stuur ik u onze zienswijze op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Deze zienswijze is in de vorm van een presentatie die wij vorige week aan de projectleider van de Westelijke Stadsboulevard en de gebiedscoördinator West en Noordwest hebben gepresenteerd. Als inwoner van Utrecht en als architect in de infrastructuur voel ik mij verantwoordelijk voor ruimtelijke ontwikkelingen in de stad. Binnen het maatschappelijk betrokken architectenbureau Syb van Breda & Co architects heb ik gewerkt aan zowel een analyse van de verkeersdruk in Utrecht West als aan een alternatief plan voor de Majellaknoop dat aansluit bij de uitgangspunten van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Belangrijke uitgangspunten als leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en toekomstbestendigheid worden onvoldoende meegenomen in het huidige plan voor de Majellaknoop, en sluiten niet aan bij uw strategie. Wij hopen u hierbij een plan te hebben gepresenteerd dat wel aansluit bij uw strategie en waarmee de stad zich op een positieve manier kan ontwikkelen. Graag lichten wij ons plan verder toe in een gesprek met u.	De RSU2040 is het koersdocument voor de komende 20 jaar waarin op hoofdlijnen. Uw zienswijze gaat over tracekeuzes die niet in de RSU2040 worden gemaakt maar in tracestudies worden uitgewerkt. In het specifieke geval van de Westelijke Stadsboulevard is de tracekeuze van de Majellaknoop eind 2017 is gemaakt. Dit vastgestelde beleid is uitgangspunt geweest voor de RSU2040.
133	Met grote belangstelling hebben wij kennis genomen van het concept ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ (hierna ‘RSU2040’). Een indrukwekkend en ambitieus document die weergeeft waar Utrecht voor staat en vooral naar toe wil. De opgave waar de gemeente Utrecht (maar ook in een grotere regio rondom Utrecht) voor staat, is fors en vergt een grote inspanning van diverse partijen, nauwe samenwerking tussen deze partijen en veel energie om de uitgangspunten uit het document waar te maken. Vanuit Loostad Vastgoedontwikkeling B.V. en KondorWessels Projecten B.V. zijn wij met diverse ontwikkelingen	

bezig in Utrecht. Beide ondernemingen maken onderdeel uit van VolkerWessels. Vanuit VolkerWessels zijn er nog andere ondernemingen actief in de gemeente Utrecht. Wellicht volgen er vanuit die ondernemingen nog afzonderlijke zienswijzen op de RSU2040. Hieronder geven wij eerst een beknopte algemene reactie op de RSU2040 en aansluitend volgt een specifiekere reactie voor een tweetal projectlocaties (Groenewoud en Archimedeslaan).

133

1. In de RSU2040 wordt sterk ingezet op hoge stedelijkheid. De focus ligt hoofdzakelijk op appartementen rondom (nieuwe) (H)OV punten. Het lijkt dat dit sterk gestuurd wordt vanuit de gedachte dat er tot 2040 nog grote woningaantallen gerealiseerd moeten worden en dat grote verdichting hiervoor noodzakelijk is. Wij vragen ons af of deze filosofie voldoende aansluit bij de marktvraag. Is er behoefte aan zoveel toevoeging van appartementen, of wil het gemiddelde Utrechtse gezin, of de starter niet liever een grondgebonden woningen met een tuin(tje)? Wordt hierdoor een grote doelgroep genegeerd en raakt dat de wens van de gemeente om te zorgen voor een inclusieve stad? Er wordt reeds vastgesteld dat het aantal vertrekkende 30-minners toeneemt. Een passend woningaanbod (prijs-kwaliteitverhouding) ligt hier mede aan ten grondslag. Er zal ook focus gelegd moeten worden op woningbouwontwikkelingen voor deze doelgroep zodat zij ook stappen kunnen maken in hun wooncarrière en hiervoor niet uit hoeven te wijken naar andere gemeente. (Jonge) gezinnen wonen liever in een ontspannen, kindvriendelijke wijk in een grondgebonden woning in plaats van in een appartement binnen een hoog stedelijke setting.

Er zijn meerdere verkenningen naar de kwalitatieve woonbehoefte uitgevoerd. Globaal genomen geven deze een overeenkomend beeld. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en kwalitatieve behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Daarnaast zijn we ons er van bewust dat er ook een (minder grote), maar blijvende, vraag bestaat naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens.
Verder delen wij met u dat er sprake moet zijn van voldoende differentiatie binnen de beschreven woonmilieus, zodat ik combinatie met de bestaande stad ruimte wordt geboden voor alle doelgroepen (studenten, starters, gezinnen, ouderen, etc.)

133	2. Wij maken ons zorgen over de stapeling van ambities die voortvloeien uit de RSU2040: vergroening (75 m2 groen per woning?), verduurzaming, circulair bouwen (en slopen), mobiliteit, klimaat adaptief en biodivers bouwen in relatie tot de betaalbaarheid van de woningen en daarbij de visie van de gemeente Utrecht om grondopbrengsten vanuit erfpachtopbrengsten in te gaan zetten om de ambities vanuit de RSU2040 deels te financieren. Hiermee komt de betaalbaarheid van woning nog meer onder druk te staan omdat de grondprijs voor de gemeente Utrecht een belangrijke inkomstenbron blijkt te zijn. Hoe bewaakt de gemeente Utrecht het financiële realisme en de financiële haalbaarheid van ontwikkelingen zodat de betaalbaarheid van woningen niet verder onder druk komt te staan?	Het realiseren van de ambities vraagt om een gezamenlijke (financiële) inspanning van gemeente, andere overheden (zoals rijk, provincie en Europa) en andere partijen (zoals ontwikkelaars en woningcorporaties). Dat wij daar vol op in zetten valt te lezen in het hoofdstuk Investeringsstrategie. We willen sturen op de (inhoudelijke) randvoorwaarden voor evenwichtige groei in de verschillende fasen van de planvorming met behulp van een afwegingskader, zoals omschreven in het hoofdstuk Uitvoeringsstrategie. Dit geldt stadsbreed, maar ook voor afzonderlijke plannen.
133	3. In welke volgorde dienen ambities en projecten uitgevoerd te worden? Dienen eerst de mobiliteitsambities gerealiseerd te worden (bijvoorbeeld nieuwe P+R’s en de tramlijn) of worden er eerst nieuwe wijken ontwikkeld? Om hoge dichtheden te verantwoorden en af te wijken van de nota stallen en parkeren dient er een Tramlijn gerealiseerd te worden. Is de inzet op (H)OV haalbaar in tijd binnen de gestelde groeiambitie? Auto’s worden genegeerd in de RSU2040 (uitgangspunt 8) terwijl de gemiddelde burger in Nederland nog steeds de voorkeur geeft aan de auto boven H(OV) mede vanwege de afhankelijkheid van de auto (terwijl de RSU2040 stelt dat meer mensen de fiets nemen in plaats van de auto). Indien de gemeente Utrecht een inclusieve stad wenst te realiseren, is de inwoner van Utrecht die de voorkeur geeft aan vervoer per auto dan ondergeschikt aan een inwoner van Utrecht die kiest voor H(OV)?	Zoals aangegeven in hoofdstuk 7.2 lopen mobiliteitsambities en de ontwikkeling van nieuwe wijken hand in hand. Nieuwe wijken houden rekening met de wijze waarop de bereikbaarheid wordt gerealiseerd en zullen er tevens voor moeten zorgen dat tijdig voldoende vervoerswaarde ontstaat om de gewenste kwaliteit van ontsluiting te kunnen realiseren.

133	4. De intelligente barcode is een mooie en uitdagende ambitie. De multifunctionele uitwerking (waaronder de hiervoor benoemde stapeling van ambities) maakt ontwikkelingen echter (nog) complexer en kosten daarmee per definitie meer tijd. Dit tijdsaspect blijft ons inziens onderbelicht in de RSU2040. Op welke wijze is de gemeente Utrecht voornemens plannen (vanuit zowel de harde plancapaciteit als nieuwe plannen) te versnellen om zo de ambitieuze doelen te behalen? Heeft de gemeente Utrecht een analyse gedaan van de (gemiddelde) doorlooptijd van (grootschalige) ontwikkelingen in Utrecht en zo ja, wat zijn de conclusies daarvan? Ervaring leert dat (grootschalige) ontwikkelingen veel tijd kosten. Wij zijn bereid om extra capaciteit in te zetten om tempo te maken.	We zijn ons er van bewust dat stadsontwikkeling een complexe en tijdrovende aangelegenheid is. In paragraaf 7.2 wordt de volgorde van ontwikkeling van verschillende onderdelen van de stedelijke ontwikkeling geduid vanuit de samenhang tussen met name de ontwikkeling van het stedelijk mobiliteitssysteem en de ontwikkeling van de stedelijke knooppunten. Deze uitvoeringsstrategie bevat geen harde planning en zal in een volgende fase nader moeten worden uitgewerkt. Mogelijkheden voor versnelling zullen in eerste instantie op projectniveau worden bezien.
133	5. Kan de gemeente Utrecht een prioritering aangeven in de ambities uit de RSU2040? Hoe gaat de gemeente Utrecht om met conflicterende belangen van deze ambities? Is betaalbaarheid van woningen belangrijker dan circulair bouwen? Is verdichting belangrijker dan 75 m2 groen per woning in een omgeving? Indien er een conflict tussen ambities ontstaat, hoe worden er dan door de gemeente knopen doorgehakt zodat er geen vertraging ontstaat in de ontwikkeling van plannen? Komen er naast de RSU2040 straks nog andere eisen vanuit de gemeente, provincie of landelijke overheid (bijvoorbeeld de Omgevingsweg) die voor vertraging in de planvorming kan leiden en hoe wil de gemeente Utrecht dat eventueel voorkomen?	Het maken van nadere keuzes op projectniveau is voorbehouden aan College en Raad. Daarbij wordt op basis van een afwegingskader (zie paragraaf 8.4.1.) gestuurd op versnelling van de productie. Zo nodig staat dat ook op de agenda bij overleg met hogere overheden. Daarnaast maken we ook de afwegingen op basis van inzichten die we verkrijgen uit de barcode. Verder wijzen wij u op het Stadsakkoord Wonnen waar wij met alle betrokken partijen afspraken hebben gemaakt over het houden van tempo in de planvorming en bouwproductie en de wijze van escalatie.
133	6. Uit de RSU2040 blijkt dat het bouwen van meer woningen binnen de ‘nieuwe’ knooppunten voor meer draagvlak voor voorzieningen en meer vervoerswaarde voor de beoogde mobiliteitstransitie biedt. Hoe voorkomt de gemeente Utrecht vertraging in actuele ontwikkelingen waarbinnen ruimte is voor de toevoeging van extra woningen maar	Optimalisatie wordt in eerste instantie bezien binnen vastgestelde stedenbouwkundige kaders. Indien met private partijen bindende afspraken zijn gemaakt kan optimalisatie een gezamenlijke opgave zijn, waarbij voorkomen of beperken van vertraging een van de afwegingen zal zijn.

	waar stedenbouwkundige kaders al zijn overeengekomen?	
133	7. Hoofdstuk 7.3 beschrijft de hoe de gemeente de samenwerking tussen partijen ziet om op succesvolle wijze uitvoering te geven aan de RSU2040. Wij juichen dit van harte toe en onderkennen het gezamenlijke belang en zullen hier vanuit beide zijden energie in moeten steken om tempo te kunnen (blijven) maken.	Dank voor uw reactie
133	Groenewoud (ontwikkeling van Loostad Vastgoedontwikkeling) 8. RSU2040 pagina 33/34: rondom de aangewezen HOV punten wordt een “(zeer) hoogstedelijk” milieu omschreven. Wat houdt dit in en werpt dit een nog ‘hoogstedelijker’ perspectief op de locatie Groenewoud? Momenteel is het al hoogstedelijk met 56 tot 65 woningen per hectare. Is de huidige invulling conform de definitie uit de RSU2040?	De locatie Groenewoud is één van de woningbouwprojecten in Papendorp. De dichtheid wordt bezien op basis van de totale ontwikkeling, met respect voor reeds gemaakte afspraken.
133	9. RSU2040 pagina 43, punt 9: waarom onderkent de gemeente het in dit beleid passende energiesysteem wat in Groenewoud wordt uitgewerkt in financiële zin niet?	Ten aanzien van Groenewoud vinden op projectniveau gesprekken plaats om de ambities en de financiële haalbaarheid met elkaar in evenwicht te brengen.
133	10. RSU2040 pagina 116: graag krijgen wij (Loostad Vastgoedontwikkeling) een nadere toelichting op wat u bedoelt met “concentratie nieuwe warmte-koudeopslag voor stedelijke ontwikkeling”? Dit gebied leent zich uitsluitend en maximaal qua bodemcapaciteit voor de ontwikkeling Groenewoud. Dus wat wordt hiermee bedoeld?	Uiteraard stelt de bodemcapaciteit grenzen aan de omvang van warmte-koudeopslag. De omvang van mogelijkheden voor WKO worden onderzocht in het kader van de ontwikkeling van de diverse stedelijke ontwikkelingsprojecten in Papendorp.
133	11. RSU2040 pagina 165: Groenewoud wordt genoemd in “fase 1” en als harde plancapaciteit. De status van dit project is momenteel nog	In het MPR hebben wij de definitie voor ‘harde’ plancapaciteit gegeven. We noemen in Utrecht een plan ‘hard’ als er een intentiedocu-

	niet zo ver (voor anterieure overeenkomst). Hoe ziet de gemeente dit precies?	ment (danwel startdocument) is vastgesteld. Het moment van de anterieure overeenkomst ligt inderdaad later in tijd. We gaan er van uit dat er ruimschoots binnen die termijn overeenstemming over de woningbouwontwikkeling in Groenewoud wordt bereikt.
133	Archimedeslaan Rijnsweerd (ontwikkeling van KondorWessels Projecten) 12. RSU2040 pagina 117: rond belangrijke OV-knooppunten (waaronder Rijnsweerd) maakt de gemeente Utrecht hoogbouw tot 70 meter mogelijk. Tijdens de ontwikkeling van de plannen voor de Archimedeslaan zijn er vaak discussies geweest over de maximale bouwhoogte en is deze vanuit de gemeente Utrecht gemaximeerd op 45 meter terwijl deze locatie zich uitstekend leent voor een of meerdere hoogteaccenten tot 70 meter (wat in de RSU2040 wordt erkend). Uiteraard geldt dat de bouwhoogte niet als zelfstandig uitgangspunt kan dienen maar dat dit in een breder perspectief geplaatst moet worden. Hoe dienen wij de RSU2040 in dit geval te interpreteren?	In de RSU zijn gebieden aangewezen waaronder Rijnsweerd waar hoogbouw is toegestaan. Aanvullend op de RSU wordt een aparte Hoogbouwvisie ontwikkeld waarin deze gebieden worden uitgewerkt. Daarin worden o.a. nadere randvoorwaarden ogenomen over de hoogteopbouw in het gebied. De RSU zet de koers uit voor de stad voor hoogbouw, de uitwerking vindt plaats in de hoogbouwvisie. Deze is dan ook kaderstellend voor bouwplannen.
133	13. RSU2040 pagina 146: voor de Archimedeslaan en Rijnsweerd zijn in het Meerjaren Perspectief Ruimte (2020) 1.900 woningen opgenomen. Onze plannen (Archimedeslaan) alleen al bevat 1.600 tot 1.700 woningen. Indien er naast ons project aan de Archimedeslaan in Rijnsweerd nu al meerdere ontwikkelingen zijn gepland, voldoet het aantal van 1.900 woningen mogelijk niet.	Dit aantal staat verkeerd vermeld in de concept-RSU. In het MPR zijn voor het gebied Rijnsweerd 1600 woningen voorzien. In de definitieve versie van de RSU zullen wij dit aanpassen. Regel 448, nr 133 We willen dat de stad in evenwicht groeit. Dat betekent niet alleen het realiseren van woningen maar alle functies uit de barcode. De ondergrens van het aantal woningen geldt voor het gehele gebied van Rijnsweerd. Voor het gehele gebied wordt er afgewogen hoe deze barcode in balans gerealiseerd kan worden, en waar de afzonderlijke onderdelen uit de barcode het best tot zijn recht komen.

133	14. RSU2040 pagina 146: als ondergrens voor Rijnsweerd worden tot 2040 2.000 extra woningen als extra programmering opgenomen. Wij gaan graag met u in overleg om een deel van deze 2.000 extra woningen op de Archimedeslaan te realiseren indien dit ook door de verschillende afdelingen binnen de gemeente (waaronder stedenbouw en mobiliteit) gedragen wordt.	De gemeente zal tegen die tijd met de belanghebbende partijen in dit gebied in gesprek gaan.
133	15. RSU2040 pagina 147: nieuwe vormen van mobiliteit en parkeren op basis van behoefte is locatie (en eigendom) overstijgend. De gemeente zal hierin de regie moeten nemen en tijdig oplossingen moeten realiseren zodat bij oplevering van plannen er op dit gebied geen problemen ontstaan (zie ook punt 3.).	Wij realiseren ons de uitdagingen hiervan. Daarom wordt parallel aan het opstellen van de RSU en het Mobiliteitsplan ook een nieuwe Parkeervisie opgesteld waarin het gemeentelijk beleid t.a.v. parkeren wordt beschreven.
133	16. Bij ons plan aan de Archimedeslaan wordt invulling gegeven aan verdere verdichting met vergroening. Graag stemmen we op korte termijn met de gemeente af onze plannen voor de Archimedeslaan op dit vlak voldoen aan de uitgangspunten van de RSU2040 zodat dit geen verdere vertraging oplevert in de ontwikkeling.	De RSU 2040 is een koersdocument op hoofdlijnen. Deze wordt verder uitgewerkt in omgevingvisies, ruimtelijke plannen etc.
133	17. Door de opeenstapeling van ambities in de RSU2040 (zie ook punt 2.) zal er voor de ontwikkeling van de Archimedeslaan keuzes gemaakt moeten worden welke ambities prioriteit hebben. Graag vernemen wij van de gemeente hoe zij hierin faciliteert zodat dit niet ten kosten gaat van de snelheid van de ontwikkeling.	Zie reactie bij punt 2.
133	Uiteraard zijn wij bereid om bovenstaande in een gesprek nader aan u toe te lichten en gezamenlijk een weg te vinden om tempo te maken in onze ontwikkelingen die mede een rol kunnen spelen binnen de ambities van de RSU2040.	Dank voor uw reactie

139	1. In de RSU wordt gesproken over dat de gemeente samen met de bewoners en andere partijen de stad maakt. Dit uitgangspunt heeft de gemeente nu ook al. Echter blijkt in de praktijk dat dit proces van samen stad maken vaak niet goed gaat, bijvoorbeeld in projecten voor binnenstedelijke verdichting waar de buurt en de bewoners onevenredig zwaar worden benadeeld, omdat de gemeente in de realisatie van haar ambitie afhankelijk is van een projectontwikkelaar of een ander uitvoerder die een rendabel project wil waardoor de integrale afweging scheef wordt. In de huidige RSU staat weinig over de invloed die bewoners kunnen hebben op de realisatie van de RSU. Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat door binnenstedelijke verdichting en verhoging de huidige bewoners niet onevenredig zwaar worden benadeeld bv door verslechtering van privacy, bezonning, uitzicht, groen en luchtkwaliteit en toename in windhinder, verkeersdrukte en parkeerdrukte? Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat de uitvoering van RSU 2040 wat betreft betrokkenheid en wensen van bewoners, en het participatieproces beter wordt dan nu gebeurt in de huidige praktijk en hoe wordt dat opgenomen in de volgende versie van de RSU?	Bij de verdere ontwikkeling van de stad hebben bewoners nog alle mogelijkheden tot inspraak.
139	2. Het beleid is groen tenzij. Dat is mooi omdat bruikbaar groen positieve effecten heeft. Echter, dit uitgangspunt lijkt op gespannen voet te staan met de ambitie voor verdichting van de stad. De RSU spreekt over groene buitenruimte binnen 300 m van iedere huis. Wat wordt verstaan onder groen buitenruimte? Hoe ziet zo'n groen buitenruimte eruit en is dat ook bruikbaar groen? Hoe gaat de gemeente	Verdichting hoeft niet per definitie hand in hand te gaan met het verdwijnen van groen maar kan bijvoorbeeld ook door het vervangen/transformeren van bebouwing en door vergroening op plekken waar veel verharding is (parkeerplaatsen, brede straten. De vergroening van Utrecht omvat zowel minder bruikbaar groen aan gevels en daken én groen met meer gebruiksmogelijkheden in plantsoenen,

	concreet ervoor zorgen dat verdichting niet tot vermindering in bruikbaar groen in de wijk leidt?	buurtparken en wijkparken. Al dit groen is bruikbaar voor planten en dieren. Bij elkaar willen we 900 voetbalvelden aan extra groen aanleggen of toegankelijk/bruikbaar maken. De precieze inrichting en de gebruiksmogelijkheden voor mensen, planten en dieren worden de komende jaren uitgewerkt. Vanzelfsprekend zetten we in op wijken die klimaatbestendig zijn of worden.
139	3. De realisatie van de binnenstedelijke verdichting wordt mede gerealiseerd door sloop van bestaande gebouwen. Hoe veel wordt gesloopt en waar en aan welke criteria moeten gebouwen voldoen om gesloopt te mogen worden? Zijn er andere oplossingen onderzocht waarin sloop niet of minder nodig is en dan welke?	De juiste aantallen van sloop zijn niet op voorhand bekend. Soms is sloop nodig vanwege de veiligheid en kwaliteit. bespreken
	4. Alleen met binnenstedelijke verdichting de tekort aan betaalbare woningen op te lossen lijkt zeer moeilijk haalbaar gezien de schaarste en prijskaartje van binnenstedelijke bouwgrond en de complexiteit die gepaard gaat met binnenstedelijke verdichting. De RSU is op dit punt vaag. Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat betaalbare woningen worden gerealiseerd? Worden harde randvoorwaarden en instrumenten daarvoor ontwikkeld, welke dan en hoe wordt dat opgenomen in de RSU?	We streven naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (en voor 25 procent uit woningen uit de midden- categorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven. Hoe we sturen op deze ambities is onderdeel van onze aanpak in de opgave Wonen en de Woonvisie. De Ruimtelijke strategie is opgesteld in de lijn van onze ijkpunten en faciliteert deze. Daarnaast monitoren wij halfjaarlijks via het MPR en de peilstok stedelijke ontwikkeling in hoeverre de planvoorraad zich ontwikkelt in de richting van de gewenste percentages sociale huur, middenhuur en betaalbare koop.
140	Zie inspraakreactie 25	Zie antwoord op inspraakreactie 25

141	Hierbij wil ik graag een reactie plaatsen bij de omgevingsvisie / het concept ruimtelijke strategie 2040. Ik vind het opvallend dat er op pagina 105 ingetekend staat dat Buurtschap Wayen, in de gemeente Houten een zoekgebied is 7 hectare aan nieuwe sportvelden. Buurtschap wayen, genomineerd als onderdeel van werelderfgoed hollandse waterlinie is naar mijn mening mooi zoals het is en doet met de vele boomgaarden recht aan de historie van de regio en de waterlinie. Ik begrijp uit de begeleidende tekst dat vooral Laagraven onderdeel is van het technisch zoekgebied, maar dit staat dan foutief ingetekend op pagina 105. Daarnaast is plas groenraven, wederom onderdeel van de gemeente houten, de afgelopen jaren succesvol getransformeerd tot leefgebied van vele flora en fauna als natuurplas. De huidige dubbelfunctie als recreatieterrein is mij als bewoner al een doorn in het oog. Deze grove verstoring van de natuurlijke rust doet het natuurrijke karakter van het gebied geen goed. En ik ben dan ook van mening dat van uitbreiding met sportvelden ten zuiden van de A12 op grondgebied van Houten geen sprake mag zijn in een ruimtelijke visie van Utrecht.	Het technische zoekgebied voor sport is een indicatieve duiden. Wij pakken deze opgave op samen met de regiogemeenten.
141	Graag wijs ik u er tevens op dat firma […] een perceel aan de koppeldijk in Houten heeft opgesplitst en als vastgoedbelegging aanprijst als investeringsgrond voor woningbouw welke daar namens de gemeente en provincie Utrecht zal gaan plaatsvinden. Als basis hiervoor worden tevens enkele passages en afbeeldingen uit uw ruimtelijke koers gebruikt. Waaruit mijn inziens blijkt dat uw ruimtelijke koers document ruimte ter interpretatie laat over de exacte invulling van wat over de jaren de A12-zone is gaan heten, in uw eigen tekeningen op pagina 131 is al te zien hoe vaag en ruim hier gemeten wordt, zelfs buiten de gemeentegrenzen. Ik zie graag dat uw document wordt	De RSU 2040 is geen blauwdruk maar een koers document op hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling. In U Ned verband wordt een aantal gebiedsonderzoeken uitgevoerd. Op dit moment is nog niet bekend hoe de participatie van de gebiedsonderzoeken precies wordt ingericht. Als u zich aanmeldt voor de nieuwsbrief van U Ned, dan wordt u op de hoogte gehouden van de voortgang en bijeenkomsten over o.a. de gebiedsonderzoeken. U kunt zich aanmelden via www.programma-uned.nl.

	aangepast zodat er geen enkele twijfel meer kan zijn over woningbouw of plaatsing van sportvelden op grondgebied van de gemeente Houten. Niet op en om plas laagraven en zeker niet in Buurtschap Wayen	
141	Op pagina 115 staat in de legenda van de afbeelding benoemd dat een hoogspanningsleiding, bovengronds, welke ten zuiden langs de a12 loopt, een hoofdtransportleiding voor warmte zou zijn. Dit is niet correct. Mogelijk in de toekomst wel voor duurzame energie. Dit moet gecorrigeerd worden.	Ook dit betreft een indicatieve duiding voor de duurzame energie.
141	Ik heb bezwaar tegen de suggestieve intekening van een nieuwe meer zuidelijke route voor de snelweg a12 vanaf fase 4a zonder dat daar een duidelijke toelichting op gegeven wordt. Met de nieuwe trends van thuiswerken is de huidige ligging van de a12 goed en hier hoeft naar mijn mening geen verandering voor te komen.	De door u geduide zuidelijke ligging is uit het kaartbeeld gehaald.
142	Zienswijze En nu. Toekomst Balijelaan heeft al meerdere keren een zienswijze ingestuurd (Merwedekanaalzone, Mobiliteitsplan, parkeervisie, Ledig Erf) We willen in deze zienswijze niet in herhaling vallen. Alle praktische aandachtspunten en concrete wensen zijn al uitgebreid beschreven in de bovenstaande zienswijzen. Maar we sturen deze zienswijze in omdat we zorgen hebben over de Balijelaan en het Balijeplein als verbindingsroute zonder dat er aandacht is voor leefbaarheid, groen, duurzaamheid. We willen niet als	Wij gaan graag met u in gesprek over een omgevingsplan voor Balijelaan/Balijeplein.

laatste in de rij staan als het gaat om deelnemen aan de mooie ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone. Waar we behoefte aan hebben is een omgevingsvisie Balijelaan/Balijeplein, aansluitend op een omgevingsvisie van de Rivierenwijk. Bewoners willen hier zelf zeker in participeren, maar kunnen dat niet alleen. Er zijn ideeën genoeg die we graag delen, maar er is ook een realiteit waar rekening mee gehouden moet worden en er zijn zeker experts die het slimmer of beter kunnen op basis van onze uitgangspunten.
We willen geen armoedige straat en plein zijn, verkeersonveilig en sociale onveilig. We willen een mooie, sterke gezonde aanvulling zijn op de mooie ontwikkelgebieden waar we tussenin liggen. Een straat waar mensen graag doorheen lopen en fietsen. Een kleinschalig plein in een goedverzorgde traditionele omgeving, waar mensen graag een ambachtelijk winkel inlopen omdat er ambachtelijke specialiteiten van goede kwaliteit te krijgen zijn zoals bij de slagerij, de groentenmannen, de visboer, de kaasboer of de bakker. Of een koffietje op een terrasje nemen of een ijsje bij Lorenzo. Of misschien zelfs een vega shoarma halen.
Manieren waarop die visie vanuit de Balijelaan tot stand zou kunnen komen zouden de volgende kunnen zijn:
- oprichten van een ‘wijkvereniging’ maar dan anders. Die hetzij de bewoners van de Balijelaan en het Balijeplein, het zij de gemeenschap in de Rivierenwijk kan vertegenwoordigen als het gaat om behoud van lokale ondernemers, ontmoeten op Balijeplein, openbare ruimte groener maken vanuit het algemeen belang voor de wijk, waar sociale cohesie en veiligheid
een grote rol in spelen.
- een brainstormsessie met mensen van de Balijelaan, ondernemers, verkeersexperts,beleidsmakers, wethouder én creatievelingen om te kijken hoe het fijner, mooier en beter kan op de Balijelaan en het Ba-

lijeplein, rekening houdend met het toenemend verkeer van de komende vijf jaar en rekening houdend met ontmoeten en winkelen. Leven als leidraad dus. Verkeer welkom maar te gast, uitgenodigd om langzaam te rijden in het groen en niet uitgenodigd om vast op het gas te trappen.
- Scenariodenken

We weten dat het kan.
Mocht u van ons toch de praktische ideeën en uitgangspunten willen ontvangen die we in de verschillende zienswijzen uiteen hebben gezet, dan horen we dat graag.
Overigens is het goed om te weten dat wij als Toekomst Balijelaan binnenkort ook met de gemeente in gesprek gaan n.a.v. onze zienswijze Merwedekanaalzone. Daar kijken we naar uit.

143

Voor Leidsche Rijn als woonlocatie werd ontwikkeld had Utrecht ca. 225.000 inwoners. De ambitie was te groeien naar 350.000 inwoners. Nu deze ambitie bereikt is, heeft Utrecht een nieuwe ambitie samengevat in het plan Ruimtelijke strategie 2040. In 2040 moet Utrecht een inwonersaantal van 450.000 bereikt hebben. Om die nieuwe ambitie te bereiken, moeten er 80.000 nieuwe woningen gebouwd worden. Deze nieuwe beowners werken nog niet in de stad en er is ook nog geen voldoende werk voor hen. Daarom moeten er 60.000 nieuwe banen gecreëerd worden. RSU is er niet om het huidige woonruimte probleem voor mensen die al werken in \utrecht, maar om nieuwe inwoners te trekken.
Voor deze 80.000 nieuwe woningen is op dit moment onvoldoende ruimte. Net als voor de ontsluiting van de nieuwe woonlocaties, de alles in 10-minutenbereikbaar-ambitie en het vergroenen van de stad.

De aantallen zijn iets anders (60.000 woningen en 70.000 banen). Wij hebben er vertrouwen in dat we deze in de stad op een duurzame volwaardige manier kunnen vestigen in samenhang met andere onderdelen van de barcode. De RSU beschrijft hoe we dat op een evenwichtige manier kunnen realiseren.

143	Concreet betekent dit voor mijn wijk Lunetten, dat als de plannen doorgaan, Park de Koppel opgeofferd gaat worden aan een trambaan om het nieuwe station Lunetten-Koningsweg en de Uithof vanuit Nieuwegein bereikbaar te maken. De nu nog groene spoorwegdriehoek bij het huidige station Lunetten zal plaats moeten maken voor een nieuw station Lunetten-Koningsweg, de tram en hoogbouwflats van 120 meter hoog. Voor op de huidige locatie van sportvelden en Volkstuinencomplex bij Olympus is een scholencomplex met sporthal in de plannen opgenomen. Utrecht heeft ambitieuze plannen om te vergroenen. Echter in mijn woonwijk Lunetten zal er per saldo minder groen over blijven en is het de vraag of ik nog een volkstuin en tenniscomplex binnen 10 minuten met fiets (zoals nu) kan bereiken.	Volgend op de RSU zal een drietal grotere gebiedsonderzoeken plaatsvinden waarbij samen met diverse publieke partners gekeken wordt hoe de knopen zich met programma ontwikkelen in directe relatie met de (grotere) omgeving. Hier zal meer duidelijk worden wat de impact is.
143	Ik ben mij bewust van het tekort aan met name goedkopere woningen. RSU lijkt echter vooral te willen bouwen voor mensen die nog niet in Utrecht wonen, werken of een andere binding hebben ten koste van de leefbaarheid in o.a. mijn wijk Lunetten. Ik maak daarom bezwaar tegen de plannen die RSU heeft in en bij de wijk Lunetten: trambaan, station Lunetten/Koningsweg, hoogbouw in omgeving van station Lunetten, bouw scholencomplex + sporthal bij Olympus die allen er voor zorgen dat het groen in /om de wijk sterk verminderd. De corona-crisis heeft duidelijk gemaakt dat wandelgebieden, parken en andere groene gebieden in een grote behoefte voorzien. Op zondag is het file-wandelen en steeds meer moeten fietsers het fietspad delen met skeeleraars, wandelaars en hardlopers. Mijn reactie lijkt op een not-in-my-backyard reactie. Inmiddels 30 jaar wonend in de wijk Lunetten en ca 60 jaar in Utrecht vind ik dat ik het recht heb verdiend om op te komen voor leefbaar houden van mijn wijk en stad. Bouwen in het groen, of het om een trambaan, school, sportcomplex of woningen gaat is bouwen op het groen en zal per saldo nooit meer	Volgend op de RSU zal een drietal grotere gebiedsonderzoeken plaatsvinden waarbij samen met diverse publieke partners gekeken wordt hoe de knopen zich met programma ontwikkelen in directe relatie met de (grotere) omgeving. We bouwen echt niet alleen voor de mensen die (nog) niet in Utrecht wonen of werken. We willen graag ontwikkelen voor de mensen die nu in Utrecht wonen en ook voor de mensen die hier willen komen wonen. Zoals we dat altijd hebben gedaan. En we zijn het helemaal met u eens dat u het recht heeft op te komen voor uw wijk en buurt.

	groen opleveren. Zie hierbij foto's van een nieuwe bouwlocatie bij de Opaalweg naast Lunetten, waar t.b.v. studentenwoningen een groot perceel van bomen en struiken is ontdaan.	
144	Mijn zienswijze gaat over het intekenen van mogelijk wind-energie bij het gebied Polder Bijleveld. Ik kan mijn geheel voorstellen dat in dit gebied gezocht wordt naar mogelijkheden voor zonne-energie, wind-energie moet hier volgens mij niet vermeldt worden. Belangrijkste redenen wat mij betreft om wind-energie niet te vermelden voor Polder Bijleveld: • Het gebied ligt dusdanig dicht bij bestaande bebouwing, dat zowel de geluidsnormen als de slagschaduw normen niet haalbaar zijn (https://earth.google.com/earth/d/1KRcsv_KDIebA9ejtA29WYKc6Wc02Ze4P?usp=sharing) o Eerste huizen liggen binnen 200m van de mogelijke locatie, en vergunningen daarvoor zijn ook nog eens zeer recent afgegeven (dus net gebouwd) o Er liggen meer dan 30 woonhuizen binnen een straal van 500m van de beoogde locatie, waar geluid een probleem zal zijn o Binnen het slagschaduw gebied liggen nog veel meer huizen, waaronder een heel deel van Vleuten-De Meern • De historische Hamtoren ligt op een paar honderd meter van de beoogde locatie. Dit is een zichtbepalend historisch object, waaraan afbreuk wordt gedaan met de komst van twee windmolens • In de plannen zoals eerder gepresenteerd aan de gemeenteraad, is het gebied niet opgenomen als zoekgebied voor wind. De locatie is met algorithmen wel verkend, maar uiteindelijk niet opgenomen. Het zou dan raar zijn om hem nu plotseling wel weer op te nemen voor wind.	Gezien de urgentie van de energietransitie kunnen wij het ons niet veroorloven om in dit (abstracte) stadium van beleidsvorming zoekgebieden voor duurzame energie uit te sluiten die conform het nationale en provinciale beleid wel mogelijk zijn. Dat wil niet zeggen dat in de zoekgebieden daadwerkelijk windmolens (en/of zonnevelden) komen. De afweging of duurzame energieproductie binnen deze zoekgebieden daadwerkelijk plaats kan vinden, moet nog gemaakt worden. Daarbij worden de door u genoemde punten meegewogen. Bij de selectie van zoekgebieden heeft de afstand tot woningen (minimaal 400 meter) een rol gespeeld. De verspreid liggende woningen te noorden van het spoor zijn daarbij buiten beschouwing gelaten, omdat het toegestaan is om voor een beperkt aantal woningen maatwerkafspraken te maken. In de huidige (bestemmings)plannen voor het gebied is de mogelijkheid van windmolens niet opgenomen. Dat betekent dat, voor het toestaan van windmolens, deze plannen in dat geval gewijzigd zouden moeten worden en dat er planschade uitgekeerd zal worden als daar van sprake is. In deze fase van besluitvorming is het voorbarig om ervan uit te gaan dat er sprake is van beïnvloeding van de waarde van het onroerend goed.

• Uitvoering van het plan komt niet voor in de fasering, oftewel, er is geen concreet plan voor uitvoering op termijn.
Ik kan me voorstellen dat het aantrekkelijk is voor de gemeente om zoveel mogelijk gebieden aan te wijzen voor windenergie. Bovenstaande punten in acht nemend, vind ik dit gebied daar echter niet in thuishoren, gezien de haalbaarheid van het plan zeer laag lijkt. Gegeven ook dat het hier om een zeer lange termijn plan gaat, is het onwenselijk voor omwonenden om lang in onzekerheid te zitten over mogelijke windenergie dicht op bebouwing. Zoals bekend, vanaf het moment dat een gebied benoemd wordt, heeft dit invloed op de waarde van onroerende goederen in het gebied.

Hierbij dan ook mijn vraag om het gebied alleen aan te wijzen als zoekgebied voor zonne-energie, en niet voor wind-energie, wat mij lijkt passen en waar vast mogelijkheden voor te vinden zijn.

145

Ik heb al eerder geprobeerd te mailen maar bij nadere lezing van de uitgebreide inspraakversie viel ons het volgende op. Ik stuur deze opmerking even op aangezien hij ws vooral van praktisch/communicatieve aard is en niet zozeer beleidsmatig.
Op blz 135 van de inspraakversie is er een fietsroute getekend dwars door de monumentale gevangenis wolvenplein, over de singel en ook nog over een stuk terrein (de stippellijn) die bij particuliere huizen hoort.
Ik begrijp dat dit een schets is richting 2040, dus dit niet letterlijk moet worden genomen, maar zo is het wel verwarrend en zaait onrust. Ik woon hier vlakbij dus ken de situatie. Het lijkt wel alsof voor zo'n route er een brug wordt gepland, een monument deels moet worden afgebroken en particulieren moeten worden onteigend.
Omdat er al een hoogwaardige fietsstraat aan de overkant langs de

Met de verbinding die aangegeven staat op de kaart wordt de voetgangersbrug bedoeld die gepland is. De RSU is een koers van de stad waarin het abstractieniveau hoog is. Wij spreken in de RSU over langzaam verkeersverbindingen waarbij geen uitspraken worden gedaan over fiets en/of voet.
De locatie van deze verbindingen zijn indicatief in de kaarten opgenomen. De ligging van de pijl in de kaart op pagina 135 zullen wij aanpassen conform de Omgevingsvisie Binnenstad (pagina 149).

	singel zelf loopt (aan de andere kant van de stadsbuitengracht, net nieuw - Wittevrouwensingel) en daarna door Wittevrouwenstraat/Voorstraat (fietsroute, ook nieuw) lijkt ons dit ook een vreemde optie. Daarnaast loopt er ook een fietsstraat aan de noordzijde (andere kant Wittevrouwensingel), ook alles nieuw. Ik zou u aanraden of verzoeken dit plaatje in de volgende versie aan te passen om verdere onrust te voorkomen. Mogelijk wordt gehint op een looproute richting de nieuwe ontwikkeling wolvenplein, echter dat is geen fietsbrug maar voetgangersbrug en die is gepland op een andere plek (zie eerdere gemeentelijke plannen) nabij Hooghiemstra.	
146	U vraagt of de opgaven van de paragraaf Groen en Klimaatbestendig (pag 75) alleen voor grondgebonden woningen geldt of ook voor gestapelde bouw. U vraagt hoe we de groen opgave willen bereiken. U geeft aan dat u een mogelijke hoogbouwontwikkeling aan de zuidzijde van stadion Galgenwaard als uitwerking van het knooppunt Oost graag terug wilt zien in de RSU. En u vraagt om aan te geven dat het bestaande gebouw Galgenwerth een uitzondering is op de hoogbouw in deze omgeving. U geeft aan een invulling van werken, commercieel, voorzieningen etc te missen in de RSU.	De RSU 2040 is een koersdocument en geeft hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkelingen op de lange termijn. Mbt u opmerkingen over Groen: Op stedelijk niveau maken we de afwegingen en kijken hoe dat in de gebieden kan landen. Daar zijn we nu ook druk mee bezig. Dit komt ook vaak terug bij de gebiedsuitwerkingen. Wij geven nu in deze RSU 2040 niet per gebied aan op welke plek dat heel specifiek plaatsvindt. Dit ook conform de abstractie van de RSU. Dit geldt ook de invulling van de ruimtelijke ontwikkeling in Oost. Mbt uw opmerking over hoogbouw: Volgend op de RSU 2040 komt een hoogbouwvisie waar dit meer specifiek wordt gemaakt. Deze betreft nieuwe ontwikkelingen en niet bestaande gebouwen. Als de RSU is vastgesteld, dan wordt deze verder uitgewerkt in verschillende ruimtelijke plannen etc. Een ontwikkeling in Oost is nu opgenomen passend bij de abstractie van de RSU 2040

147	Graag gaan we in gesprek . om nadere uitleg te krijgen over hetgeen voorgesteld wordt. Je begrijpt dat bijvoorbeeld de barcode (p.68 en p.74) allerlei vragen oproept, onder meer aan wat voor soort culturele voorzieningen gedacht wordt voor de invulling van de 0,5 hectare die voorzien is (1). Welke vier culturele voorzieningen worden beoogd in het centrum en in Noordwest (p.159)? 3) En hoe zorgen we dat de culturele instellingen goed bereikbaar zijn in de 10-minuten-stad? Voor de Utrechter, maar ook voor de cultuurtoerist?(4)	Bedankt voor uw inspraakreactie. Hieronder treft u per vraag onze reactie aan.
147	1. Aan wat voor soort culturele voorzieningen wordt gedacht voor de invulling van de 0,5 hectare die voorzien is	1. We streven naar een leefbare stad waar culturele voorzieningen absoluut onderdeel van uitmaken. De barcode is een eerste belangrijke vertaling in meters die meegroeien met het aantal huizen. Vervolgens vraagt de invulling nader onderzoek waarbij de invulling afhangt van de voorzieningen die er al in de omgeving zijn, die er in totaliteit in de stad zijn, voor welke doelgroep(en) je een voorziening wil realiseren, wat voor mogelijkheden er zijn in het vastgoed etc. Er is wel onderscheid gemaakt door voorzieningen met een uitstraling voor de wijk (met als uitgangspunt dat in elke wijk een laagdrempelige voorziening zou moeten zijn, net als een school, groen, een huisarts etc) en voorzieningen die een uitstraling hebben op de stad en daarbuiten. Die laatste bekijk je meer over het geheel aan aanbod in de stad en de behoefte die daar in is.
147	2. Welke vier culturele voorzieningen worden beoogd in het centrum en in Noordwest (p.159)? En welke culturele voorzieningen heeft de stad nodig in het Stationsgebied en het Beurskwartier (p.134)?	2. Er is deels een beeld bij het toevoegen van voorzieningen: Het cultuurcluster Berlijnplein (voorziening LR) & de Machinerie in Werkspoor (voorziening NW) staan op de kaart en daarvan weten we in grote mate wat het zal worden. Andere voorzieningen zijn nog veel abstracter, maar in de plannen van het Beursgebied wordt op basis van de sectoranalyses die zijn uitgevoerd, rekening gehouden met een presentatieplek op het gebied van podiumkunsten en een presentatieplek

		op het gebied van beeldende kunst. De resultaten van het onderzoek dat Jeffrey Meulman heeft gedaan, bieden aanknopingspunten om dit verder uit te zoeken voor wat betreft podiumkunsten.
147	3. Komt er een nieuw theater in Lunetten (p.172)?	3. Aangezien er ook bij Lunetten een stedelijk knooppunt zal komen, is het logisch te denken daar ook een stedelijke voorziening toe te voegen. Omdat dit pas in een latere fase aan de orde is, is hier nog geen enkel onderzoek gedaan naar welke kansen en mogelijkheden hier zouden liggen en welke toevoeging tegen die tijd gewenst is in de stad.
147	4. En hoe zorgen we dat de culturele instellingen goed bereikbaar zijn in de 10-minuten-stad? Voor de Utrechter, maar ook voor de cultuur-toerist?	4. We doen op dit moment een analyse naar de huidige voorzieningen en de bereikbaarheid daarvan met verschillende vervoersmiddelen. De knooppuntenstrategie leidt ertoe dat je nieuwe stedelijke voorzieningen realiseert in de buurt van knooppunten, zodat de bereikbaarheid daarvan zo goed mogelijk is voor zowel Utrechters als cultuur-toeristen

Inspraakreactie 59

Inspraakreactie ruimtelijke strategie Utrecht 2040

Aan: College van B&W Gemeente Utrecht
t.a.v. Inspraak RSU2040, rsu@utrecht.nl

Van: Initiatiefgroep gezonde stad
Een collectief bestaande uit diverse stadmakers, groene buurtinitiatiefgroepen en het 'Groen Stadwandelnetwerk'

Contactpersoon: [redacted]

Datum: 9 maart 2021

Geacht college,

Met grote belangstelling hebben wij het concept 'Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' gelezen. We waarderen uw uitnodiging om te reageren op de RSU en de intentie uw plannen samen met inwoners nog beter te maken.

Onze initiatiefgroep bestaat uit ondernemende inwoners van de stad, de samenstelling is divers. We delen de ambitie van de gemeente om een gezonde stad te zijn en groei te benutten om waarden te versterken die aan gezondheid ten grondslag liggen.

We zien juist als het gaat om gezondheid en inclusiviteit dat enkele cruciale basiselementen ontbreken. Het beeld dat de RSU oproept is een stad die bruist, dynamisch, snel, compact en efficiënt is.

Graag introduceren we als *aanvulling* op de ruimtelijke strategie een zesde stadsprofiel met de titel "DE VERTRAAGDE STAD". Een stad met een goede balans tussen rust en reuring; een stad die zich van binnenuit ontwikkelt en bestaande kwaliteiten en tradities versterkt en uitbouwt; een verblijfstad van mensen. Dit stadsprofiel geeft begrippen als 'inclusief', 'menselijke maat', 'ontmoeting', 'gezondheid' en 'samen maken we de stad' nog meer handen en voeten.

We hebben dit zesde stadprofiel globaal uitgewerkt in zeven ontwerpprincipes. Deze treft u aan in bijlage 1 en 2 van deze brief. We hopen dat deze invalshoek de RSU verrijkt en denken uiteraard graag met u mee over een verdere invulling ervan.

Met vriendelijke groet,
Initiatiefgroep gezonde stad

[redacted] – Lunetten (Contactpersoon)

[redacted] - Voordorp

[redacted] – Lunetten

[redacted] – Rubenslaan (Oost)

[redacted] - Hoograven/Rotsoord

[redacted] - Nieuw Engeland

[redacted] – Binnenstad/ Werkspoorkwartier

[redacted] - Lombok

[redacted] - Lunetten

[redacted] - Zuilen

[redacted] - Tuinwijk/ Werkspoorkwartier

[redacted] - Hooggraven

[redacted] - Pijlsweerd

[redacted] namens De Buurtcamping
Noordwest, Noordoost, West, Zuid, Lunetten, Overvecht

[redacted] - Dichterswijk

[redacted] – Lombok

[redacted] - Hoograven/Rotsoord

[redacted] - Leidsche Rijn

[redacted] – Lunetten

[redacted] - Muntkwartier

[redacted] - Huizingabuurt, contactpersoon Groen Wandelnetwerk

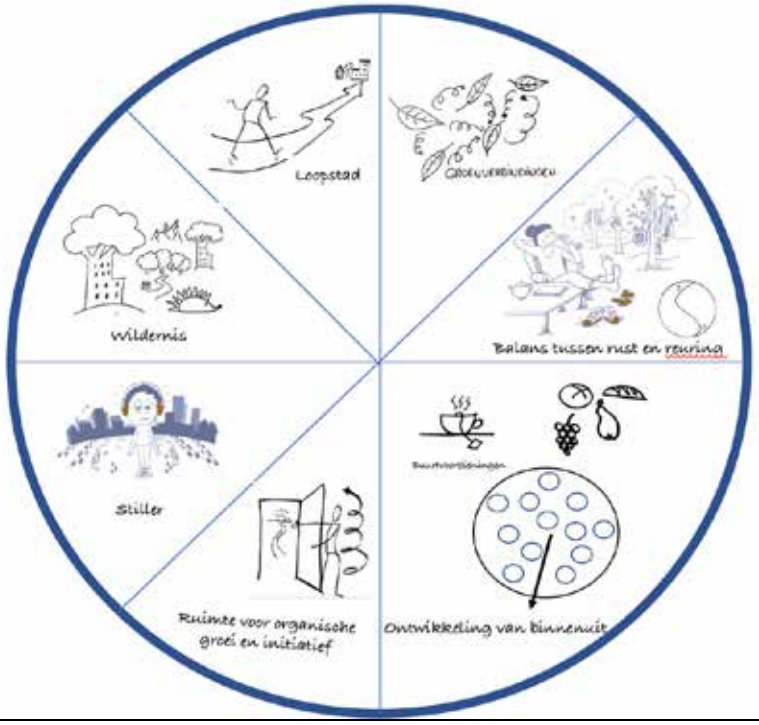
[redacted] - Overvecht

[redacted] - Pijlsweerd

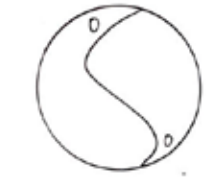
Bijlage 1

HET ZESDE STADSPROFIEL: DE VERTRAAGDE STAD

1. Gezonde balans tussen rust en reuring
2. De stad ontwikkelt zich van binnen uit
3. Stad van de mensen







Balans tussen rust en reuring

1. GEZONDE BALANS TUSSEN RUST EN REURING

Een gezonde stad maakt naast dynamische plekken met reuring ook ruimte voor plekken om tot rust te komen

We gaan kleiner wonen en thuis wordt weer vaker een werkplek. Het is niet meer vanzelfsprekend altijd rustig thuis. De buitenruimte wordt belangrijker als verlengstuk van je thuis, dus ook een plek waar je even tot rust kunt komen.

Gebrek aan plekken om tot rust te komen is voor iedereen ongezond. Dat blijkt uit vele onderzoeken en studies die gaan over een gezonde leefomgeving. https://ap.lc/rF40w

Utrecht heeft dus niet alleen levendige centra en buurtkernen, maar ook plekken waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Er zijn voldoende 'luwteplekken' rondom ieders eigen woning, in de wijk en in stadscentra.

Utrecht beschouwt lopen en fietsen niet alleen als een praktische vorm van (woon-werk)verkeer, maar ook als een manier van verblijven en dwalen door de stad. Dat betekent dat er - naast onze visie op "Utrecht loopstad" - bijvoorbeeld ook voldoende slowfietsroutes zijn. Dit is niet alleen gezond, maar daarmee krijgen lopen en fietsen ook een sociale component, zodat iedereen mee kan doen. Ook mensen die minder snel zijn.

2. UTRECHT WORDT EEN LOOPSTAD!



Een stad waar mensen graag lopen en wandelen is mooier, stiller, gezonder en duurzamer. Er is meer kans op ontmoeting, waardoor mensen nog liever buiten verblijven. Utrecht heeft het met zijn overzichtelijke schaal en al aanwezige fijnmazigheid in zich om een echte loopstad te worden. Dit kan alleen door het op stadsniveau in de RSU te verankeren. Utrecht maakt een loop- en wandelroutenetwerk. Dit is opgebouwd uit enerzijds een rustig groen netwerk, waardoor je je op een ontspannen manier door de stad kunt bewegen (mensvriendelijke mobiliteit), vanuit huis een rondje in het groen kunt lopen en nabij verkoeling kunt zoeken in de zomer. Anderzijds uit een levendig, functioneel bestemmingsgericht netwerk dat bewoners naar scholen, winkels en werkplekken leidt.

Utrecht ontwikkelt en koestert een groen stadswandelnetwerk op het schaalniveau van de stad. Nieuwe (gebieds)ontwikkelingen geven de voetganger een volwaardige plek door het routenetwerk vanaf het begin mee te ontwerpen en op de kaart te zetten en door nieuwe ontwikkelingen te laten bijdragen aan het voetgangersnetwerk.

3. DE STAD ALS EEN GROOT PARKLANDSCHAP



a. Utrecht versterkt het bestaande groen, verbindt groene lopers met elkaar tot een fijnmazig groen netwerk en legt actief lopers uit naar buitengebieden.

b. Utrecht volgt het voorbeeld van London National Park City https://ap.lc/ucPRW en beschouwt zichzelf als een stedelijke habitat die onderdeel uitmaakt van een groter parklandschap in de regio. Een parklandschap dat we koesteren, sterker en groter maken. Een parkomgeving waarbinnen we wonen, verblijven, werken, onze vrije tijd besteden en ons verplaatsen. Utrecht als 'groeiregio' krijgt hierdoor een andere dimensie met andere groeiwaarden.

c. Nieuwe infrastructuur wordt ingepast in dit parklandschap en doorsnijdt geen bestaande groene en blauwe structuren.

d. De relaties tussen groenblauwe verbindingen, lopen, fietsen, verblijf- en parklandschap worden versterkt. De groenblauwe verbindingen langs kanalen, grachten, singels, sloten en (recreatie)plassen hebben een hoge potentie voor het parklandschap. Het is fantastisch dat wordt ingezet op verbetering van deze verbindingen zowel voor verblijven als voor de voetganger. De kaart met groenblauwe netwerken bevat echter ook veel verkeersaders zoals de Kardinaal de Jongweg, Brailledreef en Lessinglaan etc. Deze wegen hebben weliswaar veel groen maar zijn om te verblijven of langs te lopen of fietsen onaantrekkelijk. Utrecht kijkt daarom kritisch naar de dragers van het parklandschap en het groene stadswandelnetwerk*.

* In bijlage 2 treft u een uitwerking aan van ons voorstel voor een groen stadswandelnetwerk. Deze brief is op 31 januari 2021 ingestuurd als inspraakreactie op het Mobiliteitsplan Utrecht 2040.

4. UTRECHT DE GELUIDSLUWE STAD

Hoge of continue geluidsbelasting staat op nummer 2 in de ranglijst van omgevingsfactoren die ziektelast met zich meebrengen. Utrecht kijkt daarom verder en verandert in 10 jaar in een geluidsluwe stad.



AANPAK NEGATIEVE FACTOREN TRANSPORTVERKEER

1. De geluidsbelasting langs doorgaande wegen en infrastructuur, ook aan de randen van de stad, wordt aangepakt en dat gebeurt op een andere manier dan nu:
   a. Utrecht maakt geen geluidsbelastingkaarten op grond van modelberekeningen maar op grond van metingen en beleving. Dit geeft een volstrekt ander beeld dan de huidige kaarten, namelijk een beeld vanuit mensperspectief.
   b. Utrecht gebruikt niet de maximum toegestane geluidshinder van 60dB als maat voor interventies maar 42 dB, omdat vanaf dit punt de gezondheid van mensen in het geding komt.
2. Een gezonde, geluidsluwe stad geldt als randvoorwaarde voor locatiebepaling/keuzes voor nieuwe mobiliteiten en infrastructuur.

AANPAK POSTITIEVE FACTOREN

3. Groene gevels en daken, en groene binnenplaatsen zijn de norm: deze dempen geluid en dienen ook andere gezonde doelen.
4. Er wordt volop aandacht besteed aan 'positieve geluidslandschappen en non-akoestische factoren' (zie ontwerpprincipe 1. 'goede balans tussen rust en reuring').

Bron RIVM

"Geluid van transportverkeer levert een aanzienlijke bijdrage aan ziektelast door omgevingsfactoren. Na fijnstof (PM2,5 fijnstof) staan geluid van transportgeluid en passief roken in Nederland op de gedeelde tweede plaats van een ranglijst van factoren in de fysieke leefomgeving die de meeste ziektelast met zich meebrengen. Dit blijkt uit onderzoek door deWHO(Wereldgezondheidsorganisatie) naar de invloed van milieufactoren op onze gezondheid".

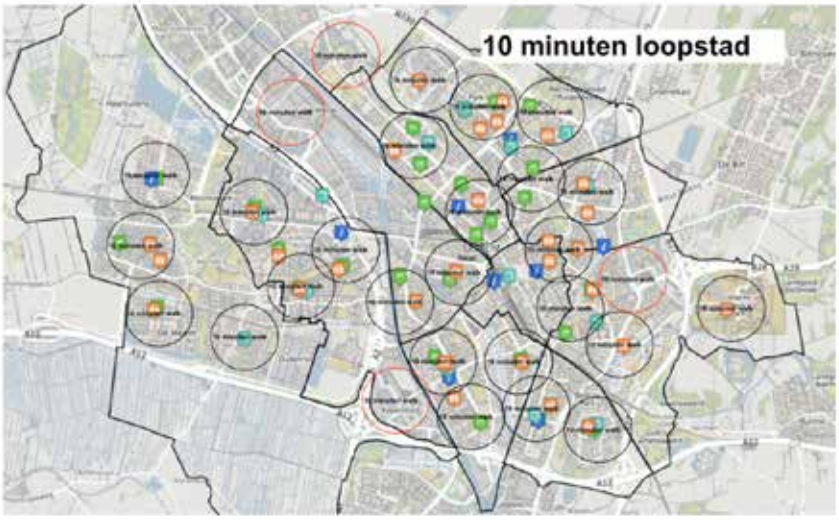
"Gezondheidseffecten zijn gedeeltelijk afhankelijk van de eigenschappen van het geluid, zoals intensiteit, frequentie (toonhoogte) en duur. Daarnaast spelen zogenaamde niet-akoestische aspecten een rol" (zie over non-akoestische factoren onze passage over luwteplekken)

"Geluid kan leiden tot hinder, slaapverstoring, verstoring van de dagelijkse activiteiten en stress. Deze effecten kunnen op hun beurt weer aanleiding geven tot een hogere bloeddruk en verhoogde niveaus van het stresshormoon cortisol, waardoor het risico op hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen wordt verhoogd. Geluid kan echter ook direct resulteren in fysiologische reacties zoals een verhoogde bloeddruk. Ook kan geluid een negatieve invloed hebben op de leerprestaties van kinderen".

5. ONTWIKKEL DE STAD VAN BINNEN UIT

Menselijke maat, sterke buurten en een inclusieve stad

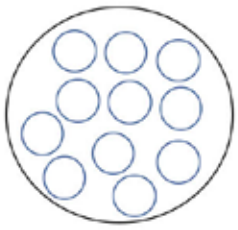
De stad is een levend, groeiend organisme, waarin groen, bebouwing, bewoners, voorzieningen en andere aspecten continu in verbinding met elkaar staan en in beweging zijn. Een humuslaag van stedelijkheid die mede door demografische en economische ontwikkelingen voortdurend in beweging is. Gezond stedelijk leven betekent voorzieningen om de hoek, mensen ontmoeten op straat, je makkelijk kunnen verplaatsen, te voet maar ook met het openbaar vervoer en groene plekken om te verblijven en bewegen in de nabije omgeving. Een weefsel dat door de tijd is ontstaan, met waardevolle ontmoetingsplaatsen en sociale structuren. Dit is de tienminutenstad op loopafstand: wonen, ontmoeten, winkelen en sporten binnen je eigen stadsbuurt.







Buurtvoorzieningen



In veel bestaande wijken staan voorzieningen onder druk. Mede door lagere bevolkingsdichtheden (kleinere huishoudens), worden scholen, winkelvoorzieningen en culturele en sportieve ontmoetingsplekken samengevoegd en verdwijnen ze uit buurten en is er minder levendigheid op straat.

De RSU lijkt het belang van een compacte stad, zodat er voldoende dragers zijn voor voorzieningen, te erkennen en als uitgangspunt te nemen, maar gaat hierin teveel voorbij aan de bestaande stadswijken en buurten en de betekenis van stedelijkheid.

Afgezien van Overvecht wordt er in de RSU niet ingezet op versterking van de bestaande stad, maar vooral op transformatielocaties die met grote HOV-lijnen onderling worden verbonden. Door meer op de bestaande wijken in te zetten kan de sociale en economische structuur in de hele stad worden versterkt. Gezonde en een evenwichtige verdichting in samenspraak met de bewoners leidt tot een groter draagvlak voor economische en maatschappelijke voorzieningen, dragers voor openbaar vervoer door de hele stad en verbeteringen in de openbare ruimte.

Kortom: versterk de fijnmazigheid en stedelijkheid van de bestaande stad en groei van binnenuit in plaats van het accent van de ruimtelijke strategie te leggen op het bouwen van nieuwe wijken met nieuwe centra naast de bestaande stad.



Wildernis

6. UTRECHT OMARMT WILDERNIS*
Utrecht houdt ruimte voor avontuurlijke plekken waar oude opvattingen over standaard 'beeldkwaliteit' meer wordt losgelaten. In de wildernis is ruimte voor struiken, hoger gras, plekken waar je nog moet klimmen en klauteren of waar de industriële uitstraling rondom erfgoed oorspronkelijk blijft.
* 'Het concept over 'Urban Rewilding' wordt internationaal omarmd. https://www.vesmagazine.org/environment/2021/02/24/europe-cities-nature-rewild/

Ruimte voor organische groei en initiatief



7. UTRECHT LAAT PLEKKEN OOK ONTSTAAN
Het zijn de mensen die een plek identiteit geven en deze in gebruik nemen. Er is daarom ook ruimte om samen met de gemeente plekken *geleidelijk* te laten groeien samen met ondernemers en inwoners. De stad is nooit af en maken we samen. Onaffe plekken dagen mensen meer uit zich een plek toe te eigenen dan een gepolijste plek.

Plekken krijgen betekenis door gebruik en geschiedenis. Een plek beweegt mee met de identiteit die bewoners eraan geven. Er is daarom ook ruimte om als gemeente en gemeenschap met elkaar plekken geleidelijk te laten groeien. De stad is nooit af en maken we samen, waarbij we bestaande kwaliteiten koesteren en hierop voortbouwen. Onaffe plekken dagen mensen meer uit tot mede-eigenaarschap dan een gepolijste plek, bieden ruimte voor aanpassing door de tijd en blijven zo ook betekenisvol. Ruimte voor organische groei en initiatief is daarmee medebepalend voor de kwaliteit van plekken in de stad.

UTRECHT LAAT PLEKKEN OOK ONTSTAAN (vervolg)

Organische groei sluit een schaalsprong niet uit. Het gaat om het zorgvuldig inbedden van nieuwe ontwikkelingen in een bestaand weefsel: bouwen met oog en respect voor de bestaande gelaagdheid van ruimtelijke structuren en sociale netwerken. Wat zijn bestaande kwaliteiten? Welke daarvan staan onder druk? Hoe passen nieuwe ontwikkelingen in het bestaande weefsel en bieden zij kansen om het weefsel te versterken? Door als gemeente en gemeenschap dit gesprek met elkaar te blijven voeren en gedragen keuzes te maken wordt de bestaande stad veerkrachtiger, door zichzelf te vernieuwen voortbouwend op de geschiedenis en de netwerken van buurten en haar bewoners.

TOT SLOT

Graag denken we met u mee over een verdere uitwerking van dit stadsprofiel als onderdeel van de RSU. Een van de suggesties is om een 'vertraagde-stadkaart' te maken waarin we enkele nieuw te maken kaartlagen en bestaande kaartlagen die betrekking hebben op de ontwerpprincipes 1 t/m 7 over elkaar heen leggen.

Op deze manier kunnen we stadbreed kansen en knelpunten opsporen en uitdagingen definiëren om verder mee aan de slag te gaan.



Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
RSU 2040