

Merwedekanaalzone Deelgebied 6
Nota van Uitgangspunten

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep
Sebastiaan Bekker
Finn van Leeuwen
Leon Peeters
Eric Rossen
Björn Sweers

Projectmanagement
Fons van den Heuvel
Mirte van der Vliet

Opdrachtgever
Thomas van Elteren

Grafische realisatie
Gemeente Utrecht

Versiedatum
28 februari 2024

Bestuurlijke besluitvorming

Inhoudsopgave

1. Inleiding 5
1.1 Aanleiding 5
1.2 Een meer organische ontwikkeling 5
1.3 Functie van de Nota van Uitgangspunten 8
1.4 Geografische scope en fasering 9
1.5 Wat er aan deze nota vooraf is gegaan 11

2. Bestaande situatie 14
2.1 Ligging en begrenzing plangebied 14
2.2 Functies 15
2.3 Eigendomssituatie 16
2.4 Bestemmingsplan 17
2.5 Ruimtelijk 18
2.6 Mobiliteit 24

3. Uitgangspunten 28
3.1 Vertrekpunt: Omgevingsvisie Merwedekanaalzone 30
3.2 Ruimtelijk 32
3.3 Functies 48
3.4 Mobiliteit 51

4. Financiële uitvoerbaarheid 59
4.1 Businesscase onder druk 59
4.2 Scenario-berekeningen 59
4.3 Kostenverhaal 60

5. Verantwoording proces 61
5.1 Het gevolgde samenwerkingsproces 61
5.2 Het gevolgde participatieproces 61

6. Uitvoerbaarheid 62
6.1 Globaal omgevingsplan opstellen 62
6.2 Behoud Wvg 63
6.3 De eerste kansen 64
6.4 Participatie en samenwerkingsproces 65
6.5 Planning 66

Bijlagen 67

Leeswijzer

Deze Nota van Uitgangspunten (NvU) beschrijft de ontwikkelmogelijkheden voor deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone. Hoofdstuk 1 bevat de aanleiding voor het opstellen van deze nota. Ook is beschreven wat de functie en scope is van de nota.

In hoofdstuk 2 is de huidige situatie van deelgebied 6 weergegeven. Er wordt achtereenvolgens ingegaan op de topografische kenmerken, de bestaande functies, eigendomssituatie en de vigerende bestemmingsplannen van het gebied. De ruimtelijke kenmerken, zoals cultuurhistorie, bebouwing en openbare ruimte zijn ook beschreven. Het hoofdstuk sluit af met de huidige situatie aangaande mobiliteit, verkeer en parkeren.

Hoofdstuk 3 vormt de inhoudelijke kern van de nota. Dit hoofdstuk beschrijft de uitgangspunten voor de beoogde toekomstige transformatie van deelgebied 6. Er wordt gestart met het ruimtelijk raamwerk dat is gevormd langs de belangrijkste structuren in de openbare ruimte. De contouren van de ontwikkelvelden volgen hieruit. Ook zijn de verschillende ruimtelijke regels en uitgangspunten gegeven voor de invulling van deze ontwikkelvelden. Denk hierbij aan dichtheden, bouwhoogten en rooilijnen. In paragraaf 3.3 is de beoogde programmatische verdeling gegeven voor wonen, werken, maatschappelijke functies en commercieel programma. De mobiliteitsstrategie is toegelicht in paragraaf 3.4.

Hoofdstuk 4 duidt de financiële uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling. Daarbij wordt ingegaan op aspecten die de haalbaarheid van de businesscase mogelijk verbeteren en de wijze waarop kan worden voorzien in kostenverhaal.

In hoofdstuk 5 is uiteengezet op welke wijze de Nota van Uitgangspunten in samenspraak met grondeigenaren en overige partijen tot stand is gekomen.

De Nota van Uitgangspunten sluit in hoofdstuk 6 af met de ontwikkelstrategie. Deze bestaat uit een beschrijving van het beoogde planproces, de wijze waarop de ontwikkeling planologisch juridisch mogelijk gemaakt kan worden, hoe de participatie en verdere samenwerking met stakeholders vormgegeven wordt. Tot slot is een planning op hoofdlijn gegeven voor de komende twee jaar.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Veel Utrechters zoeken een plek om in de stad te (blijven) wonen. Utrecht wil graag waardevolle groene ruimte behouden of zelfs toevoegen. We zoeken daarom naar nieuwe woonplekken binnen de stadsgrenzen. Er ontstaat ruimte voor meer Utrechters door bijvoorbeeld bedrijventerreinen opnieuw in te richten. Dat doen we in de Merwedekanaalzone. In 2005 werd de visie Merwedekanaalzone vastgesteld en vanaf dat moment zijn er diverse individuele projecten gerealiseerd zoals Max, Pax en Lux en de Wilhelminawerf. Daarna werd gewerkt aan een integrale overkoepelende visie voor deelgebied 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone. Dat resulteerde in 2018 in de vaststelling van deel 1 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en de bijbehorende milieueffectrapportage. In 2021 werd deel 2 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone vastgesteld met een geactualiseerde MER. Inmiddels is De Nieuwe Defensie (deelgebied 4) zichtbaar in aanbouw en wonen er mensen. Recent is het bestemmingsplan voor deelgebied 5 vastgesteld en start de bouw ook in dit deelgebied naar verwachting in 2024.

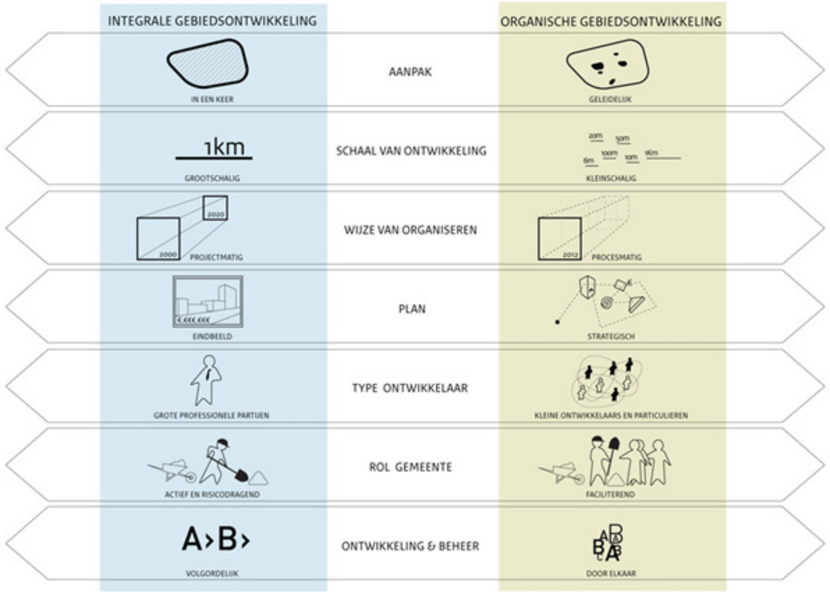
Daarmee is het tijd om voor het volgende deelgebied nader te onderzoeken hoe ook hier een transformatie van bedrijventerrein naar stadswijk kan plaatsvinden. Deelgebied 6 is, na deelgebied 4 (Defensieterrein), deelgebied 5 (Merwede) het derde deelgebied van de Merwedekanaalzone. De noodzaak voor herontwikkeling wordt extra gevoeld door de onverminderd hoge woningnood. Het tijdig verder brengen van de planvorming voor dit deelgebied kan eraan bijdragen dat we straks, als het economisch tij gunstiger is, op meer plekken daadwerkelijk tot de bouw van woningen over kunnen gaan.

1.2 Een meer organische ontwikkeling

Anders dan in deelgebied 4 (Defensieterrein) en 5 van de Merwedekanaalzone, zal deelgebied 6 meer organisch tot ontwikkeling komen. In deelgebied 4 had de gemeente het volledige grondeigendom. In deelgebied 5 is circa 40% van de grond in handen van de gemeente, en de overige gronden zijn in bezit van 10 ontwikkelaars. Dat maakt dat er in deze deelgebieden integraal ontwikkeld kan worden, en er een concreet eindbeeld is gemaakt dat wordt gerealiseerd. De gemeente opereert daarin actief en met risico.

In deelgebied 6 heeft de gemeente een kleine 30% eigendom en het overige eigendom is versnipperd over circa 20 private grond- en vastgoedeigenaren waarvan een beperkt aantal professioneel gebieds- of projectontwikkelaar is. Het gebied bestaat overwegend uit een mix van zowel goed functionerende kantoren en bedrijfsruimtes en minder goed functionerend en leegstaand vastgoed. Bovendien staat de businesscase van deelgebied 6 financieel onder druk (zie hoofdstuk 4). Dat betekent dat niet alle partijen op hetzelfde moment tot ontwikkeling over willen of kunnen gaan, en het niet haalbaar is om - zoals in deelgebied 5 – in één keer afspraken te maken met al deze partijen over de ontwikkeling van deelgebied 6 als geheel. Het tempo van de ontwikkeling is dus anders; er wordt niet in één keer gesloopt en herontwikkeld. Het gaat meer stapsgewijs. Dat maakt het karakter van de ontwikkeling meer organisch.

Bij organische gebiedsontwikkeling treedt de gemeente meer faciliterend op. Het traject is meer procesmatig dan projectmatig. Het initiatief om tot ontwikkeling over te gaan ligt in de basis bij de private grondeigenaren. Op onderdelen voert de gemeente wel stevige regie, zodat aspecten die nodig zijn voor gezond stedelijk leven zijn geborgd. Denk hierbij aan een robuust ruimtelijk raamwerk, waarin groen, kwalitatief goede openbare ruimte, de verbindingen met omliggende wijken en voorzieningen zijn geborgd. Ook belangrijke maatschappelijke voorzieningen, het percentage betaalbare woningen en de mate van verdichting worden hard vastgelegd. De gemeente kan realisatie van deze aspecten afdwingen als de markt ze niet zelf oppakt. Daarbinnen is er flexibiliteit, zodat partijen enerzijds weten



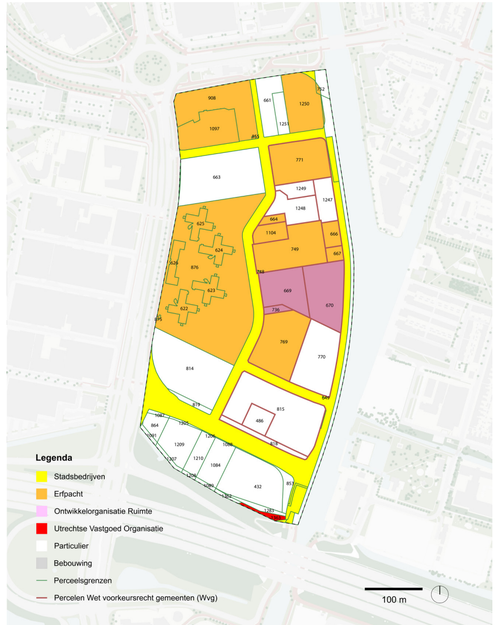
▲ Verschil tussen integrale en organische gebiedsontwikkeling

waar zij aan toe zijn en er anderzijds ruimte is voor een bepaalde mate van eigen invulling. Dergelijke kaders worden idealiter bestendigd in een globaal omgevingsplan zonder tijdvak. Daarin zijn nadere afwegingsmomenten ingebouwd, maar wel benoemd op basis van welke kaders, op grond waarvan de gemeente later, als initiatiefnemers tot ontwikkeling willen komen, kan bepalen of een initiatief kan worden toegestaan. Bijvoorbeeld bij de aanvraag omgevingsvergunning. Zo kan er relatief eenvoudig en sneller op nieuwe ontwikkelingen worden ingespeeld.

Daarnaast heeft de gemeente in deelgebied 6 nog andere instrumenten waarmee zij regie voert:

- Op een groot deel van de gronden rust erfpacht. Als de vastgoedeigenaren van de locaties tot ontwikkeling over willen gaan, moeten zij daarin medewerking krijgen van de gemeente en maakt de gemeente aanspraak op een deel van de waardestijging;
- Ook heeft de gemeente een voorkeursrecht gevestigd op een deel van de kavels langs het Merwedekanaal. Indien partijen gronden en vastgoed willen verkopen om herontwikkeling mogelijk te maken, dan moeten zij deze gronden eerst aan de gemeente aanbieden. De gemeente komt dan in de gelegenheid de gronden te verwerven en kan de ontwikkeling zelf ter hand nemen;
- Door de samenwerking op te zoeken met partijen in het gebied, wordt ook regie gevoerd. Denk hierbij aan het samenwerken aan planuitwerking zoals het opstellen van een stedenbouwkundig plan en het organiseren van interactie tussen grondeigenaren om zo tot optimalere plannen te komen. Met een aantal eigenaren in deelgebied 6 is er sprake van een dergelijke samenwerking.

In hoofdstuk 6 is de organische strategie voor deelgebied 6 nader uiteengezet, en wat dit betekent voor de juridische verankering onder de Omgevingswet.



▲ Eigendomssituatie plangebied met aanduiding Wvg

1.3 Functie van de Nota van Uitgangspunten

Met deze Nota van Uitgangspunten wordt nader invulling gegeven aan de ontwikkelingsmogelijkheden van deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone. De Omgevingsvisie Merwedekanaalzone – deel 2 is een belangrijk kader, maar ook de landelijke versnellingsopgave voor grootschalige woningbouw weegt mee. De Nota van Uitgangspunten is een tussenstap richting de uitwerking van een globaal omgevingsplan en beeldkwaliteitsplan voor het deelgebied waarmee organische gebiedsontwikkeling mogelijk wordt gemaakt. Ook biedt de nota ingrediënten voor de uitwerking van stedenbouwkundige plan(nen).

Deze nota is geen vastomlijnd plan voor deelgebied 6. Het gebied zal organisch tot ontwikkeling komen en daarmee een lange ontwikkelhorizon kennen. Het is van belang dat er nu nog voldoende flexibiliteit is om mee te bewegen met de marktontwikkelingen of gewijzigde beleidsinzichten- en ambities. Tegelijkertijd is het wenselijk de mogelijkheden voor de transformatie van deelgebied 6 duidelijker te schetsen; de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone – deel 2 blijft nog vrij abstract. Deze nota is daarmee een tussenproduct in de zoektocht naar de kaders voor de herontwikkeling die enerzijds voldoende ruimte bieden om mee te bewegen met marktontwikkelingen, en tegelijkertijd voldoende concrete en realistische ambities schetst zodat partijen weten waar ze aan toe zijn en zodat een samenhangende ontwikkeling van het gebied over de tijd heen is geborgd.

De nota geeft het ruimtelijke raamwerk op hoofdlijnen aan met daarbinnen de zoekrichting in onder meer het beoogde programma en het aantal vierkante meters ontwikkelruimte . Een belangrijk aandachtspunt is de mobiliteitsstrategie en het borgen van de financiële haalbaarheid van de ontwikkeling.

Natuurlijk spelen ook thema's als geluid, luchtkwaliteit, energie, klimaatadaptatie etc. een rol in het maken van een gezonde stedelijke leefomgeving. Uit de beoordeling van deze milieuaspecten is ten tijde van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone – deel 2 gebleken dat de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone vooral goede scores oplevert. Deze thema's zijn daarom niet nader beschreven in de nota. Bij de uitwerking van het omgevingsplan en stedenbouwkundig(e) plan(en)) worden deze thema's wel verder onderbouwd en specifiek gemaakt voor deelgebied 6 mede door het uitvoeren van milieuonderzoeken.

Deze nota fungeert tot slot als document waarmee de raad in staat wordt gesteld tijdig richting te geven en bij te sturen op de ontwikkeling, voordat plannen verder worden onderzocht, geconcretiseerd en geformaliseerd. Dit conform het raadsbesluit over de vaststelling van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, waarin de raad heeft aangegeven dat ruim voor de ter inzagelegging van een bestemmingsplan een notitie met uitgangspunten voor het betreffende bestemmingsplan moet worden voorgelegd aan de raad.



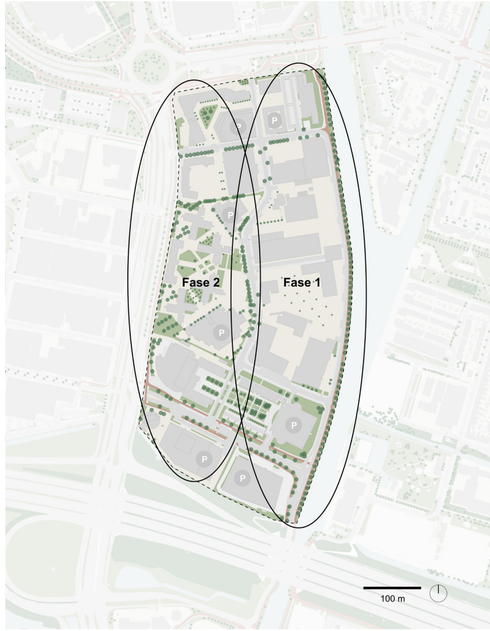
▲ Tijdlijn producten en beslismomenten

1.4 Geografische scope en fasering

Deelgebied 6 is het gebied tussen de Beneluxlaan, Europalaan Zuid, A12 en het Merwedekanaal. De nota doet uitspraken over heel deelgebied 6, maar wordt het meest concreet voor de oostelijke zijde van het gebied, grofweg tussen de Eendrachtlaan en het Merwedekanaal. In september 2022 heeft de gemeenteraad een wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg) gevestigd op een deel van de oostelijk gelegen kavels, omdat daar de grootste transformatiekansen zijn. In dit deel bevindt zich extensieve bedrijvigheid waar transformatie naar een overwegend woonprogramma bijdraagt aan de ambities van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone. Er wordt ingezet op 1.500 tot 1.700 woningen met bijbehorend programma en mobiliteitsprofiel. Dit is fase 1 van de ontwikkeling. Transformatie van fase 1 wordt voorzien binnen 5 tot 10 jaar.

De kavels aan de noord- en zuidkop van deelgebied 6 zijn recent herontwikkeld en er bevindt zich goed verhuurd kantoorprogramma. De locaties kunnen wel een rol spelen in bovenwijkse opgaves zoals de mobiliteitsstrategie en energietransitie.

De westzijde van deelgebied 6, grofweg gelegen tussen de Eendrachtlaan en Europalaan Zuid, bestaat uit overwegend goed verhuurd kantoorprogramma. De mogelijkheden voor ontwikkeling van de westkant zijn onder andere afhankelijk van de komst en uitvoering van de Merwedelijn (al dan niet ondergronds, locatie haltes, precieze ligging van het tracé), de hoeveelheid autoverkeer en de herinrichting van de Europalaan Zuid. Daar is op dit moment nog onvoldoende over bekend. Ook vertegenwoordigt het huidige programma aan de westkant een dusdanige waarde (door het goed verhuurde kantoorprogramma) dat het bestaande vastgoed niet verdwijnt of weg hoeft en transformatie voorlopig financieel niet haalbaar is.



▲ Globale aanduiding fase 1 en fase 2

Afhankelijk van de keuzes in tracé, haltering van de Merwedelijn, ontsluiting van de A12 en ontwikkelingen op de kantorenmarkt kan de westzijde overwegend kantoorprogramma blijven en geïntensiveerd worden óf liggen er kansen om juist meer woningen toe te voegen. We zien de westzijde van het gebied daarom als fase 2 van de ontwikkeling, waarvan de verdere planvorming naar verwachting niet eerder dan over circa 10 jaar wordt opgepakt. Voor de transformatie van de westzijde (fase 2) zijn ten behoeve van deze nota - op hoofdlijnen - twee scenario's in beeld gebracht. Scenario 1 gaat uit van behoud van de m2 bestaand kantoorprogramma aangevuld met woningen en aanvullend programma. Scenario 2 gaat uit van intensivering van het kantoorprogramma, aangevuld met woningen en aanvullend programma. Deze scenario's zijn bedoeld om een gevoel te geven bij het mogelijke eindbeeld, en zo in te kunnen schatten waar nu al rekening mee moet worden gehouden om de ontwikkeling van fase 2 in de verre toekomst mogelijk te maken.

Woningaantallen en mobiliteitseffecten in de Merwedekanaalzone

Er is voor de Merwedekanaalzone een Omgevingsvisie deel 1 en deel 2 gemaakt met een (geactualiseerde) MER waarin de milieueffecten van de totale gebiedsontwikkeling in beeld zijn gebracht. Daartoe is rekening gehouden met de toevoeging van 10.000 woningen, waarbij aannames zijn gedaan over de woninggrootte (tussen de 90-100 m2 bvo), segmentering en de bijbehorende verkeersgeneratie. De combinatie van deze aspecten geeft het aantal verkeersbewegingen dat door de herontwikkeling wordt veroorzaakt. De hoeveelheid extra verkeersbewegingen op het stedelijk wegennet is bepalend voor de ontwikkelmogelijkheden gezien de huidige drukte op het wegennet, en niet zozeer het precieze woningaantal.

Bij de uitwerking van de plannen zijn er in deelgebied 4 en 5 meer maar kleinere woningen met dezelfde verkeersgeneratie gerealiseerd (Defensieterrein 350 woningen extra, deelgebied 5 fase 1 250 woningen extra). Er zijn namelijk geen extra parkeerplekken gemaakt, want van kleinere woningen weten we dat het autobezit- en gebruik lager is en daar is de gemeentelijke parkeernorm op gebaseerd. Dat betekent dat er in de hele Merwedekanaalzone getalsmatig meer woningen kunnen worden gebouwd zonder dat dit negatieve (verkeers) effecten met zich meebrengt.

Kijkend naar woningaantallen, kunnen er 1.150 woningen in deelgebied 6 worden gerealiseerd. Doordat er echter meer maar kleinere woningen zijn gerealiseerd zonder dat daar meer verkeersruimte voor is ingenomen, kunnen er in deelgebied 6 meer woningen komen. De beoogde 1.500 tot 1.700 woningen passen vanuit dat oogpunt. Ook heeft onderzoek ten behoeve van deze nota uitgewezen dat de transformatie van bedrijven naar woningen in fase 1 van deelgebied 6 geen nadelige verkeerseffecten teweeg brengt (er komen geen verkeersbewegingen bij in de maatgevende spitsrichting). Meer hierover staat beschreven in hoofdstuk 3.4 van de nota.

1.5 Wat er aan deze nota vooraf is gegaan

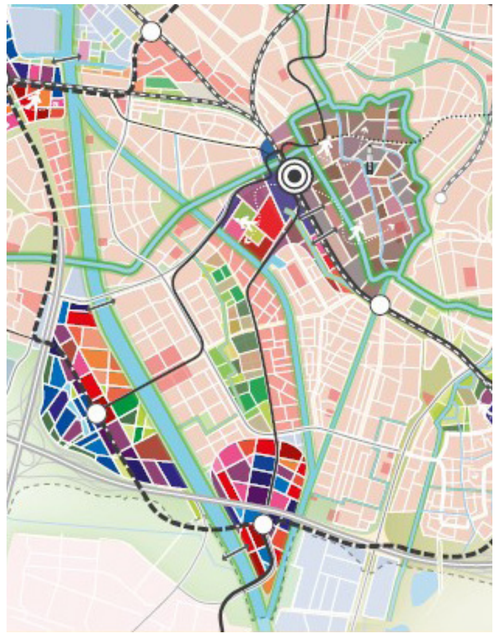
De aanleiding voor deze Nota van Uitgangspunten ligt ook besloten in besluiten, afspraken en handelingen die aan deze nota vooraf zijn gegaan of er mee samenhangen:

2021: RSU 2040, Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en conserverend bestemmingsplan

Met het vaststellen van de RSU 2040 in de zomer van 2021 zet Utrecht in op de tien-minutenstad. Een stad met naast de binnenstad vier nieuwe knooppunten waardoor openbaar vervoer, groen, sport, onderwijs en cultuur 'binnen tien minuten' bereikbaar zijn vanaf de woon- of werkplek. Eén van deze vier nieuwe knooppunten is de A12-zone waar deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone samen met de Woonboulevard en Westraven onderdeel van is.

In het najaar werd de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone – deel 2 vastgesteld. Toen zijn belangrijke kaders vastgelegd voor de transformatie van de gehele Merwedekanaalzone naar een gemengd, aantrekkelijk, duurzaam en gezond leefmilieu met 10.000 woningen. Het gebied kan daarmee beter voorzien in de behoefte aan betaalbare woningen in Utrecht én meer bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de stad. Voor deelgebied 5 is tegelijkertijd met het vaststellen van de omgevingsvisie een stedenbouwkundig plan vastgesteld. Inmiddels is er ook een bestemmingsplan vastgesteld. Voor deelgebied 6 zijn de ambities en kaders in de Omgevingsvisie meer op hoofdlijn.

In 2021 is ook een conserverend bestemmingsplan vastgesteld voor deelgebied 6, om vooruitlopend op de beoogde herontwikkeling te voorkomen dat er ontwikkelingen in het gebied kunnen plaatsvinden die niet in lijn zijn met de ambities van de Omgevingsvisie.



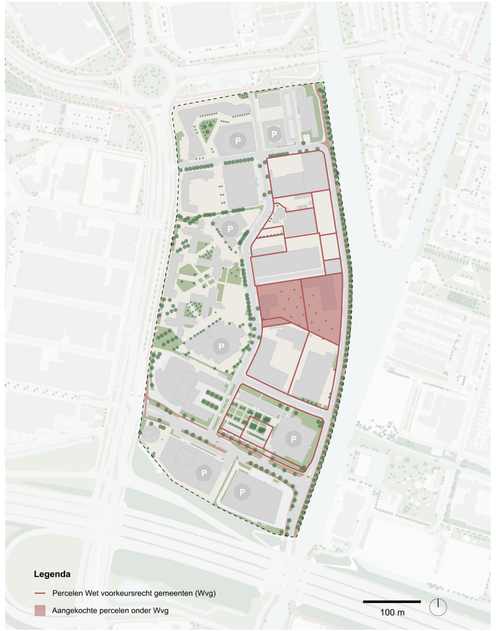
▲ Uitsnede visiekaart RSU 2040

2022: Vestiging wet voorkeursrecht gemeenten

In september 2022 heeft de raad een wet voorkeursrecht gemeenten gevestigd op de oostelijk gelegen kavels tussen de Eendrachtlaan, Vliegend Hertlaan, Winthontlaan en het Merwedekanaal, omdat daar de grootste transformatiekansen zijn. In dit deel bevindt zich extensieve bedrijvigheid waar transformatie naar een overwegend woonprogramma bijdraagt aan de ambities van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.

2023: aankoop Terberglocatie

Door het voorkeursrecht heeft de gemeente het eerste recht van koop op de betreffende percelen. In mei 2023 heeft de gemeente als gevolg daarvan de Terberglocatie kunnen verwerven. Het gaat om percelen aan de Eendrachtlaan 280, Zeehaenkade 48 en Zeehaenkade 50, in totaal bijna 13.000 m2 in het hart van deelgebied 6.



▲ Wvg met aanduiding Terberglocatie

MIRT OV & Wonen en A12-zone / Versnellingsafspraken woning-bouw

In het kader van het Rijksprogramma Woningbouw zijn afspraken gemaakt over het sneller realiseren van meer woningen. Tot en met 2030 wordt landelijk ingezet op de bouw van 900.000 woningen en een groei van de bouwproductie naar 100.000 woningen per jaar tot en met 2026. Om de woningbouw een impuls te geven, zijn er vijftien gebieden benoemd waar overheden samenwerken aan goed bereikbare grootschalige woningbouw. Het gebied Groot Merwede is één van deze gebieden. Deelgebied 6 is hier onderdeel van. Vanuit de versnellingsafspraken met het Rijk is het de opgave voor deelgebied 6 om circa 1.500 tot 2.000 woningen te realiseren.

In de MIRT-trajecten ‘Verkenning OV en Wonen’ en ‘Onderzoek A12-zone/Rijnenburg’ werken het Rijk, de regio en gemeenten samen aan maatregelen voor de regio Utrecht op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Onder andere om de beoogde woningbouwversnelling voor elkaar te krijgen. De Merwedelijn speelt daarin een grote rol en ook wordt gekeken naar de aansluiting van de Europalaan op de A12. Het Rijk is bereid in deze OV-verbinding te investeren, als daar snellere realisatie van meer woningen tegenover staat.



▲ Ligging deelgebied 6 in Merwedekanaalzone en A12-zone

2. Bestaande situatie

2.1 Ligging en begrenzing plangebied

Deelgebied 6 wordt begrensd door de Beneluxlaan in het noorden, het Merwedekanaal in het oosten, de A12 in het zuiden en de Europalaan in het westen. Het plangebied bestaat grofweg uit drie delen.

- Een noordelijke strook, bebouwing ten noorden van de Vliegend Hertlaan, met bestaand kantoor- en woonprogramma en woonprogramma dat in aanbouw is (Concorde/Eendrachtlaan 10).
- Het middendeel, het gebied tussen de Vliegend Hertlaan en de Winthontlaan, met aan de westkant kantoorprogramma en tijdelijke woningen en aan de oostkant bedrijvigheid.
- Een zuidelijke strook, bebouwing ten zuiden van de Winthontlaan, met bestaand kantoorprogramma, Van der Valk Hotel en het Holland Casino.

Functie	BVO m2
Wonen	46.000 (waarvan 11.600 tijdelijk)
Kantoren	147.000
Bedrijven	30.000
Voorzieningen maatschappelijk	8.000
Voorzieningen commercieel	0
Hotel	20.000
Casino	11.000
Totaal m2 BVO	**262.000**

▲ BVO m2 functies in plangebied



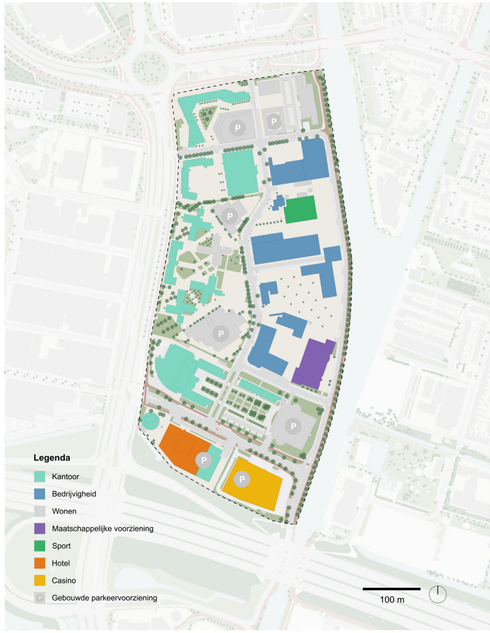
▲ Luchtfoto plangebied

2.2 Functies

Deelgebied 6 kenmerkt zich in de bestaande situatie als een gebied met voornamelijk werkfuncties. Het plangebied bevat zo'n 147.000 m2 bruto vloeroppervlak (bvo) aan kantoorprogramma, het merendeel gelegen aan de Europalaan Zuid. Naast kantoren is er zo'n 30.000 m2 bvo aan bedrijven te vinden in deelgebied 6. De bedrijvigheid is meer geconcentreerd aan de oostelijke zijde langs het Merwedekanaal. De bedrijvigheid is divers, van meubelmakerij tot bierbrouwerij en van horecagroothandel tot autodealer.

Door de jaren heen is het plangebied langzaam aan het verkleuren. In de noordelijke strook, aan de zijde Merwedekanaal, is woonprogramma terug te vinden. Een kantoorgebouw aan de Vliegend Hertlaan is omgebouwd tot zo'n 250 woningen. Naast het kantoorgebouw aan de Vliegend Hertlaan maakt het voormalige kantoorgebouw aan de Eendrachtlaan 10 plaats voor appartementen. Dit project staat bekend als 'Concorde'. Hier worden 215 appartementen gerealiseerd. Meer woonprogramma is terug te vinden in één van de kruisvormige kantoorgebouwen langs de Eendrachtlaan. Dit woonprogramma is tijdelijk (tot 2027). In totaal is er zo'n 46.000 m2 bvo woonprogramma in deelgebied 6.

Naast werk- en woonprogramma zijn er ook voorzieningen in deelgebied 6 aanwezig. In de zuidelijke strook zit een hotel van zo'n 20.000 m2 bvo en een casino van zo'n 11.000 m2 bvo. In het middendeel zijn functies terug te vinden als sport (padel, beachvolleybal en sportschool), horeca, Leger des Heils en meer.

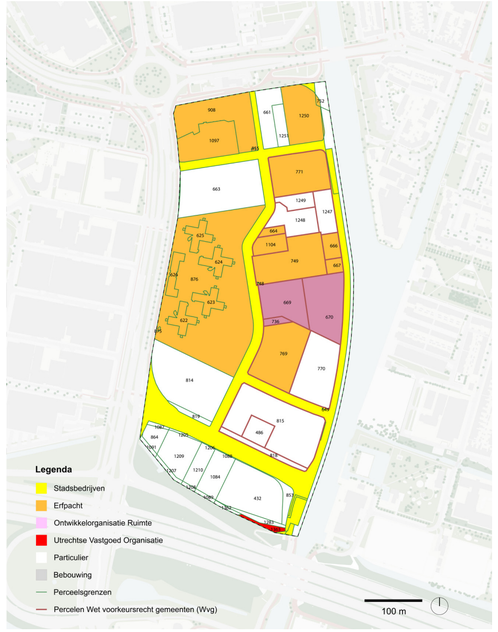


▲ Bestaande functies in plangebied

2.3 Eigendomssituatie

Het gebied is in eigendom van uiteenlopende partijen. Naast private partijen heeft de gemeente ook grond in eigendom. Het grootste deel daarvan is uitgegeven in erfpacht.

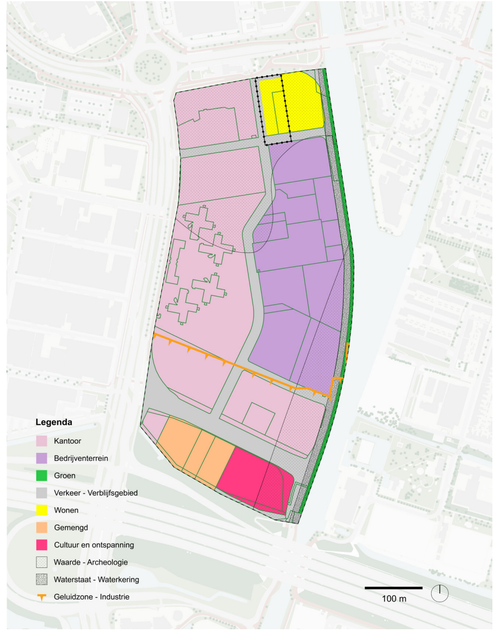
Op verschillende percelen aan de oostelijke zijde van het middengebied (Vliegend Hertlaan, Zeehaenkade, Winthontlaan en de Eendrachtlaan) is in september 2022 een Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg) gevestigd. In 2023 heeft de gemeente Utrecht als gevolg daarvan de Terberglocatie, gelegen in het middengebied, kunnen verwerven.



▲ Eigendomssituatie plangebied met aanduiding Wvg

2.4 Bestemmingsplan

In het vigerende bestemmingsplan Merwedekanaalzone, Deelgebied 6 Zeehaenkade e.o. (vastgesteld in juli 2021) heeft de zijde aan de Europalaan grotendeels de enkelbestemming kantoor en de zijde aan het Merwedekanaal grotendeels de enkelbestemming bedrijventerrein. In de noordelijke strook aan het Merwedekanaal geldt de enkelbestemming wonen. De zuidelijke strook is meer gemengd, hier gelden de enkelbestemmingen kantoor, gemengd en cultuur en ontspanning. Voor de locatie Eendrachtlaan 10 geldt een ander bestemmingsplan waarmee de ontwikkeling van woningen mogelijk is gemaakt, hier geldt het bestemmingsplan ‘Merwedekanaalzone Deelgebied 6, Eendrachtlaan 10’.



▲ Vigerend bestemmingsplan plangebied

2.5 Ruimtelijk

2.5.1 Cultuurhistorie

In de Merwedekanaalzone is de historische kavelstructuur nog in verschillende deelgebieden te herkennen. In deelgebied 4 is deze verkaveling de basis geweest voor het stedenbouwkundig plan en in deelgebied 5 is de ‘diagonaal’ nog een relict van deze verkaveling.

Ook in deelgebied 6 is de historische kavelstructuur in het zuidelijke deel van het plangebied nog te herkennen. De Winthontlaan en de Overijssellaan liggen op de plek van voormalige poldersloten. In het verlengde van de Overijssellaan lag aan de oostzijde van de Vaartsche Rijn (later het Merwedekanaal genaamd) een doorgaande route, de Liesbossche weg. Op deze plek is in het huidige Liesbospark ook een voormalige steenfabriek nog aanwezig.

Aan de westzijde van de Vaartsche Rijn lag de Jutfaseweg, die Utrecht verbond met Jutfaas. In deelgebied 6 is dit nu de Zeehaenkade. Met de aanleg van het Merwedekanaal in 1892 is in het noordelijke deel van deelgebied 6 (in het verlengde van de Vliegend Hertlaan) een draaibrug aangelegd om de verbinding Utrecht-Jutfaas te behouden. Dit is hetzelfde type brug geweest als de huidige brug bij de Munt. Deze draaibrug is in de jaren ’60 afgebroken na de opening van de Socratesbrug.

Met het graven van het Merwedekanaal is (parallel aan het Merwedekanaal) ook de Vleutense Wetering gegraven en een nieuwe weg met bomenrij aangelegd. De poldersloten konden afwateren op de wetering. De wetering is niet meer te herkennen in het gebied. Wel is er over de gehele lengte nog een karakteristieke bomenrij aanwezig en zijn er nog enkele bolders aanwezig.



▲ Historische kaart met verkaveling 1936



▲ Luchtfoto 1977 met historische verkaveling

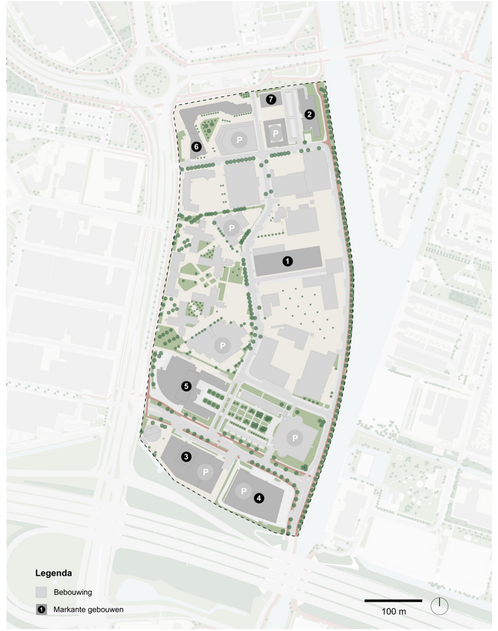


▲ Luchtfoto 2023 met historische verkaveling

2.5.2 Bebouwing

De bebouwing in deelgebied 6 bestaat voornamelijk uit kantoor- en bedrijfsgebouwen die na 1990 gebouwd zijn. Het oudste bestaande gebouw in deelgebied 6 is het bedrijfsverzamelgebouw uit 1970 dat zich in het hart van het gebied bevindt (1). In het plangebied staat een aantal markante gebouwen uit het (recente) verleden. Het bedrijfsverzamelgebouw is daar één van. Verder zijn het getransformeerde kantoorgebouw van City Pads (2) en de hogere bebouwing, waaronder het Van der Valk hotel (3), het Holland Casino (4) en het kantoorprogramma aan de Europalaan (5 en 6), opvallende bouwwerken.

In deelgebied 6 is sprake van een duidelijke opbouw in bebouwingshoogte. De hogere bebouwing staat aan de westelijke randen van het plangebied, aan de grote infrastructurele dragers als de A12, Europalaan en Beneluxlaan. Voorbeelden zijn het bijna 75 meter hoge Van der Valk Hotel aan de A12 (3), de hogere kantoorgebouwen van 60 (5) en ruim 85 meter (6) aan de Europalaan en het 50 meter hoge woongebouw Concorde (7) dat in aanbouw is aan de Beneluxlaan. De wat lagere bebouwing, over het algemeen bedrijvigheid, staat aan de oostelijke zijde gesitueerd aan de Eendrachtlaan of het Merwedekanaal. Dit zijn gebouwen die, op een enkeling na, niet boven de 15 meter uitkomen.



▲ Markante gebouwen in plangebied

2.5.3 Openbare ruimte

Deelgebied 6 wordt omsloten door grote infrastructuur als de A12, Europalaan en de Beneluxlaan. De verblijfskwaliteit zit in de potentie aan de oostelijke zijde langs het Merwedekanaal. In de bestaande situatie wordt deze potentie nog niet benut. De openbare ruimte in deelgebied 6 is in de bestaande situatie vrijwel geheel verhard en ingericht als verkeersruimte onder andere met parkeren. Van verblijfsruimte is vrijwel geen sprake. Langs het Merwedekanaal ligt de hoofdgroenstructuur, deze wordt gemarkeerd door een sterke boomstructuur die het kanaal volgt. Verder is er in deelgebied 6 in de openbare ruimte weinig groen terug te vinden. Langs de Vliegend Hertlaan en de Winthontlaan staat (gedeeltelijk) een bomenrij. Langs de Eendrachtlaan staat her en der een kleine boom. In de directe omgeving, aan de overzijde van het Merwedekanaal in Hoograven, ligt het Hamerplantsoen en de Liesboswetering.



▲ Openbare ruimte plangebied



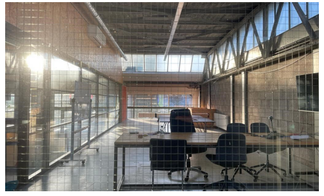







Get Ticket

















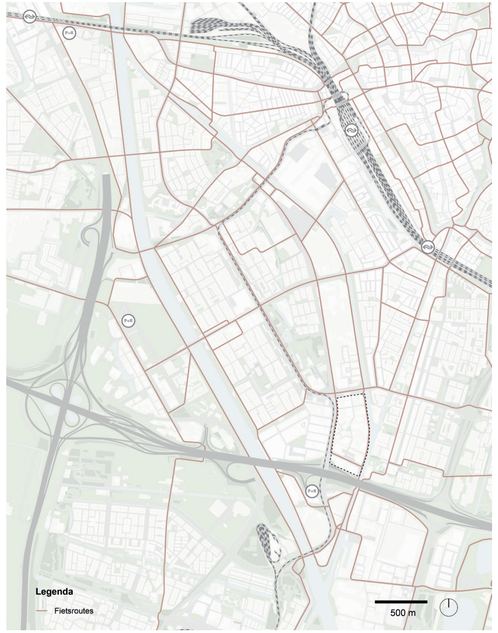


2.6 Mobiliteit

2.6.1 Voetganger en fiets

Door het groot aantal rijstroken voor de auto, met aan de oostzijde een vrije busbaan en aan de westzijde een trambaan, is de Europalaan niet makkelijk over te steken. De maat van de Europalaan Zuid en de hoeveelheid verkeer maakt het een echte barriere. Fietsers en voetgangers kunnen de Europalaan Zuid op drie locaties oversteken (van oost naar west en vice versa): op het Europaplein, ter hoogte van de Australiëlaan en ter hoogte van de Hollantlaan. Daarnaast ligt er in het midden van het gebied nog een aparte voetgangersbrug die het gebied verbindt met de tramhalte, bushalte in zuidelijke richting en de parallelweg aan de westzijde.

Deelgebied 6 wordt voor de fiets ontsloten via vrijliggende fietspaden aan de zijde van het Merwedekanaal, de Europalaan Zuid en de Beneluxlaan. Fietsers richting het Centrum kunnen gebruik maken van de Socratesbrug, (in de toekomst) de nieuwe bruggen ter hoogte van deelgebied 5 en verder noordelijk de Balijebrug. Er loopt ook een fietsoversteek langs de A12 over het Merwedekanaal, maar deze is niet aantrekkelijk vanwege de steile klim omhoog en omlaag en smalle strook direct naast de parallelbaan van de A12. De enige plek waar je met de fiets en te voet van en naar Westraven en Nieuwegein kan, is op dit moment alleen langs het Merwedekanaal onder de A12 door via de Winthontlaan.

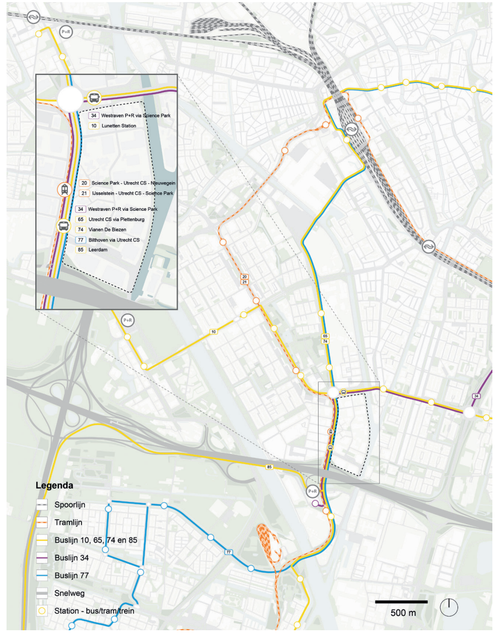


▲ Langzaamverkeer in en rond plangebied

2.6.2 Openbaar Vervoer

Ten westen van deelgebied 6 ligt op de Europalaan Zuid een halte van de sneltram Utrecht – Nieuwegein/IJsselstein (SUNIJ-lijn). Deze lijn loopt via Kanaleneiland naar Utrecht Centraal en verder door naar het Utrecht Science Park.

Ook ligt op de Europlaan-zuid een bushalte waar buslijnen 34 (naar Zeist, via Science Park en Westraven), 65 (naar Utrecht CS en Nieuwengein), 74 (naar Zeist via Utrecht CS en Vianan via Jutphaas), 77 (naar Bilthoven, via Utrecht CS en Nieuwegein via Galecop) en 85 (naar Utrecht CS en Leerdam) halteren. Aan de noordzijde op de Beneluxlaan halteren de buslijnen 10 (naar Lunetten en Leidsche Rijn via Papendorp) en buslijn 34 (naar Westraven en Zeist via Science Park).

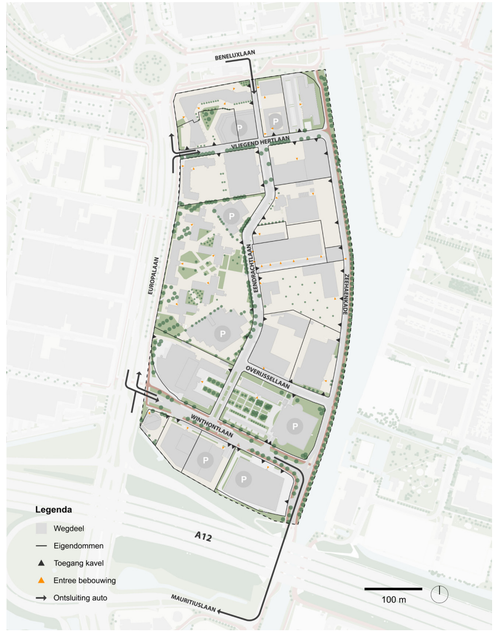


▲ Openbaar vervoer met haltes plangebied

2.6.3 Auto

Deelgebied 6 en omgeving wordt in de bestaande situatie gedomineerd door autoverkeer. Het plangebied wordt ontsloten door de Winthontlaan – Mauritiuslaan in het zuiden en de Vliegend Hertlaan – Eendrachtlaan in het noorden. Gemotoriseerd verkeer kan komend vanuit het zuiden vanaf de Europalaan het gebied direct betreden via de Winthontlaan of de Vliegend Hertlaan. Vanuit het noorden kan dat vanaf de Europalaan enkel via de Winthontlaan of via de Beneluxlaan naar de Eendrachtlaan. Het gebied verlaten kan naar het noorden via de Winthontlaan of de Vliegend Hertlaan richting het Europaplein. Naar het zuiden is het mogelijk om eerst naar het Europaplein te gaan en daar te keren of direct via de Winthontlaan, onder de A12 door en via de Mauritiuslaan naar de Europalaan te gaan.

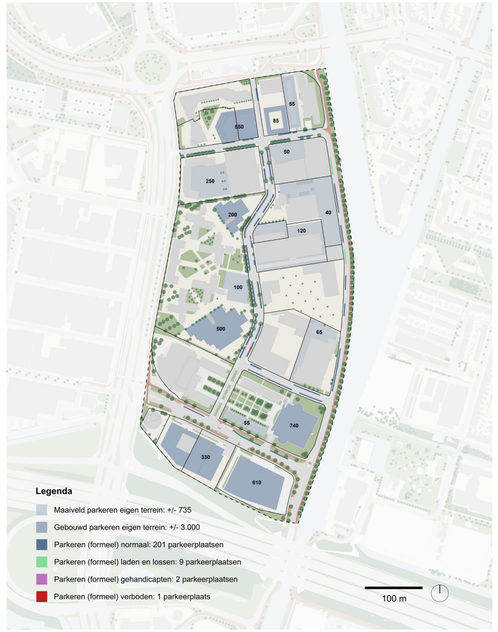
De bereikbaarheid van de bebouwing in het middengebied in deelgebied 6 is voornamelijk georganiseerd via de Eendrachtlaan, de centrale noord-zuid as die door het plangebied loopt. De meeste bebouwing en/of toegang tot de kavels gaat via deze weg. Een aantal kavels hebben zowel toegangen aan de Eendrachtlaan als de Zeehaenkade, slechts een enkeling heeft enkel een toegang aan de Zeehaenkade. De bereikbaarheid van de bebouwing in de noordelijke strook gaat voornamelijk via de Vliegend Hertlaan en/of de Eendrachtlaan en de bebouwing in de zuidelijke strook is ontsloten via de Winthontlaan.



▲ Autobereikbaarheid plangebied

2.6.4. Parkeren

Deelgebied 6 kent een groot parkeerareaal. In totaal zijn er in deelgebied 6 bijna 4.000 parkeerplaatsen verspreid door het gebied. Een groot deel van de parkeerplaatsen zit in gebouwde parkeervoorzieningen. Van der Valk en Holland Casino hebben samen bijna 1.000 parkeerplaatsen in de zuidelijke strook. Tegenover Holland Casino aan de andere zijde van de Winthontlaan staat langs het water een parkeergebouw met bijna 750 parkeerplaatsen behorend bij het naastgelegen kantoorprogramma. Op de grote kavel aan de Europalaan in het middengebied met de vier ‘stervormige’ gebouwen is ruimte voor zo’n 800 auto’s. In de noordelijke strook staat nog een parkeergebouw met 550 parkeerplaatsen ten behoeve van het naastgelegen kantoorprogramma.



▲ Parkeren in plangebied

3. Uitgangspunten

Dit hoofdstuk beschrijft de ruimtelijke en functionele ontwikkelkansen voor heel deelgebied 6. De basis wordt gevormd door een ruimtelijk raamwerk en opgaven die op gebiedsniveau moeten worden opgelost. Denk hierbij aan infrastructuur, openbare ruimte, mobiliteit. Daarnaast zijn regels gegeven die moeten worden gehanteerd bij de uitwerking van initiatieven binnen de ontwikkelvelden.

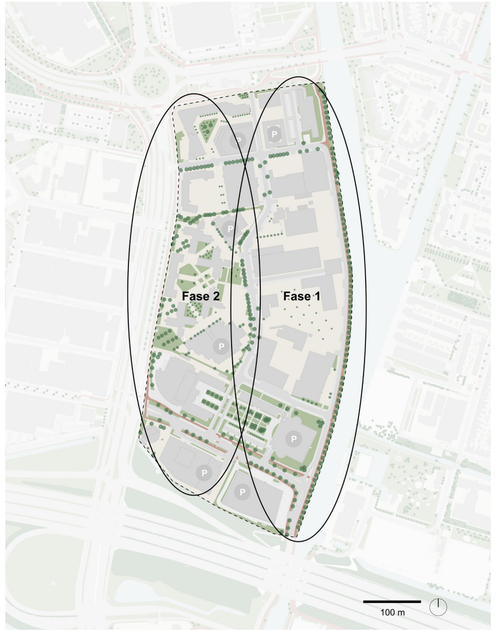
Binnen het ruimtelijk raamwerk onderscheiden we fase 1 en fase 2:

- Fase 1: het oostelijk deel grofweg gelegen tussen het Merwedekanaal, de Eendrachtlaan, Vliegend Hertlaan en Winthontlaan kan als eerste tot ontwikkeling komen. De verwachting is tussen 5 en 10 jaar.
- Fase 2: de ontwikkeling van het westelijk gebied, grofweg gelegen tussen de Europalaan, Eendrachtlaan, Vliegend Hertlaan en Winthontlaan, is niet eerder dan over 10 jaar voorzien.

De uitgangspunten voor de ontwikkeling van het oostelijk deel zijn in dit hoofdstuk dan ook concreter beschreven dan de uitgangspunten voor het westelijk deel. In het oostelijk deel worden circa 1.500 tot 1.700 woningen gerealiseerd, is er ruimte voor circa 13.000 m2 bvo bedrijven, 6.500 m2 bvo maatschappelijke voorzieningen en 2.000 m2 bvo commerciële voorzieningen.

Voor de transformatie van fase 2 zijn - op hoofdlijnen - twee scenario's in beeld gebracht. Deze scenario's zijn bedoeld om een gevoel te geven bij het mogelijke eindbeeld. Zo zorgen we ervoor dat bij de ontwikkelingen op de kortere termijn geen keuzes worden gemaakt die de toekomst in de weg kunnen zitten (bijv. te veel parkeergarages weghalen uit het gebied). Behoud of intensivering van het huidige kantoorprogramma is daarbij uitgangspunt, gezien de kaders van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone - deel 2 en recent onderzoek dat uitwijst dat er behoefte is aan kantoorprogramma in de toekomst:

- Scenario 1 gaat uit van behoud van de m2 bestaand kantoorprogramma aangevuld met woningen en aanvullend programma. Er worden dan zo'n 1.000 woningen aan de westzijde gerealiseerd, waarmee in deelgebied 6 in totaal circa 2.500 woningen gerealiseerd worden, en er komt 52.000 m2 bvo aan kantoorprogramma bij. Voor commerciële en maatschappelijke voorzieningen is er 2.000 m2 bvo respectievelijk 7.000m2 bvo ontwikkelruimte.
- Scenario 2 gaat uit van intensivering van het kantoorprogramma, aangevuld met woningen en aanvullend programma. Er worden dan zo'n 300 woningen aan de westzijde gerealiseerd, waarmee in deelgebied 6 in totaal circa 1.800 woningen gerealiseerd worden, en er komt 125.000 m2 bvo aan kantoorprogramma bij. Voor commerciële en maatschappelijke voorzieningen is er 2.000m2 bvo respectievelijk 7.000m2 bvo ontwikkelruimte.



▲ Globale aanduiding fase 1 en 2

3.1 Vertrekpunt: Omgevingsvisie Merwedekanaalzone

De uitgangspunten voor de ontwikkeling van deelgebied 6 sluiten aan bij de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone – deel 2. De Omgevingsvisie laat zien welke kwaliteiten deze nieuwe stadswijk toevoegt aan de stad. In de Merwedekanaalzone realiseren we de komende jaren een duurzaam, gezond en aantrekkelijk hoogstedelijk woon- en werkgebied, waar volop ruimte is voor lopen, fietsen, verblijven en ontmoeten. In de Merwedekanaalzone wordt in hoge dichtheid gebouwd waardoor een grotendeels autovrije en groene openbare ruimte van groot belang is.

In de Merwedekanaalzone staat een nieuw mobiliteitsconcept centraal. De Merwedekanaalzone is door een netwerk van korte en veilige en aantrekkelijk groene wandel- en fietsroutes en goed openbaar vervoer uitstekend met de omliggende buurten en wijken en de rest van de stad verbonden. De nabijheid van veel dagelijkse voorzieningen, de ligging nabij de binnenstad en de belangrijke knooppunten in het openbaar vervoer, het brede aanbod van deelmobiliteit en de goede verbindingen met de omgeving maken dat de voor de hand liggende keuze hier duurzame, gezonde mobiliteit is: lopen, fietsen, het openbaar vervoer en, als dat handiger is, voor een deelauto. De Merwedekanaalzone is bedoeld voor een grote verscheidenheid aan bewoners, gebruikers en bezoekers. Voor alle leefstijlen, inkomens en doelgroepen. In het gebied hanteren we een lage parkeernorm. Het aantal parkeerplaatsen is beperkt. We zetten in op een zo autovrij mogelijke Merwedekanaalzone die goed toegankelijk is, ook voor mensen met een beperking. Dit maakt het mogelijk om de openbare ruimte in te richten volgens het principe ‘groen tenzij’, nodigt uit tot ontmoeten en voetgangers en fietsers krijgen meer ruimte. In het groen in het gebied en in het Merwedepark langs het water kan je wandelen, fietsen en ontspannen. Het groen en water dragen bij aan de biodiversiteit en het klimaat- en hittebestendig maken van de wijk. Het stedelijk netwerk van verbindingswegen heeft een beperkte capaciteit. Om de stad voor autoverkeer bereikbaar te houden wordt het autoverkeer van en naar de Merwedekanaalzone beperkt.



Cultuurhistorische gebouwen en structuren



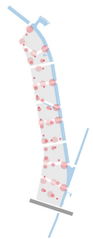
Het Merwedepark, plantsoenen, Merwedekanaal en het Rondje Stadseiland



Ecologische verbindingen



Stedelijk netwerk langzaam verkeer



Concentratiepunten voorzieningen (indicatief)

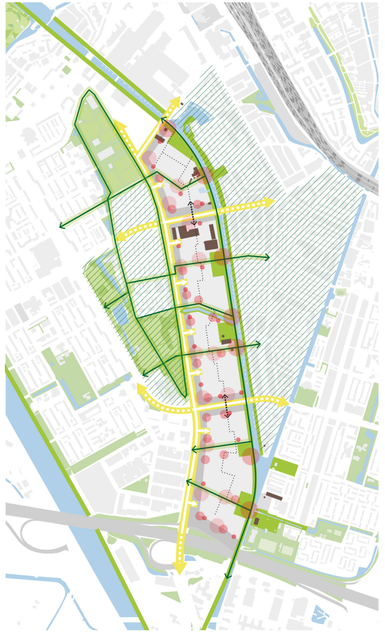


Europalaan en andere stedelijke verbindingswegen

De Merwedekanaalzone is er voor iedereen, mens en dier. De omgeving moet kunnen meeliften met de impuls die de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone geeft. Dit nieuwe stadsdeel zal bijdragen aan de leefbaarheid én levendigheid in de buurten eromheen. Dit werkt door in de hele stad. Omgekeerd biedt de ligging in het bestaand stedelijk gebied, met haar geschiedenis, bewoners, winkels, voorzieningen, werkgebieden en goed openbaar vervoer, kansen voor de bewoners en gebruikers van dit nieuwe en bijzondere woon- en werkgebied. De Merwedekanaalzone versterkt het draagvlak van voorzieningen in de wijken om het gebied heen, met name in de Rivierenwijk, Dichterswijk, Transwijk, Kanaleneiland en Hoograven. De Merwedekanaalzone is straks een stukje stad waar de ongepolijste karakteristiek van de bestaande bebouwing met nieuw gebruik en nieuwe bebouwing herkenning en verrassing brengt. Bewoners en bezoekers van dit gebied creëren met elkaar een omgeving, waar altijd wat te doen, te zien en te beleven is. Een gebied met een voor Utrecht unieke identiteit.

In dit hoofdstuk zijn de ruimtelijke aspecten van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone – deel 2 die het meest bepalend zijn voor de uitwerking van de mobiliteitsstrategie en het bepalen van de financiële haalbaarheid van de ontwikkeling van deelgebied 6 nader toegelicht. Het gaat om het ruimtelijk raamwerk (3.2.1) die de contramal vormt voor de ontwikkelvelden met de ontwikkelregels voor nieuwe ontwikkelingen daarbinnen (3.2.4). Denk aan regels over dichtheid, rooilijnen, bouwhoogten. Ook zijn de toekomstige functies (3.3) bepalend en de manier waarop wordt omgegaan met mobiliteit (3.4).

De overige ambities en kaders van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone blijven ook van toepassing en worden indien nodig bij de verdere uitwerking van plannen geconcretiseerd. Denk hierbij aan de verschillende milieuthema's en onderwerpen als beeldkwaliteit.

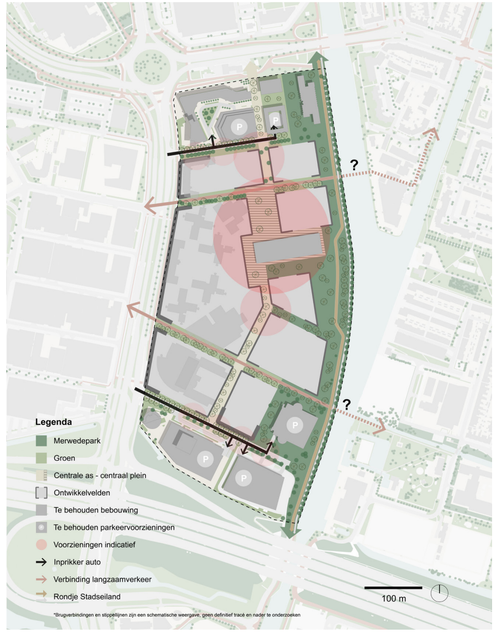


▲ Visie raamwerk Merwedekanaalzone

3.2 Ruimtelijk

3.2.1 Raamwerk

De raamwerkkaart laat de belangrijkste structuren in de openbare ruimte zien waaruit de contouren van de ontwikkelvelden volgen. De raamwerkkaart is een doorvertaling van de opgaven en ambities zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone – deel 2, maar specifiek gemaakt voor de gebiedskenmerken van deelgebied 6. Het raamwerk sluit aan op de ontwikkelingen in deelgebied 5.



▲ Raamwerkkaart

3.2.2 Openbare ruimte

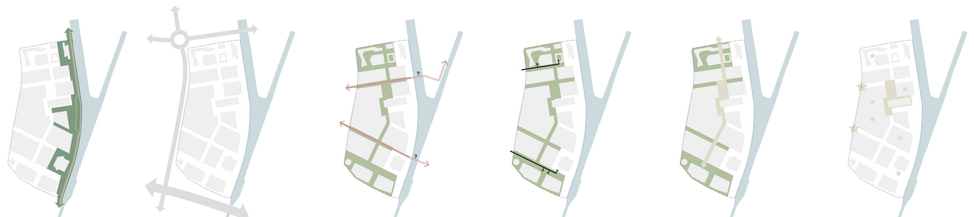
In deelgebied 6 wordt, conform de uitgangspunten in de Omgevingsvisie, in hoge dichtheid gebouwd. Bouwen in hoge dichtheden kan alleen indien de kwaliteit van de openbare ruimte hoog is. Dit vraagt extra inspanning bij ontwerp en beheer van de openbare ruimte, bijvoorbeeld door het combineren van functies en dubbelgebruik in de tijd.

Verdichten kan alleen als er ook voldoende ruimte is voor groen en ecologie, verblijf en ontmoeten, sporten en spelen. Om die reden wordt het principe ‘groen-tenzij’ gehanteerd. Voor een kwalitatieve openbare ruimte is het uitgangspunt dat het openbaar gebied in principe autovrij wordt en dat er voor nutsvoorzieningen (trafo’s, POPstations etc.) en afval naar een zorgvuldige inpassing wordt gezocht.

Naast de openbare ruimte draagt ook de buitenruimte op privaat eigendom bij aan het realiseren van opgaven en ambities: binnentuinen van bouwblokken, gevels en daken leveren een belangrijke bijdrage aan het realiseren van ambities onder andere op het gebied van klimaat en biodiversiteit.

Deelgebied 6 is opgebouwd uit onderstaande typologieën openbare ruimte:

- Merwedepark
- Stadslanen
- Verbinding voor fietsers en voetgangers
- ‘Inprikkers’
- Informele noord-zuid route
- Centraal plein en verblijfsplekken



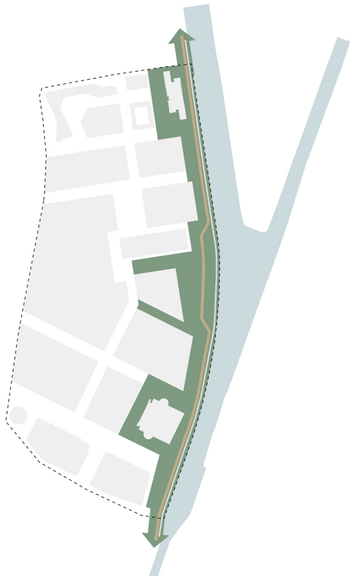
Merwedepark | Stadslanen | Verbinding voor fietsers en voetgangers | ‘Inprikkers’ | Informele noord-zuid route | Centraal plein en verblijfsplekken

Merwedepark

Aan de zijde van het kanaal wordt het Merwedepark vanuit deelgebied 5 doogetrokken naar deelgebied 6. Leidende principes en ontwerpuitgangspunten voor het park zijn vastgelegd in zowel de Omgevingsvisie als het ontwikkelkader Rondje Stadseiland.

Het park biedt ruimte voor biodiversiteit, klimaat en gezondheid (sporten, spelen, bewegen en verblijven) in een fijne, groene omgeving in de verdichtende stad. De groenstructuren in de straten in het gebied zijn goed verbonden met het oeverpark en vormen belangrijke groene verbindingen voor ecologie maar ook voor bijvoorbeeld het wandelen van een ommetje.

Het park is openbaar, vrij van autoverkeer en logistieke functies en biedt zicht op het water. De aangrenzende bebouwing richt zich op het kanaal. De parkruimte kent een wisselende breedte langs het kanaal: minimaal 29 meter, grotendeels 35 meter en soms meer dan 50 meter. Wanneer de afstand meer dan 50 meter is, ontstaat naast de doorgaande recreatieve route een parkruimte of ‘pocket park’. De maat voor de omvang van een pocket park is circa 1,3 hectare. In deze maat is het mogelijk om verschillende functies – bijvoorbeeld een speelvoorziening – een plek te geven in een groene omgeving. De fietsroute ligt in de parkruimte verder van het kanaal af zodat ruimte wordt gemaakt voor een ecologische oever en verblijf aan het water. Op de kop van het gebouw van Urban Industrial is een horecavoorziening met terras goed voorstelbaar.



▲ Concept Merwedepark



▲ Straatbeeld Zeehaenkade huidige situatie



▲ Impressie Merwedepark Deelgebied 5

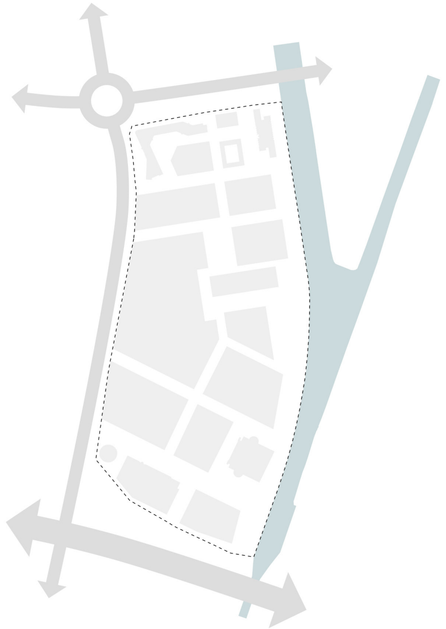
Stadslanen

De Europalaan en Beneluxlaan zijn onderdeel van de hoofdstructuur van Kanaleneiland. Dit verkeerssysteem is ontworpen als één van de identiteitsbepalende onderdelen van de wijk met een groen karakter en door groenstroken gescheiden verkeersstromen. De Beneluxlaan is ontworpen als stedelijke binnenring (de stadsboulevard) en onderscheidt zich in functie en ruimtelijke opbouw van de Europalaan. De Europalaan vormt met de Overste Den Oudenlaan een lange lijn in het stedelijk netwerk waarvoor samenhang en herkenbaarheid bij herinrichting uitgangspunt zijn. Ontwerpprincipes hiervoor zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en het Definitief Ontwerp Europalaan Noord.

De Europalaan is de entree voor deelgebied 6 waar bebouwing overwegend in de rooilijn staat. Af en toe ligt de rooilijn terug en ontstaan ‘stadsnissen’ als het behoud van bestaande bebouwing die toelaat. Bijvoorbeeld daar waar langzaam verkeer kruist, kan ruimte ontstaan voor meer groen, verblijf of een bijzonder programma in de openbare ruimte of bebouwing.

Het over de gehele laan toevoegen van verblijfskwaliteit en groen in combinatie met een aantrekkelijk programma in de plint en een goede overgang tussen bebouwing en openbare ruimte moet leiden tot een levendig beeld en uitnodigende entree van het gebied.

Voor de trottoirzone is (tot rand fietspad) een minimale maat van 8m nodig voor uitstalruimte langs de gevel, een goed toegankelijke stoep en een multifunctionele groenstrook.

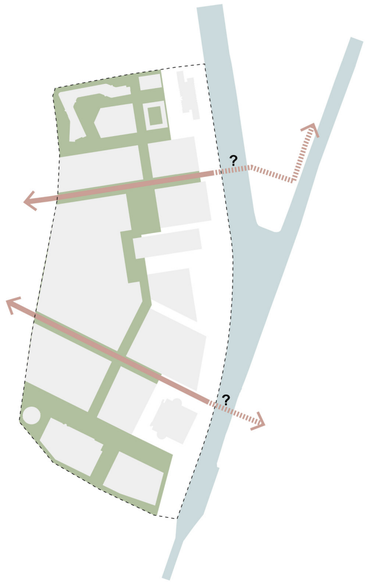


▲ Concept stadslanen

Straten met verbindingen voor fietsers en voetgangers

Twee nieuwe straten in oost-west richting bieden specifiek ruimte aan een goede verbinding voor voetgangers en fietsers. De routes worden begeleid door groen en bomen (die tevens een ecologische verbinding vormen) en hebben een herkenbaar en continue profiel waar de bebouwing grotendeels in de rooilijn staat. Ze verbinden deelgebied 6 met de omgeving: de Europalaan Zuid en het oeverpark langs het Merwedekanaal maar ook de aangrenzende wijken Kanaleneiland en Woonboulevard.

Het zijn straten waar veel beweging is maar ook ruimte en een goede reden om even te stoppen, te verblijven, je fiets te parkeren en boodschappen te doen of het centraal gelegen plein te bezoeken. Er wordt gewoond, gewerkt en er is ruimte voor voorzieningen en eventueel ander programma. Het is van belang dat deze routes goed aansluiten op OV haltes en voorzieningen als fietsenstallingen.
Om in deze straten voldoende ruimte te hebben voor het voorziene programma (boven- en ondergronds) wordt een maat van tussen de 20 en 25 meter aangehouden (exclusief buitenruimte van gebouwen als balkons en galerijen).



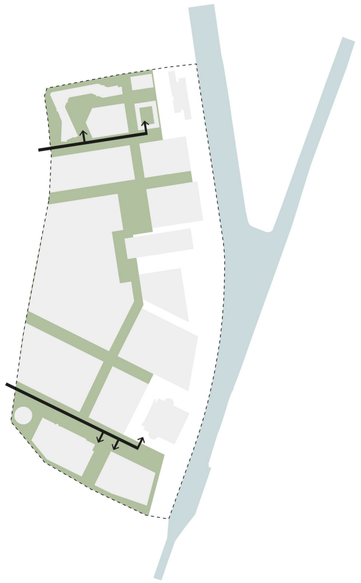
▲ Concept straten met verbindingen voor fietsers en voetgangers

Straten met inprikkers

Het gebied wordt ontsloten vanaf de Europalaan, de zogenaamde ‘inprikkers’. De inprikkers vallen niet samen met de routes voor langzaam verkeer maar liggen juist hiervan los gekoppeld.

Op de inprikkers wordt ruimte gemaakt voor verkeer en logistieke functies zodat de rest van het gebied autovrij kan blijven. Langs de inprikkers liggen veelal logistieke functies (supermarkt, afval, pakketdiensten), en is ruimte voor een hub en/of parkeergarages. Ook hier is de openbare ruimte in een gebied met hoge dichtheid schaars door verkeersbewegingen bij in- en uitritten, keren en benodigde opstelruimte. Het is daarom van belang dat bij voorkeur nutsvoorzieningen inpandig worden geplaatst; bij de nadere uitwerking wordt gekeken hoe dat kan. Met het vastleggen van de profielmaat wordt ook de maat van de voertuigen beperkt (lengte en draaicirkels). Ondanks het belang van de logistieke functie is ook hier ruimte voor groen, bomen en de voetganger.

Om in deze straten voldoende ruimte te hebben voor het voorziene programma (boven- en ondergronds) wordt een maat van 20 tot 25 meter aangehouden (exclusief buitenruimte van gebouwen als balkons en galerijen).



▲ Concept straten met inprikkers

Straat met een informele noord-zuid route

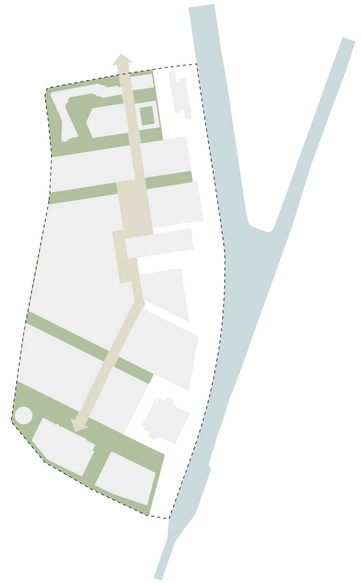
De straat (Eendrachtlaan) die de route door het gebied in noord-zuid richting vormt, heeft een heldere rooilijn en goede aansluiting tussen plint(programma) en openbare ruimte. De route heeft een groen karakter, ruimte voor verblijf waarbij ontmoeting en initiatieven worden gestimuleerd.

Tegelijkertijd verbindt de straat ook verschillende plekken en functies in het gebied. Het is bijvoorbeeld een belangrijke schakel tussen het centrale plein, de routes voor fietsers en voetgangers, inprikkers met hubs maar tegelijkertijd ook tussen de verschillende binnenterreinen van de ontwikkelvelden.

De voetganger heeft hier voorrang en de fiets is te gast. Er wordt bijvoorbeeld rekening gehouden met de entrees van voorzieningen voor fietsparkeren: deze worden zoveel mogelijk gekoppeld aan de doorgaande route.

Ook zijn LEV’s (lichte elektrische voertuigen) hier te gast: de route verbindt de twee inprikkers en voorziet vanuit hier de ontwikkelvelden alleen voor logistieke functies die niet op de Europalaan of de inprikkers kunnen plaatsvinden. Denk hierbij aan verhuizingen, afvalinzameling, grote leveringen, etc. De Eendrachtlaan functioneert zo als ‘organiserende strook’ voor het gebied.

Om in deze straat voldoende ruimte te hebben voor het voorziene programma (boven- en ondergronds) wordt een maat van 20 tot 25 meter aangehouden (exclusief buitenruimte van gebouwen als balkons en galerijen).



▲ Concept straat met informele noord-zuid route

Verblijfsplekken

Enkele straten zijn smaller, vormen geen verbinding maar zijn alleen gericht op groen en verblijf. Het zijn straten waar voornamelijk aan wordt gewoond en waar, in het geval van het gebouw van Urban Industrial, een bijzondere functie aan staat. Hier is ruimte voor initiatief van bewoners en ondernemers die informele ontmoeting stimuleren.

Langs de Europalaan liggen enkele ‘stadsnissen’. Deze plekken bieden extra ruimte aan de levendige stadslaan voor groen, verblijf of een bijzonder programma in de openbare ruimte of bebouwing.

Ook binnen de ontwikkelvelden is het van belang plekken te realiseren waar even rust te vinden is, waar ruimte is voor een speelplek voor jonge kinderen of waar net een bijzondere functie op een hoek of een klein pleintje zorgt voor verrassing.

Centraal plein

Het plein vormt een bruisende plek in het gebied. Het is flexibel ingericht en daardoor geschikt voor vele vormen van gebruik en programmering. Er is ruimte voor bomen, om te spelen, maatschappelijke voorzieningen, voor horeca en tijdelijke, kleinschalige evenementen voor de buurt maar geen van de programma’s maakt ander gebruik onmogelijk.

Het plein kent een eigen ontwerp en kwaliteitsniveau. Er is een sterke relatie met het te behouden gebouw van Urban Industrial. De maat en schaal van de nieuwe bebouwing maar ook de vormgeving en invulling van de plinten worden afgestemd op de pleinruimte zodat een levendige en fijne plek ontstaat.



▲ Concept verblijfsplekken en centraal plein

3.2.3 Ontwikkelvelden

De ontwikkelvelden worden in beginsel bepaald door de contramal van de openbare ruimte. Binnen de ontwikkelvelden is ruimte voor behoud van bestaande gebouwen of voor herontwikkeling.

Behoud bestaande gebouwen

De ontwikkeling van deelgebied 6 gaat, meer dan in deelgebieden 4 en 5, uit van behoud van bestaande gebouwen en functies. Deze gebouwen zijn in de afgelopen jaren reeds herbestemd, nieuw gebouwd of in aanbouw. De vrijstaande parkeergebouwen (Le Mirage en Winthontlaan 1) worden ingezet om te voorzien in de parkeerbehoefte van het gehele deelgebied.

Op die manier wordt de openbare ruimte vrijgehouden van geparkeerde auto’s en is het niet nodig om nieuwgebouwd parkeren te realiseren. Met de beide parkeergarages kan worden voorzien in de volledige parkeerbehoefte van deelgebied 6 in de verdere toekomst (zie hoofdstuk 3.4.3 voor nadere uitleg).

Ook het gebouw van Urban Industrial (beter bekend als UrbanFlex) blijft idealiter behouden. Het gebouw is architectonisch interessant met nu al wijkgerichte functies en maakindustrie (bakker, cross fit, houtbewerker). Door de centrale ligging kan het gebouw betekenis krijgen voor het gehele gebied, met bijvoorbeeld een nieuwe horecafunctie aan de zijde van het Merwedekanaal. Een belangrijk aandachtspunt bij verdere uitwerking van de plannen, is de afstemming van het type werkfuncties in dit pand met de beoogde woonfunctie op de aangrenzende kavels. In samenspraak met Urban Industrial dient te worden bekeken wat voor maatregelen getroffen kunnen worden en ook hoe bevoorrading van het gebouw geregeld kan worden.



▲ Parkeergarage Le Mirage



▲ Parkeergarage Winthontlaan 1



▲ Bestaand gebouw Urban Industrial

Te behouden gebouwen, functies en parkeervoorzieningen in het noordelijke deel zijn:

1. Kantoor- en parkeergebouw Le Mirage
2. Woongebouw Eendrachtlaan 10
3. Woongebouw Citypads

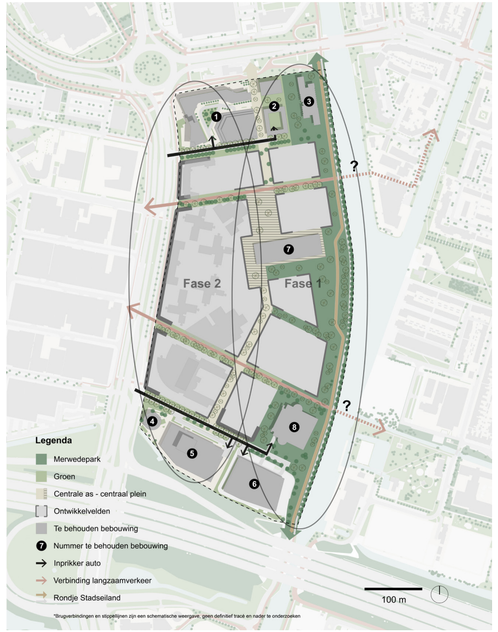
Te behouden gebouwen (en parkeervoorzieningen) in het zuidelijk deel zijn:

4. Kantoorgebouw NWO-I
5. Hotel Van der Valk
6. Holland Casino

Te behouden gebouwen aan de oostzijde van het gebied:

7. Urban Industrial
8. Parkeergebouw Winthontlaan 1 (oostzijde Eendrachtlaan)

Voor de westzijde (fase 2) is minder zeker welke delen wanneer tot ontwikkeling komen en als dat gebeurt, op welke manier dan: sloop-nieuwbouw of (grondige) renovatie/transformatie. Uitgangspunt daarbij is dat goed functionerende functies ingepast worden.



▲ Ruimtelijk raamwerkkaart

Herontwikkeling

De ontwikkelvelden worden in beginsel bepaald door de contramal van de openbare ruimte. Binnen de ontwikkelvelden zijn er verschillende ruimtelijke spelregels die bepalen hoe de nieuwbouw eruit kan komen te zien.

Dichtheid

In de Merwedekanaalzone wordt gebouwd in hoge dichtheden. De Floor Space Index (FSI) is een veel gehanteerde maat voor de bebouwingsdichtheid. Er is daarbij nog een verschil tussen de bruto en netto FSI:

- Het bruto vloeroppervlak van alle functies wordt daartoe opgeteld en gedeeld door de oppervlakte van het plangebied. Dit omvat naast de bouwblokken ook de straten, het groen en het water.
- De netto FSI is het bruto vloeroppervlak van het betreffende bouwblok gedeeld door het netto te bebouwen gebied (ontwikkelveld) onder dit blok.

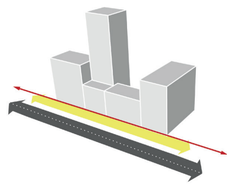
Voor Merwedekanaalzone, en dus ook deelgebied 6, hanteren we een gemiddelde bruto FSI van 3 voor het gehele gebied (dit is inclusief de openbare ruimte). De dichtheid van de ontwikkelvelden langs het kanaal is lager dan de dichtheid van de ontwikkelvelden langs de Europalaan. Dit volgt uit de ruimtelijke spelregels zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone – deel 2. Voor de ontwikkelvelden aan de zijde van het kanaal hanteren we in deelgebied 6 een netto FSI van 4 tot 4,5 en voor de ontwikkelvelden aan de zijde van de Europalaan een netto FSI van 5. Deze dichtheid is daarmee in lijn met de ontwikkeling Merwede.

Rooilijnen

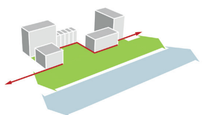
De bebouwing langs hoofdwegen krijgt een formeel karakter. Voorgevels van gebouwen aan de Europalaan staan overwegend in de rooilijn. Om een te massieve straatwand te voorkomen springt de rooilijn bij de oost-west verbindingen voor het langzaam verkeer wat terug. Hierdoor ontstaan enkele open ruimtes. Hoogte- en laagteaccenten markeren deze plekken. Aan het Merwedepark heeft de bebouwing verspringende rooilijnen en een meer informeel karakter.

Maat en schaal

De ruimtelijke kwaliteit op gebouw- en inrichtingsniveau bepaalt hoe een aantrekkelijk, goed en gezond leefklimaat kan ontstaan. De ruimtelijke structuur en de maat van de bouwblokken en gebouwen is bepalend voor de kwaliteit van de buitenruimte en de mate waarin de menselijke maat en schaal in het gebied aanwezig is.



▲ Rooilijn Europalaan



▲ Rooilijn kanaalzijde

Gemiddelde en maximale dakhoogte

De bouwhoogte van de nieuwbouw in de Merwedekanaalzone volgt grotendeels de schaalsprong van de vooroorlogse wijken (Dichterswijk, Rivierenwijk en Hoograven) naar de naoorlogse stad (Kanaleneiland). De gemiddelde dakhoogte loopt op van 6 bouwlagen aan de zijde van het Merwedekanaal tot 10 lagen aan de Europalaan. Bouwen boven de gemiddelde dakhoogte is toegestaan tot een maximale dakhoogte (8 bouwlagen aan het kanaal tot 12 lagen aan de Europalaan), op voorwaarde dat dit wordt gecompenseerd door lagere gebouwen en/of onbebouwde delen in de betreffende straat en/of bouwblok. Door te variëren met bouwhoogtes kan een menselijke maat en schaal worden bereikt, kan de bezonning van straten en binnenterreinen worden geoptimaliseerd en kunnen stedenbouwkundige accenten worden gelegd. Daarnaast kunnen daken optimaal gebruikt worden als tuin of terras.

Hoge gebouwen

Boven de maximale dakhoogte hoogte zijn hoge gebouwen toegestaan. Om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen, gelden aanvullende voorwaarden:

- De hogere gebouwen verschillen zichtbaar in vorm en bouwhoogte;
- De hogere gebouwen staan tenminste 50 meter uit elkaar;
- De maximale footprint van hoge gebouwen bedraagt 750m2.

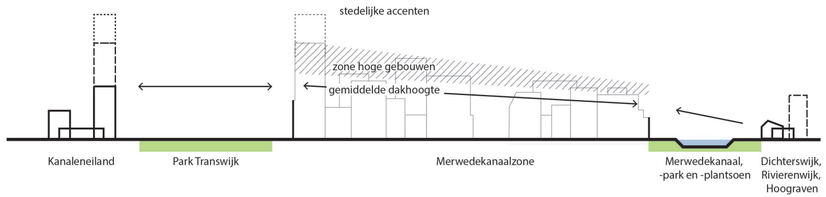
De hoogte van deze gebouwen varieert van 9-10 bouwlagen aan de zijde van het kanaal tot 13-18 lagen aan de Europalaan.

Accenten

Aan de Europalaan zijn op belangrijke stedelijke plekken hoogteaccenten tot 70 meter mogelijk. Het gaat om de belangrijke knooppunten zoals het Europaplein. Daarmee wordt aangesloten op de stedenbouwkundige structuur van Utrecht Zuidwest.

Goothoogte

Om de menselijke maat en schaal in het gebied te borgen is een maximale goothoogte vastgelegd. De maximale goothoogte aan de zijde van het kanaal is 5 lagen, oplopend tot maximaal 7 lagen aan de Europalaan. Boven de goothoogte springen gebouwen terug ten opzichte van de rooilijn door een kap of een setback.



▲ Aansluiting bouwhoogtes op de omgeving (principe)

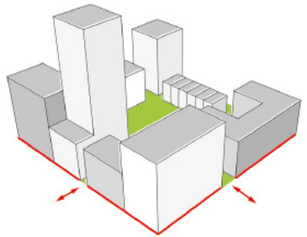
Typologie van het bouwblok

In de Merwedekanaalzone maken we gebruik van de voordelen van enerzijds het vooroorlogse gesloten bouwblok en anderzijds van de naoorlogse open stedenbouw. Kenmerkend blijven de heldere contouren van het gesloten bouwblok, maar tegelijkertijd worden de binnenterreinen collectief en toegankelijk gemaakt zoals in de naoorlogse stedenbouw.

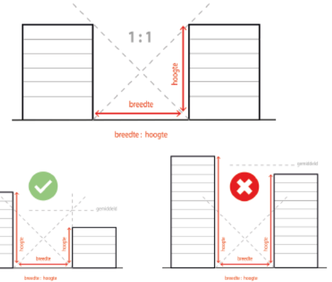
De bouwblokken zijn samengesteld uit verschillende, kleinere en zelfstandig herkenbare gebouwen. De diversiteit in hoogte, breedte en architectuur van de verschillende gebouwen draagt bij aan het borgen van een menselijke maat.

Straatprofiel

Ook in hoge dichtheid moet de menselijke maat worden behouden. Langdurig donkere straten en pleinen zijn daarom ongewenst. Straatbreedtes en de hoogte en bijbehorende breedte van aangrenzende gebouwen zijn daarin allesbepalend. Met straten die een gemiddelde hoogte-breedteverhouding (tot aan de maximale dakhoogte) van 1 op 1 hebben, is dit over het algemeen goed te bereiken. Er kunnen stedenbouwkundige aanleidingen zijn om incidenteel en lokaal smallere profielen te hanteren, voor zover die samengaan met juist een ruimer profiel in de directe nabijheid. Voorwaarde voor een smaller straatprofiel is dat de woonkwaliteit van de hier gelegen woningen gewaarborgd blijft.



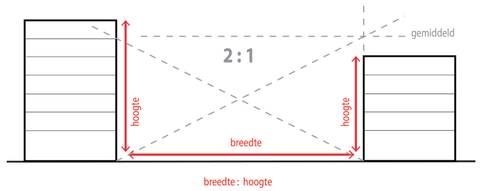
▲ Samengesteld bouwblok



▲ Hoogte-breedte verhouding straatprofielen

Binnenterreinen

Elk bouwblok heeft een luw, groen en goed bezond binnenterrein, bij voorkeur openbaar toegankelijk. De binnenterreinen zijn groen en met bomen ingericht. Het vergroenen van de gevels draagt bij aan een prettig verblijfsklimaat. De groene inrichting draagt bij aan het opvangen en vasthouden van regenwater en een akoestisch prettig leefklimaat. De binnenterreinen verhouden zich qua omvang goed tot de gemiddelde hoogte van het bouwblok. Met een gemiddelde breedte-hoogteverhouding in de binnenterreinen van 2 op 1 is dit over het algemeen goed te bereiken. Door variatie in bouwhoogtes of toegangen van en naar de openbare ruimte wordt de kwaliteit van de binnenterreinen en omliggende woningen geoptimaliseerd.



▲ Breedte-hoogte verhouding in binnenterreinen

Ontwikkelen in hoge dichtheid vraagt om een continue toetsing van de kwaliteit van de leefomgeving. Dit gaat over woonkwaliteit, de kwaliteit van de openbare ruimte en de binnenterreinen, in maat, gebruik en verblijfskwaliteit. In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone - deel 2 zijn kaders en voorbeelduitwerking van kaders opgenomen die integraal van toepassing zijn voor deelgebied 6.

Toetsingscriteria

- Bezonning: een goede bezonning van de straten, pleinen en parken in de (directe) omgeving van gebouwen is belangrijk voor de bruikbaarheid ervan. Voldoende daglichttoetreding in woningen is belangrijk voor een gezond binnenklimaat. De grootte, plaatsing en vorm van ramen in gevels speelt daarbij een rol. In het bouwbesluit staan daarom functionele eisen die moeten waarborgen dat er voldoende daglicht kan toetreden in woningen. Het bouwbesluit stelt geen eisen aan daglichttoetreding bij naastgelegen woningen, daarom zijn in de omgevingsvisie aanvullende kaders en voorbeelduitwerkingen opgesteld. De kaders en de voorbeelduitwerkingen voor bezonning in het plangebied zijn gebaseerd op de lichte TNO norm voor bezonning.
- Windhinder: bijna dagelijks ondervinden we in de stad hinder van wind. Vooral rond hoge gebouwen treedt vaak windhinder op. De belangrijkste (bouwkundige) maatregel om windhinder op maaiveld tegen te gaan is het (getrapt) terugleggen van de hogere verdiepingen van een gebouw (setback). Dit voorkomt hinderlijke valwinden. Plaatselijk kan windhinder worden beperkt door het plaatsen van een windscherm en luifels of het strategisch aanplanten van bomen op plekken waar windhinder naar verwachting een probleem is.
- Gebruiksdruk op de openbare ruimte: het is nodig om dubbelgebruik in tijd en/of plaats toe te passen, de standaard normen en planning voor voorzieningen zijn niet toepasbaar en monotone functies en voorzieningen zijn niet (altijd) mogelijk.
- Gebruik van de groene binnentuinen van de bouwblokken (voor o.a. verblijf, spelen, groen en ecologie) is noodzakelijk door de druk op de openbare ruimte. Toegankelijkheid is vereist (in het geval van een binnentuin op hoogte met lift).
- Bij een hoge dichtheid komt de eerste bouwlaag onder druk te staan, vaak wordt deze opgetild. Ondanks goede voorbeelden van opgetilde binnentuinen is de waarde en robuustheid beperkt ten opzichte van een binnentuin met volle grond.
- Plinten: wanneer wordt ingezet op de fiets in plaats van de auto dienen voldoende en comfortabele (bij voorkeur op maaiveld) fietsparkeergarages te worden gerealiseerd. Wanneer de hoeveelheid fietsparkeren op maaiveld te veel wordt, doet dit de kwaliteit van de plint teniet. Het alternatief fietsparkeren verdiept of verhoogd doet af aan het gebruikscomfort.
- Bij een hoge dichtheid en grote gebruiksdruk op de buitenruimte, dienen alle mogelijke middelen te worden aangewend om een robuuste ecologische structuur in het gebied te realiseren. Vergaande eisen aan binnentuinen, groene daken, gevels, balkons en setbacks zijn nodig.

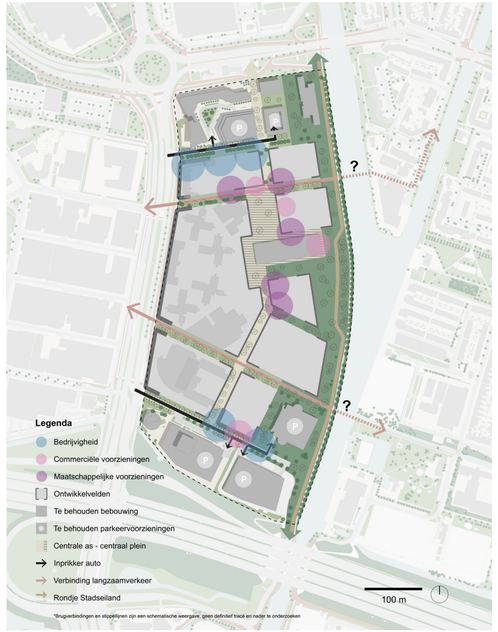
3.3 Functies

Als de ruimtelijke uitgangspunten uit het vorige hoofdstuk worden gehanteerd voor deelgebied 6 en rekening wordt gehouden met de programmatische verhoudingen uit de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone – deel 2, dan blijkt dat er circa 158.500 tot 175.000 m2 bvo ontwikkelruimte aan de oostkant (fase 1) is waarvan:

- 137.000 tot 153.000 m2 bvo (circa 1.500 tot 1.700 woningen)
- 13.000 m2 bvo bedrijven
- 6.500 tot 7.000 m2 bvo maatschappelijke voorzieningen
- 2.000 m2 bvo commerciële voorzieningen

Fase	1
BVO ontwikkelruimte	158.500 - 175.000
Netto FSI	Oost 4 - 4,5 West 5
Wonen	137.000 - 153.000 m2 1.500 - 1.700 woningen
Kantoren	0 m2
Bedrijven	13.000 m2
Voorzieningen maatschappelijk	6.500 - 7.000 m2 4% van BVO ontwikkelruimte
Voorzieningen commercieel	2.000 m2

▲ Ontwikkelruimte fase 1



▲ Raamwerkkaart met globale spreiding van functies fase 1 (indicatief)

3.3.1 Wonen

In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone – deel 2 wordt uitgegaan van een gezonde mix aan doelgroepen. Dit is ook voor deelgebied 6 van toepassing; een grote verscheidenheid aan bewoners zoals starters, studenten, gezinnen, woongroepen en senioren moet hier straks een thuis kunnen vinden. De Merwedekanaalzone biedt een grote verscheidenheid aan woningtypen: stadsappartementen, lofts, penthouses, zorgwoningen en (in beperkte mate) stadswoningen (grondgebonden woningen).

Wij streven naar een inclusieve mix van bewoners. We gaan uit van tenminste 30% sociale huur en minimaal 25% middencategorie. In de in 2019 vastgestelde Woonvisie is het voor de Merwedekanaalzone geldende kader voor sociale huurwoningen opgenomen. Voor de uitvoering van sociale huur gaan we ervan uit dat dit bij woningcorporaties wordt belegd, aangezien zij vanuit hun huidige rolvoering het beste zijn ingericht. Bij de middencategorie maken we onderscheid in huur en koop. We hebben hierbij aansluiting gezocht bij de uitgangspunten van deelgebied 5, waarbij minimaal 15% middenhuur en maximaal 10% middenkoop wordt gehanteerd.

De vrije sector bestaat in de huidige (financiële) analyse uit woningen tussen de 40 en 140 m2 (gebruikersoppervlakte). Dit is een ruime bandbreedte die bij verdere uitwerking nader zal worden gespecificeerd. Dit zal van invloed zijn op het totale aantal woningen in deelgebied 6 binnen de gegeven m2 bvo en de financiële uitkomsten.

Gezonde mix van doelgroepen	
Prijssegmenten	· Sociale huur: 30% · Middencategorie: 25% · Vrije Sector: 45%
Doelgroep	· 1-2 persoonshuishouders: 65% *(starters, ouderen, studenten (zelfstandig), huishoudens zonder kinderen)* · Meerpersoonshuishoudens: 30% *(gezinnen)* · Overige huishoudens: 5% (*CPO, woongroepen, friendswoningen en on-zelfstandige studenteneenheden)*
Kwetsbaar en Bijzonder	· Maatschappelijke Opvang en Beschermd Wonen · Statushouders · Kwetsbare jongeren · Gemengd wonen
Zelf Bouwen	· CPO's · Zelfbouw · Nieuwe Wooncoöperaties

▲ Mix van doelgroepen

Verdeling woningbouwprogramma
55% gereguleerd programma
30% sociale huur
- 5% studentenwoningen
- 25% regulier sociaal programma
• 5% bijzondere doelgroepen
• 20% regulier sociaal programma
25% middensegment
• minimaal 15% middeldure huur
• maximaal 10% middeldure koop
45% vrije sector

▲ Verdeling woningbouwprogramma

3.3.2 Werken

In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone – deel 2 is het uitgangspunt opgenomen dat de bestaande vierkante meters kantoorruimte voor de Merwedekanaalzone moeten worden behouden en waar mogelijk worden uitgebreid, passend bij de verdichting/groei van de Merwedekanaalzone. Voor deelgebied 6 is dat een belangrijk uitgangspunt, aangezien het gebied in de huidige situatie uit overwegend kantoorprogramma en bedrijvigheid bestaat.

Uit onderzoek blijkt dat er momenteel circa 150 tot 250 banen in de bedrijvigheid aanwezig zijn aan de oostkant van deelgebied 6. Er is 10.000 tot 15.000 m2 bvo bedrijfsruimte nodig in fase 1 om dit aantal banen te kunnen behouden. Er wordt om die reden ingezet op 13.000 m2 bvo bedrijvigheid aan de oostkant.

De sectoren business (o.a. advies en (financiële) dienstverlening), creatief/ambachtelijk en media & ICT zijn kansrijk voor deelgebied 6:

- Kantoorhoudende sectoren, zoals advies & onderzoek en financiële dienstverlening, zijn groeisectoren binnen de gemeente Utrecht. Kantoren zijn goed te mengen met wonen en delen vele voorzieningen die ook van belang zijn voor bewoners. Ook past de locatie bij de vestigingscriteria van deze gebruikers. Dit is met name voor fase 2 van deelgebied 6 relevant.
- De creatief/ambachtelijk sector past bij de identiteit van de Merwedekanaalzone. De bedrijfsactiviteiten hebben een lage milieucategorie en zijn daardoor goed te mengen met wonen. Verder heeft deze sector een lichte groei laten zien in de afgelopen 10 jaar. Deze sector is overwegend actief in bedrijfsruimte, bijvoorbeeld in Urban Flex, maar ook voor een gedeelte in kantoren.
- Media en ICT groeit ook. In Dotslash aan de westzijde zitten vele startups in deze sector en door het gehele gebied zien wij veel bedrijvigheid in de ICT. Daarmee ligt er een sterke fundering en verwachten wij dat ook in de toekomst deelgebied 6 aantrekkelijk blijft voor deze sector, zolang er betaalbare plekken blijven. Deze sectoren zijn overwegend kantoorgebruikers, maar kunnen zich ook huisvesten in bedrijfsruimte.

Functie	BVO m2 bestaand MWKZ6	BVO m2 verandering in fase 1	Totaal BVO m2 MWKZ6 na fase 1
Wonen	46.000	+ 137.000 tot + 153.000	183.000 tot 199.000
Kantoren	147.000	- 14.000	133.000
Bedrijven	30.000	- 26.000 + 13.000	17.000
Voorzieningen maatschappelijk	8.000	- 8.000 + 6.500 tot + 7.000	6.500 tot 7.000
Voorzieningen commercieel	0	+ 2.000	2.000
Hotel	20.000	0	20.000
Casino	11.000	0	11.000
Totaal BVO	**262.000**	**+ 110.500 tot + 127.000**	**372.500 tot 389.000**

▲ Overzicht programma deelgebied 6

3.3.3 Commerciële voorzieningen

Er is in fase 1 ruimte voor 2.000 m2 bvo aan commerciële voorzieningen, de helft van het totaal. In fase 1 is behoefte aan dagelijkse detailhandel (supermarkt). De supermarkt is idealiter wat meer in de zuidoost kant van het gebied gesitueerd. Bewoners aan de noordkant van deelgebied 6 kunnen namelijk binnen 10 minuten loopafstand gebruik maken van de supermarkt in deelgebied 5.

De oostkant van deelgebied 6 leent zich, dankzij de connectie met het water, erg goed voor horeca. En ook commerciële dienstverlenging zoals kappers kunnen een bescheiden plek krijgen in deelgebied 6. Niet-dagelijkse detailhandel in de vorm van een bloemist of detailhandel gekoppeld aan productie of creatieve bedrijvigheid kan ook goed een plek krijgen in deelgebied 6.

3.3.4 Maatschappelijke voorzieningen

In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone – deel 2 wordt ervan uitgegaan dat circa 4% van het programma bestaat uit maatschappelijke voorzieningen. Voor fase 1 van deelgebied 6 komt dat met circa 158.500 - 175.000 m2 bvo ontwikkelruimte neer op circa 6.500 - 7.000 m2 bvo. Een basisschool (van circa 3.000 m2 bvo) is daarbij een primaire behoefte om invulling te kunnen geven aan het mobiliteitsconcept, waarvoor een maximale reistijd van 10 minuten geldt naar dagelijkse voorzieningen. Een logische plek daarvoor is ten zuiden van Urban Flex, op een centrale plek in fase 1 van deelgebied 6. Daarnaast is er in de eerste fase behoefte aan een kinderdagverblijf (400 m2 bvo), buitenschoolse opvang (150 m2 bvo), een gezondheidscentrum (2.000 m2 bvo) en een buurtcentrum (750 m2 bvo).

3.4 Mobiliteit

3.4.1 Verkeersneutraal ontwikkelen

Het transformeren en verdichten van deelgebied 6 kan alleen wanneer dit ‘verkeersneutraal’ gebeurt. Met ‘verkeersneutraal’ wordt gedoeld op autoverkeer (en dus niet op fietsers, voetgangers, openbaar vervoer). Het omliggende wegennet – met name de Europalaan Zuid en Europaplein – is momenteel namelijk al zwaar belast door autoverkeer. Door de verwachte autonome groei van het autoverkeer neemt de verkeersdruk nog verder toe in de toekomst. De opgave is om te verdichten, zonder dat er in de spits op de drukste rijrichtingen significant verkeer bij komt. Daardoor blijft de autobereikbaarheid van het plangebied en omgeving op orde. Voor deelgebied 6 gaat het in de ochtendspits om het verkeer dat de stad inrijdt, en in de avondspits gaat het om het verkeer dat de stad verlaat.

Voor de ontwikkeling van fase 1 en fase 2 kijken we naar de hoeveelheid verkeer dat deelgebied 6 in- en uitrijdt en het effect op de omliggende wegen. Onderstaande tabel toont de verkeersproductie en -attractie per fase en per rijrichting voor deelgebied 6.

	Etmaal	Ochtendspits (2 uurs)		Avondspits (2 uurs)	
	In + uit	In	Uit	In	Uit
Autonome situatie 2030	7.661	1.335	256	312	1.233
Fase 1	8.492	1.215	478	479	1.151
Fase 2 - woon scenario	12.149	1.167	726	1.047	1.989
Fase 2 - werk scenario	12.216	1.302	655	979	2.091

▲ Verkeersproductie en -attractie

Bij bovenstaande analyse is uitgegaan van circa 1.500 woningen in fase 1. Bij 1.700 in plaats van 1.500 woningen neemt de hoeveelheid verkeer niet noemenswaardig toe ten opzichte van bovenstaande intensiteiten. De netto toename van verkeer bij 1.700 in plaats van 1.500 woningen ligt maximaal rond de 20 bewegingen per 2 uurs-spits op de zwaarbelaste richting ('s ochtends gebied in, 's middags gebied uit). Dit komt grotendeels doordat extra verkeer met name tegen de drukke forensen gedomineerde spitsrichting in rijdt, aangezien er woningen en geen werkprogramma wordt toegevoegd.

Ontwikkeling van fase 1 kan eenvoudig verkeersneutraal

Uit de analyse van de verkeersproductie en -attractie van deelgebied 6 komt naar voren dat de verkeersgeneratie van het nieuw te ontwikkeling programma in fase 1 op etmaal basis iets hoger ligt dan de referentiesituatie 2030. Inzoomend op de spitsperioden zorgt de ontwikkeling van fase 1 voor een afname van autoverkeer op de drukste richtingen. Dit komt door doordat er werkfuncties verdwijnen en woonfuncties worden toegevoegd. Deze functies hebben een omgekeerd aankomst- en vertrekpatroon, waardoor de huidige drukste richtingen worden ontlast. Hierdoor kan fase 1 verkeersneutraal worden ontwikkeld zonder een verregaande mobiliteitstransitie.

Ontwikkeling van fase 2 vergt verregaande mobiliteitsmaatregelen

In fase 2 is de verwachte verkeersgeneratie en verkeersintensiteit op de omliggende wegen, in beide scenario's aanmerkelijk hoger dan in de autonome situatie 2030. Dit komt door de verdere intensivering van het programma. Deze toename wordt deels gedempt door de omzetting van werk- naar woonprogramma in fase 1, maar zorgt desondanks voor een grotere toename van autoverkeer op etmaalbasis en in de avondspits dan in de autonome situatie 2030.

Deze resultaten van de analyse laten zien dat verkeersneutraal ontwikkelen, na fase 1, alleen mogelijk is:

- Wanneer vanaf fase 1 al ingezet wordt op een hoogstedelijk mobiliteitsconcept in deelgebied 6.
- Als stedelijk en regionaal ingezet blijft worden op een mobiliteitstransitie.
- Als aanvullende maatregelen worden getroffen om de hoeveelheid autoverkeer naar de werklocaties terug te dringen, bijvoorbeeld met de komst van de Merwedelijn.
- Wanneer voor fase 2 aanvullende maatregelen om vermindering van (doorgaand) autoverkeer op de Europalaan Zuid genomen worden.

Dit bevestigen de uitkomsten van de Module Mobiliteit (Arcadis/ Overmorgen, 2023).

3.4.2 Mobiliteitsconcept deelgebied 6

Er is ten behoeve van de ontwikkeling van de gehele Merwedekanaalzone conform de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone – deel 2 een mobiliteitsconcept nodig dat stuurt op gedragsverandering en andere reispatronen van nieuwe en – op langere termijn – ook bestaande gebruikers van het gebied. Zodanig dat de bereikbaarheid van het plangebied en omgeving op orde blijft. Dit mobiliteitsconcept wordt dan ook toegepast voor deelgebied 6, waarbij het gefaseerd ingevoerd kan worden omdat de transformatie van fase 1 op zichzelf al een positief effect heeft op het verkeersbeeld. Het mobiliteitsconcept is gestoeld op het STOMP-principe: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS en deelmobiliteit en pas op de laatste plaats de Privéauto. Dat principe vertaalt zich voor deelgebied 6 in de volgende elementen:

1. Vertrekpunt voor de mobiliteitsstrategie is dat de dagelijkse voorzieningen zoals bijvoorbeeld scholen en supermarkten op maximaal 10 minuten lopen in de wijk en de wekelijkse voorzieningen zoals sportvoorzieningen en cultuur of horeca op maximaal 10 minuten fietsen aanwezig zijn. Dat voorkomt op voorhand de noodzaak om voor die activiteiten de auto te pakken.
2. De voetganger heeft vrijwel overal in de wijk het primaat. Door de openbare ruimte vrijwel autovrij in te richten en voor fietsers goede nieuwe verbindingen door de wijk aan te leggen kan dit.
3. We investeren in langzaam verkeersverbindingen waar en wanneer dat nodig is om de wijk te verbinden met de stad.
4. We stellen strenge eisen aan fietsparkeervoorzieningen. De eigen fiets krijgt voldoende ruimte in iedere ontwikkeling, en bevindt zich altijd dicht bij de woning in het eigen blok. Dit is dus het eerste vervoersmiddel dat mensen tegenkomen. Voor bezoekers zoeken we collectieve ruimte, inpandig of waar dat logischer is in de openbare ruimte.
5. Het openbaar vervoer moet een serieus alternatief vormen voor de auto op de middellange en lange afstand. Op korte termijn wordt dit ondersteund door de bestaande tramlijn en het opwaarderen van de HOV-verbinding de verder over de Europalaan-Noord naar het centrum rijdt. Op langere termijn een snelle hoogfrequente Merwedelijn (precieze snelheid en frequentie is onderwerp van onderzoek van de MIRT-Verkenning OV & Wonen).
6. De inzet van een grote pool deelauto's in de wijk, die beschikbaar zijn voor inwoners zonder eigen auto die af en toe toch een auto nodig hebben. We gaan uit van circa 1 deelauto per 20 woningen. Daarnaast zijn er andere deelvervoersmiddelen als bakfietsen en e-bikes aanwezig. Idealiter wordt deze deelmobiliteit ontsloten via een of meerdere digitale platformen die het voor gebruikers gemakkelijk maken, en die daarnaast in andere dienstverlening in de wijk kunnen voorzien zoals het lenen van spullen van buren of het ophalen van een pakketje uit een pakketwand.
7. We beperken de hoeveelheid parkeerplekken om het autoverkeer niet te laten groeien, en maken daarbij zoveel mogelijk gebruik van bestaand parkeervastgoed.
8. We richten het binnengebied en de randen van de wijk zoveel mogelijk autovrij in, maar sturen hierbij op voldoende ruimte voor logistiek en speciale doelgroepen.
9. Om ruimte te bieden voor een volledige transformatie van het plangebied is het op langere termijn noodzakelijk om de huidige verkeersstromen op de Beneluxlaan te verminderen.

Het mobiliteitsconcept manifesteert zich op de volgende manier in deelgebied 6:

Een vrijwel autovrije openbare ruimte

De enige wegen waar nog autoverkeer is toegestaan, zijn straks de Vliegend Hertlaan en de Winthontlaan. De Eendrachtlaan en de Zeehaenkade worden autovrij ingericht, evenals de andere onderdelen van de openbare ruimte. Autoverkeer is hier alleen bij hoge uitzondering toegestaan. Denk hierbij aan noodzakelijk autoverkeer in de vorm van verhuizingen, onderhoudswerkzaamheden, nood- en hulpdiensten en afvalinzameling dat niet kan worden uitgevoerd met licht elektrische voertuigen (LEV's). De Eendrachtlaan krijgt hierbij de functie van 'organiserende strook'. Het hier aanwezige voetgangersgebied wordt zodanig ingericht dat hier voldoende ruimte voor is.

Anders dan in deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone, wordt op maaiveld wel een uitzondering gemaakt voor twee specifieke doelgroepen. Deze krijgen een plek langs de beide inprikkers, de Vliegend Hertlaan en de Winthontlaan:

- Logistiek verkeer, ten behoeve van laden en lossen en voor servicelogistiek het stallen van (te) hoge voertuigen wanneer die niet in de hubs passen;
- Mensen met een GPK-indicatie (mensen met een handicap), die op maaiveld een parkeerplek kunnen krijgen.

Betere verbindingen

In het eindbeeld verandert de infrastructuur in de wijk ingrijpend ten opzichte van de huidige situatie:

- De Vliegend Hertlaan en de Winthontlaan blijven toegankelijk voor autoverkeer. Langs deze straten bevinden zich laad- en losplekken en parkeerplekken voor mensen met een handicap.
- De Zeehaenkade wordt – in lijn met de Kanaalweg ter hoogte van deelgebied 5 – getransformeerd tot het Merwedepark waar wandelen, fietsen, sporten en verblijven centraal staat, en maakt onderdeel uit van het rondje Stadseiland.
- Er worden twee nieuwe oost-west fietsverbindingen toegevoegd, ten noorden en zuiden van respectievelijk de Winthontlaan en de Vliegend Hertlaan. Deze verbindingen kunnen op termijn, als de noodzaak er is, worden aangesloten op een later te realiseren fiets- en wandelbrug (zie ook volgende alinea).
- Autoverkeer richting de A12 rijdt – zeker in fase 1 – aan de zuidzijde het gebied uit vanaf de Winthontlaan, onder de A12 door naar de Mauritiuslaan richting de A12. Hierdoor wordt de Europalaan Zuid ontlast.
- Op langere termijn transformeert de Europalaan Zuid, wanneer er meer duidelijkheid ontstaat over de (ligging van de) Merwedelijn en de ontwikkelingen binnen de A12-zone, waaronder de Woonboulevard. Afhankelijk van die transformatie kan fietsverkeer ook rechtstreeks via de Europalaan richting het zuiden rijden.

Fiets-/voetgangerverbindingen over het kanaal

Bij vaststelling van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone – deel 2 heeft de raad in het amendement A115 'schrappen bruggen deelgebied 6' aangegeven dat afhankelijk van de ontwikkelingen in deelgebied 6 nader onderzocht moet worden of er behoefte is aan fiets-voetgangersbruggen vanuit deelgebied 6 het Merwedekanaal over. Ten behoeve van de Nota van Uitgangspunten heeft Arcadis/Over Morgen hier onderzoek naar gedaan. Op basis van een analyse van het nut en de noodzaak van deze bruggen tekent zich het volgende af:

- De noordelijke fietsbrug nabij de Jutfasepunt is nog niet nodig voor de ontwikkelingen in fase 1. Wel is het noodzakelijk om de fietsverbindingen vanuit het gebied richting de Socratesbrug te verbeteren, bijvoorbeeld door de aanfietsroute over het noordelijk deel van de Eendrachtlaan richting het talud van de brug te verbeteren.
- De noordelijke fietsbrug wordt op termijn nodig door de toenemende drukte op de Socratesbrug als gevolg van het toenemende fietsverkeer in de hele stad en verdere ontwikkeling van deelgebied 6. Bij fase 2 van de transformatie van deelgebied 6 zal er gekeken worden of de noordelijke brug aangelegd moet worden en of dit als onderdeel van de transformatie van deelgebied 6 kan/moet gebeuren. Dat is ook afhankelijk van de mogelijkheden om de route door te trekken op de Jutfasepunt aan de overzijde van het kanaal waar de brug aanlandt.
- De zuidelijke fietsbrug ter hoogte van de Overijssellaan heeft toegevoegde waarde voor deelgebied 6, maar verbindt het gebied niet met veel cruciale voorzieningen aan de overzijde van het kanaal. De brug heeft vooral meerwaarde voor het verstevigen van de oost-west verbinding vanuit het perspectief van het stedelijk fietsnetwerk. Mogelijke realisatie van deze brug moet te zijner tijd dan ook vooral vanuit het perspectief van de ontwikkeling van de A12-zone en het stedelijk fietsnetwerk worden beschouwd.

In het ruimtelijk raamwerk wordt zodoende wel een ruimtereservering opgenomen voor de eventuele toekomstige aanleg van de bruggen, maar deze bruggen worden niet nu al planologisch mogelijk gemaakt en gerealiseerd. Besluitvorming daarover volgt later.

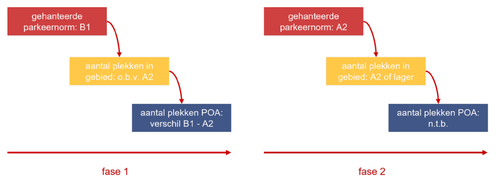
Deelmobiliteit

Een divers en ruim aanbod van deelmobiliteit is belangrijk en voorziet voor een deel in de mobiliteitsbehoefte van bewoners, bezoekers en andere gebruikers in deelgebied 6. We gaan uit van tussen de 100 en 150 deelauto's voor het totale gebied en een ruim aanbod aan andere deelvervoersmiddelen als bakfietsen en e-bikes die voorzien in een specifieke behoefte van de toekomstige bewoners en gebruikers van het gebied. Deze deelmobiliteit wordt zoveel mogelijk geclusterd aangeboden in de twee parkeergarages die een gebiedsfunctie krijgen. Bij de logistieke hubs, waar pakketwanden en aanvullende dienstverlening wordt georganiseerd zal ook ruimte worden gerealiseerd om cargo bikes en deelvervoersmiddelen voor voor- en natransport van goederen het gebied in te faciliteren.

3.4.3 Parkeren

Ingroei naar autoluw gebied

In deelgebied 6 geldt voor de bestaande functies een parkeernorm conform B1 parkeerregime. Voor de nieuwe functies zal een lagere parkeernorm voor privégebruik gehanteerd worden conform het A2 regime van de gemeente Utrecht. Zolang echter nog niet (volledig) aan de aspecten van de mobiliteitsstrategie wordt voldaan, met name tijdens de ontwikkeling van fase 1, mogen de toekomstige bewoners van het gebied tot de norm die volgt uit het A2 regime hun auto in deelgebied 6 parkeren en wordt voor het verschil tussen de A2- en B1 norm ingezet op Parkeren op Afstand in Westraven en/of Papendorp. Zo functioneert fase 1 van deelgebied 6 als ware het een A2 regime gebied, maar kunnen bewoners hun auto behouden omdat deze ook op afstand kan worden geparkeerd. Voor het eindbeeld wordt bekeken of een deel van de parkeerbehoefte van het totale parkeerareaal conform A2-regime permanent een plek kan krijgen op afstand.



▲ Parkeerstrategie fases

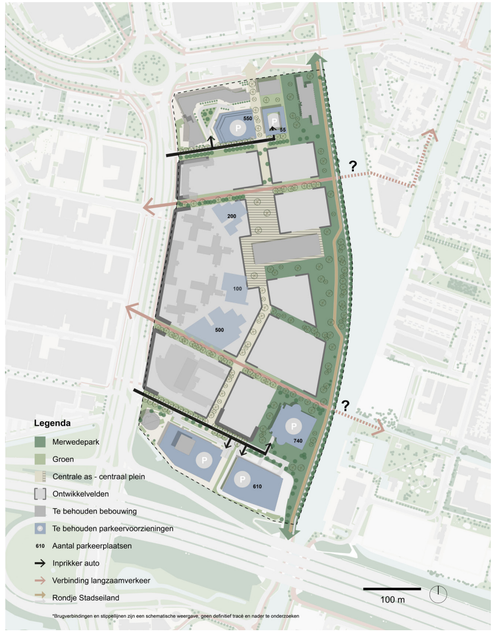
Omgang met parkeergarages

Voor het eindbeeld gaan we uit van het – vrijwel – volledig verdwijnen van parkeerplaatsen uit de openbare ruimte. Alle parkeren wordt dan opgelost in hubs. Die worden zo min mogelijk nieuw ontwikkeld. In plaats daarvan wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande parkeergebouwen van kantoren en andere functies die al in het gebied aanwezig zijn. Dat kan alleen wanneer de bestaande (veelal kantoor) gebruikers de voor hen beschikbare parkeerplekken gaan delen met de nieuwe gebruikers (veelal bewoners).

Er zijn op dit moment circa 3.500 parkeerplekken in deelgebied 6, waarvan ruim 3.000 in parkeergarages van bestaande grondeigenaren. Het streven is dit aantal op termijn terug te brengen naar een aantal dat meer in lijn is met de benodigde aantallen in het eindbeeld. Een aantal bestaande parkeergarages blijft bestaan, waarbij niets verandert aan de functie. Dat geldt o.a. voor de (in aanbouw zijnde) parkeervoorziening van Concorde en CityPads in het noorden en het Van der Valk hotel en het kantoorgebouw waar het NWO-I in zit op de zuidwesthoek van de kruising Winthontlaan/ Europalaan Zuid.

Daarnaast wordt een aantal hubs juist meervoudig, voor verschillende doelgroepen benut. Het gaat hierbij om:

- De bestaande garage van Le Mirage aan de Vliegend Hertlaan met circa 550 plekken, die we inzetten voor kantoorgebruikers en nieuwe bewoners;
- De bestaande garage van DPC Vermeer aan de Winthontlaan met circa 740 plekken, die we inzetten voor kantoorgebruikers en nieuwe bewoners;
- De garage van Holland Casino met circa 600 plekken, die we overdag op werkdagen inzetten voor bezoekers aan het gebied



▲ Raamwerkkaart met bestaande parkeervoorzieningen

wanneer er weinig casinobezoekers zijn. In de avonden en weekenden zijn de garages van Le Mirage en DPC Vermeer ook voor bezoekers bruikbaar.

De parkeervoorzieningen die aan het middendeel van het gebied langs de Eendrachtlaan liggen zullen op termijn zoveel mogelijk verdwijnen indien fase 2, het gebied ten westen van de Eendrachtlaan, wordt herontwikkeld. Gebruikers van die delen van het gebied gebruiken dan ook de hubs langs de beide ‘inprikkers’. Zo wordt de ruimte gecreëerd om de Eendrachtlaan autovrij te maken en kan het gebied verder hoogwaardig ingericht kan worden.

Gebruik van bestaande parkeergarages

Gelukkig zijn kantoormedewerkers en bewoners een goede match als het gaat om hun parkeerbehoeften. Werknemers parkeren met name doordeweeks tijdens kantooruren, terwijl inwoners met een eigen auto op die momenten voor een groot deel weg zijn en juist ’s avonds en in het weekend een plek nodig hebben. Dit heeft als groot voordeel, dat

Functie	Fase 1 (excl. bestaand programma)	Eindbeeld wonen (al het programma)	Eindbeeld werken (al het pogramma)
Parkeerplaatsen wonen en niet-wonen	320	1.102	1.244
Deelauto's	72	144	105
Minimaal nodig in gedeelde hubs	392	1.246	1.349
Benodigde plekken in P+R	450	n.t.b.	n.t.b.

▲ Parkeerbehoefte plangebied

er geen dure nieuwe garages hoeven te worden gebouwd. Dit helpt de haalbaarheid van de transformatie maar zorgt in potentie ook voor lagere tarieven voor gebruikers dan bij nieuwbouw.
Hiervoor is medewerking van de eigenaren van parkeergarages nodig, waartoe reeds voortvarende gesprekken worden gevoerd.
Uitgangspunt bij deze gesprekken, is dat gedurende de bouw van fase 1 met name gewerkt zal worden met avond-/weekendabonnementen voor bewoners. Overdag zijn alle parkeerplaatsen in de garages namelijk verhuurd aan kantoorgebruikers. Partijen willen zich gezamenlijk inspannen om dat gebruik terug te dringen, maar het kan zo zijn dat bewoners die de auto niet voor hun werk nodig hebben hem doordeweeks tijdelijk in de P+R moeten parkeren. Richting fase 2, met de komst van de Merwedelijn, delen partijen de ambitie om ook het kantoorgebruik van de bestaande parkeervoorzieningen mee te laten krimpen met de transformatie van het gebied. Mocht dit onvoldoende lukken, dan moet in fase 2 worden bekeken of extra hubs nodig zijn. Dat kan wel betekenen dat er minder ontwikkelruimte is in fase 2, aangezien het uitgangspunt van de ontwikkeling van deelgebied 6 is dat de autobereikbaarheid niet verslechterd.

Parkeerbehoefte per fase

Gezamenlijk zijn in de garages van Le Mirage en DPC Vermeer circa 1.300 plekken beschikbaar. Op basis van het voorziene programma en de uitgangspunten voor het gebruik van deelmobiliteit en aantrekkelijke fietsparkeervoorzieningen is de benodigde parkeercapaciteit berekend. Voor het eindbeeld is die weergegeven voor zowel het woon- als het werkscenario. Er is (minus circa 50 plekken in het werkscenario) voldoende capaciteit beschikbaar in beide hubs. Zeker wanneer ook nog rekening wordt gehouden met de plekken bij Holland Casino. De uitdaging zit hem in het voldoende (flexibel) beschikbaar stellen van deze capaciteit op de juiste momenten.

3.4.4 Bezoekersfietsparkeren

Evenals in deelgebied 5 ligt er in deelgebied 6 een opgave om tenminste een deel van het bezoekersfietsparkeren inpandig te organiseren en zodoende de openbare ruimte niet teveel te belasten. Het is vanuit het gebruik onwenselijk om bezoekers en bewoners te combineren in dezelfde stallingen. Op basis van het uiteindelijke voorzieningenprogramma en het ontwerp voor de openbare ruimte en blokken zal worden bepaald welk deel inpandig en welk deel in de openbare ruimte kan landen.

4. Financiële uitvoerbaarheid

4.1 Businesscase onder druk

De totale businesscase van deelgebied 6 staat onder druk. Daar zijn de recente marktomstandigheden zeker debet aan. Er is sprake van ‘economische tegenwind’ door sterk gestegen bouwkosten, gestegen rentes, stagnerende en/of dalende opbrengsten. Momenteel zit de markt wel weer in een periode van bezinning, waarbij de eerste gewenning aan de nieuwe omstandigheden zich beginnen af te tekenen, zoals stijgende opbrengsten op de woningmarkt (in ieder geval voor de bestaande bouw) en bouwkosten die weliswaar hoog, maar redelijk stabiel beginnen te worden. Hoewel dit hoop geeft voor de toekomst, kan hier voor de huidige berekeningen nog niet op worden voorgesorteerd.

Naast de huidige marktomstandigheden wordt de financiële druk op de businesscase veroorzaakt door hoge verwervingswaarden in het gebied. Dit komt enerzijds door hoge verwachtingswaarden waarop in het verleden door partijen is ingekocht en anderzijds doordat de huidige vastgoedwaarde hoog is doordat zich in het gebied goed lopende bedrijven en kantoren bevinden. Dit is met name aan de westzijde (fase 2) het geval.

De relatief slechte marktomstandigheden en de hoge verwervingswaarden in deelgebied 6 maken het momenteel moeilijk om de beoogde transformatie in zijn geheel van de grond te krijgen. Er valt op dit moment niet genoeg aan te verdienen. Het is voor de meeste grondeigenaren in het gebied dus nog niet interessant om tot herontwikkeling over te gaan. Toch zijn er kansen om (delen van) de herontwikkeling financieel uitvoerbaar te krijgen. De businesscase wordt al haalbaar wanneer de martkomstandigheden verbeteren, uitgaande van een stijging van 5% van de opbrengsten en een verlaging van 5% van de bouwkosten. Ook kunnen delen (beter) haalbaar worden door binnen de kaders van het ruimtelijk raamwerk te schuiven met programma.

4.2 Scenario-berekeningen

Om te weten wat er precies nodig is aan optimalisatie om de haalbaarheid te vergroten (per deelontwikkeling), is het nodig hierop verder te studeren bij de uitwerking van stedenbouwkundige deelplannen. Enkele onderzoeksmogelijkheden voor het optimaliseren zijn hieronder genoemd:

- Er kan gekeken worden naar de gemiddelde woninggrootte in de verschillende woningbouwcategorieën. Over het algemeen kan gesteld worden dat door woningen te verkleinen dit een betere businesscase oplevert. Ook levert dit meer woningen op binnen hetzelfde aantal m2 bvo ontwikkelruimte. In deelgebied 5 is bijvoorbeeld al ruimte geboden om voor een deel kleinere middenhuurwoningen te maken. Hierbij geldt wel dat de volkshuisvestelijke kwaliteit voldoende gegarandeerd moet blijven;
- De keuze in woningdifferentiatie. Het sentiment op de middeldure huurmarkt is dusdanig slecht dat de lage rendementen nagenoeg geen grondwaarde mogelijk maken. Aansluiten bij bij het op handen zijnde wijzigende beleid van de Minister van VRO ten aanzien van de middeldure huur geeft mogelijk ruimte ten opzichte van het gemeentelijke beleid. Ook kan een switch naar middeldure koop in plaats van huur in deze fase de haalbaarheid verbeteren. Op termijn kan gecompenseerd worden met middeldure huurwoningen in andere fasen. In de tussentijd kan ook het gesprek gevoerd worden met de corporaties in de STUW over hun investeringsbereidheid in middenhuur;
- Ook is het nu zo dat circa 90% van de investeringskosten in de openbare ruimte landen in fase 1, terwijl ook fase 2 daarvan profiteert. De wegenstructuur wordt – normaliter – in fase 1 al aangepast en ook het Merwedepark wordt dan al aangelegd. Door in fase 1 alleen die zaken in de openbare ruimte aan te pakken die op dat moment echt nodig zijn om een goede deelontwikkeling te

krijgen kan fase 1 beter haalbaar worden gemaakt. Aandachtspunt is daarbij wel dat deelontwikkelingen voldoende kwaliteit in zich hebben;
- De omvang van het ontwikkelprogramma (dichtheid). Met circa 10% meer programma wordt de businesscase haalbaarder. Binnen deelontwikkelingen zou zodanig geschoven kunnen worden dat op sommige locaties meer programma wordt gerealiseerd waardoor die plekken tot ontwikkeling kunnen komen.

Een combinatie van bovenstaande optimalisaties zal plannen haalbaarder maken, maar een verbetering van de marktomstandigheden blijft daarnaast nodig.

4.3 Kostenverhaal

Een ontwikkeling mag pas planologisch mogelijk worden gemaakt als deze financieel uitvoerbaar is. Overheden zijn dan ook verplicht om kosten te verhalen. Het gaat daarbij om een bijdrage van de ontwikkelende partij aan kosten voor het opstellen van het planologisch kader, het aanleggen van openbare voorzieningen en het inrichten van de openbare ruimte. Dat gebeurt meestal door het sluiten van een anterieure overeenkomst tussen de ontwikkelende partij en de gemeente.

Een belangrijk uitgangspunt van kostenverhaal is dat ontwikkelende partijen niet méér hoeven bij te dragen dan de opbrengsten van hun gronden. Met andere woorden, er moet sprake zijn van een waardesprong door de herontwikkeling. De hoogte van de waardesprong is bepalend voor de hoogte van het kostenverhaal. Door de begrenzing van het kostenverhaal kan het voorkomen dat het kostenverhaal onvoldoende opbrengt om de volledige kosten te kunnen verhalen. Dat is ook bij deelgebied 6 goed denkbaar, zelfs als de businesscase door de scenario-berekeningen is geoptimaliseerd.

Als er bij vaststelling van het omgevingsplan een tekort te verwachten is dan moet aangegeven worden op welke wijze dit tekort wordt gedekt. Meestal gaat het daarbij om de inzet van publieke middelen. Op basis van de huidige berekeningen is nu nog niet voluit aan te tonen dat deelgebied 6 haalbaar ontwikkeld kan worden. Om de financiële uitvoerbaarheid van het omgevingsplan voor deelgebied 6 te borgen zal er naar verwachting aanvullende dekking nodig zijn voor de publieke investeringen, bovenop reeds beschikbare publieke middelen voor onder meer de aanleg van het Merwedepark.

Grondexploitatie gemeentelijk eigendom en erfpachtpercelen

Ook op de percelen die de gemeente in eigendom heeft (vol eigendom) en de erfpachtpercelen worden de kosten verhaald. In deelgebied 6 is de gemeente is naast eigenaar van de openbare ruimte ook eigenaar van de Terberglocatie. De gemeente zal te zijner tijd een grondexploitatie openen voor dit perceel. De kosten en opbrengsten voor de locatie en daarmee het kostenverhaal worden verantwoord in deze grondexploitatie. Bij percelen waar erfpacht op rust worden de kosten verrekendvia de zogenaamde economische meerwaarde. Dit is kort gezegd het verschil in waarde tussen de oude en nieuwe bestemming. Ook hierbij geldt dat er wel sprake moet zijn van een waardevermeerdering door de herontwikkeling om überhaupt kosten te kunnen verhalen.

5. Verantwoording proces

5.1 Het gevolgde samenwerkingsproces

De gemeente heeft het initiatief genomen voor de uitwerking van de plannen voor deelgebied 6, waar deze nota de eerste stap in is. Omdat het grondeigendom in deelgebied 6 over veel verschillende grondeigenaren is verdeeld en een succesvolle herontwikkeling van deelgebied 6 daarmee staat of valt bij goede samenwerking met deze partijen, heeft de gemeente Utrecht in de totstandkoming van deze nota diverse gesprekken gevoerd met grondeigenaren. Zowel in collectief verband (het grondeigenarenoverleg), als in gesprekken met kleinere groepen en individuele gesprekken.

Met vrijwel alle grondeigenaren in fase 1 van deelgebied 6 zijn door de gemeente Utrecht gesprekken gevoerd na vestiging van het voorkeursrecht, om te duiden wat aanleiding is geweest voor het voorkeursrecht, wat de ambities zijn van de gemeente voor de herontwikkeling, om te horen wat de ambities van de grondeigenaren zijn en hoe die zo goed mogelijk kunnen samenvallen. De diverse gesprekken hebben geholpen bij het vormgeven van deze Nota van Uitgangspunten. De frequentie van de gesprekken wisselt: met sommige partijen is geregeld contact en wordt gekeken of samen kan worden opgetrokken in planvorming, terwijl andere partijen eens in de zoveel tijd vooral worden bijgepraat over de stand van zaken.

Deze wijze van samenwerking is passend bij het organische karakter van de herontwikkeling van deelgebied 6. De gemeente heeft hierin voor de transformatie van fase 1 – waar tevens het voorkeursrecht is gevestigd – een actievere rol in de planvorming dan aan de westkant. De gemeente zet voor fase 1 niet in op actieve verwerving en onteigening, maar wordt actief wanneer partijen hun vastgoed willen verkopen zoals dat bij de Terberglocatie is gebeurd. Daarnaast is de gemeente actief in planontwikkeling en samenwerking met initiatiefnemers.

5.2 Het gevolgde participatieproces

Er heeft ten behoeve van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone – deel 2 een uitgebreid participatieproces plaatsgevonden. Met deze nota wordt verder invulling gegeven aan de kaders die daarin zijn meegegeven. Ten tijde van de Omgevingsvisie werd duidelijk dat aangaande de toekomst van deelgebied 6 de aandacht bij omwonenden vooral uitging naar de beoogde fiets- en voetgangersbruggen. Er was weerstand tegen die bruggen.

In de totstandkoming van deze nota is daarom overleg geweest met het Gebruikersoverleg Merwedekanaal en met de bewonersgroep Hamerplantsoen (waar de aanlanding van één van de bruggen destijds was voorzien) over nut en noodzaak van de fiets- en voetgangersbruggen. Beide partijen vinden het prettig dat de bruggen voor de realisatie van fase 1 niet nodig zijn.

6. Ontwikkelstrategie

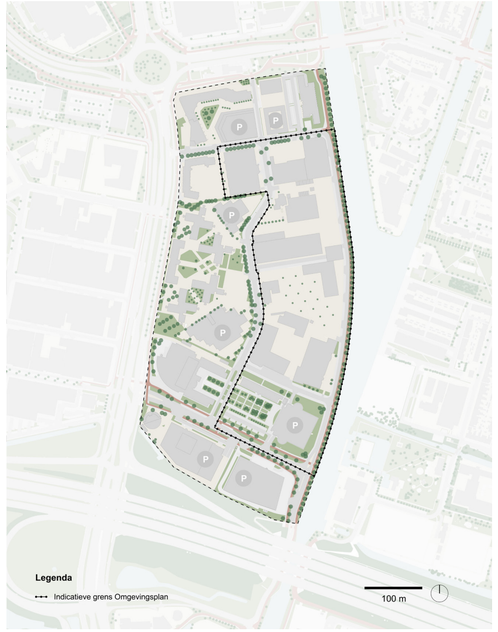
6.1 Globaal omgevingsplan opstellen

De herontwikkeling van deelgebied 6 is momenteel financieel niet haalbaar. Ook is door het versnipperde grondeigendom niet duidelijk of en wanneer grondeigenaren tot herontwikkeling willen overgaan. Een organische wijze van ontwikkeling is passend gegeven deze context. Dat kan onder de nieuwe Omgevingswet planologisch worden geborgd in een omgevingsplan.

De Omgevingswet wet brengt nieuwe mogelijkheden met zich mee aangaande het planologisch borgen van toekomstige ontwikkelingen. Naast het omgevingsplan met tijdvak dat lijkt op het oude bestemmingsplan waarin functies relatief concreet zijn en binnen een tijdvak van 10 jaar moeten worden gerealiseerd, is het ook mogelijk om een omgevingsplan te maken zonder tijdvak voor meer organische gebiedsontwikkelingen. Omgevingsplannen kunnen variëren van globaal tot meer specifiek, en binnen het omgevingsplan kan er ook voor worden gekozen om bepaalde onderdelen globaal te houden en andere aspecten specifiek te bestemmen.

Voor deelgebied 6 is een globaal omgevingsplan zonder tijdvak het meest passend. Het ontwikkelgebied is bij dit type omgevingsplan vastgelegd, maar er is geen heel concreet eindbeeld, fasering of einddatum voor de ontwikkeling. Het gaat om plannen met globale functieaanduidingen die op verschillende manieren kunnen worden uitgewerkt. Zo kunnen het programma en de investering per locatie binnen kaders variëren om de betreffende ontwikkeling beter passend of haalbaar te krijgen.

Op onderdelen maken we het globale omgevingsplan specifiek. Denk aan die onderdelen die noodzakelijk zijn voor gezond stedelijk leven, en die niet zonder meer worden gerealiseerd. Bijvorbeeld voldoende groen, goede openbare ruimte, voldoende betaalbare woningen,



▲ Indicatieve plangrens omgevingsplan

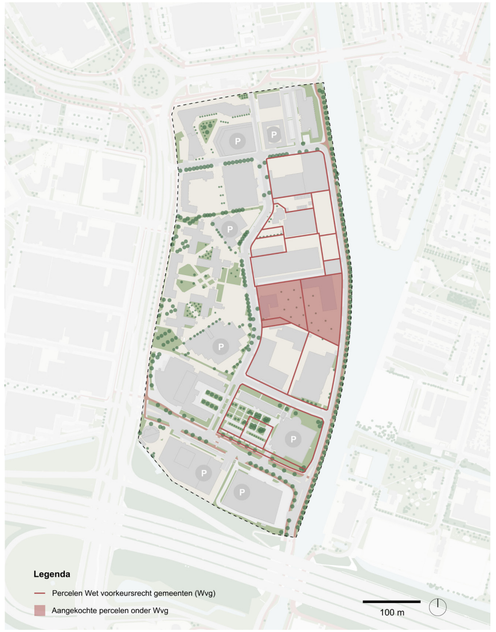
bepaalde maatschappelijke voorzieningen. Het globale omgevingsplan kan nadere afwegingsmomenten bevatten op grond waarvan de gemeente initiatieven – zelfs degene die passen binnen het omgevingsplan – toetst en besluit of het initiatief kan worden toegestaan.

Door het relatief hoge abstractieniveau van een globaal omgevingsplan, biedt dit plan vaak geen grondslag om te kunnen onteigenen. Ook worden de huidige bestemming én toekomstige bestemming mogelijk gemaakt. Onteigenen kan alleen met een voldoende gedetailleerde uitwerking van de toekomstige functie van de te onteigenen locatie, en als de huidige bestemming niet mogelijk is gemaakt. Indien de noodzaak tot onteigening ontstaat, zal de betreffende locatie concreter uitgewerkt moeten zijn in het globale omgevingsplan en mag het de huidige bestemming niet mogelijk maken, of moet er later een concreter omgevingsplan of buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA, vergelijkbaar met een omgevingsvergunning voor afwijken bestemmingsplan) voor de betreffende locatie worden opgesteld.

Om het omgevingsplan vast te kunnen stellen zijn middelen nodig waarmee het tekort in de businesscase van fase 1 gedekt wordt. De gemeente zet zich in om dekking te vinden. Voor fase 2 van deelgebied 6 wordt verdere planvorming nog niet aangejaagd of gefaciliteerd, omdat nog te onduidelijk is in welke richting de westzijde van het gebied zich moet gaan ontwikkelen.

6.2 Behoud Wvg

De gemeente zet zich in om het voorkeursrecht dat is gevestigd op de locaties met ontwikkelpotentieel in fase 1 van deelgebied 6 te bestendigen. Het omgevingsplan moet dan voor 15 september 2025 vastgesteld zijn door de gemeenteraad. Het voorkeursrecht helpt



▲ Wvg met aanduiding Terberglocatie

speculatie te voorkomen, en geeft de gemeente de mogelijkheid om bij de kans voor verwerving meer in regie te komen. Na verloop van tijd kan dit ertoe leiden dat de organische ontwikkelstrategie een meer integraal karakter krijgt.

6.3 De eerste kansen

Er zijn momenteel grondeigenaren die met de gemeente samen (mogelijk met de door de gemeente verworven Terberglocatie) een plan willen maken voor het noordelijke deel van fase 1. In de fasering van de hele Merwedekanaalzone is dat passend. De transformatie loopt geleidelijk van noord naar zuid door. Het is zo beter mogelijk om ook met relatief kleine ontwikkelingen goede stukken stad te maken. Bij meer geïsoleerde ontwikkelingen bestaat het risico dat de omgevingskwaliteit ondermaats is.

De uitwerking van dit stedenbouwkundige plan loopt idealiter parallel aan de uitwerking van een globaal omgevingsplan voor fase 1. Het omgevingsplan kan (mogelijk) concreter worden voor het noordelijk deel. Ten behoeve van het kostenverhaal wordt een anterieure overeenkomst afgesloten met de grondeigenaren, danwel worden publieke kostenverhaalsregels vastgelegd in het omgevingsplan. Voor de Terberglocatie wordt te zijner tijd een grondexploitatie geopend, aangezien deze locatie in eigendom is van de gemeente.

Omdat het initiatief voor ontwikkeling in de basis bij de grondeigenaren ligt is het moeilijk om een concrete planning af te geven voor deze ontwikkeling. Het doel is dat start bouw van deze fase voor 2030 plaatsvindt, conform de Versnellingsafspraken Woningbouw. In het meest optimale scenario zou de startbouw in 2027 kunnen lukken.



▲ Mogelijke eerste ontwikkeling

6.4 Participatie en samenwerkingsproces

Doel van de participatie in het vervolgproces is te komen tot een planvorming van dit deelgebied waarin we de kennis, ervaring en creativiteit van betrokkenen en geïnteresseerden benutten om te komen tot een ontwikkeling die aansluit bij deze plek en bijdraagt aan een aantrekkelijke, gezonde wijk voor iedereen. De planvorming verloopt door het organische karakter stapsgewijs. In de participatie is het goed om daarop aan te sluiten en maken we onderscheid tussen de planvorming van fase 1 en per deelontwikkeling.

Participatie voor fase 1

De gemeente Utrecht heeft de regie over de participatie voor de planuitwerking van fase 1 van deelgebied 6. Die uitwerking landt in een omgevingsplan. Met een stakeholdersanalyse (krachtenveldanalyse) bepalen we wie we hierbij betrekken. Het ligt voor de hand om sowieso weer de grondeigenaren in deelgebied 6, het Gebruikersoverleg Merwedekanaal en bewonersgroep Hamerplantsoen te betrekken. Maar ook bewoners en kantoorgebruikers in deelgebied 6, de ondernemersvereniging Business Eiland Utrecht, ondernemers op de Woonboulevard, omwonenden en ondernemers uit Hoograven en op de Jutfasepunt, de scouting en roeiverenigingen aan de overzijde van het kanaal en bewoners van Max en Pax et Lux moeten in dit stadium betrokken worden.

Het niveau raadplegen lijkt hierbij het meest op zijn plek. Ten tijde van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone – deel 2 is er namelijk al veel geparticipeerd en is er al een redelijk heldere lijn gekozen voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Deze Nota van Uitgangspunten en de uitwerking in een omgevingsplan blijven binnen die kaders. Daarbij speelt voor de wijken Hoograven en Rivierenwijk dat zij in 2021 vooral tegen de komst van fiets- en voetgangersbruggen zijn vanuit de nieuwe stadswijk Merwede naar deze buurten toe. Er leeft een sentiment dat deze buurten onder druk komen te staan door de nieuwe ontwikkeling. Deze zorgen zijn ook te verwachten bij de ontwikkeling van deelgebied 6, zij het in mindere mate omdat deelgebied 6 verder van de Dichterswijk af ligt, er veel minder mensen wonen in het deel van Hoograven tegenover deelgebied 6 en de fiets- en voetgangersbruggen niet in de eerste fase van deelgebied 6 worden gerealiseerd.

Participatie per deelontwikkeling

Per deelontwikkeling is het ook belangrijk om participatie te organiseren. Bij de uitwerking van deelontwikkelingen gaat het om een specifieke locatie in het gebied en om meer detailuitwerking, waarbij het stakeholderveld dichter om de betreffende locatie heen is gesitueerd. In het algemeen gaat het om stakeholders (als eigenaren in het gebied) en inwoners van Utrecht en in het bijzonder de aangrenzende buurten. Dit kunnen ook toekomstige bewoners zijn van deelgebied 6 of beter gezegd woningzoekenden.

De verantwoordelijkheid voor het organiseren van de participatie ligt bij de betreffende initiatiefnemer(s), maar als gemeente willen we wel nadrukkelijk naast de initiatiefnemers staan om te borgen dat de participatie goed aansluit bij de participatie over fase 1. Daarnaast vinden we het belangrijk om te borgen dat de ontwikkelaars de juiste partijen en belanghebbenden betrekken bij hun vorming. Bij elke deelontwikkeling dient een participatieplan te worden gemaakt om te bepalen wie de relevante belanghebbenden zijn voor de ontwikkeling en op welk niveau zij betrokken moeten worden. Dat kan per deelontwikkeling verschillen.

Gebiedsorganisatie

Naast het participatieproces is het belangrijk om de samenwerking met de grondeigenaren in deelgebied 6 verder vorm te geven. Daarbij gaat het niet zozeer om het reflecteren op de uitwerking van plannen, zoals dat bij de participatie vooral het geval is, maar vooral om te borgen dat partijen zelf ook hun steentje bijdragen aan de gebiedsbrede opgaven. Deze opgaven kunnen niet solitair door de grondeigenaren of de gemeente worden opgelost. We hebben elkaar nodig.

De gebiedsbrede opgaven hebben betrekking op de exploitatie van de parkeerhubs, deelmobiliteit, het bezoekersfietsparkeren en eventuele andere onderdelen van het concept voor de wijk zoals logistiek en energietransitie. Voornemen is een gebiedsorganisatie op te richten waar nieuwe eigenaren/ontwikkelingen verplicht lid van worden. Zittende partijen worden ook uitgenodigd deel te nemen. Zo wordt geborgd dat iedereen die een belang heeft bij het functioneren van het gebied hier ook verantwoordelijkheid voor draagt. Het ligt voor de hand om te bekijken of er synergievoordelen kunnen worden behaald door aansluiting te zoeken bij wat er op dit vlak in deelgebied 5 wordt ontwikkeld, en eventueel het Mobiliteitsbedrijf Merwede te vragen om bepaalde taken in deelgebied 6 uit te voeren.

6.5 Planning

Om vóór 15 september 2025 een globaal omgevingsplan voor fase 1 van deelgebied 6 vastgesteld te hebben, wordt begin 2024 gestart met het opstellen ervan. Daartoe dienen ook in 2024 milieuonderzoeken te worden uitgevoerd. Streven is om het ontwerp omgevingsplan eind 2024 ter inzage te kunnen leggen. Een ieder heeft dan de mogelijkheid om gedurende zes weken zienswijzen in te dienen.

Ten behoeve van het opstellen van het omgevingsplan, worden in 2024 verschillende participatiemomenten georganiseerd. Een startbijeenkomst waarin de nota van uitgangspunten wordt toegelicht en het principe van een globaal omgevingsplan wordt uitgelegd. Mensen krijgen dan de gelegenheid om hierop te reflecteren. Dat kan nadat de nota is vastgesteld door de raad. Deze startbijeenkomst wordt gevolgd door één of meerdere sessies in kleinere setting (al dan niet uitgesplitst naar type stakeholder) waarin bijvoorbeeld in kan worden gegaan op specifieke thema's of deelgebieden. In de periode van de terinzagelegging wordt een bijeenkomst georganiseerd om het ontwerp omgevingsplan uit te leggen en aan te geven wat er met de inbreng vanuit de participatie is gedaan. Ook wordt mensen verteld hoe zij een zienswijze kunnen indienen.

Na de zienswijzeperiode wordt het omgevingsplan definitief gemaakt en voor de zomer van 2025 ter besluitvorming aangeboden aan de gemeenteraad. De raad dient het omgevingsplan vóór 15 september vastgesteld te hebben om het voorkeursrecht op de percelen aan de oostkant met minimaal 5 jaar te kunnen verlengen. Daarna volgt mogelijk nog een periode van beroep en bezwaar.

Bijlagen

- Module Mobiliteit Merwedekanaalzone Deelgebied 6, Arcadis | Over Morgen (7 december 2023)

Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon: 030 - 286 00 00