Bundel - Raadsinformatiebijeenkomst van 11 oktober 2022

1 Hybride RIB 'Oversteek HOV en Lombokpark'

Waar: HYBRIDE: digitaal en fysiek vanuit oude Stadhuis, Stadhuisbrug 1
Tijd: 19.30 - 20.30 uur
Beleidsterrein: Ruimtelijke Ontwikkeling / Wethouder Eerenberg
Raadsinformatiebijeenkomst: gesprek tussen tussen raadsleden, leden van de Provinciale Staten, ambtenaren, experts, betrokkenen en overige geïnteresseerden.
Agenderenden: Fred Dekkers (GroenLinks), Rob van den Enk (Student & Starter), Maarten van Heuven (Partij voor de Dieren), Hester Assen (PvdA), Has Bakker (D66), Gertjan te Hoonte (VVD) en Hessel Stellinga (CDA).
Motivatie:
In de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein en het PvE/FO Lombokplein, beiden door de gemeenteraad vastgesteld, is een gelijkvloerse oversteek over de HOV-baan bij de Leidseveertunnel opgenomen ten behoeve van de ontsluiting van het Park Plaza Hotel, De Stek en de woningen op het Smakkelaarsveld. Het PvE/FO is tot stand gekomen in afstemming met de provincie, waarbij is afgesproken om in de VO fase samen tot een goede en veilige uitwerking van de gelijkvloerse oversteek te komen.
In de raadsbrief vrijgave ontwerpbestemmingsplan Lombokplein is de gemeenteraad geïnformeerd dat gedurende de VO fase onverwacht is gebleken dat de gelijkvloerse oversteek door de provinciale veiligheidsadviseurs sterk wordt afgeraden, gezien de veiligheidsrisico's en de exploitatiegevolgen in geval van een aanrijding met een tram of een bus.
In de raadsbrief staat dat volgens het college een gelijkvloerse oversteek op een veilige manier ingepast kan worden en dat scenario's met een ongelijkvloerse kruising onwenselijk zijn. Hierdoor blijft er onvoldoende kwaliteit over om nog van een park te kunnen spreken en het gaat ten koste van groen, verblijfs- en gebruikskwaliteit van het gebied en de recreatieve groene route langs de Leidse Rijn.
In het kader van het VO doorloopt de gemeente een proces met de provincie om te komen tot een acceptabele oplossing van deze oversteek.
Diverse betrokkenen, waaronder de Ontwikkelgroep Lombok Centraal, benaderen de gemeente en de provincie omdat ook zij zich zorgen maken over de oversteek.
Doel van de RIB
De fracties willen helderheid krijgen over:
• de geschiedenis van het denken en besluitvorming over de HOV-oversteek bij de Leidseveertunnel,
• de adviezen en onderliggende overwegingen van de veiligheidsadviseurs van Provincie en Gemeente over de HOV-oversteek
• de mogelijkheden om een veilige HOV-oversteek te realiseren
• de gevolgen van een ongelijkvloerse kruising voor het de kwaliteit en omvang van het Lombokpark en de omgeving van het Crown Plaza Hotel
• het proces van Provincie en Gemeente om tot een oplossing te komen
• opvattingen van betrokkenen zoals Ontwikkelgroep |Lombok Centraal, Crown Plaza Hotel en ontwikkelaar Smakkelaarsveld.

RIB-Oversteek HOV en Lombokpark Info-en-Bijdragen-deelnemers (WEB).docx

Bijdrage deelnemer-RIB Oversteek HOV en Lombokplein -(web).docx

1.1 Raadsbrief vrijgave ontwerpbestemmingsplan Lombokplein

Dossier 2962 voorblad

Kaartje spreiding fietsverkeer Utrecht Centraal westzijde.pdf

Raadsbrief Vrijgave ontwerpbestemmingsplan Lombokplein.docx.pdf

Toelichting op alternatieve routes voor ongelijkvloerse kruising met HOV-baan.pdf

Uitwerking Motie 58 Extra oversteek Graadt van Roggenweg.pdf

Veiligheidsanalyse omdraaien rijrichting Leidseweg (1).pdf

1.2 MV 4 Oversteek HOV baan en Lombokpark

Dossier 2963 voorblad

MV 4 Oversteek HOV baan en Lombokpark.pdf

2 RIB Daalsetunnel

Waar: oude Stadhuis, Stadhuisbrug 1
Tijd: 20.30 - 21.30 uur
Beleidsterrein: Ruimtelijke Ontwikkeling/ Wethouder Eerenberg
Raadsinformatiebijeenkomst: gesprek tussen raadsleden, ambtenaren, omwonenden, betrokkenen en overige geïnteresseerden.
Agenderenden: Has Bakker (D66), Fred Dekkers (GroenLinks), Jan Wijmenga (CU), Hester Assen (PvdA), Maarten van
Heuven (PvdD), Gertjan te Hoonte (VVD), David Bosch (PVV), Hessel Stellinga (CDA), Annemarijn Oudejans (Student & Starter) en Linda Bode (Volt) wensen een raadsinformatiebijeenkomst gevolgd door een commissiedebat te agenderen over de laatste stand van zaken omtrent de Daalsetunnel. Aanleiding is o.a. de raadsbrief Uitwerking motie Daalsetunnel 30 km/u en project ASW.
Er is behoefte om tijdens de RIB een gedeelte 'technisch' met ambtenaren te organiseren over kosten, verkeer en de woningbouwopties, gevolgd door een gedeelte waarin we in gesprek gaan met bewoners. Wij wensen in ieder geval de bewoners Graadt van Roggeweg, Ontwikkelgroep Lombok Centraal, bewonersgroep Daalsepark, verkeersgroepen van het wiel, en de Fietsersbond uit te nodigen. Welke mogelijkheden zien zij?
Na de RIB agenderen wij graag een commissiedebat. De exacte agendering hiervoor schrijven wij na c.q. op basis van de RIB.
Eerste overzicht van technische vragen:
• Behoefte aan wat meer gevoel wat de keuzes gaan hebben op de bredere verkeersafwikkeling.
• Waarom is er bij de kruisingen bij bijvoorbeeld de Koningsbergerlaan, de Vleutenseweg en de Amsterdamsestraatweg niet gekozen voor oplossingen zonder verkeersregelinstallaties? VRI betekent extra in en uitvoegstroken en daarmee extra asfalt. Voor de Vleutenseweg was eerder ook een rotonde aan de orde, al of niet met een doorsteek voor het OV.
• Waarom is er voor de Daalsetunnel en het stuk naar de ASW geen alternatief uitgewerkt voor een weg met twee banen door de zuidelijke tunnelbuis en zonder groenstrook tussen de banen. Dat past bij een 30 km weg en levert de meeste ruimte voor Daalsepark op?
• Is er onderzocht hoe het aantal autobewegingen tussen Merwedekanaal en Jaarbeursplein verminderd kan worden door aanpakken mobiliteit van bestaande bebouwing langs Graadt van Roggeweg, Jaarbeursplein Noordflank (minder autogebruik, autoparkeren op afstand?
• Bij de kostenvergelijking kost het alternatief niets doen niets. Maar klopt dit wel? Wat kost het als je later (met kostenstijgingen) alsnog de weg herinricht naar 2x1/30km en wat zijn de kosten van ruimtebeslag (minder ruimte voor ontwikkeling Daalsepark)?
• Waarom zijn maatregelen als een knip naar ASW niet in beeld gebracht?
• Hoe realistisch / uitvoerbaar is scenario 3?
• … [PM]

RIB Daalsetunnel -Info-en-Bijdragen-deelnemers-WEB.docx

Presentatie-RIB-Daalsertunnel-GU.pptx

Presentatie-RIB-Daalsepark-eo- Ontwikkelgroep-Lombok-Centraal.pptx

RIB-Daalsetunnel-Inbreng-Fietsersbond.pdf

2.1 Raadsbrief Uitwerking motie Daalsetunnel 30 kmu en project kop ASW

Dossier 2949 voorblad

Raadsbrief Uitwerking motie Daalsetunnel 30 kmu en project kop ASW.docx.pdf

Concept Startdocument en omgevingsscan Kop ASW-Oude Daalstraat.pdf

Uitwerking Motie 30 KM Daalsetunnel.pdf

3 RIB Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk

Waar: Grote Trouwzaal, oude Stadhuis, Stadhuisbrug 1
Tijd: 21.30 - 22.30 uur
Beleidsterrein: Ruimtelijke Ontwikkeling / Wethouder Eerenberg
Raadsinformatiebijeenkomst: gesprek tussen raadsleden, bewoners, betrokkenen en overige geïnteresseerden.
Agenderenden: Pepijn Zwanenberg (GroenLinks), Dirk Jan van Vliet (D66), Esma Kendir (S&S), Linda Bode (Volt), Lisanne Snippe (PvdD), Jan Wijmenga (CU), Rick van der Zweth (PvdA) en Gertjan te Hoonte (VVD)
Motivatie:
De omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk stelt het toekomstbeeld en de ambities voor de komende jaren voor deze wijken vast. Er was een uitgebreid participatieproces en er zijn zo'n 50 zienswijzen ingediend, onder andere op het gebied van groen, wonen en mobiliteit. Partijen willen graag met belanghebbenden over de toekomst van hun wijk in gesprek alvorens we hierover gaan debatteren in de commissie.

Info-en-bijdragen-deelnemers-AVG-versie

Nagekomen reactie-op-concept-omgevingsvisie-Kanaleneiland-en-Transwijk-openbaar

3.1 Raadsvoorstel Vaststellen Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk

Dossier 2861 voorblad

Raadsvoorstel Vaststelling Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk

Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk

Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk samenvatting

Participatieparagraaf

Verslag Bewonersbijeenkomsten WCKE

Reactienota omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk

Oversteek HOV en Lombokpark

Basisinformatie

Datum	11 oktober 2022
Gespreksleider	Fred Dekkers
Tijd	19.30-20.30 uur
Zaal	Hybride: digitaal en fysiek (Stadhuis, hal)
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsbrief
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden en aanwezigen
Portefeuillehouder	wethouder Eerenberg, 2 Gedeputeerden provincie Utrecht
Betrokken ambtenaren/presentatoren	deelnemer, gemeente Utrecht *(presentatie)* deelnemer, provincie Utrecht
Vervolg	Dit onderwerp is nog niet geagendeerd voor een debat in de gemeenteraad. Wilt u nog informatie delen met raadsleden, stuur dit naar raadsinformatiebijeenkomst@utrecht.nl
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	deelnemer, Ontwikkelgroep Lombok Centraal *(Presentatie)* deelnemer, Park Plaza Hotel (hybride aanwezig) deelnemer, bewonerscomité 't Wiel 2 deelnemers, Daalsepark deelnemer, GL provincie Utrecht deelnemer, PvdA Statenlid provincie Utrecht 2 deelnemers

Programma

· Start: toelichting (agendering, voorstellen, praktische zaken)
· Toelichting gemeente Utrecht (presentatie)
· Toelichting provincie Utrecht
· Betrokkenen aan het woord
    Ontwikkelgroep Lombok Centraal (presentatie)
    Park Plaza Hotel
· Vragen en gesprek
· Reflectie / Hoe nu verder

Motivatie

Agendeerders: Fred Dekkers (GroenLinks), Rob van den Enk (Student & Starter), Has Bakker (D66), Gerjan te Hoonte (VVD), Hessel Stellinga, Maarten van Heuven (PvdD), Hester Assen (PvdA).

In de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein en het PvE/FO Lombokplein, beiden door de gemeenteraad vastgesteld, is een gelijkvloerse oversteek over de HOV-baan bij de Leidseveertunnel opgenomen ten behoeve van de ontsluiting van het Park Plaza Hotel, De Stek en de woningen op het Smakkelaarsveld. Het PvE/FO is tot stand gekomen in afstemming met de provincie, waarbij is afgesproken om in de VO fase samen tot een goede en veilige uitwerking van de gelijkvloerse oversteek te komen.

In de raadsbrief vrijgave ontwerpbestemmingsplan Lombokplein is de gemeenteraad geïnformeerd dat gedurende de VO fase onverwacht is gebleken dat de gelijkvloerse oversteek door de provinciale veiligheidsadviseurs sterk wordt afgeraden, gezien de veiligheidsrisico's en de exploitatiegevolgen in geval van een aanrijding met een tram of een bus.

In de raadsbrief staat dat volgens het college een gelijkvloerse oversteek op een veilige manier ingepast kan worden en dat scenario's met een ongelijkvloerse kruising onwenselijk zijn. Hierdoor blijft er onvoldoende kwaliteit over om nog van een park te kunnen spreken en het gaat ten koste van groen, verblijfs- en gebruikskwaliteit van het gebied en de recreatieve groene route langs de Leidse Rijn.

In het kader van het VO doorloopt de gemeente een proces met de provincie om te komen tot een acceptabele oplossing van deze oversteek.
Diverse betrokkenen, waaronder de Ontwikkelgroep Lombok Centraal, benaderen de gemeente en de provincie omdat ook zij zich zorgen maken over de oversteek.

De fracties willen helderheid krijgen over:
• de geschiedenis van het denken en besluitvorming over de HOV-oversteek bij de Leidseveertunnel,
• de adviezen en onderliggende overwegingen van de veiligheidsadviseurs van Provincie en Gemeente over de HOV-oversteek
• de mogelijkheden om een veilige HOV-oversteek te realiseren
• de gevolgen van een ongelijkvloerse kruising voor het de kwaliteit en omvang van het Lombokpark en de omgeving van het Crown Plaza Hotel
• het proces van Provincie en Gemeente om tot een oplossing te komen
• opvattingen van betrokkenen zoals Ontwikkelgroep |Lombok Centraal, Crown Plaza Hotel en ontwikkelaar Smakkelaarsveld.

Bijdrage

Deelnemer
Bijdrage is gepubliceerd op internet bij de stukken van deze bijeenkomst

RIB 11-10-2022 Oversteek HOV en Lombokplein

Geachte raadsleden en leden van de Provinciale Staten,

Laat ik vooropstellen, dat ik – al vele jaren bewoner van de wijk Lombok - de aandacht voor de veiligheid van het spoor – van iedereen in en buiten de sneltram – terecht en belangrijk vind. Het bestaan van een “Safety Board” is dus uitermate belangrijk en aan het belang van hun adviezen mag niet lichtzinnig worden getornd.

Deze RIB geeft aan, dat de gemeente zorgvuldig wil omgaan met de ontstane discussie over de geplande gelijkvloerse oversteek bij het Crown Plaza Hotel. Ik wil mijn bijdrage ophangen aan twee begrippen, die nu vaak worden aangehaald m.b.t. de politiek: “transparantie” en “onbetrouwbare overheid”.

Ik begrijp uit de wandelgangen, dat het project al jaren contact had met de provincie over de beoogde wijzigingen, dus ook over deze oversteek van de sneltrambaan in de plannen. Ik begrijp, dat er geen vuiltje aan de lucht was tot begin dit jaar. Dat de beoogde ongelijkvloerse kruising vergunning-plichtig is, is te begrijpen, maar dat het “Safety Board” nu negatief schijnt te gaan adviseren is - op zijn zachts uitgedrukt – vreemd. Ik begrijp, dat de afgelopen maanden geen duidelijkheid is verschaft over argumenten.
Jaren overleg met zo’n resultaat. Past daar niet het etiket “onbetrouwbare overheid” op?

En wat te zeggen over transparantie?
Formeel is er begrijp ik nog niets gezegd over de vergunningsaanvraag. Argumenten die pleiten tegen een positief advies ontbreken, laat staan onderbouwing van e.e.a..

Ik probeer als simpele burger deze stand van zaken te begrijpen.

Volgens de jaarverslagen railveiligheid moet het “Safety Board” toezien op “Stand Still-principe”, d.w.z. geen verslechteringen bij wijzigingen. Dat is al jaren zo, en had al jaren kunnen worden verteld richting project. Dat heeft nooit een rol gespeeld en kan volgens mij dus nu niet opeens de reden zijn om negatief te adviseren.

Wat dan wel?
Bij gebrek aan transparantie kan ik slechts speculeren. Ik kom zelf niet verder dan tot de volgende gedachtegang:
Na de aankoop van de nieuwe trams zijn er regelmatig problemen. Ik heb gelezen over het gemakkelijk ontsporen ervan en de consequenties voor de dienstregeling. Ongemak voor de reiziger en extra kosten voor het trambedrijf. Ik hoorde dat die kosten aanzienlijk zijn.
Dit is een nieuw probleem, van de laatste tijd. Dus: zou daarom de “Safety Board” nu opeens anders zijn gaan denken?
Willen ze met een afwijzing van de vergunning de exploitatie van het trambedrijf veilig stellen? Het trambedrijf speelt begrijpelijkerwijs een belangrijke rol in het “Safety Board”. Zou de veiligheid van hun exploitatie meer dan de veiligheid van burgers en personeel de motivatie zijn?
Daarvoor is het “Safety Board” natuurlijk niet bedoeld. Maar er zijn in de geschiedenis genoeg voorbeelden te vinden van misbruik van de positie in een adviesraad e.d.. Dus waarom nu niet?

Als deze speculatie klopt, staan gemeente en provincie voor de volgende afweging:
Wat is belangrijker? Veiligstellen van de exploitatie van het trambedrijf of veiligstellen van openbaar groen? Ik begreep, dat de politiek in Utrecht gemeenteraad-breed staat voor vergroening van de stad.
Ik hoop, dat dit daadwerkelijk blijkt bij de afhandeling van deze heikele kwestie.

Ik roep op, dat alle feiten en argumenten helder op tafel komen. Dat alles “transparant” wordt voor mij als burger en niet gevangen wordt onder het multi-interpretabele begrip “veiligheid”. Dat deze oversteek niet simpel als “onveilig” dan wel “veilig” wordt bestempeld. Dat er bij vragen aanvullend onafhankelijk onderzoek wordt gedaan.
Ik roep de gemeente op om lef te tonen: om zo nodig voor de veiligheid van het spoor en de exploitatie ervan het bestemmingsplan Smakkelaarsveld aan te passen. Dat de parkeergarage erin zo nodig slechts plaats gaat bieden voor gehandicapte bewoners en bezoekers.
Ik roep de provincie op om lef te tonen: om een gelijkvloerse kruising toe te staan voor de paar toeristen van het Crown Plaza Hotel, maar vooral om te kiezen voor het welzijn van Lombok en de stad, voor een waardig groen Lombokpark.

Bedankt voor uw aandacht.

Raadsinformatiebijeenkomst

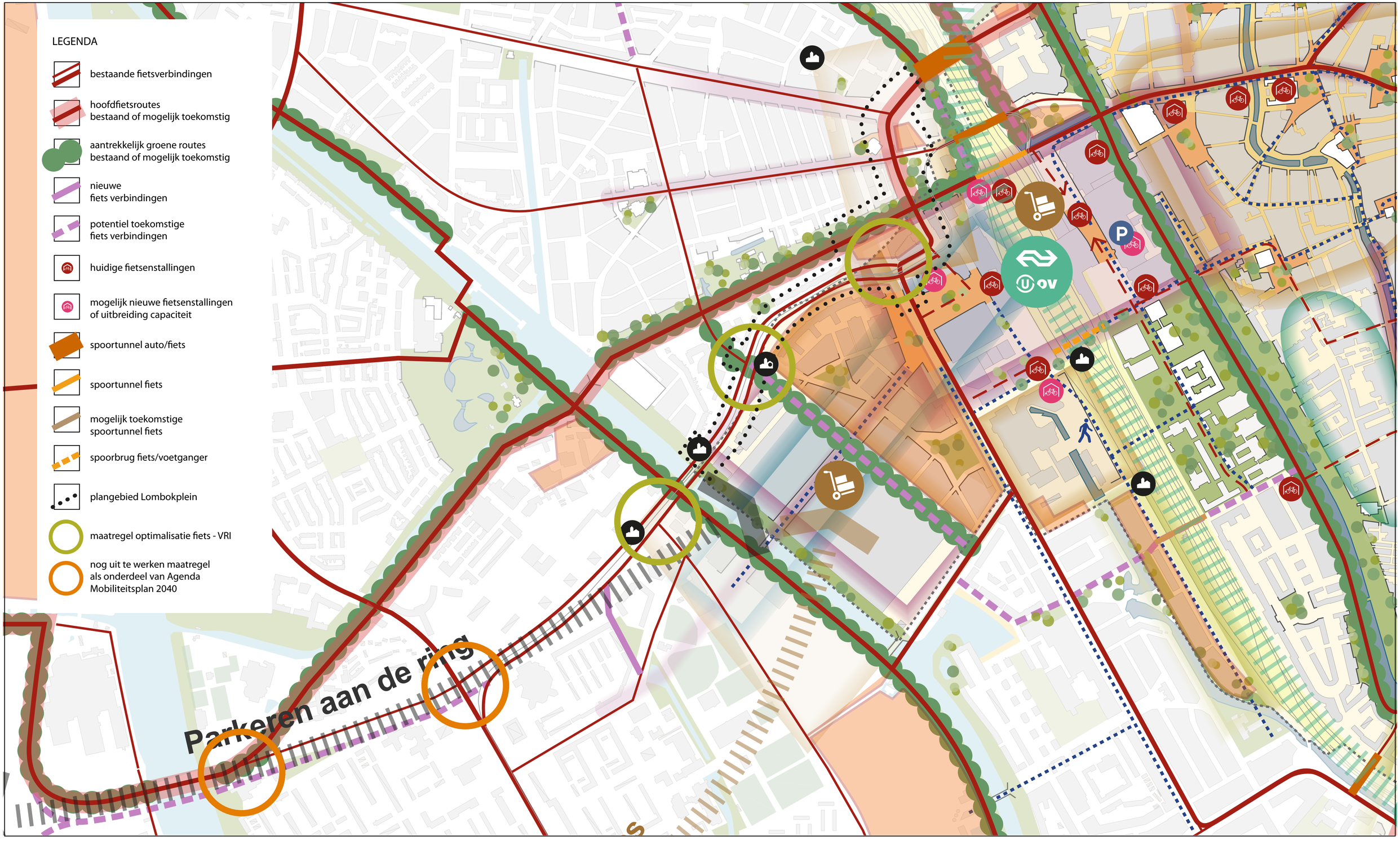
Dossiernummer	2962
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	11 oktober 2022
Agendapunt	1.1
Titel	Raadsbrief vrijgave ontwerpbestemmingsplan Lombokplein
ID	3153
Behandelend ambtenaar	c.mesman
Telefoon	030-2864946
E-mail	c.mesman@utrecht.nl
Datum collegebesluit	8 maart 2022
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Cie Ruimtelijke ontwikkeling, Grondzaken en Vastgoed/06-20011476
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	11 oktober 2022

Voorgesteld besluit

Spreiding fietsverkeer Utrecht Centraal westzijde

Bijlage bij raadsbrief Stand van zaken Lombokplein en uitwerking moties/toezeggingen; 8 maart 2022



Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	C. Mesman	**Datum**	14 maart 2022
Doorkiesnummer	030 - 28 64946	**Kenmerk**	9764126
E-mail	c.mesman@utrecht.nl	**Onderwerp**	Vrijgave ontwerpbestemmingsplan Lombokplein
Bijlage(n)	4	**Beleidsveld**	Stationsgebied

Geachte leden van de raad,

Bijna een jaar geleden heeft u het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein vastgesteld. Inmiddels is het ontwerpbestemmingsplan opgesteld en wordt er hard gewerkt aan het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de openbare ruimte. Het uitwerken van het ontwerp voor het Lombokpark doen we op een later moment, richting moment van aanleg, samen met omwonenden. Het Lombokpark zal namelijk als sluitstuk gerealiseerd worden, omdat de ruimte nodig is als bouwplaats; we ontwerpen het park ook graag met bewoners die er dan wonen.
In deze brief geven we u een toelichting op de inhoudelijke stand van zaken en de wijze waarop de verschillende toezeggingen in de commissies op 28 januari en 4 maart 2021 en moties die zijn aangenomen in de raadsvergadering van 25 maart 2021, zijn uitgewerkt in de plannen.

Bestemmingsplan
Het ontwerpbestemmingsplan Lombokplein is binnen de kaders van het PvE/FO Lombokplein opgesteld en wordt in de periode van 18 maart t/m 28 april 2022 ter inzage gelegd. Op 30 maart organiseren we een informatiebijeenkomst over het bestemmingsplan. In de tweede helft van 2022 wordt de besluitvorming over het definitieve bestemmingsplan in de raad verwacht.

Aan de hand van een aantal thema’s wordt hieronder de stand van zaken van het VO beschreven, waarbij ook de moties en toezeggingen aan bod komen.

Oversteek HOV-baan ter hoogte van de Leidseveertunnel

In de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein en het PvE/FO Lombokplein, beiden door de gemeenteraad vastgesteld, is een gelijkvloerse oversteek over de HOV-baan bij de Leidseveertunnel opgenomen ten behoeve van de ontsluiting van het Park Plaza Hotel, De Stek en de woningen op het Smakkelaarspark. Het PvE/FO is tot stand gekomen in afstemming met de provincie, waarbij is afgesproken om in de VO fase samen tot een goede en veilige uitwerking van de gelijkvloerse oversteek te komen. Gedurende de VO fase is, voor ons onverwacht, gebleken dat de gelijkvloerse oversteek door de provinciale veiligheidsadviseurs sterk wordt afgeraden, gezien de veiligheidsrisico's en de exploitatiegevolgen in geval van een aanrijding met een tram of een bus.
In het kader van het VO doorlopen we momenteel een proces met de provincie om te komen tot een acceptabele oplossing van deze oversteek. Wij denken dat een gelijkvloerse oversteek op een veilige manier ingepast kan worden, zoals op vele andere plekken in de stad, zoals op het USP waar ook sprake is van gelijkvloerse kruisingen met een gecombineerde bus- en trambaan. In het kader van de vergunningsprocedure gaan we dan ook in gesprek met de onafhankelijke Safety Board, die uiteindelijk advies uitbrengt aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De kans dat de ILT geen positieve verklaring afgeeft voor de vergunningverlening voor de gelijkvloerse oversteek door de provincie, blijft desondanks aanwezig.

Als een gelijkvloerse oversteek niet toelaatbaar wordt bevonden, moet er ongelijkvloers gekruist worden met de HOV-baan. Dit is voor ons een onwenselijk scenario, want om de HOV-baan ongelijkvloers te kunnen kruisen dient het bestemmingsverkeer door het Lombokpark en deels langs de oever van de te herstellen Leidse Rijn te rijden. Hierdoor blijft er onvoldoende kwaliteit over om nog van een park te kunnen spreken en het gaat ten koste van groen, verblijfs- en gebruikskwaliteit van het gebied en de recreatieve groene route langs de Leidse Rijn. Een nadere toelichting is als bijlage opgenomen.

In het ontwerpbestemmingsplan wordt wel al op het - weliswaar ongewenste - terugvalscenario geanticipeerd, door het mogelijk maken van bestemmingsverkeer (ontsluitingsweg) in het groen (Lombokpark); om de voortgang van het project niet in gevaar te brengen en op een later moment eventueel onnodige extra procedures te voorkomen. Onze inzet blijft een gelijkvloerse oversteek.



Twee varianten van alternatieve route door het Lombokpark om de HOV-baan ongelijkvloers te kunnen kruisen

Bruggen

In het plangebied Lombokplein komen twee nieuwe bruggen, de Dambrug en de Kanonstraatbrug[1]. Ondanks dat ze beide een ander karakter hebben, zijn ze familie van elkaar en van de bestaande historische bruggen over de Leidse Rijn. De Dambrug is ingetogen ontworpen met de herkenbare knik in het slanke brugdek. De Kanonstraatbrug heeft een expressievere vormgeving. Er is zo min mogelijk materiaal gebruikt vanuit het oogpunt van duurzaamheid, door constructieve elementen te combineren en het dek zo slank mogelijk te maken. Bij de Kanonstraatbrug zijn tussen het langzaam- en autoverkeer daglichtvides aangebracht om de onderdoorgang voor fietsers en voetgangers licht, aantrekkelijk en sociaal veilig te maken. De vides versterken ook het leefklimaat voor flora en fauna. Verblijfplaatsen voor vogels, vleermuizen, knaagdieren en vissen zijn geïntegreerd in de brugontwerpen, door het vrijhouden van spleten tussen metselwerk en het betonnen brugdek en door het uitsparen van openingen in het metselwerk. De natuurvriendelijke oever aan de noordzijde vormt een belangrijke ecologische corridor in het plan. Deze zone wordt in z'n volle breedte onder de bruggen doorgezet. Door de enigszins verdiepte ligging van het fietspad en voetpad in de onderdoorgang hebben passanten een fraai zicht, laag over het water, op de doorgetrokken natuurvriendelijke oever. De ongelijkvloerse kruising voor fietsers met de stadsstraat vormt integraal onderdeel van het ontwerp van de Kanonstraatbrug. De onderdoorgang is gelegen op de zuidoever en daarmee onderdeel van de continue harde kade aan de zuidkant. We onderzoeken nog de technische en ruimtelijke mogelijkheden van vergroening van de wand van de onderdoorgang en de kadewand.



Visualisaties van de Kanonstraatbrug en Dambrug (architect: studioSK-Movares)

Leidse Rijn

De noordelijke oever van de Leidse Rijn wordt als een natuurvriendelijk oever vormgegeven. Dit houdt in dat er een zone wordt aangelegd waarbij de overgang tussen water en land zo geleidelijk mogelijk is, bestaande uit een onderwaterdeel, overgangszone en een oeverzone. Deze drie zones onderscheiden zich in diepte en daardoor ook in beplanting. Zo ontstaat er variatie die aantrekkelijk is voor diverse soortgroepen, zoals vogels, insecten, vissen. Naast leefgebied functioneert de natuurvriendelijke oever ook als ecologische verbindingszone, waardoor dieren als de egel zich door de dekking kunnen verplaatsen. Hierdoor is het voor dieren langs de hele noordoever binnen het project mogelijk om in en uit het water te treden zonder te overbruggen hoogteverschillen. Doordat het water eenzijdig uittreedbaar is, is het ontwerpen van specifieke Fauna Uittreed Passages niet nodig. De zuidelijke kadewand van de Leidse Rijn wordt vormgegeven als een harde stenen kade. De oriëntatie op het noorden en de positie langs het water biedt voor de kadewand kansen om deze geschikt te maken voor de vestiging van muurplanten van de Utrechtse soortenlijst. De mogelijkheden hiertoe worden nader onderzocht.

[1] In het plangebied Sijpesteijn komt ook een nieuwe brug, zie hiervoor onder 'Sijpesteijnkade en -tunnel'.

In het PvE/FO is als eis opgenomen dat aan de zijde van de Van Sijpesteijnkade/Leidseweg een aanmeerplek kan worden gerealiseerd voor bijvoorbeeld sloepen of een rondvaartboot. In de uitwerking van het VO is gebleken dat deze eis lastig inpasbaar is, gezien de ligging aan de drukke hoofdfietsroute. Het inpassen van een aanmeerplek aan de noordelijke oever is wel mogelijk en wordt uitgewerkt in het VO. De steiger wordt integraal met de natuurvriendelijke oever ontworpen, zodat de continuïteit van de groene, ecologische verbinding is geborgd.

Motie 56/2021: Veiligheid bij de Muntbrug
In overleg met de roeiverenigingen wordt bekeken welke maatregelen getroffen kunnen worden om de situatie rondom de Muntbrug zo veilig en overzichtelijk mogelijk te maken. We onderzoeken fysieke maatregelen in het water en maatregelen op gebied van communicatie. De maatregelen worden getoetst aan de eisen vanuit het beschermde stadsgezicht en de eisen m.b.t. de vaarwegbreedte. Als onderdeel van de Visie Stadswater wordt ook stadsbreed gekeken naar kansrijke maatregelen voor een duurzaam en veilig gebruik van het stadswater, die ook relevant voor de situatie rondom de Muntbrug kunnen zijn. De Visie Stadswater wordt eind 2022 ter besluitvorming aan de raad gestuurd. De maatregelen nabij de Muntbrug worden hierin opgenomen.

Groen en ecologie
In het VO is veel groen toegevoegd op onder andere de trottoirs van de Graadt van Roggenweg, mede met input van bewoners. In afstemming met de provincie zijn de haag en bomen langs het tramspoor zorgvuldig ingepast.
In het ontwerpbestemmingsplan is een uitgebreidere bomen paragraaf toegevoegd, conform de toezegging aan de raad. Op een aanvullende bomenkaart en -lijst staan de te vellen bomen toegelicht, inclusief de conditie van de bomen en de reden van vellen. In het VO kunnen door optimalisaties meer huidige bomen ingepast worden en meer nieuwe bomen toegevoegd worden. Op basis van het concept VO ziet de bomenbalans er als volgt uit:

- Huidige aantal bomen in plangebied: 154 (in de bomenparagraaf van het PvE/FO werd per abuis uitgegaan van een groter plangebied met 202 bomen)
- Te vellen bomen: 46 (in PvE/FO werd uitgegaan van 75)
- Toe te voegen nieuwe bomen: 305 (in PvE/FO werd uitgegaan van 275)

Uitgangspunt is het planten van grotere bomen (omtrek van 30-35 cm) dan is opgenomen in het bomenbeleid (omtrek van 20-25 cm). Planten van volwassen bomen is vaak niet mogelijk, omdat weinig aanbod voorhanden is en volwassen bomen vaak niet verplant kunnen worden.
Naar aanleiding van vragen van de PvdD is onderzocht of vooruitlopend op de werkzaamheden op het Westplein bomen kunnen worden geplant die alvast kunnen groeien en te zijner tijd verplaatst worden naar de definitieve plek. Voor bomen is het onwenselijk om binnen een kort tijdsbestek verplant te worden, dit overleven ze niet. Daarbij is het faseringstechnisch ook zeer complex, omdat (delen van) het Westplein nodig zijn als bouwterrein en/of tijdelijke weg, al voordat de bomen naar een definitieve plek (bijvoorbeeld Graadt van Roggenweg) verplant kunnen worden.

In het VO worden de verschillende groenen ecologische verbindingen vormgegeven aan de hand van uitgangspunten op basis van de doelsoorten die gebruik maken van de betreffende verbinding. Op deze manier is de kwaliteit van de ecologische verbinding meetbaar. Voor de doelsoorten egel, vleermuizen, zangvogels (huismus), bijen en vlinders wordt een ruimtelijke vertaling gemaakt van de benodigde (kwantitatieve en kwalitatieve) maatregelen zoals aangegeven door de stadsecoloog. Deze maatregelen geven aan hoeveel m2 er minimaal van een element uit het leefgebied van de soort aanwezig moet zijn, hoe breed een verbinding minimaal moet zijn en hoeveel verblijfplaatsen er in de gevels dienen te komen. Zo komt er voor elke woning een verblijfplaats voor huismus of gierzwaluw of

gewone dwergvleermuis, worden er dekking biedende elementen voor fauna toegevoegd aan het groen en worden bruggen natuurinclusief en faunapasseerbaar. Het groen wordt zoveel mogelijk onderling en met de stedelijke groenstructuur ecologisch verbonden en er is interactie mogelijk tussen verblijfplaatsen in de gevels en het benodigd leefgebied in de openbare ruimte.

In overleg met Park Plaza wordt een ontwerp gemaakt voor de inrichting van hun parkeerterrein. De mogelijkheden om tot een kwaliteitsimpuls te komen zijn beperkt gezien de beschikbare ruimte en de functie van parkeren.

Klimaatadaptatie
Door de bodemopbouw in het plangebied, met name een dik kleipakket, zijn infiltratiemogelijkheden lastig toe te passen. Ter hoogte van de Graadt van Roggenweg kan door toepassing van een infiltratie en transport (IT) riolering circa 600 m3 worden geïnfiltreerd. Samen met de ontworpen wadi's komt dit neer op totaal circa 1100 m3 waterberging. Het midden- en noordelijk deel van het plangebied leent zich niet voor infiltratie vanwege de bodemsamenstelling. Er moet nog onderzocht worden of de resterende opgave van de waterberging meegenomen kan worden in het ontwerp van het Lombokpark, om de eis met betrekking tot waterberging (1460 m3) in zijn geheel te kunnen realiseren.

Verkeer en mobiliteit

Motie 54/2021: 30 km/u en minder asfalt in de Daalsetunnel (en Sowetobrug/Koningsbergerstraat)
In de raadsbrief Beantwoording diverse toezeggingen raadscommissies Programmabegroting 2022 staat dat de verwachting is dat het startdocument Kop ASW/Oude Daalstraat in december 2021 wordt vrijgegeven voor consultatie en dat wordt gestreefd naar het aanbieden van het startdocument aan de raad ter besluitvorming in Q1 2022. Ook staat in de brief dat bij de besluitvorming over het startdocument een scenariostudie over de uitwerking van de motie M54/2021 wordt toegevoegd. Helaas is door onvoorziene omstandigheden bij de ambtelijke projectgroep het niet gelukt de beoogde planning te behalen. We streven om het startdocument Kop ASW en de uitwerking van de motie te delen met uw raad en vrij te geven voor consultatie in Q2 2022 en naar aanbieding van het startdocument ter besluitvorming in Q3 2022.

De uitwerking van de motie voor het deel vanaf de Sowetobrug tot aan de Koningsbergerstraat volgt ook op een later moment, mede in afwachting van ontwikkelingen op het gebied van de landelijke invoering van 30 km/u binnen de bebouwde kom. Waar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op dit moment (mede op verzoek van de G4) onderzoek doet naar passende inrichtingskenmerken en aanpassing van wet- en regelgeving. Effecten op de doorstroming van het openbaar vervoer is mede een belangrijk aandachtspunt.

Motie 55/2021: Spreiding fietsverkeer Utrecht Centraal westzijde
In deze motie wordt gevraagd te onderzoeken welke aanpassingen er in het netwerk mogelijk zijn om fietsers eerder te verleiden andere routes te kiezen richting de stallingen aan de westkant van Utrecht Centraal. Hiervoor is onder andere in overleg met de Fietsersbond en het Ontwikkelgroep Lombok Centraal gekeken naar het bestaande fietsnetwerk in relatie tot het project Lombokplein. Om fietsroutes te kunnen beïnvloeden zal op natuurlijke wijze gestuurd moeten worden op de keuze van de fietser. Deze keuzes, afhankelijk van de bestemming, worden in de basis al veel eerder in het fietsnetwerk gemaakt, dus buiten het plangebied Lombokplein. Een nieuwe route langs de zuidzijde van de De Meernbrug zal bijvoorbeeld in combinatie met het verbeteren van de oversteekbaarheid van het 24 Oktoberplein, helpen om fietsers te stimuleren de route via de Graadt van Roggenweg te gebruiken naar de stallingen aan de westzijde van Utrecht Centraal. Hiermee komt er een alternatief

voor de route via de Leidseweg. Zie afbeelding in de bijlage. De komst van de verbinding bij de De Meernbrug is overigens nog een wensbeeld en daarmee onzeker.
De beïnvloeding van deze routekeuzes is mede afhankelijk van de uiteindelijke keuzes in de uitwerking van het fietsnetwerk die is vastgelegd in het Mobiliteitsplan 2040.

Binnen het project Lombokplein is ingezet op het verbeteren van de bestaande fietsinfrastructuur langs de Graadt van Roggenweg. Zo wordt de fietser, naast de Leidseweg, een comfortabele alternatieve route van en naar de westelijke fietsenstallingen geboden. Het gaat onder andere om:
- Een dubbelzijdig fietspad aan weerszijden van de trambaan.
- In het ontwerp zijn optimalisaties gevonden rond de fietsoversteek van de Koningsbergerstraat: de oversteek wordt verbreed en wachttijd voor fietsers parallel aan de Graadt van Roggenweg wordt verkort.
- Bij de huidige afslag P1 aan de Graadt van Roggenweg wordt aangehaakt op het project Beurskwartier 1 om verbindingen in het fietsnetwerk op deze locatie logisch en compleet te maken.
- Verkorting van de oversteektijd bij de kruising Graadt van Roggenweg - Verlengde Damstraat en Croeselaan.
- Er wordt nog onderzoek gedaan naar optimalisatie van de fietsverbindingen rond het te bouwen Jaarbeurspleingebouw, inclusief de daar gewenste fietsenstalling (conform het SPvE Jaarbeurspleingebouw) en de grote fietsenstalling Jaarbeurszijde.
- Tevens wordt ingezet op het lokaal sturen van de fietsers naar de diverse stallingen aan de westzijde van het station doormiddel van digitale bewegwijzering zoals elders in de stad al toegepast wordt.

Naast deze optimalisaties verbeteren we op twee plekken de situatie voor fietsers, wat een positief effect kan hebben op spreiding van fietsverkeer. Enerzijds gaat het om de realisatie van een fietsdoorsteek achter het tankstation aan de Weg der Verenigde Naties. Deze verbinding bij de Uniceflaan optimaliseert de route tussen Kanaleneiland en het Jaarbeursplein. Daarnaast gaat het om het verminderen van de wachttijd voor fietsers op de kruising Overste den Oudenlaan / Weg der Weg der Verenigde Naties. Zie in de bijlage voor bijbehorende kaart.

Motie 58/2021: Extra oversteek Graadt van Roggenweg
De uitwerking van deze motie is als bijlage toegevoegd. De conclusies zijn:
- Vanwege veiligheidsrisico’s, de negatieve effecten op de doorstroming van openbaar vervoer en auto en de onderbreking van de groenstructuur is een oversteek op maaiveldniveau niet wenselijk.
- Ruimtelijk is een loopbrug slecht inpasbaar en heeft een negatieve impact voor de omgeving, vanwege de onderbreking van de continuïteit van de groenstructuur, de visuele impact en de effecten op privacy/inkijk in woningen. Ook heeft deze variant hoge investerings- en beheerkosten.
- Algemeen: Uiteraard zijn er voordelen voor een kleine groep gebruikers welke bijvoorbeeld parkeren aan de ene zijde van de straat en wonen of werken aan de andere zijde van de straat. Gezien dit een kleine groep gebruikers betreft wegen de voordelen niet op tegen de nadelen van een extra oversteek zoals hierboven beschreven. Op netwerkniveau heeft een extra oversteek geen noodzaak.

Hieronder een puntsgewijze opsomming van de diverse toezeggingen op gebied van verkeer.
- Net als in de PvE/FO fase is er over het VO regelmatig afstemming met de provincie (en Qbuzz) over alle raakvlakken met het openbaar vervoer, waaronder de effecten van het project op de doorstroming van de bussen. De kruising Koningsbergerstraat is geoptimaliseerd waardoor zowel voor de bussen als voor de fietsers langs de Graadt van Roggenweg de wachttijden zijn verminderd t.o.v. het PvE/FO. Omdat het opstellen van het VO iets meer tijd vergt, is er op dit

moment nog geen overall beeld van de doorstroming van de bussen en de effecten op de rijtijden. Dit wordt parallel aan de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan verder uitgewerkt en afgestemd met de provincie.
- Het project gaat uit van een vrij liggende trambaan op de Graadt van Roggenweg, zoals die er nu ook ligt. Medegebruik van de trambaan door bussen is – in gezamenlijk overleg tussen provincie en gemeente - als oplossingsrichting afgevallen. Belangrijkste reden is het rijtijdverlies voor zowel tram als bus. Tevens zou een investering in de ombouw (van de huidige trambaan die in 2013 is gerenoveerd) vele miljoenen hebben gekost en zou dit een periode met veel hinder voor het openbaar vervoer betekenen.
- Uit de veiligheidsanalyse van het omdraaien van de rijrichting op de Leidseweg blijkt dat het omdraaien van de rijrichting niet gevaarlijker is dan in de huidige situatie. Dit heeft onder andere ook te maken de spreiding van fietsers en de verwachting dat de parkeerders veelal buurtbewoners zijn. Deze zijn, na een gewenningsperiode, bekend met en zich bewust van de nieuwe situatie. Door de spreiding van de fietsers zal er voldoende tijd en gelegenheid zijn voor in- en uitparkeren. Ook elders op de Leidseweg en in de stad heeft het toepassen van deze oplossing niet tot onveiligheid of meldingen van bewoners of gebruikers geleid. De veiligheidsanalyse is als bijlage toegevoegd.
- In het kader van het verzoek van de raad om het Jaarbeursplein autovrij te maken is er nogmaals met de eigenaren van de parkeergarages van Hojel City Centre gesproken. De ontsluiting van de parkeergarages vanaf de Croeselaan, via het Jaarbeursplein, is noodzakelijk voor het logistieke verkeer en voor het goed functioneren van de garages.
- Het goed oplossen van de K&R op het Jaarbeursplein en uw vraag om het fietspad voor het Jaarbeurspleingebouw een andere plek te geven, is nog in onderzoek, in samenhang met de diverse mobiliteitsstromen (voet, fiets, taxi) op het plein.
- Optimalisering van het aantal vri’s is niet mogelijk. Wel zijn een aantal vri’s functioneel geoptimaliseerd, ten gunste van de wachttijden voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto’s.
- Er komen geen openbare minder validen parkeerplekken in het plangebied. Er wordt 1 reeds bestaande en op naam geregistreerde minder validen parkeerplek ingepast.
- In het ontwerp van de Smakkelaarskade is de oversteek van Smakkelaarspark naar het station op een veilige wijze ingepast.

Sijpesteijnkade en -tunnel

Het vernieuwen van de Van Sijpesteijnkade, inclusief het terugbrengen van de Leidse Rijn, de aanleg van een voetgangersbrug (Hagelbrug) over de Leidse Rijn en het verbreden van het water in de Van Sijpesteijntunnel is – conform raadsbesluit op 16 juli 2020 – weer toegevoegd aan het plangebied van het Stationsgebied. Momenteel worden de voorbereidingen getroffen om dit deel gefaseerd aan te leggen vanaf het najaar 2022, als alle bebouwing op de Westflank Noord is opgeleverd.



Visualisatie Hagelbrug (architect: ZUS)

Er wordt een programma opgezet voor Kunst in de Openbare Ruimte in het westelijk stationsgebied (“Gemene Grond”). Onderdeel hiervan is onder andere kunst in de Van Sijpesteijntunnel, waarbij groen, water, verbinding en licht de belangrijkste inspiratiebronnen zijn.
In het PvE/FO Lombokplein is opgenomen dat in de Van Sijpesteijntunnel een groene wand wordt gemaakt. Tijdens de VO fase is gebleken dat dit lastig realiseerbaar is, vanwege gebrek aan daglicht. Wel wordt een looprichel voor kleine dieren in de tunnel aangelegd en kunnen de groen ambities mogelijk via het kunst project uitgebeeld worden.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

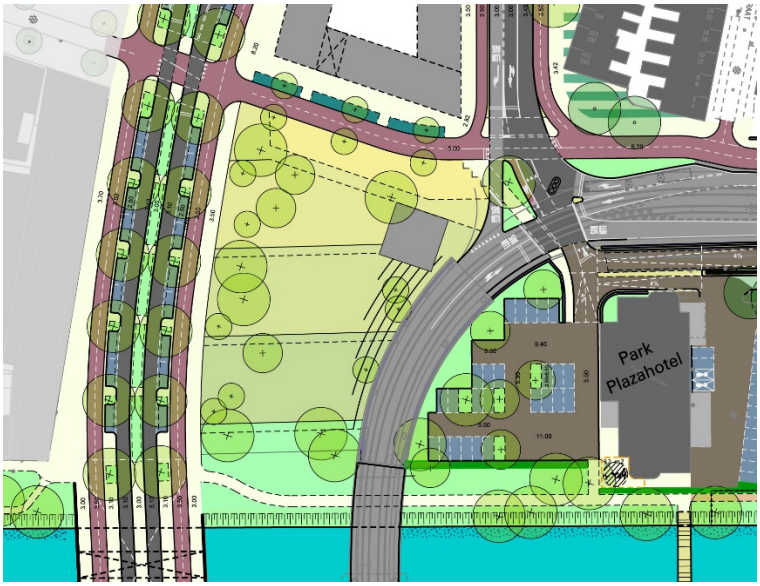
de secretaris, de burgemeester,

Verleggen route bestemmingsverkeer Smakkelaarsveld, Park Plaza en De Stek

Bijlage bij raadsbrief Stand van zaken Lombokplein en uitwerking moties/toezeggingen; 8 maart 2022

Wanneer de beoogde ontsluiting van Park Plaza, De Stek en Smakkelaarsveld via de oversteek met de HOV-baan komt te vervallen zal er een alternatieve route gevonden moeten worden.
Ter plaatse van het HOV-viaduct, gelegen over de Leidse Rijn, kan via een alternatieve route door het Lombokpark het terrein van Park Plaza alsnog bereikbaar worden gemaakt. De route naar de expeditie en parkeergarage van het Smakkelaarspark loopt vervolgens via het voorterrein van Park Plaza en de zuidelijke tunnelbuis in de Leidseveertunnel.
Verkeerskundig is gekeken waar een dergelijke alternatieve route aan zou moeten voldoen. Er zijn twee mogelijke opties geschetst. Voor beiden routes is vervolgens in beeld gebracht wat dit voor de beleving en het gebruik van het Lombokpark betekent. In de onderstaande kaartjes is de invloedsfeer van de alternatieve ontsluitingsroutes opgenomen. Deze zone kan weliswaar groen worden ingericht met gras, beplanting en/of bomen, maar heeft niet de gebruikskwaliteit van een park. Hoewel op de plattegrond niet direct zichtbaar, is het hoogteverloop in het park behoorlijk groot. Mede door de benodigde doorrijhoogte onder het HOV-viaduct zal een alternatieve route door het park ook aanpassingen aan de maaiveldhoogtes in het park vragen die impact op het parkontwerp en de beleving hebben.

FO (Functioneel Ontwerp)
De Leidse Rijn, met z'n kade aan de zuidzijde en de groene natuurvriendelijk oever en parkstrook aan de noordzijde, is een belangrijke structuurdrager voor het plan en vormt samen met het nieuwe Lombokpark de groene verblijfsruimte in het gebied. In het FO biedt een oplopend park vanaf de waterkant kansen voor een mooie plek, goed op de zon, aan de waterkant. Het pad langs de noordoever verbindt Lombok met de binnenstad en ontsluit Park Plaza en De Stek voor voetgangers. De HOV-baan wordt ingepast door het park hier in de vorm van een glooiend talud tegen aan te leggen en de oever langs Park Plaza wordt groen ingericht als onderdeel van de parkzone langs het water.



Alternatieve route 1
Deze route loopt vanaf het kruispunt direct langs de HOV-baan richting de Leidse Rijn. De weg kan redelijk dicht tegen de keermuur van de HOV-baan gelegd worden, maar zal door benodigde rijcurven aan de zuidzijde wat uitbuiken om de bocht onder het viaduct door te kunnen maken.
Daarnaast zal het hoogteverloop van het park aangepast moeten worden om hoge voertuigen genoeg doorrijhoogte onder het viaduct te geven. Het parkdeel waar de weg doorheen loopt zal al eerder moeten zakken. Hiermee komt de keerwand van de HOV-baan prominent in het zicht. Het park verliest hiermee continuïteit en kwaliteit aan de waterkant. Ook zal de breedte van het park afnemen, waardoor voornamelijk de smalle zuidzijde niet meer als een park ervaren zal worden.



Alternatieve route 2
Voor deze route wordt uitgegaan van een aansluiting van een nieuwe weg door het park, direct noordelijk van de aanlanding van de nieuwe Kanonstraatbrug op de stadsstraat. Dit betekent dat het park doorsneden wordt en het noordelijk gelegen parkdeel het contact met het water verliest en daarmee ook de aansluiting op de rest van de oever. De combinatie van de waterkant en groene ruimte in het park om te verblijven en te spelen bepaalt juist de kwaliteit van het park in het FO.
Ook zullen aanpassingen in het wegprofiel van de stadsstraat gedaan moeten worden, dit zal ten koste gaan van bomen en een complexe situatie opleveren in combinatie met het doorgaande wandelpad langs de oever van de Leidse Rijn. De aantrekkelijkheid van dit doorgaande wandelpad, die loopt vanaf Molenerf de Ster tot aan de nieuwe Hagelbrug, wordt hierdoor verzwakt.
Hoewel de gevolgen voor de aanpassingen aan de maaiveldhoogten hier minder fors zullen zijn dan bij route alternatief 1, zal ook in deze variant een onnatuurlijk ogende verlaging gemaakt moeten worden om de doorrijhoogte te kunnen halen. Een extra aansluiting op de stadsstraat zal ook effect hebben op de doorstroming van het verkeer en mogelijk hierdoor geen haalbaar alternatief zijn. Dit wordt momenteel onderzocht.



Conclusie:
Beide route varianten laten onvoldoende kwaliteit over om nog van een park te kunnen spreken en hebben een onwenselijk effect op de verblijfs- en gebruikskwaliteit van het gebied en de recreatieve groene route langs de Leidse Rijn.

Uitwerking Motie 58/2021 Extra oversteek Graadt van Roggenweg

Bijlage bij raadsbrief Stand van zaken Lombokplein en uitwerking moties/toezeggingen; 8 maart 2022

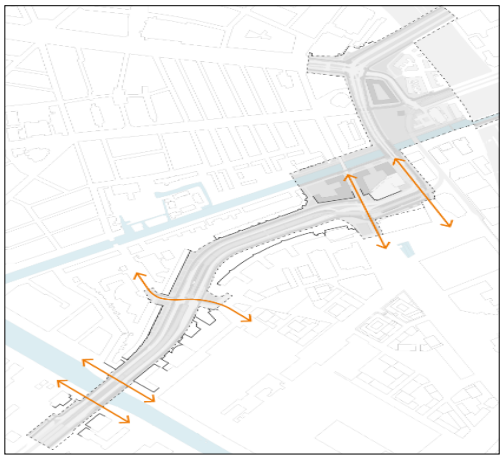
Aanleiding

Aanleiding voor deze memo is Motie 58 van CDA Utrecht (Raad van 25-03-2021) waarin verzocht is de mogelijkheid voor een extra oversteek over de Graadt van Roggenweg te onderzoeken, om de barrière-werking door de trambaan voor langzaam verkeer te verminderen.
De motie vraagt daarbij om zowel te kijken naar de mogelijkheden voor een loopbrug als een extra, veilige, oversteek op maaiveld en welke kosten hiermee gemoeid zijn.

Huidige situatie en ontwerp Lombokplein

In de huidige situatie en het nieuwe ontwerp voor de Graadt van Roggenweg/ Lombokplein zijn vijf oversteekpunten aanwezig. Deze zijn redelijk gelijkmatig en logisch over een afstand van ongeveer 750 meter verdeeld. Het betreft de volgende kruispunten:

1. Verlengde Kanonstraat – Jaarbeursplein (alleen bij de oversteek tram-/busbaan met VRI);
2. Verlengde Damstraat – Croeselaan (met VRI);
3. Koningsbergerstraat (met VRI);
4. Muntkade – Fentener van Vlissingenkade (onderdoorgang trambaan en Graadt van Roggenweg);
5. Kanaalweg (onderdoorgang trambaan en Graadt van Roggenweg).



Mogelijke varianten

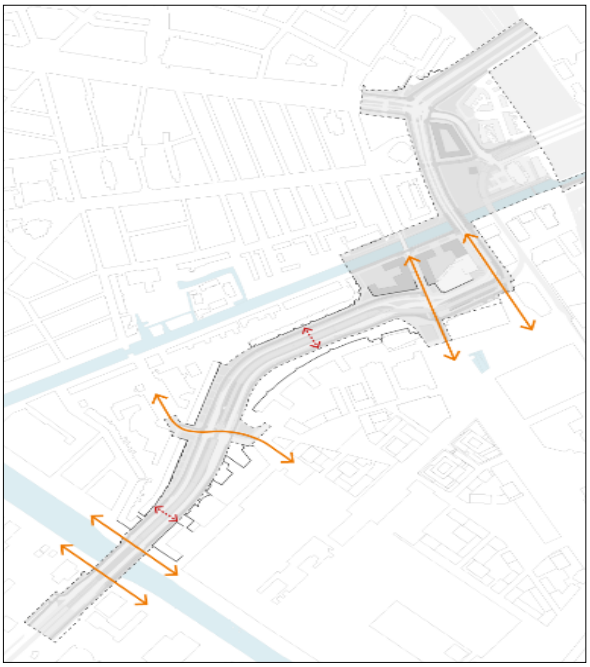
Voor een extra oversteek van de Graadt van Roggenweg zijn drie uitvoeringsmogelijkheden:

- *Oversteek op maaiveldniveau*
- *Loopbrug*
- *Tunnel*
  De tunnelvariant is niet uitgewerkt omdat deze variant niet wenselijk is vanuit sociale veiligheid en de te verwachte kosten.

Mogelijke locaties voor een extra oversteek

Locaties die in aanmerking kunnen komen voor een extra oversteek zijn tussen:

1. De Croeselaan en de Koningsbergerstraat;
2. De Muntkade/Fentener van Vlissingenkade en de Koningsbergerstraat.



Beide locaties liggen buiten bestaande voetgangersroutes. Het zijn daarmee geen missing links in het netwerk, al zouden ze wel bijdragen aan de fijnmazigheid van het bestaande netwerk. De eerste locatie ligt dichter bij het stationsgebied en de drukte.
Specifiek voor een maaiveld variant geldt dat door de bochten van de trambaan, tussen de Koningsbergerstraat en de Muntkade, het zicht (vanuit de trambestuurder) op een oversteek lastig is. Deze locatie zou dan dicht bij de bestaande onderdoorgang van de Muntkade komen te liggen. Hierdoor is de afstand tot het stationsgebied nog groter en heeft deze beperkte toegevoegde waarde in het voetgangersnetwerk.
Om deze reden is het nader bekijken van een oversteek op de eerste locatie, tussen de Croeselaan en de Koningsbergerstraat, meer voor de hand liggend dan de tweede locatie.

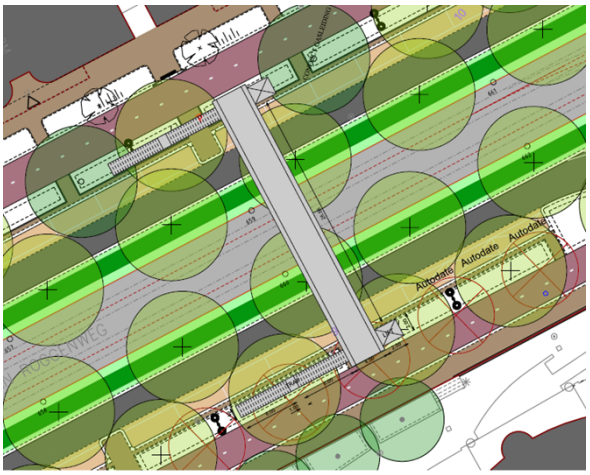
Variant maaiveldniveau

Om de zichtlijnen niet of zo min mogelijk te belemmeren zal een oversteek op maaiveld op een rechtstand geplaatst moeten worden. Technisch gezien is een oversteek over de trambaan relatief eenvoudig te realiseren, echter zijn de bijkomende veiligheidssystemen complex.
Veiligheidsmaatregelen die nodig zijn, zijn oa verkeerslichten, alarmbellen en eventueel slagbomen. In verband met de veiligheidsrisico's die bij een extra oversteek over de trambaan komen kijken is de Provincie Utrecht geen voorstander van een extra oversteek op maaiveldniveau. Ook is de provincie van mening dat een extra oversteek negatieve invloed kan hebben op de exploitatie van de tram en de doorstroming van de (regionale) buslijnen over de Graadt van Roggenweg.
Ondanks dat het snelheidsregime op de auto rijbaan naar 30km/u gaat, moeten voor een veilige voetgangersoversteek extra verkeersmaatregelen getroffen worden, zoals drempels en een zebrapad. Dit heeft een negatieve invloed op de doorstroming en afwikkelcapaciteit van deze route.

Zichtlijnen onderzoek maaiveld oversteek

Voor de eerste locatie heeft Movares reeds in 2019, als onderdeel van PvE/FO fase, voor een oversteek over de trambaan gekeken naar het 'coulissen effect' voor de trambestuurder. Bij dit onderzoek wordt gekeken naar het ontnemen van zichtlijnen door obstakels (zoals bomen) langs de trambaan. Hieruit is naar voren gekomen dat er minimaal vier bomen aan beide kanten van de trambaan uit het plan weg moesten. Dit was nodig om het zicht op de overstekende voetgangers en daarmee de reactietijd van de trambestuurder te verzekeren/verbeteren.

Variant loopbrug



Het alternatief is een loopbrug. Hiervoor is vrije ruimte nodig in hoogte en lengte. Boven de trambaan is minimaal 7.00 meter[1] (gemeten vanaf bovenkant spoor) vrije hoogte nodig. Vanwege de vrije doorrijhoogte voor de brandweer dient de hoogte boven de rijbaan minimaal 4.20 meter te zijn. Deze hoogte heeft gevolgen voor de lengte van de loopbrug en de hoogte van de trappen.

De geraamde kosten voor de loopbrug bedragen circa € 2,4 miljoen.

Principeschets loopbrug



Referentieontwerp – Olliemullerbrug aan de Europalaan

Ruimtelijke inpassing

Op een hoger schaalniveau heeft de ruimtelijke inpasbaarheid met name betrekking op de maat, schaal en leesbaarheid van de ingreep in relatie tot de omgeving.
De Graadt van Roggenweg vormt een belangrijke structuur in de stad met een gemengd programma. Aan de noordzijde van deze weg bevinden zich woningen, aan de zuidzijde zijn voornamelijk regionale en landelijk opererende kantoren gevestigd. De bebouwing langs de Graadt van Roggenweg wordt ter plaatse van de voorziene oversteek gevormd door lange gesloten wanden.
Uitgaand van bovengenoemde eisen leiden de overspanning en benodigde hoogte van een brug tot een forse constructie. In het toekomstig groene beeld van de 30km/u stadsstraat Graadt van Roggenweg een beeldbepalend element. Ruimtelijk gezien kan een dergelijk gebaar gerechtvaardigd worden als de locatie van de verbinding een onmisbare schakel zou vormen in het stedelijk netwerk van langzaam verkeerroutes of als er geen andere alternatieven voor oversteken zouden zijn. Dat is in dit geval voor beiden aspecten niet aan de orde.

[1] Integraal Programma van Eisen, Tramsysteem Regio Utrecht, 2011

Op het schaalniveau van de oversteek zelf dient deze zo goed mogelijk ingepast te worden binnen het bestaande wegprofiel. Het behouden van de continuïteit van het profiel vormt daarbij een belangrijk uitgangspunt.
Door de aanzienlijke hoogte van de brug zal er voldoende ruimte moeten zijn voor stijgpunten. Voor een voetgangersbrug wordt uitgegaan van trappen en liften aan weerszijden. Vanuit het gebruik zou het wenselijk zijn om de stijgpunten van de brug direct aan te laten landen op de trottoirs. Omdat op de gedachte locatie het profiel en de trottoirbreedte op gemeentegrond aan de zuidzijde te smal is, de brug erg dicht op de bebouwing komt te staan en een dergelijke oplossing tevens leidt tot onnodige complexiteit lijkt positionering van constructieve elementen en stijgpunten in de bermen tussen fietspad en parkeerstrook de beste oplossing voor deze locatie. De trappen en lift kunnen in dit model haaks op de brug geplaatst worden om ruimte te besparen. Zie plattegrond en aanzicht voor ruimtelijke situering binnen bestaande wegprofiel.

Fysiek past een dergelijke brug binnen het profiel. Ruimtelijk heeft het echter wel een negatieve impact. De brug zelf, maar met name de trappen gaan ten koste van de continuïteit van de boomstructuur en het groen in de tussenbermen. Ook zal rekening gehouden moeten worden dat een goede inpassing ten kosten gaat van (fiets)parkeerplaatsen. Door de beperkte ruimte in het profiel is de bereikbaarheid van de trappen en liften niet optimaal, deze liggen dicht tegen het fietspad en de parkeerstrook aan. Met name vanuit comfort voor de voetganger en veiligheid (beperkt zicht en aanlanding kort op fietspad) een minder wenselijke situatie.
Vanuit de woningen en kantoren heeft de brug visueel een grote impact. Niet alleen de brug zelf staat op korte afstand tot de gevels en bepaalt daarmee het uitzicht maar ook de gevolgen voor de privacy door inkijk in de woningen vanaf de brug vormt een knelpunt.

Advies en conclusie

- Vanwege de veiligheidsrisico’s, de negatieve effecten op de doorstroming van OV en auto en de onderbreking van de groenstructuur is een oversteek op maaiveldniveau geen wenselijke optie.
- Ruimtelijk is een loopbrug slecht inpasbaar en heeft een negatieve impact voor de omgeving, vanwege de onderbreking van de continuïteit van de groenstructuur, de visuele impact en de effecten op privacy/inkijk in woningen. Ook heeft deze variant hoge investeringskosten.
- Algemeen: Uiteraard zijn er voordelen voor een kleine groep gebruikers welke bijvoorbeeld parkeren aan de ene zijde van de straat en wonen of werken aan de andere zijde van de straat. Gezien dit een kleine groep gebruikers betreft wegen de voordelen niet op tegen de nadelen van een extra oversteek zoals hierboven beschreven. Op netwerkniveau heeft een extra oversteek geen directe noodzaak.

Veiligheidsanalyse bij draaien rijrichting Leidseweg

Bijlage bij raadsbrief Stand van zaken Lombokplein en uitwerking moties/toezeggingen; 8 maart 2022

Aanleiding

Bij de vaststelling van het PvE/FO van het project Lombokplein is in de gemeenteraad van maart 2021 een toezegging gedaan om een veiligheidsanalyse (scan) uit te voeren op het omdraaien van de rijrichting op de Leidseweg in relatie tot het parkeren langs deze fietsstraat. In de raadsbrief van 17 februari 2021 hebben we de raad toegelicht waarom de rijrichting wordt omgedraaid en dat hier geen veiligheidsrisico's in beeld zijn.

Rijrichting Leidseweg in relatie tot langsparkeren

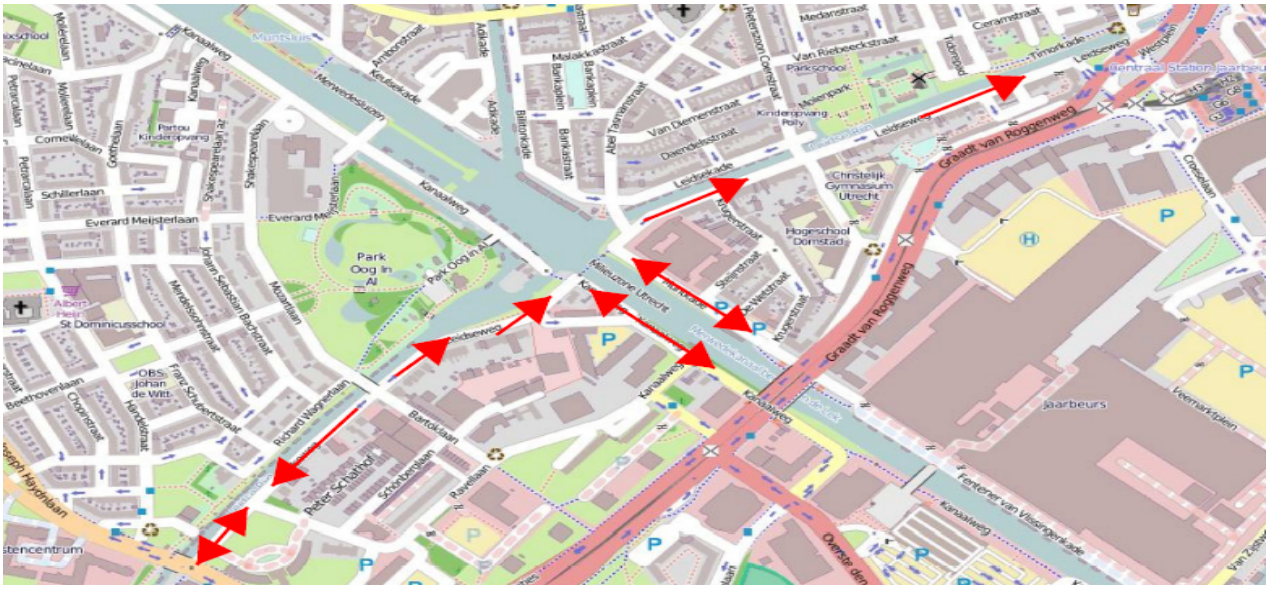
Met het opheffen van de huidige doorsteek van de Leidseweg naar het Westplein (voorlangs de Leidsche Poort) in combinatie met eenrichtingsverkeer in de Verlengde Damstraat richting de Kanaalstraat, is de Leidseweg via het huidige eenrichtingsverkeer (de stad in) niet meer mogelijk. Het eenrichtingsverkeer in de Verlengde Damstraat hangt samen met het eenrichtingsverkeer in de Damstraat als onderdeel van de Visie Kanaalstraat. Dit heeft geresulteerd in het omdraaien van het eenrichtingsverkeer op de Leidseweg.

Het autoverkeer zal in deze nieuwe situatie bij in- en uitrijden van de parkeerplaatsen op de Leidseweg, de tegemoetkomende fietsers moeten passeren. De automobilist rijdt de fietser tegemoet en heeft dus goed zicht op de fietser bij het in- of uitparkeren. In de huidige situatie zit de fietsers achter de automobilist, dus minder goed te zien bij inparkeren. Voorbeelden van soortgelijke situaties, die in praktijk goed functioneren, zijn onder andere de Tolsteegsingel, Prins Hendriklaan, Cremerstraat en de Zandweg.

Hieronder is een analyse gegeven van de verkeerkundige consequenties van het draaien van de rijrichting in relatie tot het parkeren en de verkeersveiligheid. Hiervoor zijn ook ervaringen van voorbeelden elders in de stad Utrecht beschouwd.

Huidige situatie Leidseweg

Het eerste stuk, vanaf de Damstraat, is een verplicht fietspad. De rest van de Leidseweg is op dit moment ingericht als fietsstraat. Deze bestaat uit twee stroken asfalt met een elementenstrook in het midden. Deze uitstraling loopt door tot aan de Ravellaan. Deze inrichting is gekozen om het gebruik van de hoofdfietsroute te bevorderen en het gebruik van de auto te ontmoedigen. Op Leidseweg zijn meerdere eenrichtingswegen ingesteld. Deze gaan zowel stad in als stad uit.



In de afbeelding is een overzicht gegeven van de rijrichtingen per wegvak op de Leidseweg:

- Westplein – Koningbergerstraat: stad IN
- Koningsbergerstraat – Abel Tasmanbrug (ter hoogte van de Munt): Stad IN
- Abel Tasmanbrug – Muntkade: twee richtingen
- Kanaalweg – Mozartbrug/Bartoklaan: stad IN
- Mozartbrug/Bartoklaan – Ravellaan: stad UIT

Parkeren
Het langsparkeren op de Leidseweg is over de gehele weg aan de kant van de woningen.

Wegvak Koningsbergerstraat - Westplein
Op het traject tussen de Koningsbergerstraat en het Westplein, rijdt het gemotoriseerde verkeer op dit moment dus richting stad in. Bij het inparkeren blokkeren de automobilisten dus de achteropkomende fietsers. De fietsers die richting het centrum gaan moeten om het inparkerende voertuig heen, met de kans dat zij op andere weghelft komen, om hun weg te kunnen vervolgen. De automobilist kan achteruit inparkeren en heeft hierbij zicht op de fietsers via de spiegels. Hierbij is het zicht op de fietsers vanzelfsprekend minder dan bij voorruit inparkeren.



Gevolgen van draaien van de rijrichting
Bij het aanpassen van de rijrichting is gekeken naar de fietsersstroom ten opzichte van de manier van in- en uitparkeren. Met het doortrekken van de Leidse Rijn vervallen de verkeerslichten op de (toekomstige) kruising van de Leidseweg-Verlengde Damstraat. Zo komen de fietsers meer verspreid over de Leidseweg te rijden. Autoverkeer zal niet meer via de Leidseweg naar het Westplein mogen rijden. Het gemotoriseerde verkeer mag uitsluitende vanaf de Verlengde Damstraat richting de Koningsbergerstraat rijden.

Inparkeren
Het autoverkeer zal bij deze rijrichting bij het inrijden van de langsparkeerplaats de tegemoetkomende fietsers moeten kruisen. De automobilist rijdt de fietser tegemoet in de tegengestelde rijrichting. Ze hebben dus bij het inparkeren goed zicht op deze fietsers. Voor de fietsers verandert er in wezen niet veel. Alleen het inparkerende voertuig, waar de fietser om heen moet, staat andersom ten opzichte van de huidige situatie.

Uitparkeren
Bij het uitparkeren wordt het dan wel anders voor de automobilist. Omdat het stuur van het voertuig links zit en de rijbeweging naar rechts gaat, moet de automobilist rustiger uitrijden. Het zicht op het tegenmoet komende verkeer is immers minder dan in de huidige situatie. Met goed kijken en rustig op rijden wordt het zicht op de tegemoetkomende fietser steeds beter. Naar verwachting parkeren hier met name lokaal bekende automobilisten. Er is hier sprake van een drukke fietsroute, op het moment dat er een behoorlijke stroom aan fietsers, bijvoorbeeld tijdens de spitsuren neemt de kans op knelpunten toe.

Wegvak Mozartbrug/Barthoklaan – Ravellaan
De bovenstaande beschrijving is reeds van kracht op het stuk Leidseweg tussen de Mozartbrug/Bartoklaan en de Ravellaan. Hier is een eenrichtingsweg in de richting van de Pijperlaan. Op dit stuk van de Leidseweg moet de automobilisten al tegen het verkeer in kruisen om in te kunnen parkeren. Bij navraag bij de betreffende wijkverkeerskundige zijn geen meldingen van onveiligheid of bijna-ongelukken bekend. Ook zijn er geen ongevallen geregistreerd.



Verkeersveiligheid
Het omdraaien van de rijrichting voor wat betreft het in- en uitparkeren geeft enkele nadelen, zoals het moeten wisselen van rijbaan door de automobilist, een verminderd zicht bij het uitparkeren en het mogelijk hinderen van tegemoetkomend fietsverkeer. In de spits kunnen de aantallen fietsers op de Leidseweg behoorlijk hoog liggen. Dit zou mogelijk tot een verhoogd risico kunnen leiden bij het in- en uitparkeren.

Deze nadelen worden onder vangen doordat er, met het verdwijnen van de verkeerslichten (op de (toekomstige) kruising van de Leidseweg-Verlengde Damstraat) en het doortrekken van de hoofdfietsroute, meer verspreiding van het fietsverkeer ontstaan. Hierdoor zal er voldoende tijd en gelegenheid zijn voor in- en uitparkeren. Ook omdat hier, net als verderop op de Leidseweg, naar verwachting vooral lokaal bekende automobilisten gaan parkeren.
Tevens krijgt deze route met het omdraaien van de rijrichting op de Leidseweg, in combinatie met de uitvoering van de Visie Kanaalstraat/Damstraat, meer een bestemmingsverkeer karakter; de verwachting is dat het autoverkeer dat de route gebruikt wat zal afnemen.

Referenties elders in de stad
Naast het deel van de Leidseweg, tussen de Mozartbrug/Bartoklaan en de Ravellaan, waar autoverkeer in dezelfde rijrichting rijdt als het deel waar het nu veranderd gaat worden zijn er meer straten waar deze situatie zich voordoet. Zoals aangegeven in de eerdere raadsbrief zijn onder andere de Tolsteegsingel, Cremerstraat en Prins Hendriklaan voorbeelden van het langsparkeren met tegemoetkomende fietsers. Hier zijn geen (bewoners-) meldingen of klachten over verkeersonveilig- of onoverzichtelijkheid bekend bij de wijkverkeersadviseurs van deze wegen.

Conclusie
Uit de veiligheidsanalyse blijkt dat het omdraaien van de rijrichting niet gevaarlijker is dan in de huidige situatie. Dit heeft onder andere ook te maken de spreiding van fietsers en de verwachting dat de parkeerders veelal buurtbewoners zijn. Deze zijn, na een gewenningsperiode, bekend met en zich bewust van de nieuwe situatie. Door de spreiding van de fietsers zal er voldoende tijd en gelegenheid zijn voor in- en uitparkeren. Ook elders op de Leidseweg en in de stad heeft het toepassen van deze oplossing niet tot onveiligheid of meldingen van bewoners of gebruikers geleid.

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	2963
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	11 oktober 2022
Agendapunt	1.2
Titel	MV 4 Oversteek HOV baan en Lombokpark
ID	3154
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Thema	
Portefeuillehouder	
Beleidsveld	
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	11 oktober 2022

Voorgesteld besluit

Mondelinge vragen oversteek HOV baan en Lombokpark

15 september 2022

Vragen:

In de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein en het PvE/FO Lombokplein, beiden door de gemeenteraad vastgesteld, is een gelijkvloerse oversteek over de HOV-baan bij de Leidseveertunnel opgenomen ten behoeve van de ontsluiting van het Park Plaza Hotel, De Stek en de woningen op het Smakkelaarspark. Het PvE/FO is tot stand gekomen in afstemming met de provincie, waarbij is afgesproken om in de VO fase samen tot een goede en veilige uitwerking van de gelijkvloerse oversteek te komen.

In de raadsbrief vrijgave ontwerpbestemmingsplan Lombokplein is de gemeenteraad geïnformeerd dat gedurende de VO fase onverwacht is gebleken dat de gelijkvloerse oversteek door de provinciale veiligheidsadviseurs sterk wordt afgeraden, gezien de veiligheidsrisico's en de exploitatiegevolgen in geval van een aanrijding met een tram of een bus.

In de raadsbrief staat dat volgens het college een gelijkvloerse oversteek op een veilige manier ingepast kan worden en dat scenario's met een ongelijkvloerse kruising onwenselijk zijn. Hierdoor blijft er onvoldoende kwaliteit over om nog van een park te kunnen spreken en het gaat ten koste van groen, verblijfs- en gebruikskwaliteit van het gebied en de recreatieve groene route langs de Leidse Rijn.

In het kader van het VO doorloopt de gemeente een proces met de provincie om te komen tot een acceptabele oplossing van deze oversteek.

Diverse betrokkenen, waaronder de Ontwikkelgroep Lombok Centraal, benaderen de gemeente en de provincie omdat ook zij zich zorgen maken over de oversteek.

De fracties zijn van mening dat een veilige gelijkvloerse kruising mogelijk is en dat de scenario's met een ongelijkvloerse kruising onwenselijk zijn.

De fracties hebben de volgende vragen:

1. Kan het College bevestigen dat zij nog steeds vindt dat een veilige gelijkvloerse kruising mogelijk is en dat de scenario's met een ongelijkvloerse kruising onwenselijk zijn?
2. Sinds wanneer weet het College dat de provincie bezwaar heeft? Weet het College waarom de provincie pas zo laat in het proces met deze bezwaren gekomen is? Wat betekent het voor het project dat de provincie zo laat met hun bezwaar komt?
3. Wat is de actuele stand van zaken ten aanzien van het proces met de provincie om te komen tot een acceptabele oplossing voor deze oversteek?

4. Kan de raad en betrokkenen zoals de Ontwikkelgroep Lombok Centraal geïnformeerd worden over de adviezen en onderbouwing van de veiligheidsadviseurs van de provincie en de gemeente?
5. Wat kan de raad doen om eraan bij te dragen dat er een veilige gelijkvloerse oversteek komt met beperkte risico's voor het verstoren van de dienstregeling?

Gesteld door:

- Fred Dekkers, GroenLinks
- Has Bakker, D66
- Joost Vasters, D66
- Rob van den Enk S&S
- Kirsten Alblas, ChristenUnie
- Charlotte Passier, Volt
- Maarten van Heuven, PvdD
- Bert van Steeg, CDA

Daalsetunnel

Basisinformatie

Datum	11 oktober 2022
Gespreksleider	**Cees Bos**
Tijd	20.30-21.30 uur
Zaal	Stadhuis
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsbrief
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden, ambtenaren, omwonenden, betrokkenen en overige geïnteresseerden.
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Betrokken ambtenaren/presentatoren	Deelnemer, GU
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie: Ruimtelijke Ordening, Grondzaken en Vastgoed van 3 november 2022. Wilt u nog informatie delen met raadsleden, stuur dit naar raadsinformatiebijeenkomst@utrecht.nl
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	Toehoorder met bijdrage Deelnemer, buurtbewoner 2 deelnemers 2 deelnemers, Initiatiefgroep Daalsepark 2 deelnemers, Ontwikkelgroep Lombok Centraal (PP presentatie) Deelnemer, bewonerscomité ’t Wiel Deelnemer, Fietsersbond (bijdrage in bijlage)

Programma

Opening en Welkom
Presentatie GU, Jules Damoiseaux
Vragen raadsleden
Meepraters/ deelnemers aan het woord
Vragen raadsleden
Reflectieronde

Motivatie

Agendeerders; Has Bakker (D66), Fred Dekkers (GroenLinks), Jan Wijmenga (CU), Hester Assen (PvdA), Maarten van Heuven (PvdD), Gertjan ten Hoonte (VVD), David Bosch (PVV), Hessel Stellinga (CDA), Annemarijn Oudejans (Student & Starter) en Linda Bode (Volt)

Deze fracties wensen een raadsinformatiebijeenkomst gevolgd door een commissiedebat te agenderen over de laatste stand van zaken omtrent de Daalsetunnel. Aanleiding is o.a. de raadsbrief Uitwerking motie Daalsetunnel 30 km/u en project ASW.
Er is behoefte om tijdens de RIB een gedeelte 'technisch' met ambtenaren te organiseren over kosten, verkeer en de woningbouwopties, gevolgd door een gedeelte waarin we in gesprek gaan met bewoners.
Wij wensen in ieder geval de bewoners Graadt van Roggeweg, Ontwikkelgroep Lombok Centraal, bewonersgroep Daalsepark, verkeersgroepen van het wiel, en de Fietsersbond uit te nodigen. Welke mogelijkheden zien zij?
Na de RIB agenderen wij graag een commissiedebat. De exacte agendering hiervoor schrijven wij na c.q. op basis van de RIB.
Eerste overzicht van technische vragen:

- Behoefte aan wat meer gevoel wat de keuzes gaan hebben op de bredere verkeersafwikkeling.
- Waarom is er bij de kruisingen bij bijvoorbeeld de Koningsbergerlaan, de Vleutenseweg en de Amsterdamsestraatweg niet gekozen voor oplossingen zonder verkeersregelinstallaties? VRI betekent extra in en uitvoegstroken en daarmee extra asfalt. Voor de Vleutenseweg was eerder ook een rotonde aan de orde, al of niet met een doorsteek voor het OV.
- Waarom is er voor de Daalsetunnel en het stuk naar de ASW geen alternatief uitgewerkt voor een weg met twee banen door de zuidelijke tunnelbuis en zonder groenstrook tussen de banen. Dat past bij een 30 km weg en levert de meeste ruimte voor Daalsepark op?
- Is er onderzocht hoe het aantal autobewegingen tussen Merwedekanaal en Jaarbeursplein vermindert kan worden door aanpakken mobiliteit van bestaande bebouwing langs Graadt van Roggeweg, Jaarbeursplein Noordflank (minder autogebruik, autoparkeren op afstand?
- Bij de kostenvergelijking kost het alternatief niets doen niets. Maar klopt dit wel? Wat kost het als je later (met kostenstijgingen) alsnog de weg herinricht naar 2x1/30km en wat zijn de kosten van ruimtebeslag (minder ruimte voor ontwikkeling Daalsepark)?
- Waarom zijn maatregelen als een knip naar ASW niet in beeld gebracht?
- Hoe realistisch/uitvoerbaar is scenario 3?
- … [PM]

Bijdrage

Deelnemer, buurtbewoner
Waarom moet er woningbouw in het Daalsepark komen? De wijk is al zo overvol. De druk neemt er alleen maar door toe. Er zijn genoeg andere plekken om woningbouw te realiseren. En moet er gewoon niet een keer de rem op de groei van Utrecht. Waarom zouden we willen groeien? Dat is een discussie die de raad eens zou moeten voeren.

2 deelnemers, Initiatiefgroep Daalsepark
Wacht Lombok & Verkeersontwikkelingen af, om tot een optimaal ontwerp/invulling op KopASW-OudeDaalstraat te kunnen komen.

Maak het ontwikkelgebied onderdeel van een integrale, toekomstgerichte en breder gedragen omgevingsvisie, waarin zijn opgenomen de (groene) verbindingen met Lombokpein, verkeersontwikkelingen, versterken van de Kop van de ASW, uitbuiten en versterken van de ruimtelijke en esthetische mogelijkheden.
De omliggende ruimtelijke ontwikkelingen bieden kansen voor een optimaal resultaat voor deze planlocatie. Een bredere visie en andere (financiële) waardering van bijvoorbeeld groen geven kansen voor andere aanpak en ontwerp van de planlocatie. De huidige benadering op postzegelnivo geeft geen ruimte voor ‘anders’ en beperkt oplossingsrichtingen.
De bijzondere ligging van de planlocatie geeft meerdere kansen om het tot een iconische plek met maximaal groen te laten zijn en met uitstraling als visitekaartje voor de wijk en stad.

Neem de tijd om NAAR elkaar toe te werken en NIET erNA!

Toehoorder
Aan allen die betrokken zijn inzake dit Gemeentelijk Utrecht project,
Helaas heb ik u mede te delen, dat ik vanwege ernstige, persoonlijke gezondheidsomstandigheden niet fysiek aanwezig kan zijn op de RIB. as. 11 oktober.
Vandaar mijn aan u gerichte schrijven, in de hoop, dat u hiervan toch kennis wenst te nemen. Ik spreek mijn verbazing uit over uit dat deze RIB gaat over het Daalse tunnel-
30 km zone- project. Ik ben een deelnemer in de participatiegroep KOP ASW/ Oude Daalstraat.
De projectmanager heeft mij, op mijn vraag, medegedeeld, dat ongeveer einde van dit jaar, voortgang, tav. dit project viel te verwachten.
Nu dit ??!!?!!
Hij, als zijnde ambtenaar van de Gemeente Utrecht, verwees mij naar de Griffie van de Gemeente Utrecht, welke mij doorverwees naar deze RIB.
Hij heeft mij bijzonder wel geholpen bij deze participatiegroep aangaande het KOP ASW/ -
Oude Daalstraat project van de Gemeente Utrecht!
Wat ik mij nu afvraag is dit; gaat deze RIB nu over het Daalse tunnel - 30 km. zone-project,
het KOP ASW/ Oude Daalstraat - project ??????????????????????,
of over beide projecten ?????!!!

- nieuwe bewoners krijgen geen parkeervergunningen
- de bestaande bomen blijven zoveel mogelijk staan
  en het groen is van goede kwaliteit
- en de financiële haalbaarheid (dat is het belangrijkste, niet dan?).

Als zijnde een deelnemer in de participatiegroep KOP ASW/ Oude Daalstraat
wens ik nog wat inspraakmakende opmerkingen te maken.

Mijn eerste voorkeur gaat uit het Stedenbouwkundig model van de Initiatiefgroep
Daalse Park. Dit botst weer gigantisch met de economische belangen van de Gemeente Utrecht.
(ach ja, geld is belangrijker dan mensen , dieren en natuur , niet dan ?) .
Dus het prachtige plan van mede participatienota zal wel geen doorgang vinden,
(niet dan Gemeenteraad van Utrecht ?!) .

Ik wens mij eerst te laten informeren door de, nog velen, andere inspraakbevoegden, aangaande deze onderwerpen,
Wat mij betreft gaat het binnentuinmodel niet door !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!
Mogelijke, andere gedachten, hieromtrent, kunnen later nog volgen.
Veel sterkte met uw RIB aankomende 11 oktober.
In afwachting van uw reactie, verblijf ik met hoogachting en een vriendelijke, medemenselijke groet,

Tot mijn spijt zijn er enige fouten, mijnerzijds, geslopen, in mijn inspraakbrief van 9/10 .

Bij deze mijn correcties en nog enige toevoegingen.

Ik uitte in de brief mijn verbazing over het aankondigingsfeit, dat deze RIB,
over het project Daalse tunnel - 30 km. zone gaat. Iets te veel over uit realiseer ik me nu.

Van de Griffie heb ik vanmorgen, telefonisch vernomen, dat in verband met de privacywetgeving, nadere woonaanduidingen, niet toegestaan zijn. Hoe mij dan te duiden, als buurtbewoner en naaste omwonenden van deze beide projecten????!!!!!!!!!!!!!!!????
Paulus van Gent, woonachtig te Europa ???????!!!!!!???????

Over die geluiden nog dit.
Er zijn lieden, die scheppen er n genoegen in, om met semi sportwagens wel een zo'n groot mogelijke herrie te produceren. Dit doen zij middels een of andere knetter-knetter- knetter uitlaat.' Op de Daalsetunnel scheuren ze, vooral op zonnige dagen, veelvuldig rond. (zij wanen zich vast Max Verstappen) .
Ook lieden, die gepermitteerd zijn, om de gashendel per motorfiets te hanteren en dan zo knetterend hard en luid mogelijk, over de Daalsetunnel toeren, zijn al jarenlang te veelvuldig aanwezig.
Om ook behoorlijk oorgestoord van te worden zijn de vele sirenes, elke dag weer, van de vele hulpdiensten.
Evenwel, ik denk, dat daar niet veel aan gedaan kan worden.
Deze aldaar werkende medemensen komen vaak op voor andere medemensen in nood.
Wat denkt de Gemeenteraad van Utrecht aan deze eerste 2 geluidspunten te gaan doen?

De Daalse tunnel- 30 km.zone zal ,n mooie stap zijn.

Over het KOP ASW/ Oude Daalstraat nog dit.

Het bestemmingsplan (of omgevingsplan) aangaande dit gebied is nu nog,
dat er in het geheel geen bestemmings, dan wel omgevingsplan over dit gebied is.
Wat er nu staat, staat er. En dat zijn bomen, daarbij ligt er wat weiland, zijn er wat fleurige,
jaarlijks opkomende bloembolletjes gepland , doen ,n heleboel paardenblommen , de uiterste best om
tot pluisjes uit te groeien , heeft iemand het plan opgevat of bamboe er ook wil groeien.
De bomen, geplant in 1959, zijn voornamelijk iepen, prachtig om mee te mogen maken, als
ze in het voorjaar hun zaadjes rijpen , lijkt net sneeuw en dat op ,n zonovergoten dag.
Helaas zijn ze bijzonder vatbaar voor de Iepziekte, onaangenaam besmettelijk, ik heb er helaas al
velen door de Gemeentelijke Plantsoenendienst zien/horen sneuvelen.
Toch, voor velen werd, n passende herplanting, ter plaatse geregeld.
Mooie klasse, Gemeentelijke Plantsoenendienst.

Utrecht .
Stad.
Van oudsher.
Veel mensen
hebben, n woning nodig,
een dak boven hun hoofd.
Waarom?
Omdat ze anders stuk regenen,
stuk vriezen in de kou,
hun relatie met dat mooie stuk, stuk gaat ,
ze wel tot treurnis toe bij hun lieve ouders hebben te wonen ,
omdat,
ze gevlucht zijn voor verschrikkelijke oorlogen ,
gevlucht zijn vanuit landen waar je gewoon om je mening te uiten
wordt opgesloten, gemarteld, vermoord.

Daarom.

Daarom.

Dom

Ik zit al geruime tijd in de participatiegroep KOP ASW/ Oude Daalstraat ;
aldaar ontmoette ik een wat oudere dame, genaamd Louise Buvelot.
Zij heeft een prachtig plan gemaakt voor het Daalsepark.
Te lezen in de verslagen archieven van deze participatiegroep .

Bomen, groen, bloemen, dieren
hebben we nodig
in een stad
of in een dorp
overal
woningen ook

Ik ben bijzonder benieuwd
naar opvattingen, meningen, ideeën, voorstellen,
aangaande de mogelijke voortgang van beide projecten.

Ik hoop,
dat ik een bescheiden bijdrage mag en kan leveren ,
om tot
een tijdloze oplossing
van dit,
welhaast,
oeverloze probleem te komen .

Sterkte allemaal.

Met menselijke, vriendelijke groet,

RIB Daalsetunnel en kop ASW



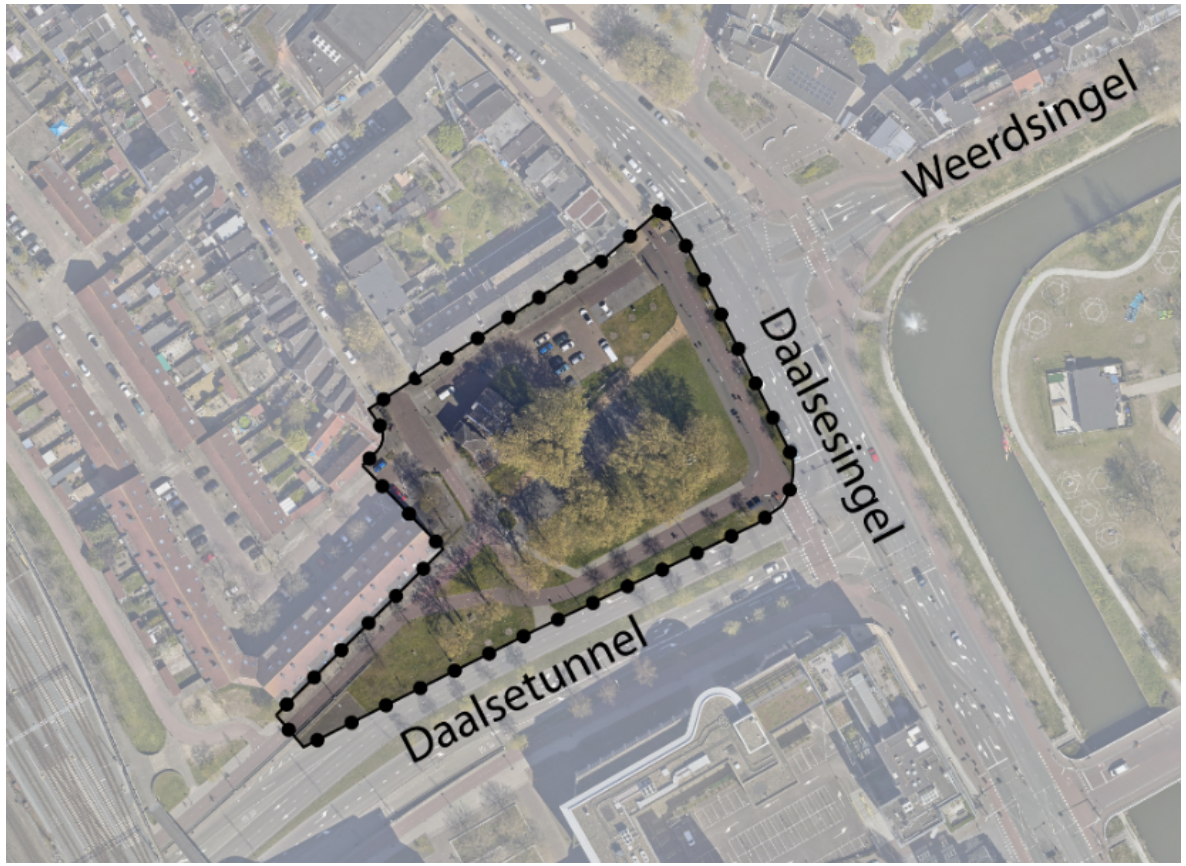
11 oktober 2022

Opgave Centrum

Gemeente Utrecht

Programma

- Technische vragen
- Toelichting kop ASW
  1. Kop ASW in vogelvlucht
  2. Startdocument
  3. Motie 30 km/u
  4. Eerdere besluitvorming mobiliteit
  5. Scenario’s Daalsetunnel
  6. Overige verkeersvragen



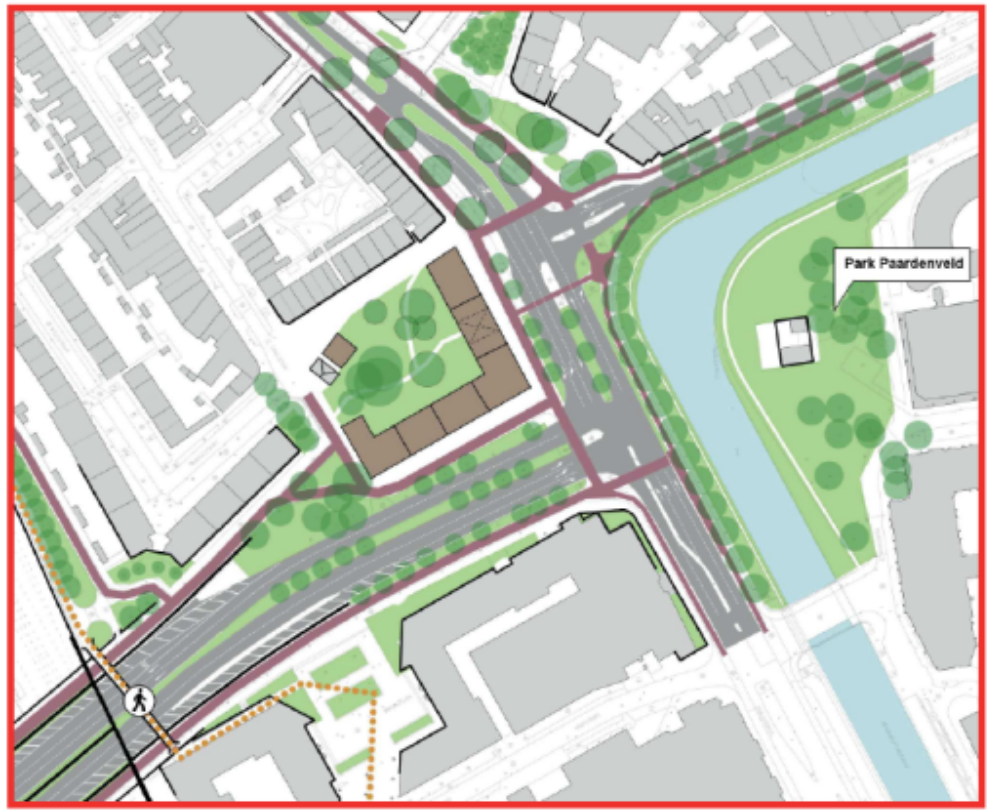
Gemeente Utrecht

Kop ASW in vogelvlucht

- Onderdeel van grondexploitatie Stationsgebied
- Oktober 2017: toezegging om modellen op te stellen voor locatie
- Mei 2019: opdracht raad -- opstellen startdocument op basis van drie randvoorwaarden
  - (1) goede ruimtelijke inpasbaarheid in bestaande omgeving
  - (2) een zo goed mogelijke groene kwaliteit
  - (3) financiële haalbaarheid (verdienopgave met resultaat +1,3 miljoen euro)
- Aanvullend
  - In nauwe samenwerking met omwonenden
  - Omgevingsscan voor samenhang ruimtelijke ontwikkelingen

Startdocument

- Opgesteld ism participatiegroep
- Vijf thematische bijeenkomsten tussen november 2020 en juni 2021
- Uitgangspunten en onderzoeksvragen voor volgende fase
- Voorkeursmodel voor ontwikkeling: open bouwblok met binnentuin
- 50-60 woningen



Model E: open bouwblok met buurttuin (voorkeursmodel).

Gemeente Utrecht

Vragen over startdocument

- Binnentuin: hoe zorgen we ervoor dat de binnentuin voor iedereen te gebruiken is? Onderzoekspunten:
  - Sociale veiligheid, mate van openbaarheid, balans tussen openbaar en privé. Ontwerpvraag: hoe ervoor zorgen dat de binnentuin van toegevoegde waarde is voor huidige bewoners
- Luchtkwaliteit
  - Europese richtlijnen & WHO-adviesnormen worden gehaald
  - Zie tabel pagina 25 startdocument

Motie 30 km/u

- Tijdens behandeling PvE/FO Lombokplein in 2021 ingediend
- Roept college op tot
    1. De intentie uit te spreken dat het hele gebied vanaf de Sowetobrug tot het Daalsepark op het moment van herinrichting van het Westplein 30 km/u wordt
    2. Dat parallel aan de uitwerking van het VO Lombokplein uitgezocht wordt wat nodig is om de Daalsetunnel in te richten als 30 km/u gebied en om te komen tot een groene verbinding tussen het Daalsepark en het toekomstige Lombokpark
    3. De raad een voorstel te doen voor planning en herinrichting van Daalsetunnel als 30 km/u gebied en groene verbinding

Huidige situatie



- 50 km/u
- Drie rijstroken per richting, totaal 5-7 rijbanen, inclusief bufferstroken

Gemeente Utrecht

Eerdere besluitvorming Mobiliteit

- Kader:
  - 2020: Studie Noordwest
  - 2021: IPvE/FO Lombokplein
  - 2021: Mobiliteitsplan 2040
- Uitgangspunten voor uitwerking Motie 30 km Daalsetunnel:
  - Knip Catharijnesingel
  - Herinrichting Amsterdamsestraatweg (30 km/uur)
  - Afslagverbod Kaatstraat
  - Westelijke Stadsboulevard
  - Lombokplein
  - Géén knip ASW

Huidige situatie Daalsetunnel

- Drie rijstroken per richting, meer rijstroken bij kruisingen
- Ontwerp PvE/FO Lombokplein: versmallen naar 2x2 rijstroken aan Lombokzijde
  - Bij scenario 1 & 2 uitgangspunt
- Binnenstadskant: nu 5-7 rijstroken
- Snelheidsregime 50 km p/u
- Daalsetunnel zit in Mobiliteitsplan 2040 als 30 km/u weg
- Scenario’s: schetsontwerpen, niet in beton

Scenario 1

- **Verkeer**
  - Daalsetunnel aan binnenstadszijde nu niet aanpakken
  - Snelheidsregime blijft 50 km/u
  - Lombokzijde 2x2
- **Kop ASW**
  - Ontwikkelen binnen huidige kaders
  - Realisatie woningen 2026-2027
  - Geen optimale stedenbouwkundige verkaveling
- Past binnen financiële kaders
- Later wel kosten



Gemeente Utrecht

Scenario 2

- **Verkeer**
  - Rijstrook Daalsesingel verdwijnt
  - Richting tunnel versmallen naar 2x2 rijstroken, kruising singel ongewijzigd
  - Snelheidsregime blijft 50 km/u
- **Kop ASW**
  - Vrijkomende ruimte richting tunnel vergroenen (te onderzoeken of aanplant bomen mogelijk is ivm tunnelconstructie)
  - Realisatie woningen 2026-2027
  - Ca. 85 m2 grotere binnentuin
  - Stedenbouwkundige verkaveling sluit beter aan bij rooilijn
- **Kosten** ca. 2 mljn euro, bandbreedte 30%



Gemeente Utrecht

Scenario 3

- **Verkeer**
  - Rijstrook vanaf Daalsesingel verdwijnt
  - Richting tunnel versmallen naar 2x1 rijstroken, max 2x2 bij kruisingen
  - Ook aan Lombokzijde versmallen naar 2x1
  - Snelheidsregime 30 km/u
  - Toevoegen voetgangersoversteek op maaiveld
- Langjarig verkeersproblemen, niet mogelijk zonder aanvullende verkeersmaatregelen
- Vergaande maatregel door o.a. aanpassing tunnelconstructie, te onderzoeken wat kan qua vergroening
- **Kop ASW**
  - Lucht & geluid
  - Vrijkomende ruimte richting tunnel vergroenen (bijv. aanplant bomen)
  - Ca. 260 m2 grotere binnentuin
  - Realisatie woningen na 2030?
- **Kosten** ca. 7 mljn euro, 30% bandbreedte



Gemeente Utrecht

Vragen over scenario’s

1. Knelpunten motie 30 km/u irt randvoorwaarden kop ASW
2. Technische vragen:
    1. Alles door tunnelbuis en geen tussenstrook
    2. Bij de kostenvergelijking kost het alternatief niets doen niets. Maar klopt dit wel? Wat kost het als je later (met kostenstijgingen) alsnog de weg herinricht naar 2x1/30km en wat zijn de kosten van ruimtebeslag (minder ruimte voor ontwikkeling Daalsepark)?
    3. Weghalen rijstrook Daalsesingel
    4. Fietspad ‘rechtdoor’ en dus zonder knik richting tunnel

Andere verkeersvragen

1. Waarom is er bij de kruisingen bij bijvoorbeeld de Koningsbergerlaan, de Vleutenseweg en de Amsterdamsestraatweg niet gekozen voor oplossingen zonder verkeersregelinstallaties? VRI betekent extra in en uitvoegstroken en daarmee extra asfalt. Voor de Vleutenseweg was eerder ook een rotonde aan de orde, al of niet met een doorsteek voor het OV.
2. Is er onderzocht hoe het aantal autobewegingen tussen Merwedekanaal en Jaarbeursplein vermindert kan worden door aanpakken mobiliteit van bestaande bebouwing langs Graadt van Roggeweg, Jaarbeursplein Noordflank (minder autogebruik, autoparkeren op afstand?

Daalsetunnel & park versteend

of....

naar echte centrum-kwaliteit?!

Ontwikkelgroep
Lombok
Centraal.

Presentatie RIB Daalsetunnel en 30 km, 11 oktober 2022
Ontwikkelgroep Lombok Centraal

Waar wachten we nog op?!

Ontwikkelgroep Lombok Centraal.

- **Minder autoverkeer vergt knijp / knip ASW +**
  - de autodruk blijft, wachten is wensdenken
  - ontsluiting noordwestelijke (binnen)stad niet op orde
- **Moeten hier zoveel - en sowieso - woningen?**
  - voor € ? > Lombokplein kan ca € 2 mio bijdragen…
- **Investeringen te overzien = kwaliteitswinst waard**
  - hoe moeilijk is het om hiervoor middelen te vinden
- **Geen water / groenverbinding Lombok, Kop ASW?**

Samenhang zoeken werkt als rem, niet als kwaliteit?!



Oproep: meer visie, samenhang, lef

‘Wiel met Spaken’ als anker > *doorgaand verkeer ‘buitenom’, ook de fiets en het OV; inprikroutes = ‘spaken’ per stadsdeel* **+** *vertaal deze principes in (her) inrichting en gedragsmaatregelen*

‘De fiets is de nieuwe auto’ > *leer de lessen van de auto: doorgaande fietsers buitenom, routes spreiden & meer divers maken, tempo omlaag*

Steviger inzetten op gedragsverandering > *is goedkoop, kan redelijk snel en doel (groep) gericht, neemt geen ruimte in beslag > op naar harde afspraken met bedrijven en onderwijs*

Ontwikkelgroep Lombok Centraal.

Naar uitwerking vier kansrijke opties

Ontwikkelgroep Lombok Centraal.

Kwaliteit centrum / zone A-gebied in zicht, maar:

1. er blijft teveel doorgaand autoverkeer + 30 km-aanpak onduidelijk
2. er blijven teveel parkeerplekken bedrijven Graadt van Roggenweg
3. te weinig spreiding van fietsroutes en ‘afslagen’ naar CS
4. meer inzet op ander gedrag: ‘belonen’, spreiden werktijden, thuiswerken

Daarnaast: weinig samenhang > postzegel-aanpak:

- steeds weer deelplannen die niet toekomstbestendig, suboptimaal zijn: Lombokplein, Daalsebuurt, WSB, Kop ASW / Weerdsingel, Pijlsweerd
- uitwerking moties ‘Daalsetunnel & 30 km en ‘Spreiden fietsverkeer’

Daalsebuurt - Kop ASW - Lombokplein eo (1)

'Het centrum begint bij het Merwedekanaal en de Marnixlaan'

Ontwikkelgroep Lombok Centraal.

Kwaliteitswinst **hele gebied** door vier maatregelen

1. **Stevige knijp / knip ASW + overal 30 km levert heel veel op:**
   - ca 7.000 - 8.000 auto's Lombokplein & Kop AMS eo haalbaar
   - herinrichting rondom Sowetobrug: oversteek fietsers, start 30 km
   - Daalsetunnel + park kan dan op korte termijn groen-blauw worden!
2. **Spreiden leer/werktijden = spreiden spits + neem fiets / OV:**
   - kan snel en goedkoop mobiliteitsknelpunten grotendeels oplossen

Daalsebuurt - Kop ASW - Lombokplein eo (2)

'Het centrum begint bij het Merwedekanaal en de Marnixlaan'

Ontwikkelgroep Lombok Centraal.

Kwaliteitswinst **hele gebied** door vier maatregelen

3. Spreiden fietsroutes - oa Graadt van Roggen - en afslagen CS:

- - ontlast fietskruising Lombokplein, maakt ongelijkvloerse overbodig!
  - gelijksvloers vergt minder ruimte, aantrekkelijker, € 2 mio goedkoper
  - daarmee grondopbrengst woningbouw Daalsebuurt compenseren 😁

4. Fors minder parkeerplekken bedrijven Graadt van Roggenweg:

- geeft minder autoverkeer + mogelijkheid rest te delen met de buurt

Onze vragen en voorstellen

Ontwikkelgroep Lombok Centraal.

- Aanpak Daalsetunnel / buurt + Kop ASW startproject van totaalaanpak noordwestelijke (binnen) stad
- ook een RIB over motie ‘spreiding van fietsverkeer’
- serieus onderzoek / uitwerking ‘vier kansrijke opties’
- **op naar meer tempo, kwaliteit, samenhang!:** fiets / autoverkeer, 30 km, Lombokplein, Weerdsingel eo

Inbreng Fietsersbond bij de Raadsinformatieavond Daalsetunnel, 11 oktober 2022



Figuur 1: Weerdsingel met verkeerslichten en nieuwbouw in Daalsepark. Afbeelding Vizualism.nl



Figuur 2: Weerdsingel zonder verkeerslichten en behouden Daalsepark. Afbeelding Vizualism.nl

Om te beginnen: Utrecht wordt alom geprezen voor het verwijderen van het stukje snelweg onder Hoog Catharijne en het terugbrengen van het water in de Singel.



Figuur 3: De Catharijnesingel in 2015 en 2022. Foto's https://twitter.com/Hackneycyclist

Is er destijds gekeken of het kon qua verkeer? Jazeker, een van de eisen was een rem op het verkeer op de Catharijnesingel. Fietsers zouden op de smalle rijbaan moeten, om als "remmend vlees" te zorgen dat het verkeer niet hard kon rijden en dat er daardoor niet te veel verkeer zou komen. Gelukkig is dat onzalige idee niet doorgegaan. Er liggen fietspaden en er komt binnenkort een knip.

Deze complimenten hoor ik ook voor Paardenveld. Over de Daalsesingel en Daalsetunnel heb ik nog geen complimenten gehoord. Dat is nog steeds een verkeersriool, de Singel onwaardig.

Er zijn in het verleden diverse moties aangenomen om het Daalsepark, het enige mooie in deze omgeving, zoveel mogelijk te behouden. Er is tevens een breed gedragen motie aangenomen om het verkeer in de Daalsetunnel 30 km per uur te laten rijden en een groene verbinding te maken met het Lombokplein.

In de uitwerking van die motie blijkt dat dit alles niet wordt gerealiseerd:

Het kernprobleem is dat er wegens het geld of afspraken een flat moet worden gebouwd. Gezien de huidige verkeersprognoses zou de benodigde ruimte voor het verkeer in de toekomst (flink) kunnen dalen. Dan zou die flat op de huidige verkeersruimte kunnen worden gebouwd. Omdat het verkeer de komende jaren nog te druk is, houdt het verkeer de benodigde ruimte en wordt de flat dan maar in het Daalsepark gebouwd. Dat park krijgen we nooit meer terug.

We raken het park definitief kwijt wegens een tijdelijk verkeersprobleem. Hoe aanvaardbaar zou u kappen van Amelisweerd vinden voor een tijdelijk verkeersprobleem?

Uit de raadsbrief blijken twee problemen:

1. Het is nu niet mogelijk om de verkeersintensiteit zó terug te brengen, dat versmalling van de infrastructuur haalbaar is
2. Er is eveneens geen geld (gereserveerd) om op termijn de Daalsetunnel terug te brengen naar 2*1 rijstrook en deze weg tevens te vergroenen. Bij scenario 1 staat weliswaar "nu geen kosten", maar uit de tekst blijkt dat er evenmin geld is om op termijn de weg terug te brengen naar 2*1 rijstrook.

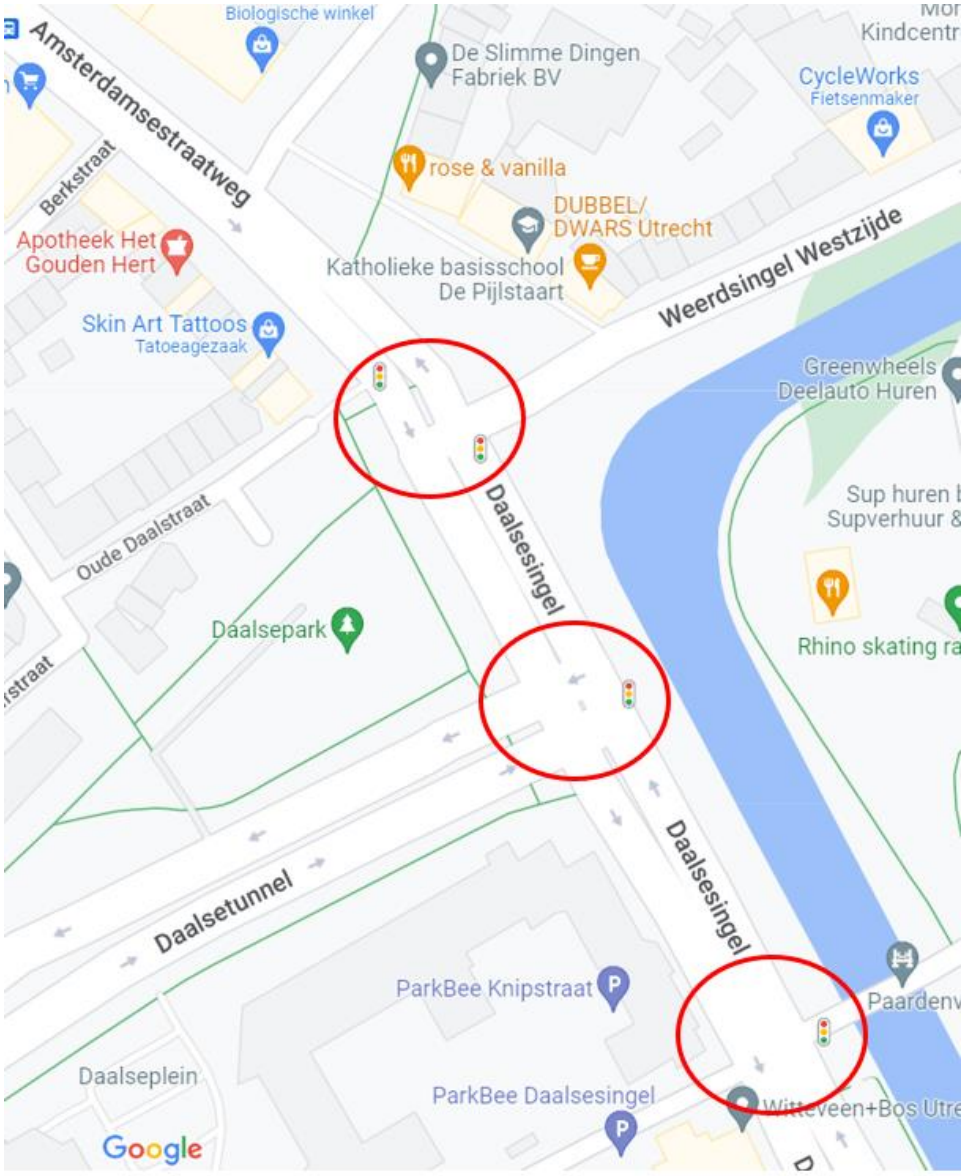
De financiële zaken staan niet helder in de Raadsbrief. Dat krijgt u als Raad wel boven water want u gaat over de centen.

In deze bijdrage richten we ons op vraag 1. We willen laten zien wat de mogelijkheden zijn om de kruising nú in te richten voor 2*1 rijstrook en 30 km/uur en wat dat oplevert voor de stad.

Verkeerslicht verwijderen, voorrangskruising maken

Wij hebben als Fietsersbond in 2021 een voorstel naar de afdeling verkeer gestuurd om van de volgende drie opeenvolgende aansluitingen voorrangskruisingen te maken en de verkeerslichten te verwijderen.

1. De aansluiting van de ASW-Daalsesingel met de Weerdsingel-westzijde
2. De aansluiting van de Daalsesingel met de Daalsetunnel
3. De kruising van de Daalsesingel en de Knipstraat



Figuur 4: de ligging van de aansluitingen. Kaart Google maps

Hoe komen we op het idee dat dit zonder verkeerslichten zou kunnen? In Vleuten gaat er veel verkeer via de Hindersteinlaan. De verkeersintensiteit op de Hindersteinlaan is lager dan op de kruisingen van de Daalsesingel, maar het scheelt niet veel. Hoe het verkeer loopt in de avondspits (afgelopen donderdag) kunt u hier zien: https://youtu.be/qTom-jG5Cfo .

Het verkeer loopt prima door, er is niemand die hier verwacht dat een verkeerslicht de situatie zal verbeteren. Het is een 50 km-weg met fietsstroken, ook dat nog.

Bij het voorrangspleintje aan de 't Goylaan rijdt volgens het verkeersmodel VRU 3.0 in het basisscenario voor 2020 zelfs meer verkeer dan op de Daalsesingel. Ook die kruising kan zonder verkeerslichten. In *bijlage 1* staat een afdruk van dit model voor de relevante wegen. Deze cijfers hebben we destijds van de Provincie ontvangen. Sinds dit verkeersmodel bij de gemeente in beheer is krijgen we helaas geen updates meer dus we kunnen u geen cijfers geven van VRU 3.4.

De afgelopen 15 jaar is bij de Hindersteinlaan geen enkel ongeval geregistreerd, in bijlage 1 treft u de linkjes naar de ongevallenregistratie voor de Hindersteinlaan en de Daalsesingel. Het voorrangspleintje aan de 't Goylaan is recent nog gewijzigd, die cijfers zijn niet representatief.

Wat ons betreft zijn er dus voldoende voorbeelden van min of meer vergelijkbare situaties in Utrecht, die zonder verkeerslichten prima kunnen functioneren. Dat willen we ook voor de drie kruispunten op dit deel van de Daalsesingel, die kunnen worden omgezet naar een voorrangskruising.

De voordelen van een voorrangskruising

Een voorrangskruising is veiliger dan een verkeerslicht (Zie voetnoot[1]). Verkeerslichten zorgen voor relatief veel oponthoud door fietsers en ze vragen enorm veel ruimte voor de opstelvakken. Voor een volledig overzicht verwijzen we naar ons rapport (zie voetnoot[2]): Op deze kruising is vooral de



Figuur 5: Door verkeerslichten neemt de ervaren drukte toe voor fietsers.

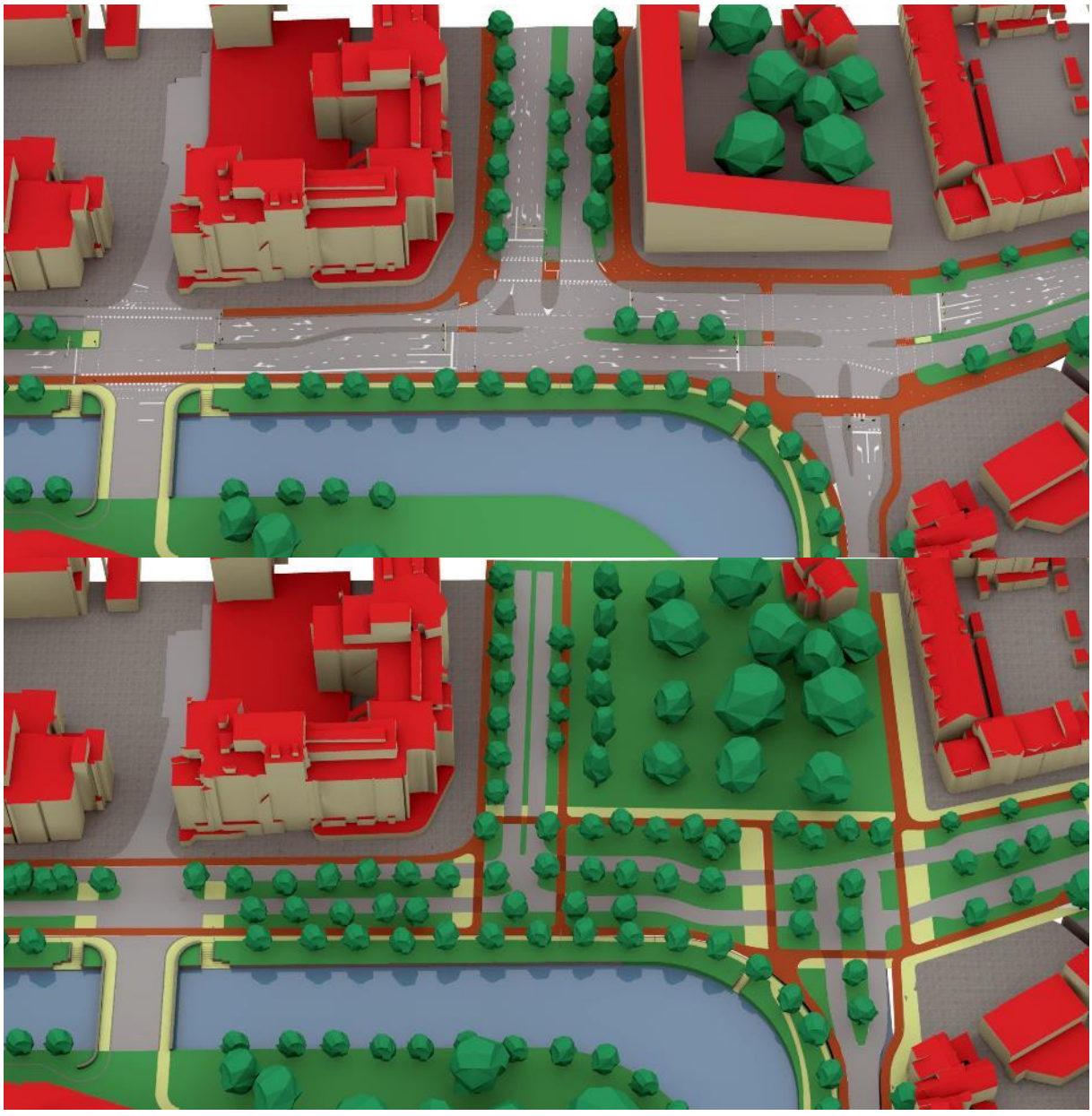
ruimte belangrijk.

Bij een voorrangskruising kunnen alle voorsorteerstroken weg. Het verkeer van én naar de Daalsetunnel past dan samen op de zuidelijke rijbaan. De hele noordelijke rijbaan komt dan vrij. Vlakbij de tunnel zelf is ruimte om een groot deel van de geplande flat te bouwen, waardoor het

[1] https://swov.nl/nl/publicatie/naar-meer-veiligheid-op-kruispunten
[2] https://utrecht.fietsersbond.nl/2022/10/08/de-fietsersbond-wil-veel-verkeerslichten-weg-waarom/

Daalsepark ongeschonden kan blijven Op de Daalsesingel blijven slechts twee van de vijf rijstroken over. Op de vrijkomende stroken kunnen bomen geplant. Zodra die voldoende groot zijn, ontstaat er een dak van gesloten boomkronen vanaf het Daalsepark naar de Weerdsingel.

De beide situaties vergeleken:[3]



Figuur 6: Kruisingen Weerdsingel met verkeerslichten en als voorrangskruising. Al- of niet met flat

Naast de verbeterde veiligheid (ook doordat er 30 wordt gereden) zijn er meer voordelen voor fietsers: ze hoeven niet te wachten bij het verkeerslicht. Ze rijden niet allemaal tegelijkertijd weg bij groen en ervaren daardoor meer rust op het fietspad. De omgeving wordt onvergelijkbaar veel

[3] Visualisatie: https://www.vizualism.nl/. Hier zijn de afbeeldingen ook met een schuifbalk te vergelijken

mooier dan de huidige situatie, helemaal als het geplande flatje niet hier wordt gebouwd, waardoor het Daalsepark uit het zicht zou verdwijnen. Mensen fietsen voor hun plezier door een mooie omgeving. In het weekend maken mensen fietstochtjes in de regio, maar niet langs lelijke wegen als de Cartesiusweg.

Bij hete zomers zal het hier bovendien koel blijven. Als de Molenbrug terugkomt zullen het Daalsepark en Park Paardenveld een geheel gaan vormen, net zoals nu het park Lepelenburg en het Malieblad.

De nadelen van een voorrangskruising

De gemeente heeft ons voorstel voorrangskruisingen beoordeeld. De volledige reactie staat in *bijlage 2*.

Het belangrijkste bezwaar van de gemeente is dat het ook na de aanpassingen op het Lombokplein en uitvoering van het mobiliteitsplan te veel verkeer is om hier naar een 2*1 profiel toe te gaan. Dat komt met name doordat er zoveel fietsers zijn. Een auto die afslaat naar bijvoorbeeld de Weerdsingel moet voorrang verlenen aan alle rechtdoorgaande fietsers. Als hij lang moet wachten kan er een rijtje auto's achter komen staan, waardoor andere oversteekplekken geblokkeerd raken. Dat is inderdaad erg irritant, maar het levert geen ernstige ongevallen op. Het zal alleen tijdens de spitsen gebeuren. Doordat steeds meer auto's een start-stop systeem hebben, zullen de nadelen voor de luchtkwaliteit beperkt blijven.

Als het verkeer niet goed doorstroomt, zal een deel van de automobilisten hun reisgedrag wijzigen. Eerder of later vertrekken, de fiets of het OV pakken, thuiswerken, een andere route kiezen. Kijk eens naar uw eigen reisgedrag, hoe vaak u kijkt en kiest hoe u ergens heen gaat. Als deze kruising lastiger wordt, zal hij vaker worden gemeden. Er rijden zo'n 21.500 voertuigen per dag over deze kruising. Hiervan rijdt 20% in de twee drukste uren, dat zijn 4.300 auto's. Met over het algemeen slechts 1 inzittende. Met 10% minder verkeer loopt het alweer veel beter door. 430 wijzigingen in reisgedrag. Die opgave is te overzien. Parijs heeft diverse drukke wegen helemaal afgesloten, ten guste van fietsers en voetgangers.
https://twitter.com/MikeHudema/status/1578948913695928320?s=20&t=USj4P-qKfVYJrBhhoGAIOQ

Op 8 juni stonden de verkeerslichten 's morgens een poosje op knipperen. In de filmpjes[4] kunt u zien hoe de afwikkeling toen was. Iets vergelijkbaars gebeurt er ook met een voorrangskruising, alleen zijn de snelheden dan lager en hoeven weggebruikers maar 1 rijstrook tegelijk over te steken. Nu moesten fietsers en voetgangers twee of drie rijstroken tegelijk oversteken. Een groot deel van de dag zal het verkeer veel beter zijn dan nu. De situatie zal meer recht doen aan het massale gebruik door fietsers en voetgangers, want het dominante beeld van "autoruimte" verdwijnt.

Als de opstoppingen in de praktijk onaanvaardbaar blijken te zijn, zijn er aanvullende maatregelen om de verkeersruk te verminderen nodig én mogelijk. Om te beginnen moet aan inwoners worden uitgelegd dat deze kruisingen op termijn rustiger zullen worden, maar dat de verkeersruimte

[4] Kruising Weerdsingel – ASW: https://youtu.be/Q6tFbNVZi-k ; Kruising Daalsetunnel – Daalsesingel https://youtu.be/N-ivvcsb3ok Oversteek Daalsesingel naar Weerdsingel toe https://youtu.be/T6lxEkbro-k

gebruikt wordt om een flat te bouwen en het park te behouden. "Kom hier niet met de auto!" Ritten binnen de gemeente zijn bijna per definitie ritten op fietsafstand.

Fietsers die de Daalsetunnel oversteken kunnen uit de voorrang worden gehaald, in combinatie met het plaatsen van een doseerlicht voor auto's. Fietsers moeten dan voorrang verlenen aan het verkeer op de Daalsetunnel. Als er te veel verkeer is waardoor ze te lang niet over kunnen steken gaat het doseerlicht voor auto's even op rood, waarna de fietsers gebruik maken van het ontstane hiaat. Dan staan ze in de spits hooguit net zo lang te wachten als nu. Officieel hebben fietsers nu voorrang, in de praktijk hebben ze "altijd rood". Per saldo is geen voorrang en een doseerlicht bij extreme drukte dat een betere situatie dan nu, net zoals het oversteken van de 't Goylaan nu vlotter en plezieriger is dan vroeger.

Stel dat fietsers uit de voorrang halen ook nog niet genoeg zou zijn. We vinden dit overigens onwaarschijnlijk, omdat de kruising aan de Hindersteinlaan en het pleintje op de 't Goylaan wel goed werken. Het enorme aantal fietsers levert hier de vertraging voor auto's op. Zodra fietsers geen voorrang hebben leveren ze de auto's geen vertraging meer op. Maar toch, wat dan?

De verkeersstudie Noordwest (zie voetnoot [5]) heeft allerlei "knips" uitgezocht. Met drie "knips" kan zelfs al het doorgaande verkeer door de stad volledig teruggedrongen worden (scenario drie). Tijdelijke knips zijn goedkoop: een blok beton of een poller is alles wat nodig is. Ze zijn misschien niet ideaal, maar ze zijn tijdelijk. Daardoor raken mensen gewend om te gaan fietsen en neemt de verkeershoeveelheid sneller af. Zodra de daling voldoende is kunnen de knips er weer uit.

Bij tijdelijke knips in scenario 3, zoals voorgesteld in die studie, blijven alle bestemmingen in de stad bereikbaar vanaf de snelweg, hooguit verandert de route. Voor verkeer binnen de stad verandert er wel veel: het is niet meer mogelijk om "binnendoor" van Overvecht naar Kanaleneiland te gaan met de auto. Nu betreffen stedelijke ritten meestal fietsafstanden. Van Winkelcentrum Overvecht naar de Meubelboulevard is 8 km. Bewoners en bezoeker van de stad kunnen elektrische bakfietsen of de e-bikes van Tier huren. Als er pollers worden gebruikt kunnen taxi's door de knip. En er is stedelijk OV. Voor de korte autoritten die niet meer mogelijk zijn door de knip, zijn dus alternatieve reisopties beschikbaar, al zal het voor iemand wel eens lastig zijn. Voor de lange ritten levert het alleen een andere route op. Het zal niet ideaal zijn, maar die problemen zijn tijdelijk. Natuurlijk zijn ook andere varianten uit die verkeersstudie (tijdelijk) mogelijk, afhankelijk van de ernst van het probleem.

De blijvende effecten op de stad

Het Daalsepark blijft behouden, het gebied rond de Daalsesingel wordt op termijn prachtig en passend binnen de rest van de singel. Het fietsgebruik neemt toe, mensen fietsen graag langs mooie routes. Tijdelijke knips zullen het fietsgebruik flink verhogen.

[5] Alle documenten van de vervolgstudie staan bij het agendapunt: https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/e23e61e9-14a9-47bb-a1bc-7b8f78983038#171cf4a7-dedb-4b43-87d2-1521f414927c . De studie zelf is van RHDHV en staat hier: https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/93893e17-0df3-4903-91e0-2e9dde6a7c47

Er wordt een alternatieve route voor de ASW aangelegd via de 1e Daalsedijk. Er kan een kruising voor fietsers worden aangelegd van de 1e Daalsedijk via het Daalseplein naar de Knipstraat, dus onder het pand van Movares door. Dit levert een rustige route op als alternatief voor de ASW, omdat dit aansluit op de route naar de toekomstige tunnel onder het spoor bij de Boorstraat. De knipstraat sluit aan op de fietsroute Kanaalstraat – Vredenburg.



Figuur 7: Mogelijke aansluiting 1e Daalsedijk op de Knipstraat. Plattegrond gemeente Utrecht

Er ontstaat ruimte op de Daalsesingel waardoor de Molenbrug terug kan komen. Daardoor wordt het voor voetgangers en fietsers mogelijk om hier de singel over te steken. Voor voetgangers worden de beide parken verbonden. Voor fietsers ontstaat de mogelijkheid om via de Waterstraat en Breedstraat de drukke route door de binnenstad te mijden, óók als je ergens in de binnenstad moet zijn. Bij de herinrichting van de St. Jacobsstraat, in 2015, staken ongeveer 5.400 fietsers per dag over van de Waterstraat naar het Jacobskerkhof en terug[6]. Sinds de singel hier niet meer overgestoken kan worden rijden deze mensen via Vredenburg en de Lange Viestraat. Daar is het in de afgelopen jaren zo druk geworden, dat de gemeente werkt aan aantrekkelijke alternatieve fietsroutes via de Singels.



Figuur 8: De Molenbrug. Afbeelding gemeente Utrecht

Vóór 2015 was de oversteek Waterstraat – Jacobskerkhof overigens ook geregeld met een verkeerslicht.

Bij maatregelen tegen de verkeersdrukte wordt de Weerdsingel – westzijde rustiger. Deze maakt onderdeel uit van de Singelroute, maar voelt voor veel fietsers te gevaarlijk aan. Als deze rustiger

[6] Uit de terugkoppeling van de inspraakavond bij de herinrichting van de St. Jacobsstraat

wordt zullen meer fietsers er gebruik van durven maken. Er komt een tweede fietsroute om de Noord via de Herenweg, de Kaatstraat en het Griftpark, maar naar de Uithof toe is die route vermoedelijk te ver omfietsen t.o.v. de route door de binnenstad. Een veilige Singelroute is daarom hard nodig.

De routes over de Oudenoord, Draaiweg en Talmalaan worden dan ook rustiger. Ook hier kunnen verkeerslichten weg en kan ruimte worden gewonnen. Voor de route Kaatstraat – Adelaatstraat – Willem van Noortstraat Pieter Nieuwlandstraat en Antonius Matthaeuslaan is het de bedoeling dat het verkeer sterk wordt teruggedrongen. In mei 2018 zijn de voorstellen in de inspraak geweest, omwonenden van de David van Mollemstraat, de Draaiweg en Talmalaan waren mordicus tegen. Het verkeer zou namelijk via de Draaiweg worden geleid en daar is onvoldoende ruimte om een fietspad te maken. De reactienota is (voor zover wij weten) nog niet verschenen. Deze wegen zijn veel eenvoudiger anders in te richten als er minder verkeer rijdt.

Het belangrijkste effect van de voorgestelde wijzigingen (weghalen verkeerslichten, weghalen opstelstroken, weghalen noordelijke rijbaan Daalsetunnel) is dat deze hoek van de singel blijvend een mooie groene plek wordt, in plaats van een verkeersriool. Door nu het lef te hebben om het verkeer aan te pakken, is de noordelijke rijbaan van de Daalsetunnel vrij te spelen. Daar kan de geplande flat worden gebouwd. De Daalsesingel krijgt een veel groenere inrichting en gaat passen bij de rest van de singel en bij Park Paardenveld. Het wordt hier net zo mooi als op de Catharijnesingel of het Malieblad.

Fietsers verdelen zich beter over alternatieve routes als de Weerdsingel en de 1e Daalsedijk en (met Molenbrug) de Waterstraat. De route via Vredenburg wordt wat rustiger.

Het door de gemeente voorgestelde plan, nu de flat bouwen in het Daalsepark (en daarvoor een groot deel van het park kappen) maakt het voor altijd onmogelijk om hier een mooie plek van te maken. Terwijl het verkeersprobleem tijdelijk is.

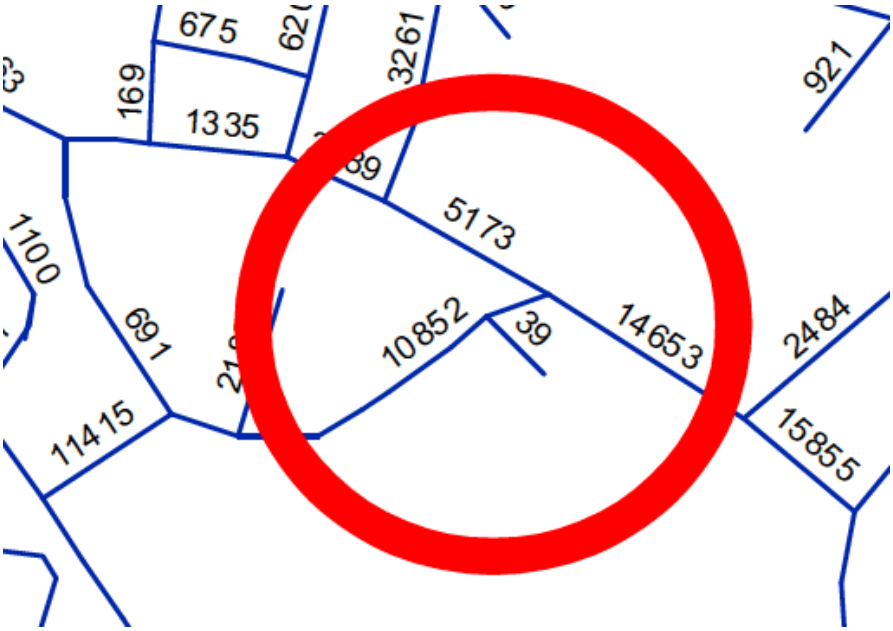
If you plan vor cars and traffic, you get cars and traffic. If you plan for people and places, you get people and places.

Bijt door de appel, ook als hij zuur zou blijken. Het is het waard. https://youtu.be/Cse8dg9Oyso

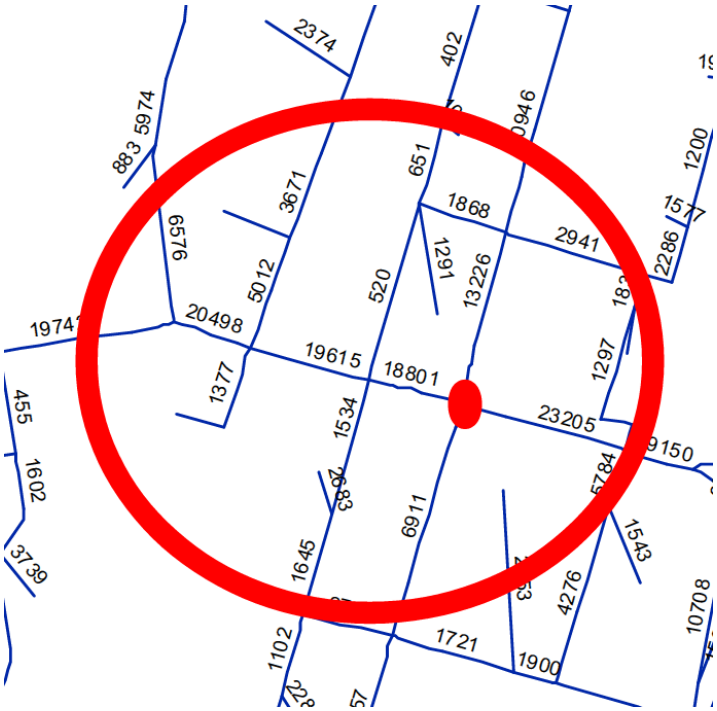


Figuur 9: De noordelijke rijbaan komt vrij

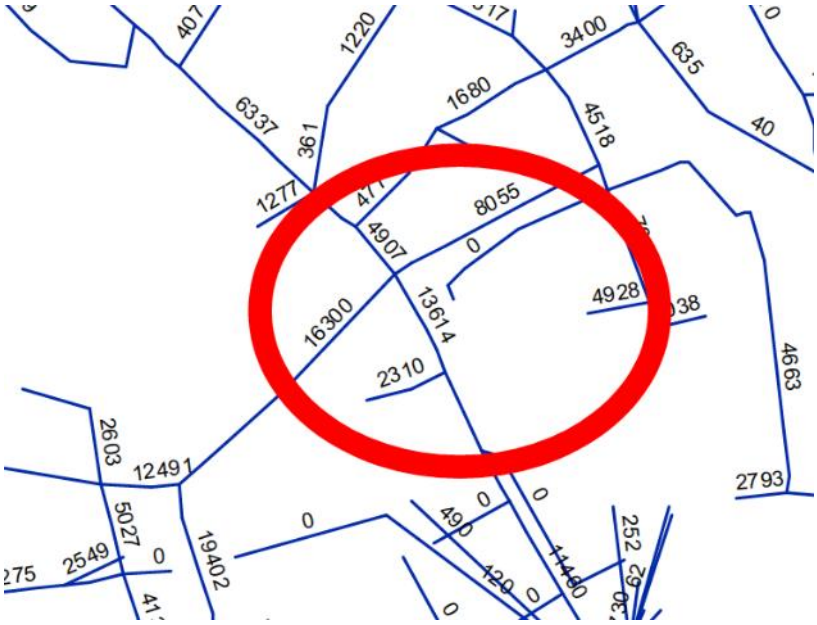
Bijlage 1: verkeersintensiteiten volgens VRU 3.0 voor het jaar 2020.



Figuur 10: Verkeersintensiteiten volgens VRU 3.0 bij de Hindersteinlaan in 2020



Figuur 11: Verkeersintensiteiten bij het voorrangspleintje 't Goylaan



Figuur 12: Verkeersintensiteiten rond de Daalsesingel, 2020, VRU 3.0

Ongevallenregistratie.

Dit betreft alleen de geregistreerde ongevallen, de Politie registreert helaas slechts 5-10% van de ongevallen. Het voorrangspleintje op de 't Goylaan is in 2016 aangelegd eind 2020 aangepast. Het is erg in het nieuws geweest. Die ongevalscijfers zijn vermoedelijk niet representatief, het zou goed kunnen dat ongevallen hier beter worden geregistreerd.

Ongevallen Hindersteinlaan: https://www.star-verkeersongevallen.nl/nl-NL/Map#5.0194/52.1045/16.4133/0.0000/0, iets omlaag scrollen, om de kaart in beeld te krijgen

Er zijn ook oudere data vanaf 2007 op https://ongelukken.staanhier.nl/. Hier moet u inzoomen.

De ongevallen p de Daalsesingel staan hier: (https://www.star-verkeersongevallen.nl/nl-NL/Map#5.1095/52.0947/16.3258/0.0000/0)

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Ruimtelijke kwaliteit en Duurzaamheid
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
www.utrecht.nl

Bijlage 2, reactie gemeente Utrecht op ons voorstel

Gemeente Utrecht

Aan	Ria Glas	**Datum**	11 januari 2022
		Van	Pieter Prins/Marcel de Lange
Onderwerp	Paardenveld 2x1 en zonder VRI	**Doorkiesnummer**	
		E-mail	l

Beste Ria,

We stellen het zeer op prijs dat de Fietsersbond meedenkt over het optimaliseren van de verkeersafwikkeling op/rond Paardenveld. Dank daarom voor het begin oktober aanleveren van de notitie en bijbehorende tekening. Zoals op 19 november per mail door Pieter Prins is aangegeven is de notitie zowel vanuit het perspectief van de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg (concept IPvE/FO) als vanuit de wens om van de Daalsetunnel een 30 km/uur weg te maken beoordeeld.

Zoals je weet bestaat de huidige VRI Paardenveld uit de volgende drie deelkruispunten:

Knipstraat-Daalsesingel
Daalsetunnel-Daalsesingel
Weerdsingel-Amsterdamsestraatweg

Deze drie deelkruispunten vormen één verkeerslichtenregeling waarbij op een aantal richtingen, vanwege de korte afstand tussen de kruispunten, een groene golf is gemaakt voor autoverkeer.

Voorstel van de Fietsersbond
De Fietsersbond heeft met een kruispunttekening en een uitgebreide beschrijving een helder beeld geschetst hoe jullie denken dat verkeer, en dan met name fietsers, beter/sneller afgewikkeld kunnen worden op Paardenveld. Jullie stellen voor om de verkeerslichten te verwijderen en het profiel op alle toe- en afleidende wegen te versmallen naar één rijstrook per rijrichting. De meeste fietspaden, ook vanaf de Amsterdamsestraatweg naar Smakkelaarsveld, kunnen nog maar in één richting worden bereden. Tussen de Weerdsingel en de Daalsetunnel worden extra éénrichtingsoversteken voor voetgangers en fietsers aangebracht over de Daalsesingel.

Haalbaarheid van de versmalling van het wegprofiel
Wij zijn het met elkaar eens dat er mogelijkheden zijn om het Paardenveld fietsvriendelijker in te richten. De versmalling van het wegprofiel naar een stadsstraat met 2x1 rijstroken sluit het best aan bij de ambities van de A-zone uit het Mobiliteitsplan. Alleen over het moment waarop dit mogelijk is verschillen wij waarschijnlijk van mening. Ook na realisatie van het Lombokplein is er, gelet op de prognoses uit het VRU 3.4 model (2030), nog teveel autoverkeer aanwezig om de inrichting van de kruising ingrijpend te wijzigen. Maar uiteraard houden we de verkeerssituatie en -intensiteiten de komende jaren nauwlettend in de gaten.

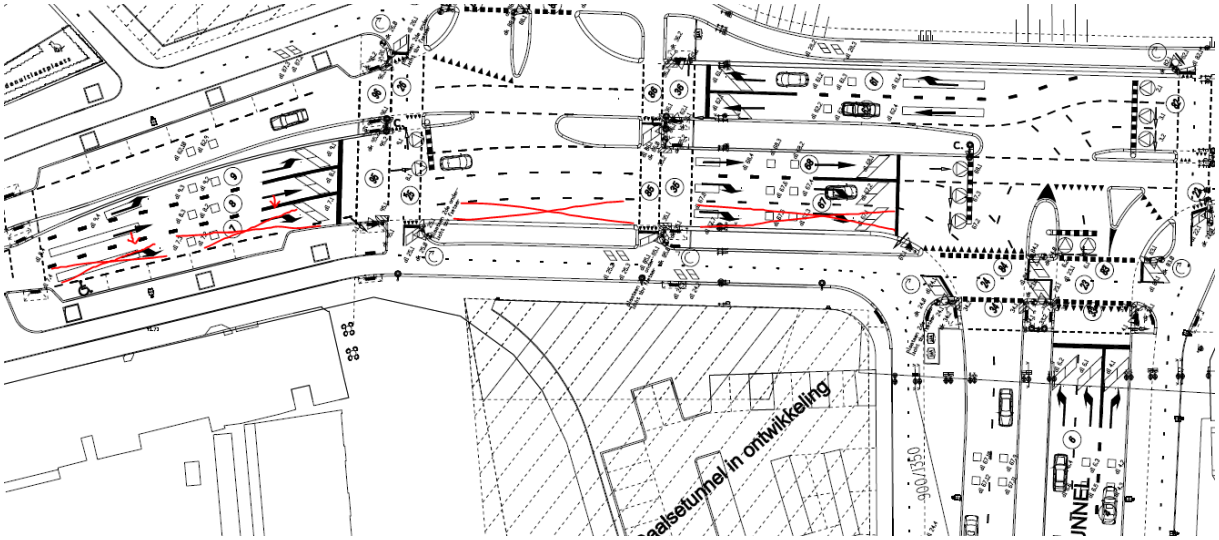
Zonder extra maatregelen (bovenop de in 2020 vastgestelde maatregelen uit de Verkeersstudie Noordwest) die zorgen voor een flinke verkeersreductie leidt een 2x1 profiel op en rond het Paardenveld tot een te slechte doorstroming en verkeersonveilige situaties voor alle verkeersdeelnemers. Als de verkeerslichten worden verwijderd, verwachten wij dat tussengelegen kruispunten, waaronder de voorgestelde nieuwe langzaam verkeer oversteken over de Daalsesingel, in de spits maar ook daarbuiten, regelmatig worden geblokkeerd door autoverkeer dat een kruising verderop voorrang moet verlenen aan kruisend (fiets)verkeer. Dit wordt veroorzaakt door een combinatie van veel fietsers, autoverkeer en deelkruispunten die dicht achter elkaar liggen.
Op die manier ontstaat een situatie waarin verkeer op Paardenveld naar verwachting dagelijks, en niet alleen tijdens de drukste uren, vast staat en kruisend verkeer, tussen de wachtrijen door, met of zonder voorrang, veilig aan de overkant moet zien te komen.

Plaatsing van een doseerlicht
Een doseerlicht plaatsen voor verkeer vanaf de Daalsetunnel vinden wij geen goed idee. Doseerlichten kunnen alleen worden geplaatst op stadsstraten waar autoverkeer voorrang heeft op al het kruisende verkeer. Verkeer uit de Daalsetunnel dient zonder verkeerslichten voorrang te verlenen aan kruisend verkeer op de Daalsesingel (waaronder fietsers). Als vlak voor de kruising een doseerlicht wordt geplaatst kan van autoverkeer, dat oprijdt zodra het rode licht dooft, niet worden verwacht dan men even later alsnog voorrang verleent aan kruisend verkeer. Dit is geen verkeersveilige maatregel waar met name fietsers en voetgangers de dupe van worden.

Verkeer op de Daalsesingel uit de voorrang
Ook verkeer op de Daalsesingel, waaronder fietsers en voetgangers richting Smakkelaarsveld, uit de voorrang halen vinden wij niet gewenst. Als verkeer van en naar de Daalsetunnel voorrang heeft op verkeer op de Daalsesingel kan de verkeersveiligheid en doorstroming van fietsers en voetgangers richting Smakkelaarsveld niet meer worden gewaarborgd. Ook niet als de oversteek voor langzaam verkeer verder van de kruising af wordt gelegd. Het grote aantal overstekende fietsers in combinatie met de relatief hoge intensiteit van kruisend autoverkeer is niet vergelijkbaar met de kruispunten die in jullie beschrijving als referentie genoemd zijn. Bovendien is de verkeersstructuur op Paardenveld met meerdere deelkruispunten op korte afstand van elkaar veel complexer dan het Arnhemse voorbeeld. Los hiervan is het bijzonder fietsonvriendelijk om een drukke fietsstroom richting Smakkelaarsveld uit de voorrang te halen.

Onze conclusie op het voorstel
Op korte termijn zien wij dan ook nog geen mogelijkheden om het profiel op Paardenveld ingrijpend te wijzigen en de verkeerslichten te verwijderen. De wens van de Fietsersbond sluit echter wel aan bij een aangenomen motie van de gemeenteraad voor minder asfalt en 30 km/uur (onder andere) in de Daalsetunnel. De motie vraagt om de intentie uit te spreken dat het gehele gebied vanaf de Sowetobrug tot het Daalsepark op het moment van de herinrichting van het Westplein 30 km/u wordt. En om te onderzoeken wat er nodig is om de Daalsetunnel in te richten als 30 km/u gebied en om te komen tot een groene verbinding tussen het Daalsepark en het toekomstige Lombokpark. De raad vraagt om een voorstel voor een planning en herinrichting van de Daalsetunnel als 30 km/u gebied en de groene verbinding. Het college zal in de loop van het eerste kwartaal van 2022 met een reactie komen op deze motie.

Zoals in de notitie van 14 juni 2020 gemeld is het al wel mogelijk om na uitvoering van de vastgestelde maatregelen uit de Verkeersstudie Noordwest twee opstelstroken op te heffen. Het is nog niet bekend op welke termijn dit wordt gerealiseerd. Wel wordt bij de ontwerpen van de herinrichting Amsterdamsestraatweg al rekening gehouden met het opheffen van deze rijstroken.



Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	2949
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	11 oktober 2022
Agendapunt	2.1
Titel	Raadsbrief Uitwerking motie Daalsetunnel 30 kmu en project kop ASW
ID	3138
Behandelend ambtenaar	J.C. Damoiseaux
Telefoon	14030
E-mail	j.damoiseaux@utrecht.nl
Datum collegebesluit	5 juli 2022
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Ruimtelijke Ordening
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Cie Ruimtelijke ontwikkeling, Grondzaken en Vastgoed/06-20011476
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	11 oktober 2022

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	J.C. Damoiseaux	**Datum**	5 juli 2022
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	5840166/2206291200-JD
E-mail	j.damoiseaux@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uitwerking motie Daalsetunnel 30 km/u en project kop ASW
Bijlage(n)	3; waarvan 1 onderaan bijgevoegd	**Beleidsveld**	Groot Merwede

Geachte leden van de raad,

Bij de behandeling van het PvE/FO Lombokplein op 25 maart 2021 heeft uw raad de motie ‘30 km/u en minder asfalt in de Daalsetunnel’ (hierna: M54/2021) aangenomen. De uitwerking van de motie laat zien dat de motie knelt met de door u meegegeven randvoorwaarden voor het project Kop Amsterdamsestraatweg – Oude Daalstraat (hierna: Kop ASW). In deze brief gaan wij in op deze knelpunten. Eerst gaan we in op het startdocument Kop ASW.

Startdocument Kop ASW en omgevingsscan
Uw raad heeft op 9 mei 2019 opdracht gegeven om een startdocument voor de Kop ASW op te stellen op basis van drie randvoorwaarden: (1) goede ruimtelijke inpasbaarheid in de bestaande omgeving, (2) een zo goed mogelijke groene kwaliteit en (3) financiële haalbaarheid. Deel van de opdracht is het opstellen van het startdocument in nauwe samenwerking met omwonenden. Ook heeft uw raad besloten tot het opstellen van een omgevingsscan om de samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving te borgen. De verschillende documenten vindt u in de bijlage.

Het concept startdocument is opgesteld in samenwerking met een groep omwonenden. Aan de hand van vijf bijeenkomsten is de ambtelijke projectgroep in gesprek gegaan met omwonenden over thema’s zoals de stedenbouwkundige uitwerking, groen en mobiliteit, onderzoeksvragen voor de volgende fase en een mogelijk voorkeursmodel. In het startdocument zijn uitgangspunten geformuleerd die richting geven aan de ontwikkeling. Daarnaast is naar aanleiding van de bijeenkomsten, als verdere uitwerking van de modellenstudie, een ontwikkelmodel ‘open bouwblok met binnentuin’ opgenomen in het startdocument. Verder zijn onderzoeksvragen opgenomen die in de vervolgfase, bij het opstellen van een bouwenvelop, beantwoord moeten worden. Tevens zijn de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving in beeld gebracht met de omgevingsscan. Een deel van de omwonenden blijft tegen woningbouw op deze locatie.

Op 15 juni jl. vond een laatste bijeenkomst met de participatiegroep plaats. Bij de bijeenkomst zijn de scenario’s van motie M54/2021 en de invloed op het project kop ASW besproken. Het deel van de

participatiegroep dat geen woningbouw op deze locatie wil, heeft een voorkeur voor het scenario waarbij woningen zo laat mogelijk worden gerealiseerd zodat het huidige groen zo lang mogelijk behouden blijft.

Uitwerking M54/2021
In de motie draagt u het college op (1) de intentie uit te spreken dat het hele gebied vanaf de Sowetobrug tot het Daalsepark op het moment van herinrichting van het Westplein 30 km/u wordt, (2) dat parallel aan uitwerking van het VO Lombokplein uitgezocht wordt wat nodig is om de Daalsetunnel in te richten als 30 km/u gebied en om te komen tot een groene verbinding tussen het Daalsepark en het toekomstige Lombokpark (3) en de raad een voorstel te doen voor planning en herinrichting van de Daalsetunnel als 30 km/u gebied en de groene verbinding. Tevens heeft uw raad bij de behandeling van de Programmabegroting 2022 gevraagd de studie naar de vergroening en versmalling van de Daalsetunnel mee te nemen bij het project Kop ASW. Voor het deel van de Sowetobrug tot aan de Koningsbergerstraat volgt de uitwerking later vanwege ontwikkelingen op het gebied van de landelijke invoering van 30 km/u binnen de bebouwde kom. Hierover hebben we u op 14 maart 2022 geïnformeerd.

Voor het deel Daalsetunnel hebben we een aantal scenario's uitgewerkt. Hierbij is rekening gehouden met ruimtelijke, verkeerskundige en groene aspecten en zijn de financiële consequenties in beeld gebracht. Uitgangspunt bij alle scenario's is de uitvoering van het PvE/FO Lombokplein. Dit houdt in dat aan de Lombokpleinzijde het wegprofiel wordt versmald naar 2x2 rijstroken en voor zover mogelijk vergroend.
Hoeveel groen precies kan worden gerealiseerd in de Daalsetunnel, in welke vorm, of bomen mogelijk zijn en welke aanpassingen aan de tunnelconstructie nodig zijn is nader uit te werken. Dat geldt ook voor de mogelijkheden voor vergroening binnen de huidige keerwanden buiten de tunnel. Eventuele aanpassing van de keermuren bij het spoorviaduct moet worden afgestemd met ProRail, de eigenaar en beheerder van de tunnel. Onderaan deze brief is weergegeven wat de invloed is van de drie scenario's op het plangebied.

Samengevat zijn dit de drie ruimtelijke scenario's om tot de beoogde eindsituatie te komen:
1. Nu nog niets doen aan de weginfra, 50 km/u, Kop ASW binnen huidige kaders ontwikkelen. Op een later moment kan de weginfra versmald worden naar 2x1, conform de ambities uit het Mobiliteitsplan 2040.
2. Huidige situatie optimaliseren: 2x2 rijstroken, 30 km/u, toevoeging groen, realisatie Kop ASW binnen huidige kaders. Op een later moment kan de weginfrastructuur versmald worden naar 2x1.
3. Daalsetunnel inrichten als 2x1 stadsstraat, 30 km/u, meer ruimte voor groen en voor inpasbaarheid Kop ASW. Dus in 1x naar de beoogde eindsituatie.

Haalbaarheid scenario's
Alleen scenario 1 is haalbaar binnen de vastgestelde grondexploitatie Stationsgebied en Programmabegroting. Inhoudelijk laat de vergelijking van de verschillende scenario's zien dat er spanning zit tussen de ruimtelijke, groene en verkeerskundige ambities. Ook verschillen de scenario's als het gaat om financiële consequenties en consequenties voor het project Kop ASW.

Scenario 1 betekent dat er nu niets wordt gedaan aan de weginfrastructuur. Maar dat later, zodra er voldoende mobiliteitsmaatregelen genomen zijn om afname van autoverkeer in de omgeving te bewerkstelligen (conform Mobiliteitsplan 2040), de weg direct heringericht wordt naar de gewenste

eindsituatie van een 2x1 stadstraat. Het voordeel is dat dit scenario past binnen de huidige financiële kaders van de grondexploitatie Stationsgebied en dat er op korte termijn woningen kunnen worden gerealiseerd, rond 2026 - 2027. Het nadeel is dat in de komende jaren weinig verbetering van het gebied plaatsvindt en in de eindsituatie niet de meest optimale stedenbouwkundige opzet is gerealiseerd. Daarnaast brengt het ontwerpen van de woningen enige uitdaging met zich mee gezien de geluidsbelasting vanuit zowel het spoor als de weg vanwege de maximum snelheid van 50 km/u. Voor een herinrichting van de infrastructuur op een later moment is geen financiële dekking beschikbaar.

Voor scenario 2 geldt dat het optimaliseren en versmallen van de wegen naar 2x2 rijstroken en instellen 30 km/uur extra ruimte geeft voor groen en de leefbaarheid van het gebied. Dit vergt investeringskosten van circa 2 miljoen euro met een risico bandbreedte van 30%. Het op korte termijn aanleggen van 2x2 rijstroken is mogelijk in relatie tot de aanwezige auto intensiteiten. Het invoeren van 30 km/u past echter niet bij een inrichting van 2x2 rijstroken en zorgt voor een onduidelijke verkeerssituatie. De geplande nieuwbouw Kop ASW kan in deze variant binnen de nu beschikbare ruimte worden ontwikkeld en krijgt in deze variant een klein beetje meer ruimte. De vastgoedontwikkeling kan rond 2026 - 2027 gerealiseerd worden en kan binnen de grondexploitatie Stationsgebied uitgevoerd worden. Een nadeel is dat de infrastructuur twee keer heringericht moet worden, wat twee keer kosten met zich meebrengt en dus duurder is. Voor de (gefaseerde) herinrichting van de infrastructuur is geen financiële dekking beschikbaar.

Scenario 3, het versmallen van de infrastructuur naar 2x1 rijstroken, levert ruimtelijk en op het gebied van groen veel op. Door het verschuiven van de rooilijn krijgt het woningbouwproject een optimale stedenbouwkundige verkaveling, waardoor een grotere binnentuin mogelijk wordt. Daarnaast zorgt het verlagen van de maximumsnelheid voor een verbetering op het gebied van luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Met dit scenario wordt een verbetering van de inrichting van de Daalsetunnel gerealiseerd en kunnen er op korte termijn (voor 2030) woningen toegevoegd worden binnen een optimale stedenbouwkundige verkaveling.

Dit scenario brengt echter verschillende nadelen met zich mee. Zo is het aanbod van autoverkeer tot in de periode tussen 2030 en 2040 nog zodanig hoog dat dit in de Daalsetunnel en omgeving tot lange wachtrijen van auto’s leidt. Voor de maatregelen die nodig zijn om de auto intensiteiten verder te verlagen (conform Mobiliteitsplan 2040) ontbreekt het (nog) aan financiële middelen. Ook zijn de gevolgen op andere delen van het netwerk, inclusief op projecten in voorbereiding als Westelijke Stadsboulevard en Amsterdamsestraatweg, groot. Tenslotte is voor het herinrichten van de infrastructuur zelf geen financiële dekking beschikbaar. Deze investeringskosten voor het herinrichten van de infrastructuur (exclusief aanvullende mobiliteitsmaatregelen) betreffen circa 7 miljoen euro met een risico bandbreedte van 30%.

Als er geen aanvullende mobiliteitsmaatregelen worden getroffen, zal de verkeersafwikkeling langjarig grote problemen kennen, zowel voor de auto, maar indirect ook voor fiets, voetganger en openbaar vervoer. Daarbij heeft de verkeersopstopping die zo ontstaat ook een nadelig effect op de luchtkwaliteit, geluidsbelasting en leefkwaliteit in de omgeving.

Een mogelijkheid is om dit scenario op een later moment te realiseren – conform Mobiliteitsplan 2040 - na uitvoering van de verschillende maatregelen: eerst het uitvoeren van Lombokplein, de knip Catharijnesingel, herinrichting van de Amsterdamsestraatweg en het afslagverbod Kaatstraat en het monitoren van de verkeersontwikkeling. De inschatting is dat dit minimaal vijf tot acht jaar duurt. Een

dergelijke verschuiving betekent dat wij afwijken van de door u in 2019 meegegeven kaders voor het project kop ASW.
Het dilemma hierbij is dus óf wachten met de ontwikkeling van de Kop ASW tot versmalling van de infrastructuur haalbaar is, óf de Kop ASW nu al gaan ontwikkelen binnen de nu beschikbare ruimte.

Een keuze om eerst de verschillende verkeersmaatregelen af te wachten betekent dat woningen in dit gebied pas na 2030 (en mogelijk pas richting 2040) gerealiseerd worden. Wanneer de vastgoedontwikkeling niet op korte termijn start, heeft dit een nadelig effect van 2,8 miljoen euro op de grondexploitatie Stationsgebied. Daarnaast is er voor de herinrichting van de infrastructuur geen financiële dekking beschikbaar.

Hieronder is een tabel opgenomen met de financiële consequenties per scenario.

#	Effect grex kop ASW	Kosten herinrichting infra
Scenario 1	Geen	Nu geen kosten
Scenario 2	Geen	1,4 – 2,6 miljoen euro
Scenario 3	Geen	5 – 9 miljoen euro, exclusief kosten voor aanvullende mobiliteitsmaatregelen
Scenario 3 op later moment	-2,8 miljoen euro	5 – 9 miljoen euro

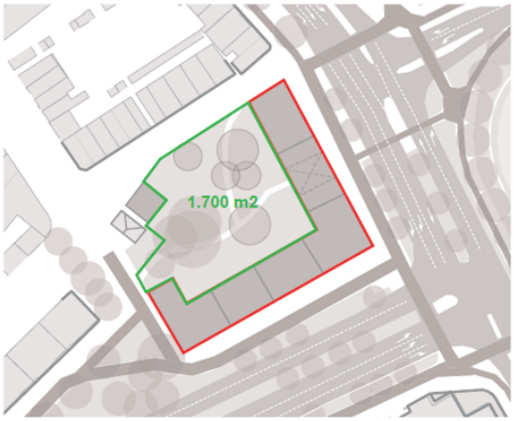
Vervolg
Zoals eerder vermeld voldoet alleen scenario 1 aan de door u meegegeven randvoorwaarde van financiële haalbaarheid. De overige scenario's zijn op dit moment niet haalbaar binnen de vastgestelde programmabegroting. Indien uw raad een voorkeur heeft voor een ander scenario is dit onderwerp bij de integrale afweging. Om tot een voorstel aan uw raad te komen over het vervolg van Kop ASW en uw motie M54/2021 zijn wij graag bereid een nadere toelichting te geven op deze brief en de scenario's. Naast de beperkende financiële randvoorwaarden, is ook de volgordelijkheid van de herinrichting van de weginfrastructuur en uitvoering van het project Kop ASW en het effect daarvan op de ruimtelijke kwaliteit een vraagstuk.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Bijlage 1: Impressies van de drie scenario's





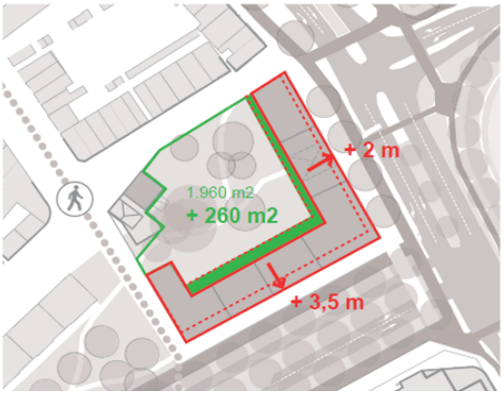
Scenario 1





Scenario 2





Scenario 3



Concept Startdocument Kop ASW-Oude Daalstraat

Met omgevingsscan en uitwerking motie Daalsetunnel

Gemeente Utrecht

Concept, april 2022

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep
Projectgroep Kop ASW-Oude Daalstraat
Carla Mesman
Linda Kuik

Projectmanagement
Sandra van Mierlo / Jules Damoiseaux

Opdrachtgever
Leen de Wit, programmamanager Centrum

Versiedatum
April 2022

Bestuurlijke besluitvorming
PM

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
Doel van het project 4
Voorgeschiedenis en modelkeuze 4
Startdocument en omgevingsscan 6
Het plangebied 4

2. Huidige situatie 12
Historie 12
Huidige ruimtelijke situatie 14
Bebouwing
Openbare ruimte en groen
Wonen
Mobiliteit 18
Fiets
Openbaar vervoer
Auto
Daalsetunnel
Wettelijke milieuthema's 24
Gezonde leefomgeving 24
Klimaatadaptatie 26
Archeologie 26

3. Ontwikkelmodel: uitgangspunten en onderzoeksvragen 28
Voorkeursmodel: open bouwblok met buurttuin 28
Stedenbouw 30
Woonprogramma 32
Mobiliteit 33
Openbare ruimte en groen 34
Duurzaamheid 36
Geluid en luchtkwaliteit 36
Financiën 37
Archeologie 37

4. Proces 38
Utrecht Planproces 38
Betrokken partijen 38
Participatie 39
Initiatieffase
Vervolg
Projectomgeving 42
Planning en vervolgstappen 42
Financiën 42

Bijlage: 43
Bijlage 1: Omgevingsscan
Inleiding 44
Relevante visies en beleid 46
Ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving 50
Effecten op het plangebied 60
Kansen en aanbevelingen 60
Conclusie en advies vervolg 66

Bijlage 2: Uitwerking motie Daalsetunnel
Deze uitwerking is een apart document en vooralsnog geen onderdeel van dit startdocument.

1 Inleiding

Doel van het project

Het plangebied Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat is aangewezen als een ontwikkellocatie binnen het programma Stationsgebied.

Nu de singel is hersteld, is het mogelijk geworden deze plek aan de rand van de 1ste Daalsebuurt zorgvuldig te herstellen met woningen en (buurt)voorzieningen en groen. Zo kan de wijk beter verbonden worden met de binnenstad, en kunnen de openbare ruimte en groen meer betekenis krijgen voor de wijk. Hiermee draagt deze ontwikkeling bij aan de binnenstedelijke bouwopgave van de stad (RSU 2040).

Ook voor dit project geldt dat de bouwopgave gelijk op moet gaan met verbetering van groen om de leefbaarheid van dit deel van het centrum te vergroten. Hiervoor liggen kansen binnen en buiten het plangebied van de ontwikkeling Kop ASW.

Voorgeschiedenis en modelkeuze

Op 26 oktober 2017 heeft de gemeenteraad gevraagd om in kaart te brengen wat er mogelijk is op deze plek: Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat.

Daarbij golden drie belangrijke randvoorwaarden:

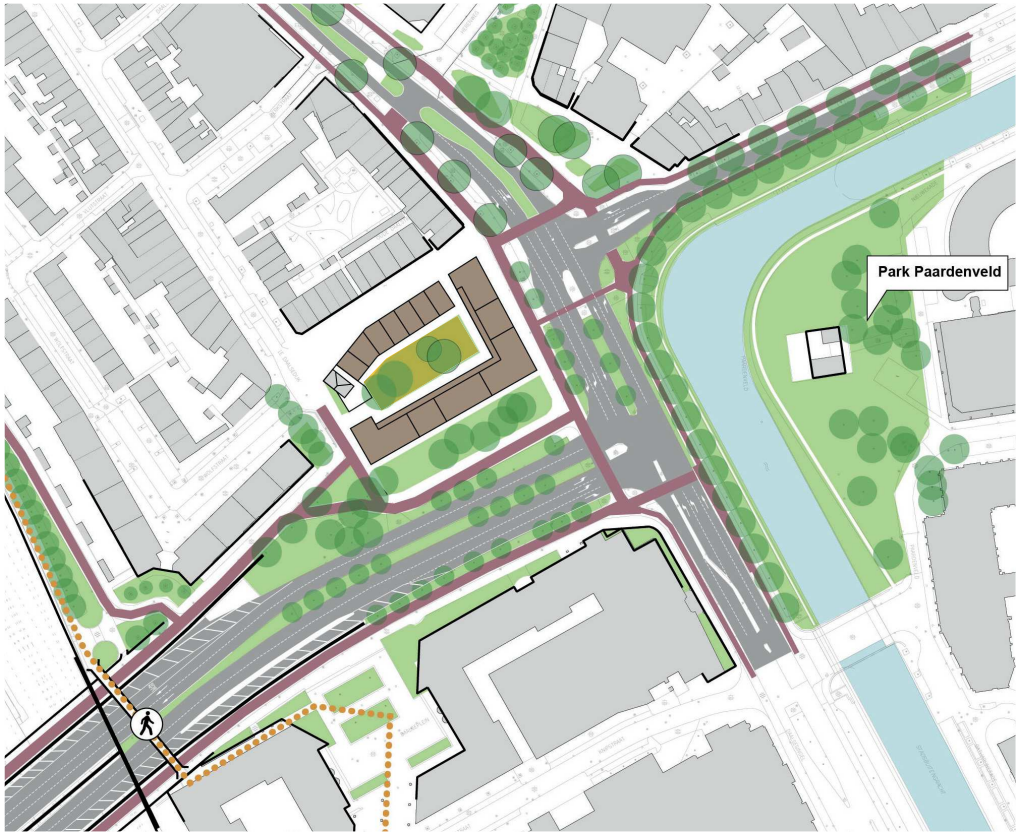
a. Het moet ruimtelijk goed passen bij de bestaande omgeving.
b. Het groen moet van goede kwaliteit zijn.
c. Het moet financieel haalbaar zijn.

De gemeente heeft vervolgens een modellenstudie met zes verschillende modellen opgesteld. Deze studie toont aan dat ontwikkeling op basis van deze drie randvoorwaarden mogelijk is in twee van de geschetste modellen.

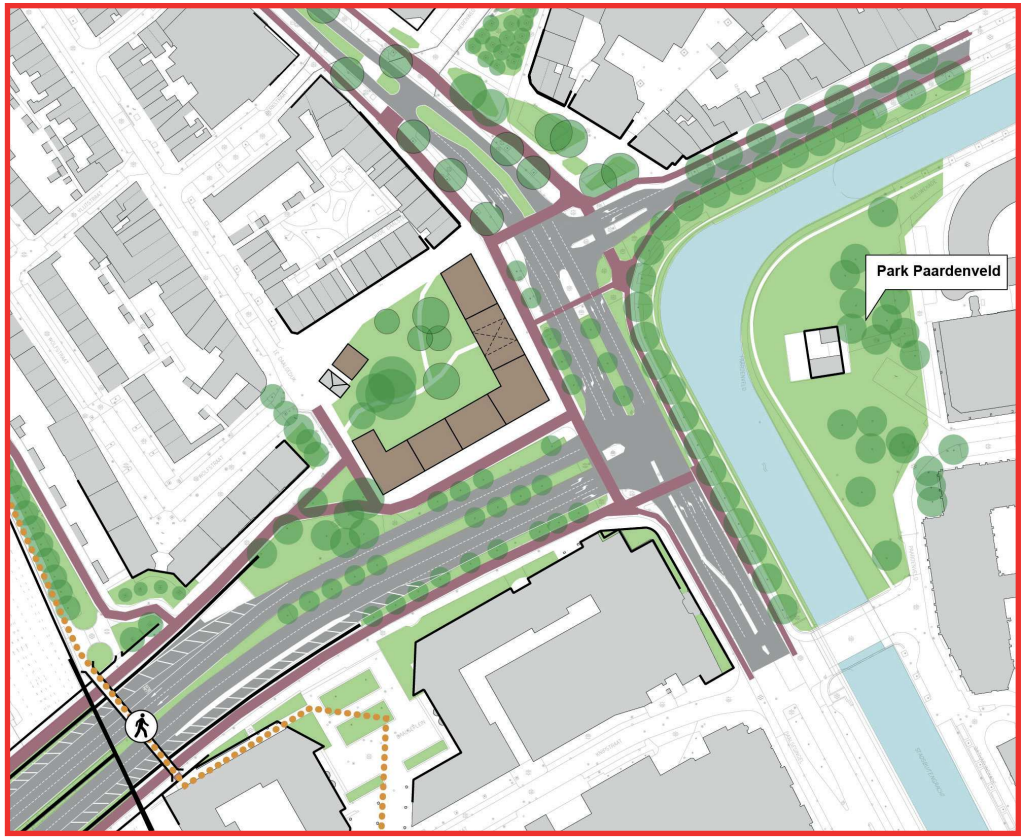
Op 9 mei 2019 heeft de gemeenteraad dit besproken en opdracht gegeven om een startdocument op te stellen voor een ontwikkeling van deze locatie die voldoet aan de drie randvoorwaarden. Ook gaf de raad aan dat omwonenden nauw betrokken moeten zijn bij het opstellen van het startdocument zodat een afgewogen keuze voor één van de modellen gemaakt kan worden. Daarnaast heeft de raad bepaald dat andere ontwikkelingen in de omgeving en de onderlinge verhouding inzichtelijk gemaakt moeten worden in een omgevingsscan. Ook heeft de raad met een motie gevraagd te onderzoeken wat nodig is om de Daalsetunnel in te richten als 30 km/u gebied. De uitwerking van de motie is opgenomen in een apart document.

Modelkeuze

Na gesprekken met een betrokken groep omwonenden (hierna: participatiegroep) over verschillende thema's is het model E 'Open bouwblok met buurttuin' als voorkeursmodel aangewezen. In hoofdstuk 3 wordt verder ingegaan op de gemaakte afwegingen.



Model D: gesloten bouwblok aan het groen.



Model E: open bouwblok met buurttuin (voorkeursmodel).
Dit model is gekozen als ontwikkelmodel.

Startdocument en omgevingsscan

In deze fase, de initiatieffase, is een startdocument en een omgevingsscan opgesteld. Ze zijn de basis voor de gebiedsopgave en de uitwerking van het project Kop ASW.

Startdocument

In de initiatieffase is het gebruikelijk dat een kort onderzoek plaatsvindt naar de haalbaarheid. Ook worden onderzoeksvragen voor de vervolgfase geformuleerd. Het vertrekpunt voor het project Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat is de eerder opgestelde modellenstudie die de haalbaarheid van de ontwikkeling van woningen aantoont. Deel van de opdracht van de raad is om omwonenden te betrekken bij het opstellen van het startdocument. Dit heeft plaatsgevonden aan de hand van vijf thematische bijeenkomst tussen november 2020 en juni 2021. Daarom is het belangrijk dat dit startdocument meer informatie bevat dan alleen de haalbaarheid en onderzoeksvragen.

Het startdocument is een richtinggevend document met globale uitgangspunten voor de ontwikkeling van de locatie. Er worden uitgangspunten benoemd voor bebouwing, functies, parkeren en openbare ruimte. Tenslotte staan er onderzoeksvragen in het startdocument. Die vragen moeten beantwoord worden in de vervolgfase, bij het opstellen van de bouwenvelop. De bouwenvelop geeft preciezer aan hoe de woningen vorm krijgen en is de basis voor uitgifte van de grond en uitwerking door een ontwikkelaar en architect.



Omgevingsscan
Op verzoek van de gemeenteraad is een omgevingsscan opgesteld. Zie ook de kaart op pagina 9.

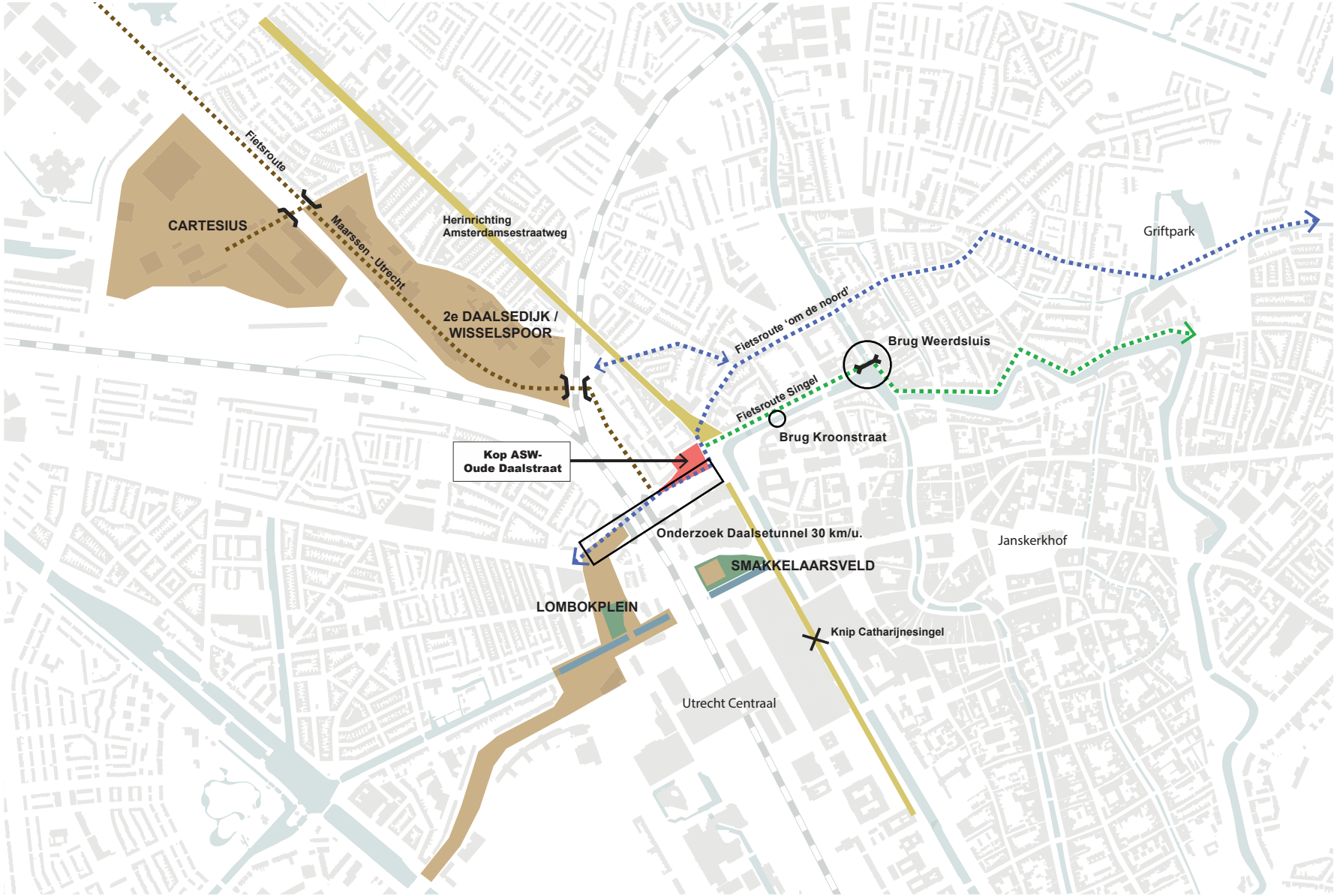
Doel van de omgevingsscan is om samenhang tussen de verschillende ontwikkelingen te borgen en om duidelijkheid over de toekomstige verkeerssituatie rond het plangebied te verkrijgen. In de omgevingsscan zijn de ontwikkelingen in de omgeving van het project Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat beschreven. Er is in het bijzonder gekeken naar de verkeerssituatie in de omgeving en welke ambities en mogelijkheden er zijn voor de toekomst.

Motie 30 km/u en minder asfalt in de Daalsetunnel
De gemeenteraad heeft met de motie 30 km/u en minder asfalt in de Daalsetunnel het college opgedragen:

1 De intentie uit te spreken dat het hele gebied vanaf de Sowetobrug tot het Daalsepark op het moment van herinrichting van het Westplein 30 km/u wordt;
2 dat parallel aan uitwerking van het VO Lombokplein uitgezocht wordt wat nodig is om de Daalsetunnel in te richten als 30 km/u gebied en om te komen tussen een groene verbinding tussen het Daalsepark en het toekomstige Lombokpark;
3 en de raad een voorstel te doen voor planning en herinrichting van de Daalsetunnel als 30 km/u gebied en de groene verbinding.

De raad heeft gevraagd de uitwerking van de motie voor het deel Daalsetunnel mee te nemen bij het project kop ASW.

In een apart document een uitwerking van de motie opgenomen voor het deel Daalsetunnel. In het document worden drie mogelijke scenario’s omschreven. Daarnaast wordt in het document beschreven wat de consequenties van de verschillende scenario’s zijn voor het project kop ASW.



Ontwikkelingen in de omgeving van Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat (zie ook omgevingsscan).

Het plangebied

De locatie Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat ligt op de grens van het stationsgebied en Utrecht Noordwest. Het plangebied is nu grotendeels een plantsoen met bomen. Er staan drie woningen en er zijn ruim dertig bestaande parkeerplaatsen in het plangebied. Direct langs het plangebied lopen drukke fietsroutes. Het plangebied is in eigendom van de gemeente Utrecht, met uitzondering van het huis Oude Daalstraat 12. In het gebied staat een Stedin-kast (grond in erfpacht).

Juridisch planologisch kader

Voor het plangebied gelden deels beheersverordening ‘Pijlsweerd, Tuinwijk, Tuindorp Oost e.o.’ en beheersverordening ‘Algemene regels actualiseren’ en geldt deels bestemmingsplan ‘Smakkelaarsveld’ en bestemmingsplan ‘Chw Algemene regels over bouwen en gebruik’.

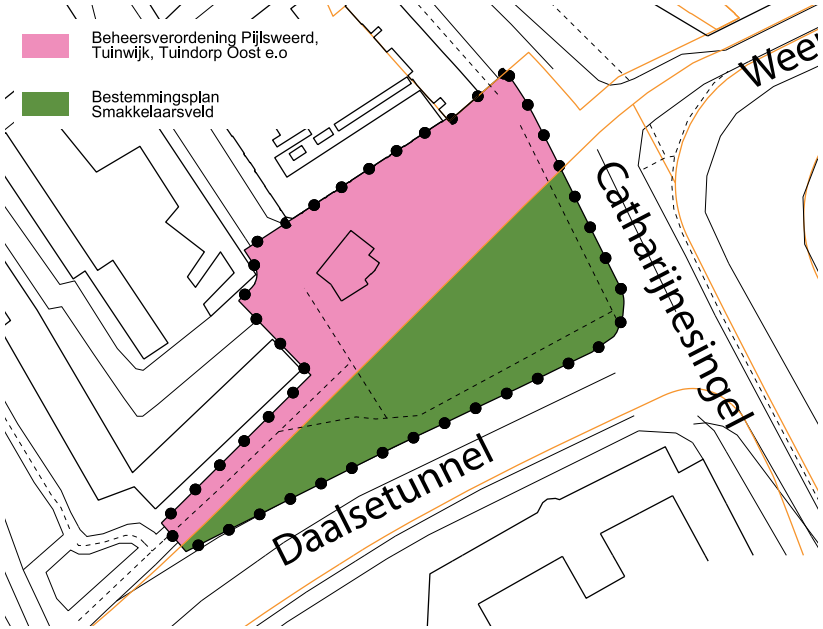
Het toevoegen van woningen en voorzieningen binnen het plangebied is in strijd met de geldende beheersverordeningen en bestemmingsplannen. Dit betekent dat voor de ontwikkeling een nieuw bestemmingsplan nodig is. Dit heet onder de Omgevingswet een omgevingsplan.

Op grond van beheersverordening ‘Pijlsweerd, Tuinwijk, Tuindorp Oost e.o.’ gelden voor de betreffende percelen besluitvlak 1, besluitsubvlakken 16, 19 en archeologie. Dit betekent dat gronden en bestaande bouwwerken mogen worden gebruikt overeenkomstig het bestaande gebruik (artikel 3 van de regels). Ter plaatse van het besluitsubvlak ‘Archeologie’ mag niet in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg worden gehandeld (artikel 6 van de regels).

Op basis van bestemmingsplan ‘Smakkelaarsveld’ heeft een deel van het plangebied de bestemming ‘Wegverkeer A’. De gronden die bestemd zijn voor ‘Wegverkeer A’ mogen uitsluitend worden gebruikt voor rijbanen, fietspanden, parkeerruimte, voetpaden en bermen, alsmede voor kruisingen met het railverkeer en de tramweg en met watergangen en mogen uitsluitend worden bebouwd met de voor de bestemming noodzakelijke bouwwerken zoals kunstwerken, lichtmasten, verkeersgeleiders, richtingborden, protalen, bouwwerken t.b.v. verkeersregelapparatuur, alsmede met abri’s en telefooncellen e.e.a. met uitzondering van verkooppunten voor motorbrandstoffen



Luchtfoto van het plangebied.



Geldend juridisch kader.

2 Huidige situatie

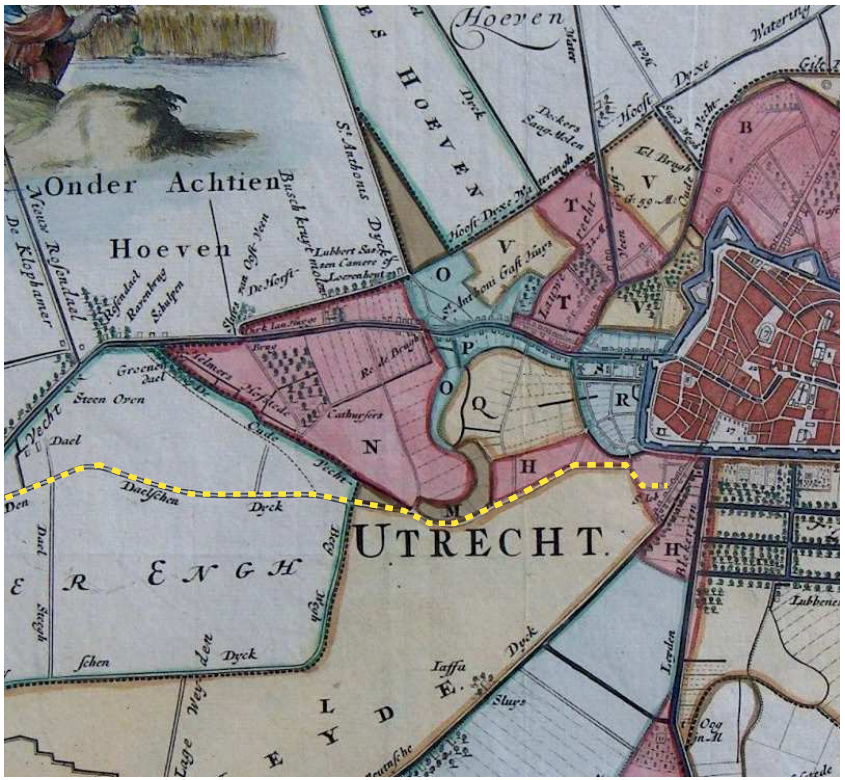
Historie

Het gebied ten noordwesten van de oude binnenstad was lange tijd in gebruik door hoveniers en kwekers. De Daalsedijk (aangelegd rond 1200) verbond destijds het centrum van Utrecht met het ommeland en werd in de vijftiende eeuw de belangrijkste route naar Amsterdam. De route in de stad loopt vanaf het Smakkelaarsveld (een overslagplaats aan de Leidse Rijn) via Zuilen naar Oud Zuilen. In 1812 legde Napoleon de Amsterdamsestraatweg aan als directe verbinding tussen Amsterdam en Utrecht. De Daalsedijk verloor aan betekenis. In de 20e eeuw werd Pijlsweerd ontwikkeld tot een stadswijk met woningen en bedrijvigheid.

Vandaag de dag is de Amsterdamsestraatweg een belangrijke stadsstraat, route naar de binnenstad en verzamelplaats van winkels en voorzieningen. De Daalsedijk is nog herkenbaar in het stratenpatroon van de 1e en 2e Daalsebuurt en verderop in Zuilen. In noordelijke richting scheidt de spoorlijn Utrecht-Amersfoort de 1e en 2e Daalsedijk en richting Smakkelaarsveld zijn de Daalsetunnel en de busbaan bij Leidseveer onderbrekingen in de route.
In de jaren ’60 en ‘70 van de vorige eeuw zijn de Catharijnebaan, het verkeersplein Paardenveld en de Daalsetunnel aangelegd om het stadscentrum goed bereikbaar te maken voor auto’s. Het verkeersplein kreeg een ruime opzet met brede groene bermen en bomen. Voor de wegen is toen een groot deel van de woningen van de 1e Daalsebuurt gesloopt.

Vanaf jaren ’80 en ’90 van de vorige eeuw heeft er vernieuwing plaatsgevonden in de 1e Daalsebuurt. Onder andere aan de Spijkerstraat en de Wolfstraat zijn kleine woningen gesloopt en appartementen teruggebouwd. Later zijn ook de woningen tussen Daalsetunnel en Smakkelaarsveld gesloopt en zijn hier kantoren gekomen.

Met de vernieuwing van het Stationsgebied koos de gemeente Utrecht vanaf 2006 voor minder doorgaand autoverkeer in het centrum. Onder het motto ‘herstellen, verbinden en betekenis geven’ is er gewerkt aan een hoogwaardige openbare ruimte met onder andere herstel van de singel rond de binnenstad.



Het ommeland van Utrecht met tuinbouwgronden ten noordwesten van de binnenstad (omstreeks 1812). In geel de Daalsedijk.

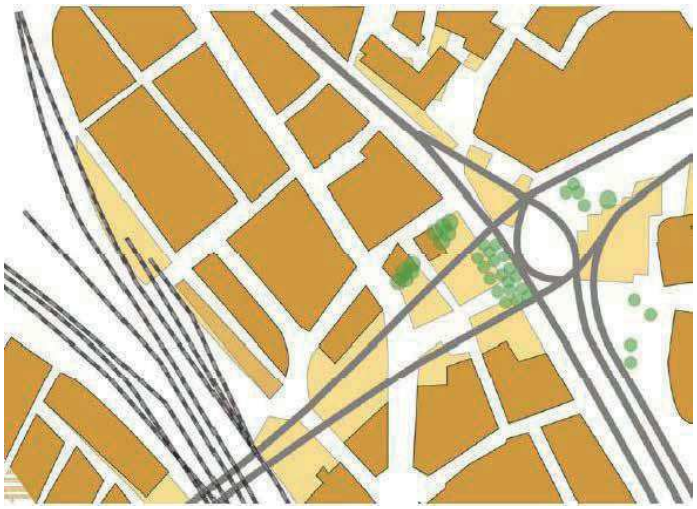




Daalsedijkroute tussen Smakkelaarsveld en Oud Zuilen. Op veel plekken nog herkenbaar in het stratenpatroon, maar ook regelmatig onderbroken door wegen en sporen, zoals hier bij de Daalsetunnel.



Situatie 1937: Bebouwing Pijlsweerd en Daalsebuurt begeleidt het water, verbonden met singel en Smakkelaarsveld.



Situatie rond 1977: Singel gedempt en een deel van Pijlsweerd gesloopt voor aanleg van Daalsetunnel en verkeersplein.

Huidige ruimtelijke situatie

Bebouwing

De 1e Daalsebuurt bestaat vooral uit gesloten bouwblokken met grondgebonden woningen. De oudere bebouwing in de wijk heeft een hoogte van 1 en 2 bouwlagen met kap. De appartementen die later zijn gebouwd hebben een hoogte tot 5 bouwlagen.

Na de sloop van een deel van de 1e Daalsebuurt en aanleg van de Daalsetunnel is een deel van de oude bebouwing blijven staan. De gemeente heeft de panden aan de Oude Daalstraat 6, 8 en 10 gekocht. In 2014 is Oude Daalstraat 6 gesloopt. Nummer 12 is particulier eigendom. Op de zijgevel is in 2009 een muurschildering van de Daalsedijkroute en Noordwest aangebracht door kunstenaar Jos Peeters. Alle panden zijn bewoond.

Aan de overzijde van de Daalsetunnel is rond 1990 het kantoorcomplex Daalse Kwint gebouwd. Het complex is georiënteerd op de Daalsetunnel. De hoogte van de bebouwing is vijf tot zes bouwlagen. De ingangen liggen aan het teruggelegen Daalseplein en geven het gebouw aan de zijde van de Daalsetunnel een introvert karakter.

De appartementen aan de Wolfstraat zijn gebouwd rond 1990 en eigendom van woningcorporatie Mitros. De besloten achtertuinen aan de Daalsetunnel en het spoor geven de openbare ruimte daar een anonieme sfeer. In 2016 hebben de woningen nieuwe (geluids- en vuilwerende) balkonbeglazing en nieuwe schuttingen gekregen aan de kant van de Daalsetunnel.

Openbare ruimte en groen

De ruimte tussen de Oude Daalstraat en Daalsetunnel is door gemeente en bewoners de afgelopen jaren groen ingericht. Er is gras ingezaaid en een wandelpad gemaakt. Ook zijn er een zitbank, een zwerfboekenkast en betonnen schaapjes gekomen. Het groen is voor weinig mensen een bestemming, maar meestal een doorgangsgebied. De bankjes worden af en toe gebruikt door passanten. De meeste bomen op deze plek zijn geplaatst bij de aanleg van de Daalsetunnel (1960-1975). De conditie van de meeste bomen is voldoende tot goed met een toekomstverwachting van meer dan 15 jaar. Van een drietal bomen is bekend dat zij in slechtere conditie zijn. Naast de appartementen aan de Wolfstraat is een kleine (wat verouderde) speelplek.

Het plangebied is een groene plek binnen een hoog stedelijke omgeving en maakt onderdeel uit van de stedelijke groenstructuur van Utrecht. Het is daarmee beleidsmatig beschermd groengebied.
Het groen op deze plek is extra belangrijk vanwege haar ligging in een (zeer) groenarme omgeving en is daarmee van grote waarde voor een gezonde stad en om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. In de zomer van 2020 is een aantal bomen (rood omcirkeld) gekapt vanwege iepziekte.

De openbare ruimte van de 1e Daalsebuurt is typisch voor de oude stadswijken rondom de binnenstad: smalle straten, woningen direct aan de straat en een stenige openbare ruimte met veel geparkeerde auto’s. Een paar bouwblokken hebben een gezamenlijk (groen) binnenterrein, zoals aan de Oude Daalstraat en bij Het Huis Utrecht. Centraal in de wijk aan de Spijkerstraat is een groot speelterrein (De Duizendpoot) met ontmoetingsruimte. Het terrein is een beheerde speeltuin en daarom niet altijd open en toegankelijk. De directe omgeving van de speeltuin is vrij stenig.









projectgrens

bomen gekapt in 2020

Natuurwaarden
De huidige waarde voor de biodiversiteit is relatief beperkt door dat er weinig voedsel, veiligheid, variatie en verbinding aanwezig is. De potentiële waarde voor de biodiversiteit is hoog. Naast het verhogen van de groene kwaliteit van de plek zelf door bijvoorbeeld natuurinclusief bouwen, willen we de verbindende functie voor mens en dier behouden en versterken.

Het plangebied is een groene plek in een hoog stedelijke omgeving. Het maakt onderdeel uit van de stedelijke groenstructuur en is daarmee beleidsmatig beschermd. Het groen bestaat uit gras en hoge bomen en is extra belangrijk vanwege de ligging in een (zeer) groenarme omgeving. Het is daarmee van grote waarde voor een gezonde stad en om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen.

De vrij geïsoleerde ligging tussen het spoor, de Daalsetunnel en de Daalsesingel is eveneens van invloed op de kwaliteit van het groen en het gebruik door dieren. Uit de quick scan ecologie komt naar voren dat het gebied (mogelijk) betekenis heeft voor Utrechtse soorten als merel en tjiftjaf, wettelijk beschermde vleermuizen en algemene broedvogels.

De ligging tussen de ontwikkelingen Wisselspoor, Cartesiusdriehoek en Smakkelaarsveld en de ontwikkeling van Lombokplein en Lombokpark maakt de plek als schakel in de stedelijke groenstructuur van groot belang.

Wonen
Woningvoorraad in de omgeving
De projectlocatie Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat ligt in de buurt Pijlsweerd van de wijk Noordwest in Utrecht. Deze grenst aan het centrum en de wijk West. Het aandeel sociale huur en middenhuur in de wijk Noordwest is hoger dan het stedelijk gemiddelde. Goedkope koop en betaalbare koop is er relatief veel in de buurt. Het aandeel dure koop is in Pijlsweerd klein (16%) vergeleken met de stad als geheel (29%). In de Woonvisie staat dat het aandeel sociale huur voor de wijk Noordwest gelijk mag blijven en dat het middenhuursegment sterk mag toenemen.

Afspraken Stadsakkoord
Het project Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat is een gemeentelijke ontwikkellocatie. De gemeente Utrecht probeert op haar eigen locaties meer betaalbare woningen (sociale huur en middensegment) te realiseren. In 2019 is in de Voorjaarsnota onder voorbehoud van besluitvorming door de raad, geregeld dat er geld beschikbaar komt voor betaalbaar wonen (motie 191). De locatie Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat is één van de projecten die in dit kader genoemd is.



Een groene plek maar door de geïsoleerde ligging beperkte waarde voor biodiversiteit.

Woningvoorraad naar eigendom en prijssegmenten	Ondiep, 2e Daalsebuurt	Pijlsweerd	Binnenstad woongebied	Binnenstad city- en winkelgebied	Utrecht
Sociale huur	40%	34%	26%	21%	35%
Middenhuur	16%	16%	19%	31%	12%
Dure huur	3%	4%	9%	15%	5%
Goedkope koop	4%	4%	2%	1%	4%
Betaalbare koop	20%	11%	6%	3%	11%
Dure koop	14%	16%	32%	22%	29%
Onbekend	2%	14%	7%	7%	5%

Fig 2.2.a Woningverdeling per buurt in Noordwest en Binnenstad afgezet tegen het gemiddelde van Utrecht 2020.
Bron: Utrecht Monitor

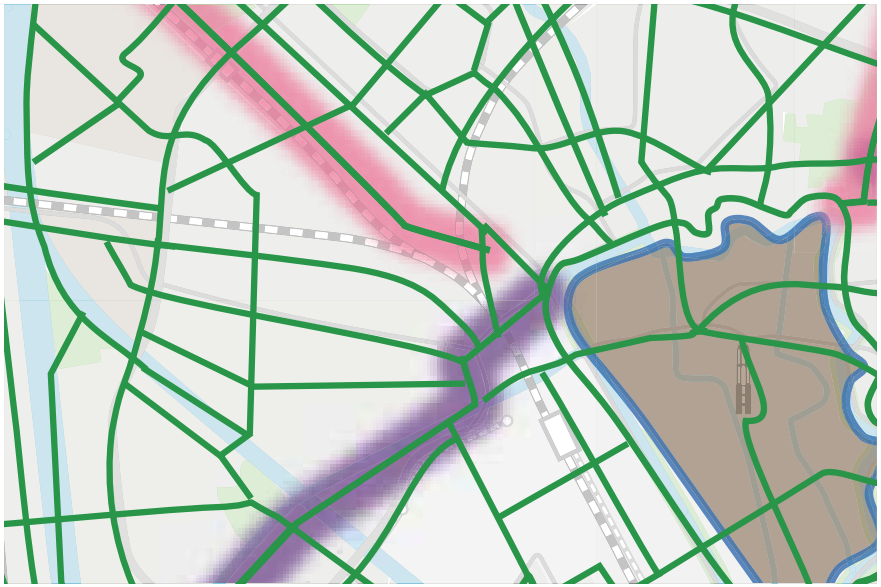
Mobiliteit

Fiets

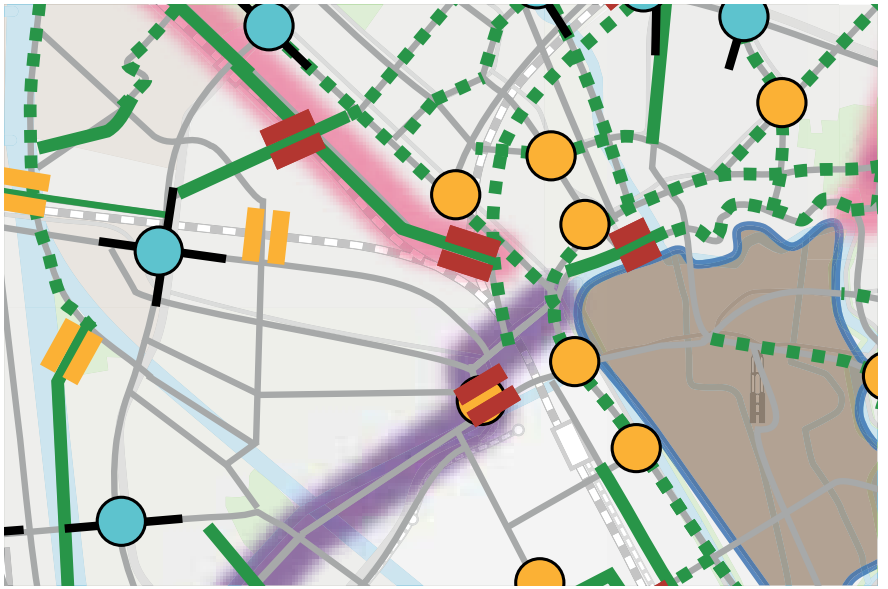
Het fietsgebruik in de stad de afgelopen jaren fors gestegen. Ook zijn er steeds meer verschillende, grotere maten fietsen, zoals vrachtfietsen, en meer snelheidsverschillen tussen fietsen. De routes Amsterdamsestraatweg-Daalsesingel en Daalsetunnel-Herenweg zijn drukke fietsroutes die direct langs het plangebied lopen De fietsroutes zijn in de spits erg druk, bijvoorbeeld met circa 18.000 fietsers per etmaal op de Amsterdamsestraatweg. De Amsterdamsestraatweg is op drukke momenten vaak te smal voor de grote stromen fietsers. Bij de verkeerslichten op de kruisingen bij de Amsterdamsestraatweg en Daalsesingel kunnen de wachtrijen in de spits snel groeien. De verkeerslichten zijn zo ingesteld dat fietsers per ‘cyclus’ twee keer groen krijgen. In de omgevingsscan wordt toegelicht welke ontwikkelingen in het fietsnetwerk spelen en wat de effecten op het plangebied zijn.

Openbaar vervoer

Utrecht Centraal ligt op ongeveer 8 minuten lopen (ongeveer 600 meter). Hier zijn alle vervoersmogelijkheden aanwezig (trein, tram, bus, taxi en ov-fiets). De dichtstbijzijnde bushalte is halte Herenweg (150 meter en 2 minuut lopen). Hier stoppen om de tien minuten meerdere bussen. Het plangebied is hierdoor zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer.



Fietsnetwerk 2040.



Maatregelen fietsnetwerk 2040.

Auto
Het autonetwerk langs het plangebied zit in de spits zo goed als vol. Op de Amsterdamsestraatweg en Daalsesingel rijden er circa 11.000 voertuigen per etmaal en in de Daalsetunnel 21.500 voertuigen per etmaal. In de spits kunnen er lange wachtrijen ontstaan op de kruisingen Daalsetunnel – Daalsesingel – Weerdsingel Westzijde. Dit heeft impact op de leefbaarheid en luchtkwaliteit.

Tot nu toe zijn er diverse middelen toegepast om doorgaand autoverkeer te verminderen, zoals:
- inzet van verkeersmanagement (beïnvloeding van reizigers die al onderweg zijn en de daarmee gemoeide verkeersstromen, bv de knijp Monicabrug);
- het aanpassen van verkeerslichten;
- mobiliteitsmanagement (beïnvloeding van reisgedrag van reizigers die op dat moment nog niet onderweg zijn, bijv. autodelen).

Utrecht kiest voor binnenstedelijk bouwen en zet daarbij ook in op meer ruimte voor voetganger, fietser en groen. Om daar ruimte voor te maken laten we in het centrum (de A-zone) alleen nog bestemmingsverkeer toe. Het plangebied is per auto vanaf de Amsterdamsestraatweg bereikbaar via de 1e Daalsedijk en Oude Daalstraat. Dit zijn woonstraten waar een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt

Op de weg Daalsetunnel geldt een maximum snelheid van 50 km/uur. Verschillende wegen in de omgeving zijn 30 km/uur of worden dat binnenkort (aanpassing Westplein).

Parkeren
In de Oude Daalstraat bevinden zich langsparkeerplaatsen. Aan de Oude Daalstraat grenzend aan het groen is ook een klein parkeerterrein te vinden (Korte Vosstraat). In het groen ligt nog een apart parkeerterrein. Deze wordt met name gebruikt door bezoekers aan de binnenstad.

In 2016 heeft een parkeerdrukmeting plaatsgevonden. Uit deze meting blijkt dat de parkeerdruk in de omgeving hoog is. Op de 1e Daalsedijk is die het hoogst met een bezettingsgraad tussen de 90% en 100% in de avonduren. Er is dus weinig ruimte voor extra auto's in de openbare ruimte. Uit de parkeerdrukmeting kwam ook naar voren dat de parkeerdruk in de Oude Daalstraat duidelijk het laagst was met een bezettingsgraad tussen 0% en 60% in de avonduren. Deze parkeerplekken liggen aan de rand van de wijk en in een doodlopende straat waardoor het mogelijk minder interessant is voor omwonenden om hier te parkeren. Parkeergarage Paardenveld is de dichtstbijzijnde grote openbare parkeergarage.

Het plangebied ligt in een A gebied, dat is hoogstedelijk gebied met betaald parkeren. Utrecht zet in dit gebied in op deelmobiliteit, extra fietsvoorzieningen en parkeren op afstand. In 2021 is een nieuwe Parkeervisie aangenomen met modules voor de aanpak van betaald parkeren en parkeernormen. Op basis van dit beleid is het uitgangspunt om geen parkeerplaatsen toe te voegen op eigen terrein bij ontwikkelingen in de A-zone. Deelmobiliteit, fietsen, MAAS (Mobility as a service) en parkeren op afstand (in bestaande parkeergarages, mobiliteitshubs of P+R-locaties aan de rand van de stad) worden de norm.

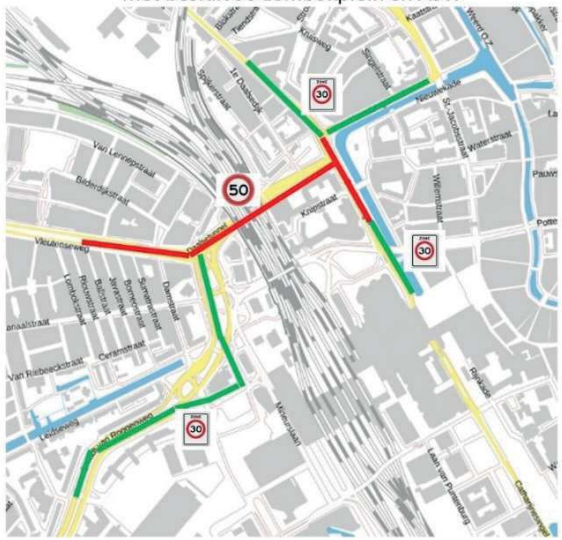
Huidige situatie

(zonder tijdelijk 30 in het Stationsgebied (vanwege werkzaamheden)



Toekomstige situatie

met besluit 30 Lombokplein en ASW





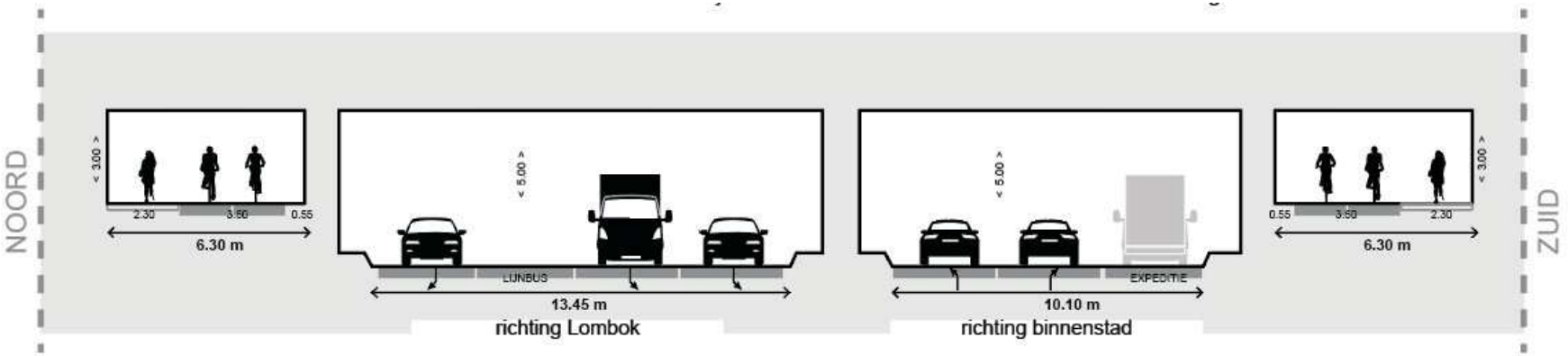
De vergrote A-zone (binnenstad en omgeving), met in rood projectgebied Kop ASW-Oude Daalstraat.

Daalsetunnel
Daalsetunnel is de naam van de weg tussen de Daalsesingel en de Vleutenseweg. De Daalsetunnel is een brede autoweg van ongeveer 400 meter lang met twee tot vier rijstroken per richting. Oversteken is mogelijk bij de kruispunten met de Vleutenseweg en Daalsesingel en ook via de wandel-/fietsbrug bij het spoor. De weg ligt voor het grootste deel verdiept. Aan beide kanten van het spoor ligt de weg in een bak met keermuren die grond en water tegenhouden.

De Daalsetunnel heeft een belangrijke functie als verbindingsweg voor autoverkeer naar het centrum en wijken rondom het centrum. Tot op heden wordt de Daalsetunnel ook gebruikt als doorgaande route voor autoverkeer. We verwachten dat door de verschillende verkeersmaatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040 het autoverkeer via de Daalsetunnel in de toekomst afneemt van 21.500 tot 18.500 motorvoertuigen per etmaal.

Meer informatie over de huidige situatie en de ruimtelijke mogelijkheden van de Daalsetunnel is vinden in de bijlage van dit document en in de beantwoording van de motie Daalsetunnel.


Movares
LIJN
BUS


NOORD
ZUID
< 3.00 >
2.30
3.50
0.55
6.30 m
< 5.00 >
LIJNBUS
13.45 m
richting Lombok
< 5.00 >
EXPEDITIE
10.10 m
richting binnenstad
< 3.00 >
0.55
3.50
2.30
6.30 m

Wettelijke milieuthema's

Luchtkwaliteit

De Daalsetunnel is een drukke binnenstedelijke weg waar 21.500 motorvoertuigen per etmaal rijden. Vanwege de verkeerslichten wordt hier veel geremd, stilgestaan en opgetrokken.Dit heeft een negatief effect op de luchtkwaliteit.

De luchtkwaliteit voldoet aan de Europese richtlijn. Daarnaast hebben wij als stad de ambitie om de strengere advieswaarden van de World Health Organization (hierna: WHO) uit 2005 te halen. Voor stikstofdioxide en fijnstof met een grootte tot 10 micrometer lukt dat ook. Voor fijnstof met een grootte tot 2,5 micrometer lukt dat niet. Vanaf 2030 lukt dat ook voor fijnstof met een grootte tot 2,5 micrometer. Vanuit het uitvoeringsprogramma 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' worden verschillende maatregelen getroffen waarmee wordt gestreefd het behalen van de WHO-adviesnormente behalen zoals milieuzones, het terugdringen van houtstook en een verbod op de meest vervuilende mobiele (bouw)werktuigen. Ook op landelijk en Europees niveau wordt gewerkt aan maatregelen, zoals het verschonen van zee- en binnenvaart en aan emissie-eisen voor wegverkeer en industrie en landbouw.

Geluid

Door de hoeveelheid autoverkeer en treinverkeer op het spoor is deze locatie aan geluidsbelasting van drie zijden onderhevig. Wat dit betekent voor de mogelijke blokvorming, bouwhoogtes en indeling moet in een volgende fase onderzocht worden.

Ecologie

Uit de quick scan ecologie komt naar voren dat het gebied (mogelijk) betekenis heeft voor Utrechtse soorten als merel en tjiftjaf, wettelijk beschermde vleermuizen en algemene broedvogels.

Gezonde leefomgeving

Het bepalen van de kwaliteit van de leefomgeving gebeurt op basis van een aantal criteria:

- Gezondheidsbescherming: onder andere de wettelijke milieuthema's, maar hierbij wordt dan ook gekeken hoe deze milieuthema's van invloed zijn op de toekomstige bewoners.
- Gezondheidsbevordering: thema's als sporten, spelen, bewegen en ontmoeten.
- Prettig voelen: sociale veiligheid, groen en of je je thuis voelt op een bepaalde plek.

Het plangebied ligt langs een drukke, binnenstedelijke weg. Dat brengt gezondheidsrisico's met zich mee vanwege de geluidsbelasting en luchtkwaliteit. In Utrecht houden we daar 10.000 motorvoertuigen per etmaal voor aan. We volgen in de Nota Volksgezondheid (gezondheid voor iedereen) daarin de GGD-richtlijn om zo gezondheidseffecten door luchtverontreiniging en geluidbelasting te minimaliseren met behoud van een goed binnenmilieu en een prettige woon-en verblijfskwaliteit. Dit kan door verschillende maatregelen, bijvoorbeeld door afstand van een drukke weg, de hoeveelheid autoverkeer omlaag te brengen, of maatregelen aan het gebouw te nemen.

Bij het plangebied komen veel vervoersstromen samen. Gezonde mobiliteit (lopen, fietsen en openbaar vervoer) wordt bevorderd door voorzieningen op loopafstand, de vele fietsverbindingen en de ligging bij het centraal station. De singel is een fijne wandel- en hardlooproute die aan het plangebied grenst. Hierdoor is wandelen en fietsen vanuit het plangebied gemakkelijk en aantrekkelijk.

	Stikstof- dioxide	Fijnstof (PM10)	Fijnstof (PM2.5)
Europese richtlijn	40	40	25
WHO-norm	40	20	10
Zijde Daalsetunnel 2020	24.7	18.9	10.3
Zijde Daalsesingel 2020	21.5	18.2	10.5
Zijde Daalsetunnel 2030	12.8	15.8	8.7
Zijde Daalsesingel 2030	13.5	16.1	8.6

Bron: Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)



Daalsesingel (singelpark noord): nog veel ruimte voor autoverkeer en weinig voor groen en verblijf.



Daalsesingel/Daalsetunnel: veel verkeer zorgt voor ongezonde omgeving.

Aan het begin van de 1e Daalsedijk, grenzend aan het plangebied is een kleine speelplek. De speelplek is klein en verouderd en heeft daarom weinig speelwaarde. In de buurt langs het spoor is een grote beheerde speeltuin te vinden, maar deze is niet altijd open. Het huidige groen voelt voor bewoners als prettige plek, daarom is het stuk groen ook door bewoners omgedoopt tot Daalsepark. Een aandachtspunt dat door de participatiegroep is benoemd is de sociale veiligheid in de omgeving.

Klimaatadaptatie

Het huidige groen heeft in de relatief versteende omgeving een belangrijke verkoelende functie. Bij de verdere uitwerking wordt onderzocht hoe de huidige, verkoelende functie behouden kan worden. In het plangebied dient ook rekening gehouden te worden met wateroverlast. In de huidige situatie is de Daalsetunnel een kwetsbaar punt. Bij de planontwikkeling moet de Daalsetunnel als kwetsbaar punt zoveel mogelijk ontzien worden. Dat kan door voldoende infiltratiecapaciteit voor regenwater te realiseren, en door afstroming over het maaiveld weg van de tunnel te geleiden. Dit wordt uitgewerkt in de volgende fase.

Archeologie

Het plangebied kent drie verschillende archeologische Het plangebied kent drie verschillende archeologische verwachtingszones: een met een hoge archeologische waarde, deels een hoge archeologische verwachting en deels een archeologische verwachting. Behoud in situ van archeologische waarden is het uitgangspunt. Nadere uitwerking van de eisen aan het onderzoek worden in de bouwenvelop beschreven.





De 1e Daalsebuurt is een relatief ‘versteende’ wijk. Er zijn kansrijke plekken met meer ruimte voor groen en een klimaatadaptieve openbare ruimte.

3 Ontwikkelmodel: uitgangspunten en onderzoeksvragen

Voorkeursmodel: open bouwblok met buurttuin

Vanuit een integrale benadering en naar aanleiding van verschillende bijeenkomsten met de participatiegroep heeft model E de voorkeur: een open bouwblok met een buurttuin aan de kant van de Oude Daalstraat. Dit model heeft de meeste mogelijkheden om in brede zin iets toe te voegen aan de buurt.

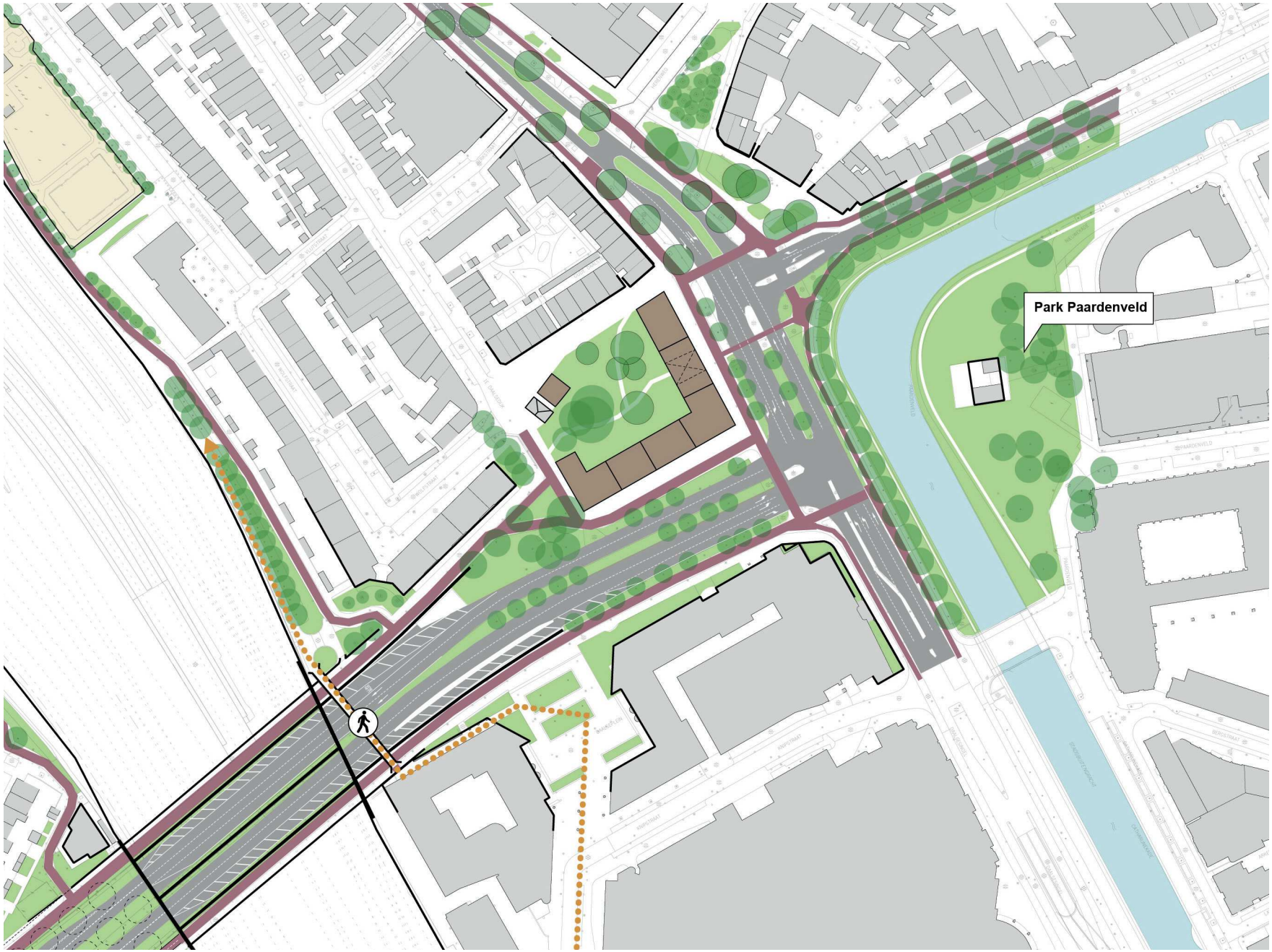
Het open bouwblok geeft aan de ene kant de 1e Daalsebuurt een ‘gezicht’ naar de binnenstad en Singel. Aan de andere kant ontstaat een beschut buurtpark aan de Oude Daalstraat. De bouwhoogte sluit aan de kant van de Oude Daalstraat aan op de gemiddelde hoogte van de bestaande wijk en past daarmee in het bestaande stedelijk weefsel. Richting de Daalsesingel en Daalsetunnel kan deze hoger zijn: hier is meer ruimte en de tegenoverliggende bebouwing (Daalse Kwint) is hoger.

Door de beschutte ligging van het binnengebied aan de kant van de Daalsesingel opent het groen zich naar de buurt en kan het een lokale functie gaan vervullen. Hier is straks ruimte voor prettig verblijven en spelen in een (relatief) rustige groene omgeving. Ook kan eventuele lichte horeca of een kleinschalige buurtfunctie de betekenis van de het binnengebied versterken.

In de volgende paragraaf staan de uitgangspunten en onderzoeksvragen voor verdere uitwerking van het voorkeursmodel.



Voorkeursmodel (E): 3d-schets open bouwblok met buurttuin.



Voorkeursmodel (E): open bouwblok met buurttuin.

Stedenbouw

De ontwikkeling van de Kop ASW is belangrijk voor het verbinden van de wijk Noordwest met de binnenstad. De locatie is een scharnierpunt waar Amsterdamsestraatweg, Daalsetunnel en singel bij elkaar komen. We zetten in op een kwalitatieve invulling met wonen, voorzieningen en groen die aansluit bij de kleinschaligheid van de 1e Daalsebuurt. Daarmee draagt deze ontwikkeling bij aan versterking van de 1e Daalsebuurt, de Amsterdamsestraatweg en het (toekomstige) singelpark. Ook is het de aanzet tot de mogelijke transformatie van de Daalsetunnel van ‘snelweg in de stad’ naar groene stadsstraat.

Uitgangspunten

Functies

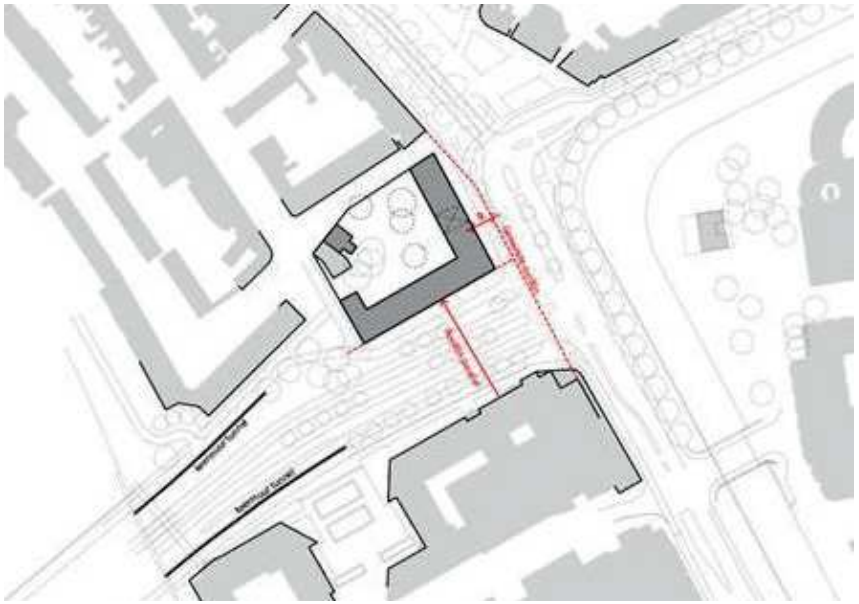
- Wonen in verschillende categorieën en verschillende gemengde voorzieningen op de begane grond;
- De functies op de begane grond moeten bijdragen aan de gewenste functiemix langs de Amsterdamsestraatweg en de aansluiting op de historische binnenstad versterken.

Bebouwing

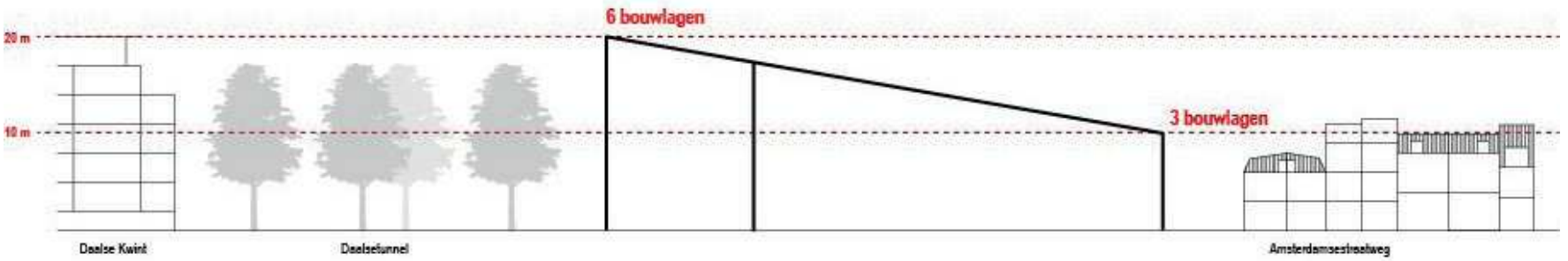
- De rooilijn van de nieuwe bebouwing aan de Daalsetunnelzijde is parallel aan die van de Daalse Kwint. De rooilijn aan de singelzijde ligt zo veel mogelijk in het verlengde van die van de Daalse Kwint ter begeleiding van de singel.
- De nieuwe bebouwing moet in maat en schaal aansluiten bij die van de 1e Daalsebuurt en bestaat daarom uit meerdere eenheden met variatie in grootte en architectuur.
- De bouwhoogte varieert, van drie bouwlagen aan de Oude Daalstraat tot maximaal zes bouwlagen aan de Daalsetunnel/ Daalsesingel.
- Woningen op begane grond hebben een kleine gebouwgebonden buitenruimte aan het groene hof, wat bijdraagt aan levendigheid en sociale veiligheid.
- Woningen en andere functies op de begane grond krijgen aan de straat een strook privé-buitenruimte (intermediaire zone) waar ruimte is voor bankjes, geveltuintjes, groen in potten, terrastafeltjes en dergelijke.
- De panden Oude Daalstraat 8 en 10 worden vanwege de slechte bouwkundige staat gesloopt. Behoud van de gevels moet worden onderzocht;
- De nieuwe bebouwing krijgt op de begane grond een functie die betekenis geeft aan de groene hof/buurttuin.
- Een ruime doorgang in de bebouwing aan de kant van de Daalsesingel zodat een groene route ontstaat voor voetgangers en dieren tussen het groene binnenhof en de singel.
- Het groene hof is eigendom van het collectief van bewoners en ondernemers van het blok, maar gedurende de dag openbaar toegankelijk.
- Er wordt zoveel mogelijk diervriendelijk en natuurinclusief gebouwd met minimaal één geïntegreerde verblijfplaats per huishouden voor vogels en vleermuizen (huismus, gierzwaluw en/ of gewone dwergvleermuis) en gevels die zijn voorzien van klimplanten (zowel aan de straatzijde als aan de groene hof).
- Minimaal de helft van de daken wordt natuurdak, met toepassing van een voldoende leeflaag voor kruiden en dood hout.

Onderzoeksvragen

- Hoe houden we rekening houden met mogelijke toekomstige aanpassingen van het wegprofiel van de Daalsetunnel en Daalsesingel, en wat betekent dit voor de rooilijnen/positie van de bebouwing? Zie ook beantwoording motie Daalsetunnel.
- Wat is de passende maat en schaal van de bebouwing en welke uitstraling wordt aan de bebouwing gegeven zodat deze een vanzelfsprekend onderdeel wordt van de 1e Daalsebuurt?
- Op welke manier kan er een zo goed mogelijk bezonnings- en windklimaat worden gecreëerd?
- Hoe kan een ruimtelijk goede overgang worden gemaakt tussen de drukke openbare ruimte en de privé-sfeer in de woningen?
- Hoe kunnen we duurzaam en diervriendelijk bouwen binnen deze ontwikkeling?
- Welke voorzieningen kunnen op de begane grond komen? Welke specifieke voorzieningen voor de buurt kunnen hier een plek krijgen?
- Op welke wijze kunnen we het groen op daken, gevels en op maaiveld fungeren als leefgebied voor de doelsoorten: egel, huismus, zangvogels, vlinders en vleermuizen?
- Hoe kunnen de functies in het gebouw en de groene gevels een kwalitatieve uitstraling krijgen?



Historische begeleiding van de singel herstellen: de rooilijn aan de Daalsetunnelzijde is parallel aan die van de Daalse Kwint. Die aan de singel parallel aan het water en zo veel mogelijk in het verlengde van die van de Daalse Kwint.



De bouwhoogte sluit aan op de kleinschaligheid van de 1e Daalsebuurt en mag aan de Daalsetunnel wat hoger zijn.

Woonprogramma

Aangezien de gemeente Utrecht in het Stadsakkoord duidelijk haar ambitie heeft verwoord om meer betaalbare woningen te realiseren, met name op gemeentelijke grond, willen we voor de locatie Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat kiezen voor een woonprogramma met hoofdzakelijk betaalbare woningen. Hierbij is dan niet stringent gekeken naar de verdeling van woningen per wijk; de stedelijke vraag naar meer betaalbare woningen is van groter belang.

Uitgangspunten

- Het programma bestaat uit circa 50 tot 60 woningen;
- We zetten in op verschillende doelgroepen. Uitgangspunt voor het sociale programma en het middensegment zijn de prijs en kwaliteitseisen die passen binnen de Woonvisie Utrecht Beter in balans (2019);
- Het programma gaat uit van een groot aandeel betaalbare woningen in het sociale en middensegment;
- In het sociale segment komen zowel woningen onder als boven de eerste en tweede aftoppingsgrens in de verhouding 70/30%;
- Binnen de sociale huur geldt dat de oppervlakte van de woning aansluit bij de behoefte en streven we ernaar dat de woningen gemiddeld 60m2 (GBO) groot zijn (waarbij huisvesting van bijzondere doelgroepen niet meetelt voor het gemiddelde);
- De middenhuurwoningen zijn minimaal tussen de 40 en de 60m2 gebruiksoppervlakte groot en voldoen aan het in 2022 geactualiseerde actieplan middenhuur van de gemeente Utrecht;
- Voor de toewijzing van de sociale en middenhuurwoningen geldt de Huisvestingsverordening Regio Utrecht, het gemeentelijke lokale beleid en de nadere regels;
- De woningen zijn rolstoeltoegankelijk en zoveel mogelijk rolstoelbewoonbaar;
- De openbare ruimte is goed toegankelijk zodat (oudere) bewoners makkelijk naar buiten kunnen.

Onderzoeksvragen

- Wat zijn de ruimtelijke en financiële mogelijkheden voor een woonprogramma met een groot aandeel betaalbare woningen, ook in relatie tot grootte van de woningen en het aandeel sociale huurwoningen tot aan de eerste en/of tweede aftoppingsgrens?
- Voor welke doelgroepen willen we in dit plangebied woningen realiseren?
- Hoe maken en houden we de woningen beschikbaar voor de doelgroepen voor wie we willen bouwen?

Mobiliteit

Door de ligging nabij het centrum en Utrecht Centraal is een specifiek mobiliteitsconcept wenselijk, gericht op lopen, fietsen en deelmobiliteit. Toegang tot goede fietsenstallingen, nabijheid van openbaar vervoer, toegang tot deelauto's en (privéauto's) parkeren op afstand horen daarbij. Door de mobiliteitsgroei hiermee op te vangen dragen we bij aan gezond verkeer dat zo min mogelijk ruimte inneemt en zo weinig mogelijk hinder geeft. Daarmee scheppen we ruimte voor verdichting en een groene en klimaatbestendige inrichting van de stad waar het fijn wonen, werken en recreëren is.

Uitgangspunten

- Een verkeersveilige en een autoluwe inrichting van de openbare ruimte.
- De openbare ruimte is goed toegankelijk voor iedereen, conform de agenda 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'.
- Uitgangspunt is dat het project Kop ASW goed en logisch aansluit op het fietsnetwerk en dat waar mogelijk versterkt.
- Het fietsparkeren voor bewoners wordt inpandig, gemakkelijk en toegankelijk opgelost op een logische plek in het gebouw.
- Het plan moet voldoen aan de nieuwe Parkeervisie 2021. Het gebied valt onder een regime voor betaald parkeren (stationsgebied).
- Om de parkeerdruk in de woonstraten niet te verhogen komen de toekomstige bewoners niet in aanmerking voor een parkeervergunning.
- De parkeerplaatsen in het groen ten behoeve van centrumparkeren worden verwijderd.

Onderzoeksvragen

- Kan het aantal parkeerplaatsen in de Oude Daalstraat en Korte Vosstraat worden verminderd en/of efficiënter worden ingepast zodat hier meer ruimte ontstaat voor onder meer verblijven, lopen, fietsen en groen?
- Op welke manier kan 'parkeren op afstand' worden georganiseerd en welke kansen zijn er voor deelmobiliteit binnen het project en op wijkniveau?
- Hoeveel (deel)auto- en fietsparkeerplaatsen zijn er nodig op basis van de geldende parkeernormen in de nieuwe parkeervisie 'Fiets- en autoparkeren in een groeiend Utrecht 2021'?
- Hoe wordt de bevoorrading van voorzieningen op de begane grond geregeld zonder nadelige effecten voor verblijfs- en woonkwaliteit?
- Hoe wordt fietsverkeer goed aangesloten op functies aan de binnenkant van het blok?
- Hoe draagt de ontwikkeling bij aan de doelstelling om fietsverkeer te spreiden en fietsroutes om de binnenstad heen aantrekkelijker te maken?
- Hoe wordt de verbinding tussen Daalsetunnel en de Fietsroute om de Noord voor de fiets vormgegeven?

Openbare ruimte en groen

De openbare ruimte en het groen dat binnen deze ontwikkeling wordt gerealiseerd moet bijdragen aan gezond stedelijk leven voor iedereen. De inrichting moet toegankelijk zijn voor iedereen en uitnodigen tot verblijf, ontmoeting en bewegen. De combinatie van groen, woningen en voorzieningen moet bijdragen aan een sociaal veilige omgeving. Gebruikswaarde voor voetgangers en fietsers is leidend voor de openbare ruimte. Het groen dat wordt aangelegd is gericht op aangenaam verblijf en krijgt betekenis voor de buurt.

Omdat het plangebied onderdeel uitmaakt van de stedelijke groenstructuur is het uitgangspunt om het groen binnen het project te verbinden met groen in de omgeving. Dit is nodig om het groen gezond, aantrekkelijk, klimaatrobuust en biodivers te kunnen maken. Groen dat verdwijnt, wordt gecompenseerd. Het groen moet van een zo goed mogelijke kwaliteit zijn. Concreet betekent dit het verbeteren of toevoegen van waarde aan het groen: voor verblijf, gebruik en/of de natuur zelf(ecologische waarde). Deze compensatie moet zo veel mogelijk in hetzelfde plan gebeuren, maar als dit niet mogelijk is, dan in de omgeving.

Uitgangspunten

- ‘Groen, tenzij’: alleen verharding aanleggen waar dat echt noodzakelijk is.
- Bestaande bomen worden zoveel mogelijk ingepast in het plan. Bomen waarbij dat niet kan, worden verplaatst of gecompenseerd in de omgeving, bij voorkeur in de 1e Daalsebuurt.
- De groene openbare ruimte heeft een open en toegankelijk karakter met voldoende ecologische waarde. Dat betekent dat het geschikt leefgebied is voor de doelsoorten egel, huismus, zangvogels, vlinders en vleermuizen.
- Er moet sprake zijn van een goede balans tussen gebruikswaarde van het groen voor mensen en de ecologische waarde voor dieren.
- Het groen in het plan is zoveel mogelijk verbonden met elkaar en met het groen in de omgeving (bijvoorbeeld de groene verbinding vanaf de Daalsetunnel via de binnentuin naar de singel).
- Binnen het plan dienen ecologisch rustige zones te komen voor de egel, huismus en zangvogels.
- De nieuwe beplanting is aantrekkelijk voor mens en dier. Het zijn vooral planten die van nature voorkomen in Nederland, rekening houdend met soorten van de Utrechtse soortenlijst. De beplanting is divers in soort en hoogte voor een goede biodiversiteit.
- Het groen in het plangebied wordt zo ingezet dat ze de maatregelen voor diervriendelijk bouwen versterken
- Fysieke scheidingen tussen buitenruimtes aan de groene hof worden groen vormgegeven met hagen of klimplanten;
- Toevoegen van groen op en aan de bebouwing (gevelgroen, groene daken). Dit groen is zo veel mogelijk verbonden met het groen in de openbare ruimte.
- Het afwegingskader uit het groenstructuurplan is van toepassing bij deze ontwikkeling en deze afweging vindt plaats in de definitiefase (opstellen bouwenvelop).
- Openbare ruimte en groen in het plangebied draagt bij aan ontmoeten en wandelroutes zijn logisch aangesloten op langere rondjes en routes vanuit het plangebied,
- De groene hof is sociaal veilig met een ‘ogen op straat’ principe.

Onderzoeksvragen

- Hoe kunnen de routes voor voetgangers langs en door het plangebied zo aantrekkelijk en veilig mogelijk worden?
- Welke mate van openbaarheid van de binnentuin is mogelijk? Wat is een goede balans tussen openbaar en privé en wat betekent dat voor de inrichting?
- Hoe grenst de nieuwe bebouwing straks aan de omgeving zodat een sociaal veilige en levendige openbare ruimte ontstaat?
- Kan de ruimte voor parkeren in de Oude Daalstraat en Korte Vosstraat worden verminderd of anders worden ingepast zodat meer ruimte ontstaat voor verblijf en groen?
- Welke barrieres voor ecologie in de omgeving moeten opgelost worden om de gewenste ecologische diversiteit te garanderen?
- Op welke manier kan het groen in het plangebied bijdragen aan ontmoeting tussen mensen en welke inrichting is nodig zodat omwonenden en buurtbewoners er gebruik van kunnen maken?
- Hoe kan het groen in het plangebied bijdragen aan de stedelijke biodiversiteit?
- Wanneer is er sprake van een goede balans tussen gebruiksruimte voor mensen en ecologische waarde?
- Hoe kan het groen binnen het project bijdragen aan de ontwikkeling van de stedelijke groenstructuur, verbinding van de wijk Noordwest met de singel en biodiversiteit?
- Hoe kunnen groene gevels en groene daken goed verbonden worden met het groen in de omgeving?
- Hoe verbinden we het groen in het plangebied met aangrenzende groene gebieden zodat dit kavel bijdraagt aan het groene netwerk voor flora en fauna?
- Hoe en waar vindt de compensatie van het groen plaats?
- Is het mogelijk elders in de 1e Daalsebuurt groen en verblijfskwaliteit te versterken/toe te voegen in samenhang met de ontwikkeling Kop ASW?
- Welke bestaande bomen kunnen behouden blijven bij ontwikkeling van de locatie en welke niet?
- Welke ontwerpmiddelen zijn nodig voor een goede sociale veiligheid in en rondom het plangebied?
- Hoe kan ‘spelen’ in het project een plek krijgen en kan de bestaande speelplek hierbij betrokken worden?
- Waar liggen kabels en leidingen en wat betekent dit voor de ontwikkeling van de locatie?
- Hoe kan de openbare ruimte en de binnentuin klimaatbestendig worden ingericht tegen hitte, droogte en wateroverlast?

Duurzaamheid

De nieuwe situatie moet voldoen aan het gemeentelijk beleid voor energie (Transitievisie Warmte 2017 en Transitievisie Warmte deel 2 (2021)), circulaire economie (Actieprogramma Circulair 2020-2023) en klimaatadaptatie (Visie Klimaatadaptatie, Visie Water en Riolering).

Uitgangspunten

- Het gebied wordt energieneutraal ontwikkeld, volgens het Utrechtse Energie Protocol;
- Bij de sloop van de bestaande bebouwing wordt zoveel mogelijk materiaal hoogwaardig hergebruikt, bij voorkeur direct in de nieuwbouw;
- Bij de nieuwbouw worden duurzame materialen toegepast. De gemeente streeft hierbij naar een MPG (MilieuPrestatie Gebouwen) score van maximaal 0,70;
- Het gebied wordt klimaatadaptief ingericht (rekening houdend met o.a. waterberging, hittestress), met nadruk op het voorkomen van extra belasting van de Daalsetunnel bij hevige regenbuien;
- Daken worden volledig ingezet voor energie en groen.

Onderzoeksvragen

- Welke mogelijkheden bieden plangebied en omgeving om energieneutrale nieuwbouw te realiseren?
- Is het mogelijk om een (collectieve) warmtekoude-opslag (hierna te noemen WKO) aan te leggen, of bij een andere ontwikkeling in de omgeving aan te sluiten?
- Welke materialen komen vrij bij de (gedeeltelijke) sloop van de bestaande bebouwing en hoe kunnen deze hoogwaardig worden hergebruikt?
- Welke maatregelen zijn nodig om het plan klimaatadaptief (rekening houdend met o.a. waterberging, hittestress) te maken en hoe verhoudt dat zich tot de bewoners van het omringende gebied?

Geluid en luchtkwaliteit

Het plangebied ligt bij een drukke verkeersroute en het spoor. Er zijn maatregelen en specifieke uitgangspunten nodig om de locatie zo gezond mogelijk te maken.

Uitgangspunten

- De ontwikkeling moet voldoen aan de normen van de Geluidnota 2014-2018, aangevuld met de nota Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019 – 2023. Concreet betekent dit: dat een maximale geluidsbelasting van 63 dB op de gevel toegestaan is;
- Elke woning dient een geluidluwe gevel te hebben. Dit betekent een gevel met een geluidbelasting gelijk aan of lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeer en 55 dB voor railverkeer;
- In het plangebied wordt de Europese richtlijn op het gebied van luchtkwaliteit gehaald. Daarnaast streeft de gemeente naar het behalen van de WHO-adviesnormen voor luchtkwaliteit. De WHO adviseert voor de kleinere fijn stofdeeltjes (PM 2,5) een advieswaarde van 10 µg/m3. PM10. De norm voor fijn stof (PM 10) is vanuit de WHO 20 µg/m3.

Onderzoeksvragen

- Hoe kunnen er op deze locatie zo gezond mogelijk woningen worden toegevoegd kijkend naar luchtkwaliteit en geluidsbelasting?
- Welke maatregelen zijn mogelijk om de geluidsbelasting op de gevels van de nieuwe bebouwing binnen de voorkeursgrenswaarde van 53 dB te houden?
- Welke maatregelen zijn mogelijk om het binnenmilieu van een goede kwaliteit te laten zijn?
- Hoe kan de opzet van de woningen in het plangebied bijdragen aan het uitgangspunt van de nota ‘gezondheid voor iedereen’ om kwetsbare groepen niet te dicht bij drukke binnenstedelijke wegen te huisvesten?

Financiën

Uitgangspunt

Een financieel haalbaar plan passend bij de doelstellingen uit de grondexploitatie Stationsgebied.

Onderzoeksvragen

- Is het plan economisch uitvoerbaar (c.q. is er een markt voor wat er planologisch mogelijk wordt gemaakt)?
- Is het plan financieel haalbaar binnen de grondexploitatie Stationsgebied?
- Is er bij de bestemmingswijziging mogelijk sprake van planschade?

Archeologie

Uitgangspunten

Behoud in situ van archeologische waarden is het uitgangspunt. Om vast te stellen of archeologische waarden in het plangebied aanwezig zijn moet de archeologische verwachting in het plangebied worden getoetst. Eventuele archeologische waarden die niet in situ kunnen worden behouden, moeten door middel van archeologisch onderzoek (ex situ behoud) worden onderzocht. Nadere uitwerking van de eisen aan het onderzoek worden in de bouwenvelop beschreven.

Onderzoeksvragen

- Wat is de archeologische verwachting in het plangebied?
- Welke eisen moeten aan het archeologisch onderzoek gesteld worden?

4 Proces

Utrecht Planproces

Het planproces van het project Kop Amsterdamsestraatweg- Oude Daalstraat verloopt volgens het Utrechts planproces met een paar uitzonderingen.

Het Utrechts planproces kent zes fases:
- Initiatieffase
- Definitiefase
- Ontwerpfase
- Voorbereidingsfase
- Realisatiefase
- Beheerfase

Op dit moment bevindt de planvorming van het project zich in de initiatieffase. In de initiatieffase is het gebruikelijk dat er een kort onderzoek plaatsvindt naar de haalbaarheid van het project. Ook worden de onderzoeksvragen voor de vervolgfase worden gedefinieerd.

Het project Kop Amsterdamsestraatweg - Oude Daalstraat heeft echter een voorsprong. Met de modellenstudie van 2019 is de haalbaarheid van de locatieontwikkeling al aangetoond. Daarom is ervoor gekozen om een startdocument op te stellen. Het startdocument is een richtinggevend document. Hierin staan al uitgangspunten voor de ontwikkeling van de locatie. Ook is de voorkeursvariant van de ontwikkeling al omschreven. Wel bevat het startdocument, net als het gebruikelijke intentiedocument, onderzoeksvragen. Deze vragen worden bij het opstellen van de bouwenvelop beantwoord.

Daarnaast is in de initiatieffase nog een document opgesteld, de omgevingsscan. In de omgevingsscan wordt ingegaan op de ontwikkelingen in de omgeving van het project Kop Amsterdamsestraatweg Oude Daalstraat om te zorgen voor samenhang tussen de verschillende ontwikkelingen in de omgeving. Ook verkrijgen we zo duidelijkheid over de toekomstige verkeerssituatie rondom het plangebied.

Tenslotte gaat het startdocument ter besluitvorming naar de gemeenteraad, terwijl een intentiedocument uitsluitend naar het college van B&W gaat ter besluitvorming.

Betrokken partijen

De gemeente Utrecht is eigenaar van de grond en verantwoordelijk voor de herontwikkeling Kop Amsterdamsestraatweg – Oude Daalstraat. De omwonenden en ondernemers rondom de projectlocatie worden nauw betrokken bij de herontwikkeling:
- Participatiegroep Kop ASW-Oude Daalstraat.
- Buurtgroep Pijlsweerd.
- Bewonersgroep “het DaalsePark”.
- Wijkplatform (vanaf 1 januari 2020 zijn er wijkplatforms in plaats van wijkraden. Inwoners, ondernemers en anderen zijn welkom om hieraan mee te doen).
- Wijkbureau Noordwest.
- Woningcorporatie Mitros, die veel woningbezit in Pijlsweerd heeft.
- Geïnteresseerden in een nieuwe woning.
- Ontwikkelaars die interesse hebben om deze locatie te ontwikkelen.

Participatie

Participatie bij de gemeente Utrecht betekent dat de gemeente samen de stad maakt met bewoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en andere betrokkenen, zodat meer Utrechters zich betrokken voelen en invloed kunnen uitoefenen op ontwikkelingen in de stad. Tijdens elke fase in het Utrechts planproces levert de gemeente één of meerdere producten op. Over deze stukken is vervolgens politieke besluitvorming. Bij een aantal van deze producten hoort een participatietraject waarbij bewoners kunnen meedenken over de inhoud.

Initiatieffase

De gemeente heeft bewoners betrokken bij de initiatieffase en het maken van dit startdocument. In oktober 2020 heeft de gemeente in de omgeving van het plangebied een wijkbericht verspreid met het verzoek aan bewoners om zich aan te melden voor de participatiegroep Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat. Tussen november 2020 en juni 2021 hebben er vijf bijeenkomsten plaatsgevonden. In totaal hebben 27 omwonenden hieraan deelgenomen. Op basis van twee modellen uit de modellenstudie uit 2019 hebben zij meegedacht over de ontwikkeling.

Tijdens de eerste bijeenkomst bleek dat de omwonenden met name zorgen hebben over de bebouwing, groen en verkeer. In eerste instantie zouden er drie bijeenkomsten plaatsvinden, maar naar aanleiding van deze zorgen zijn er extra bijeenkomsten toegevoegd om hier meer aandacht aan te kunnen besteden.

Er zijn bij de bewoners zorgen dat een deel van het groen verdwijnt, maar er worden ook kansen gezien om het groen te verbeteren en een meerwaarde voor de buurt te geven. Bewoners spraken een voorkeur uit voor groen met een ecologische waarde gericht op gebruik door de buurt.

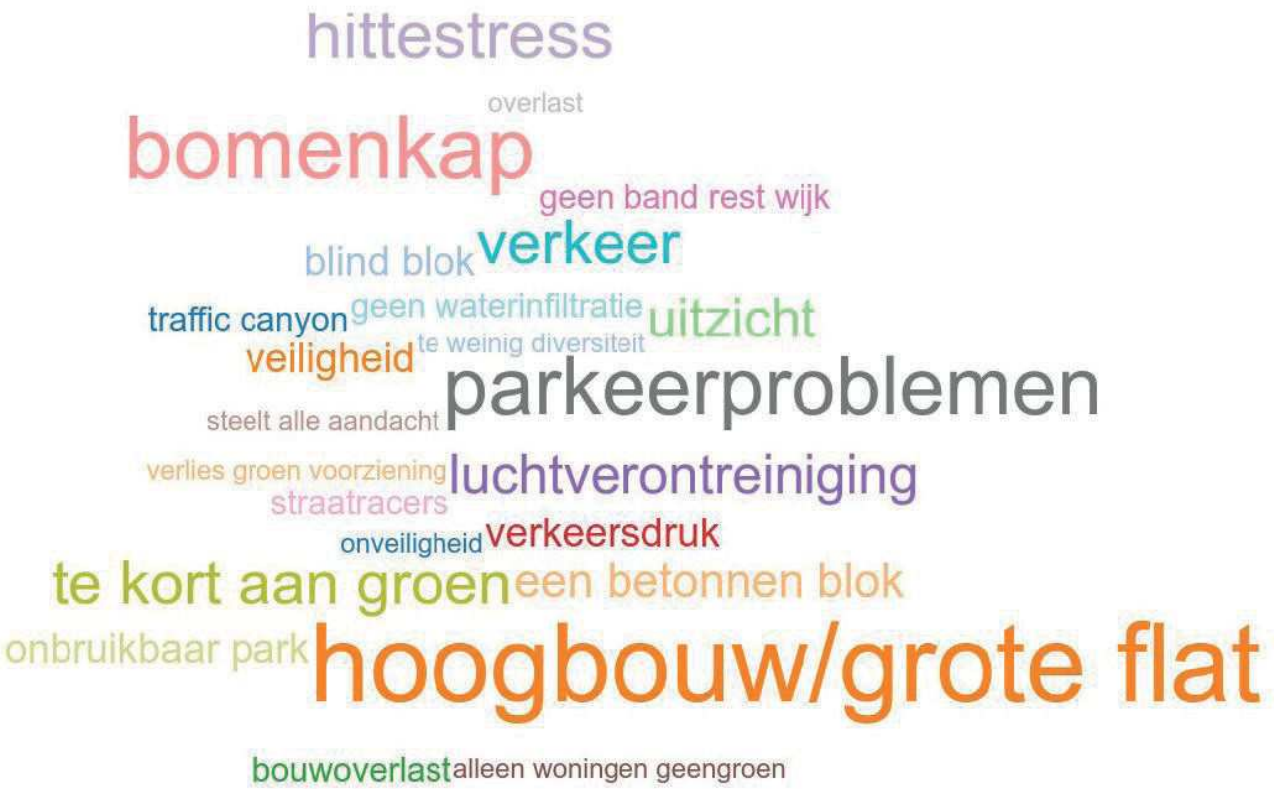
Een open opzet met een beschutte ligging van het groen heeft de voorkeur. De bebouwing moet vooral niet te hoog worden, maar passen bij de kleinschaligheid van de buurt. Een aantal deelnemers ziet liever geen van de besproken modellen op deze plek, omdat er bedenkingen zijn bij woningbouw op deze locatie.

De resultaten van de bijeenkomsten zijn verwerkt in het startdocument. De concept uitgangspunten en onderzoeksvragen zijn met de participatiegroep besproken. Tijdens een laatste bijeenkomst komen de uitgangspunten en onderzoeksvragen aan bod. Alle deelnemers mogen op dit concept reageren en de gemeente laat zien op welke manieren de opmerkingen van de participatiegroep in het startdocument zijn verwerkt en welke afwegingen de gemeente hierbij heeft gemaakt. Vervolgens gaat het startdocument naar de gemeenteraad ter besluitvorming.

Vervolg

Na besluitvorming door de raad kunnen de deelnemers van de participatiegroep aangeven of ze in de volgende fase betrokken willen blijven: de definitiefase. In die fase stelt de gemeente een bouwenvelop op.

Welke bedreigingen zie jij voor dit gebied?



15 gebruikers in sessie | 93 woorden toegevoegd | KOPASWMEETING1 SESSIE 18 NOV

Online participatiesessie 18 november 2020

Welke kansen zie jij voor dit gebied?



19 gebruikers in sessie | 89 woorden toegevoegd | KOPASWMEETING1 SESSIE 18 NOV

Online participatiesessie 18 november 2020

Projectomgeving

Voor het project Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat zijn de ontwikkelingen in de omgeving in meerdere of mindere mate van invloed. Daarom is er een aparte omgevingsscan met adviezen opgesteld die als bijlage bij het startdocument is gevoegd.

Planning en vervolgstappen

In de volgende fase wordt een bouwenvelop opgesteld. Dit is de basis voor de aanbesteding van het project. Wanneer een ontwikkelaar is gekozen voor de uitvoering van het project start de ontwerpfase. Naast de ontwerpen van de bebouwing en de openbare ruimte, wordt op dat moment ook het omgevingsplan opgesteld. Na goedkeuring van de ontwerpen, vraagt de ontwikkelaar een omgevingsvergunning aan voor de realisatie.

Financiën

De ontwikkeling kop ASW is een project van de gebiedsopgave Stationsgebied. In 2019 is een modellenstudie aan de gemeenteraad voorgelegd, waar uit naar voren kwam dat enkele modellen financieel haalbaar te maken zijn. De gemeenteraad heeft aangegeven door te willen met de modellen die voldoen aan de drie genoemde randvoorwaarden (zie paragraaf 1.2).

In dit voorliggende Startdocument is gekozen om richting uitwerking van de bouwenvelop met een voorkeursmodel te werken dat voldoet aan de drie genoemde randvoorwaarden:
(1) goede ruimtelijke inpassing.
(2) groen van goede kwaliteit.
(3) financiële haalbaarheid.

In de komende planfase worden de uitgangspunten nader uitgewerkt. Daar zijn keuzes voor nodig, bijvoorbeeld over parkeren, doelgroepen, functies, bouwvolumes, groenambitie, milieu etc. De te hanteren uitgangspunten hebben invloed op het financieel resultaat van het project. In de verdere uitwerking van het plan zal moeten blijken of het plan financieel haalbaar is, dan wel financieel haalbaar gemaakt kan worden.

De uitkomst van de verkenning wordt verwerkt in een bouwenvelop met een bijbehorend financieel kader. Bij vaststelling van de bouwenvelop en het nieuwe financieel kader door de gemeenteraad, wordt dit verwerkt in de grondexploitatie Stationsgebied.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Omgevingsscan

Inleiding

Voorliggende omgevingsscan behoort bij het project Ontwikkeling Kop Amsterdamsestraatweg – Oude Daalstraat (afgekort: Kop ASW) en is opgesteld in opdracht van de Raad.

In deze omgevingsscan wordt ingegaan op de relevante ontwikkelingen in de omgeving, om ervoor te zorgen dat de ontwikkeling Kop ASW goed aansluit op de omgeving en om inzicht te krijgen in welke kansen hierbij benut kunnen worden en welke opgaven daarbij horen.

Bij de raadsbehandeling Modellenstudie Kop ASW Oude Daalstraat (9 mei 2019) zijn vragen gesteld over de samenhang van de ontwikkeling Kop ASW met de ontwikkelingen die in de omgeving spelen. Met name de studie naar de verkeerscirculatie van Utrecht NoordWest en het onderzoek naar het versmallen van het aantal rijbanen van de Daalsetunnel waren hiervoor de aanleiding. Om de samenhang te borgen is parallel aan het opstellen van het startdocument Kop ASW voorliggende omgevingsscan opgesteld.

In tussentijd is bij de vaststelling van het PvE/FO Lombokplein de motie M54/2021: 30km/u en minder asfalt in de Daalsetunnel aangenomen (25 maart 2021). De uitwerking van deze motie is opgenomen als **bijlage 2** van het startdocument, in deze omgevingsscan wordt hiernaar verwezen.

Ligging van het plangebied

Het plangebied Kop ASW is aangewezen als een ontwikkellocatie voor woningbouw binnen het programma Stationsgebied en maakt onderdeel uit van de grondexploitatie Stationsgebied. De locatie Kop ASW ligt in Utrecht NoordWest, deelgebied Pijlsweerd-Zuid. Op onderstaande kaart is in rood het plangebied aangegeven en oranje geeft het onderzoeksgebied voor de versmalling van de Daalsetunnel weer. Hierbij wordt ook het kruispunt Daalsetunnel-Daalsesingel-Weerdsingel betrokken vanwege de opgave inpassing fietsroutes.





Ontwikkelingen in de omgeving van Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat.

Relevante visies en beleid

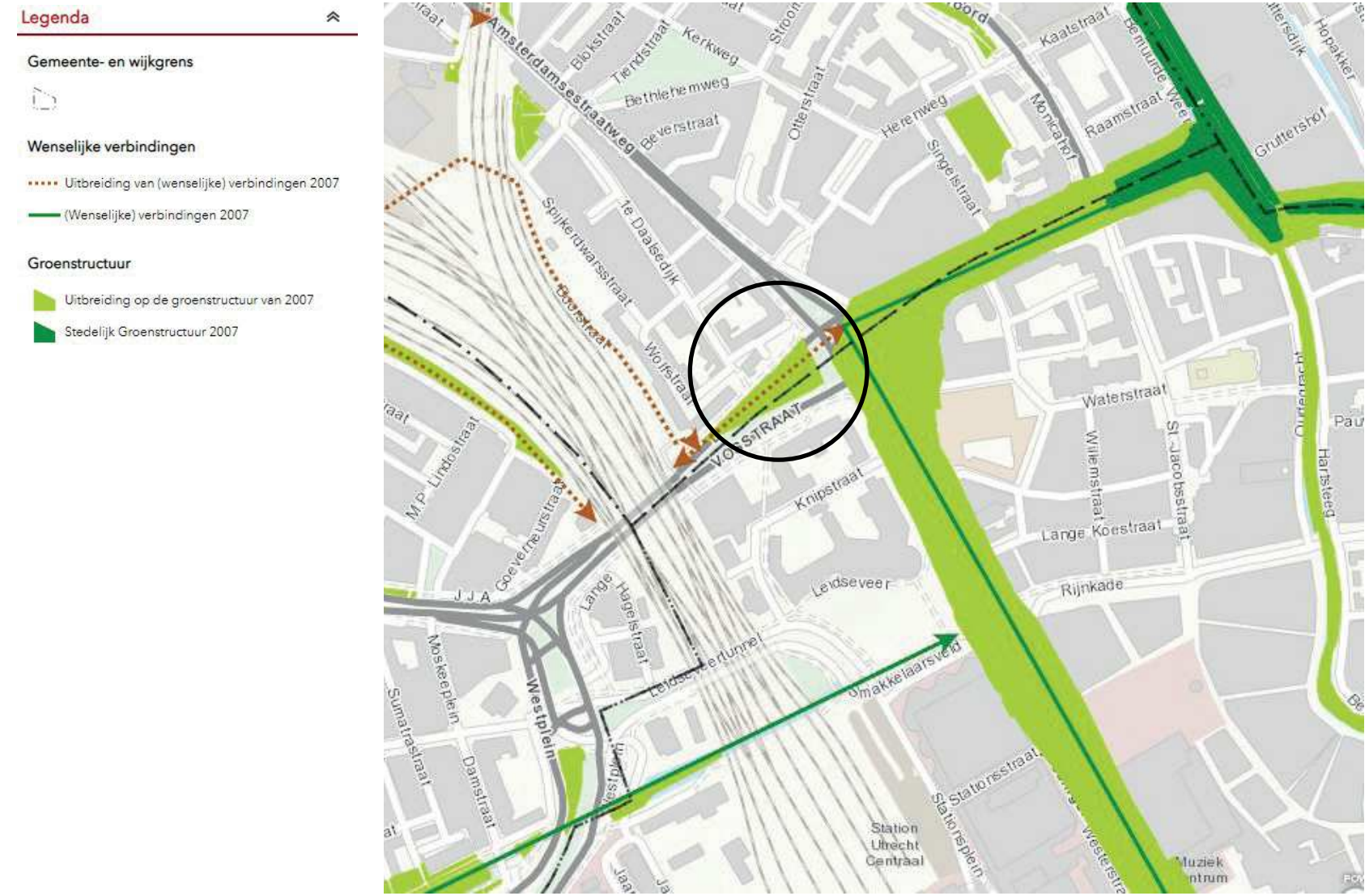
Visie Groen / stedelijke groenstructuur

De ambitie van het groenstructuurplan is om door combinatie van de opgaven een groenraamwerk met meerwaarde te creëren. Ontbrekende delen van de groenstructuur worden ingevuld. De open einden in de groenstructuur zijn op die manier te beschouwen als ruimtelijke reserveringen voor de realisatie van toekomstig, stedelijk groen.

Het groen binnen de projecten in de stedelijke groenstructuur moet in balans zijn met het bouwen van stedelijk programma en wordt aangesloten op het omliggende netwerk. De projecten aan het netwerk worden beschouwd als nieuwe leefgebieden voor mens én dier. Dit door vergroening van deze projecten kwalitatief in te vullen als leefgebied voor soorten van de Utrechtse soortenlijst.

Mobiliteitsplan 2040

Het Mobiliteitsplan 2040 is vastgesteld door de Raad op 15 juli 2021. Ambities uit het mobiliteitsplan zijn: verminderen van verkeersbewegingen (o.a. reduceren doorgaand verkeer in centrum), verbeteren verkeersveiligheid en verbeteren leefbaarheid/ verblijfsklimaat. Dit wordt gerealiseerd door; meer ruimte voor de fiets, minder parkeren op straat, meer in garages en meer ‘op afstand’, geen gebiedsvreemd verkeer door de stad en zo lang mogelijk op de Ring blijven rijden.



Visiekaart groenstructuurplan.

Omgevingsvisie Binnenstad 2040
De omgevingsvisie Binnenstad 2040 is door de raad vastgesteld op 24 februari 2022. Hierin zijn de ambities voor de toekomst voor de binnenstad omschreven; een aantrekkelijke, levendige binnenstad om te wonen, te ondernemen, te winkelen en te ontspannen.

Singelpark
Eén van de ambities in de omgevingsvisie is versterking van de singel, die zou moeten uitgroeien tot ‘singelpark’.

Het bestaande rondje singel wordt door veel bewoners gewaardeerd en gebruikt voor wandelen en hardlopen. De singel met zijn oevers is de belangrijkste parkstructuur van de binnenstad. Het rondje van circa 5,5 kilometer kan groener worden en meer samenhang krijgen, zodat het nog meer betekenis krijgt voor de stad. Net als het Lint in het Máximapark en het Rondje Stadseiland is de singel voor de binnenstad én de aangrenzende wijken een doorgaande en herkenbare groenstructuur met grote recreatieve waarde.

Ook bij het Paardenveld bevindt zich groen langs de singel dat wordt gebruikt als park. Dit is één van de onderdelen van het nieuwe singelpark dat veel meer kwaliteit kan krijgen, bijvoorbeeld door een inrichting met gevarieerde beplanting en mooi parkmeubilair.

Utrecht pakt de zwakke plekken aan die de singelstructuur nu nog kent. Bijvoorbeeld door ruimte op de beide oevers van de singel die nu wordt gebruikt voor verkeer en parkeren, om te vormen tot park. Daarbij staat de kwaliteit van groen en water centraal, zowel wat betreft de belevingswaarde voor mensen als de ecologische waarde voor planten en dieren.



Het singelpark bestaat uit delen met verschillende kenmerken: het noordelijk deel met kades (oranje), het zuidelijk deel met het Zocherpark (groen) en het Moreelsepark met in de toekomst verschillende tuinen (geel). Het noordwestelijk deel grenst aan de locatie Kop ASW-Oude Daalstraat.



Daalsesingel (singelpark noordwest): veel ruimte voor autoverkeer, weinig voor groen en verblijf. Veel potentie voor versterking van het singelpark.



Centrum Utrecht, A-zone: binnenstad en radialen.

Ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving

Voor deze omgevingsscan zijn alle relevante ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving in beeld gebracht.

Mobiliteit

Hieronder een overzicht van alle relevante ontwikkelingen vanuit mobiliteit in relatie tot het plangebied Kop ASW.

Verkeersstudie Noordwest

Dit is een zelfstandig onderzoek naar de verkeerssituatie in Noordwest Utrecht, met verschillende scenario's. Het scenario 'begrenzen van verkeer' is het voorkeursscenario van het College van B&W en is overgenomen in het vastgestelde Mobiliteitsplan 2040.
Dit scenario bestaat onder andere uit een knip op de Catharijnesingel en het begrenzen van het autoverkeer op Lombokplein.

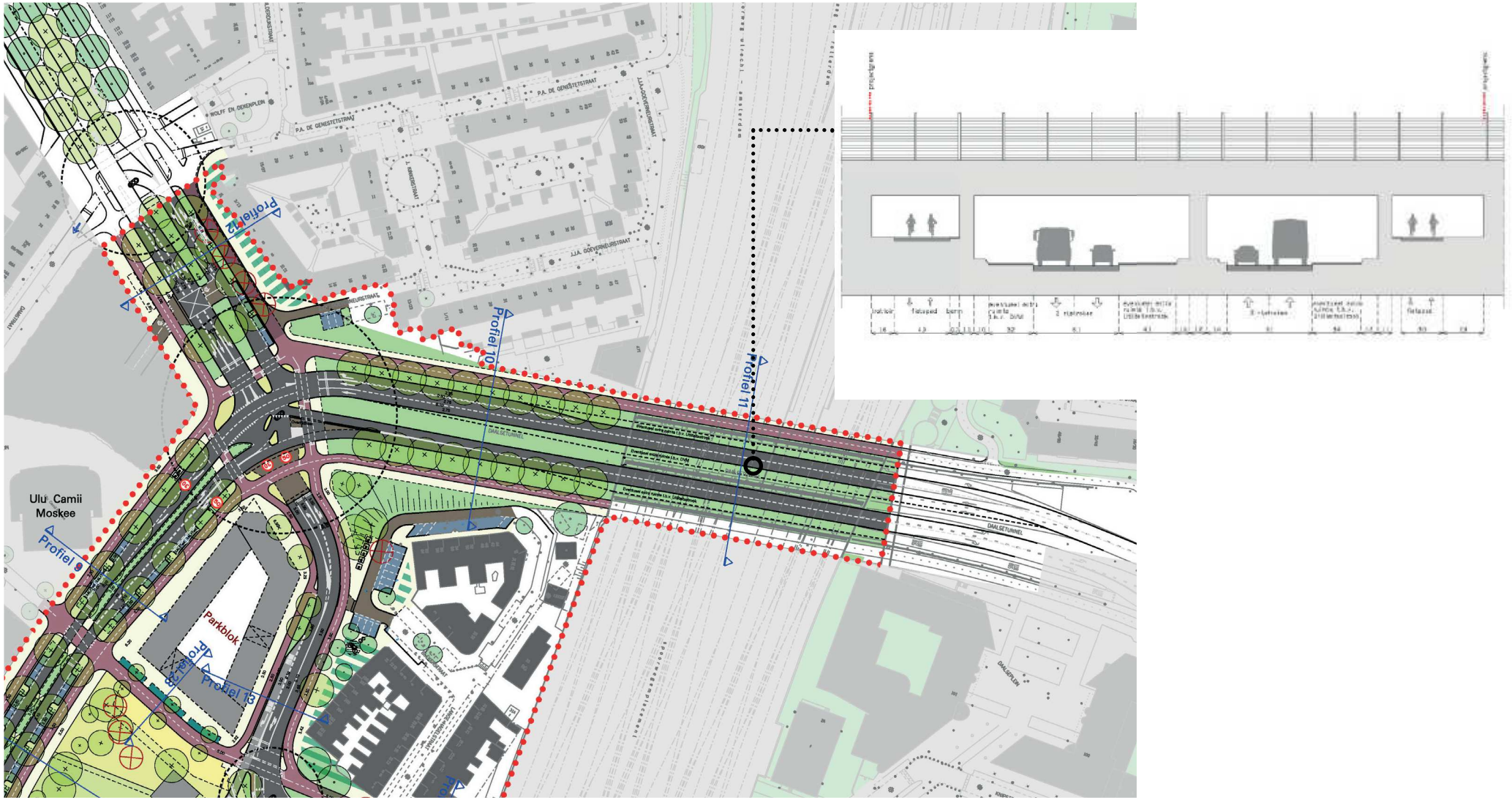
Het scenario 'begrenzen van verkeer' heeft een positief effect op het aantal verkeersbewegingen door de Daalsetunnel en de Amsterdamsestraatweg. Het aantal verkeersbewegingen door de Daalsetunnel neemt af van 21.500 motorvoertuigen/ etmaal (afgekort: mvt/etm) tot 18.500 mvt/etm (waarvan 15.000 van of naar Lombokplein gaan).

Momenteel zijn er 7 rijbanen door de tunnel, 3 banen stad in en 4 banen stad uit. Afname van de hoeveelheid verkeersbewegingen door de Daalsetunnel heeft een positief effect op de luchtkwaliteit en geluidsbelasting richting het plangebied.

Herinrichting Lombokplein

Het Westplein is nu nog een plek waar veel auto's, asfalt, fietsen en fietsklemmen zijn. Maar over enkele jaren is deze plek helemaal opnieuw ingericht. Dit project heet 'Lombokplein' en omvat onder andere de herstructurering van het Westplein, het doortrekken van de Leidse Rijn, het verleggen van de Graadt van Roggenweg en het aanpassen van een gedeelte van de Daalsetunnel. In het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein (afgekort: PvE/FO Lombokplein) dat op 25 maart 2021 is vastgesteld door de Raad is de opgave voor het begrenzen van autoverkeer meegenomen.
Voor de Daalsetunnel zijn twee varianten opgenomen; een basisvariant (2x2-baans) en een groene variant (2x1-baans) opgenomen. Deze varianten worden verder toegelicht in de beantwoording van de motie Daalsetunnel.

Het realiseren van het Lombokplein heeft als onderdeel van de vastgestelde maatregelen uit de verkeersstudie Noordwest een positief effect op het aantal verkeersbewegingen door de Daalsetunnel.



Uitsnede FO plankaart Lombokplein, deel Daalsetunnel.

Herinrichting Amsterdamsestraatweg
De Amsterdamsestraatweg tussen Paardenveld en de Marnixlaan wordt heringericht om de leefbaarheid, veiligheid en verblijfsklimaat van de straat te verbeteren. In de zomer van 2020 is de “verkeerstudie Noordwest Utrecht” door de raad vastgesteld, daarmee zijn de verkeerkundige uitgangspunten bekend. Aansluitend zijn in 2020 de principekeuzes vastgesteld. In maart 2022 is het definitieve Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (afgekort: IPvE/FO) door het college van B en W vastgesteld.

Enkele kenmerken van de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg zijn:

- Een extra hoog ambitieniveau voor het zuidelijk deel omdat dit grenst aan de historische binnenstad en hier een grote concentratie van voorzieningen is en er veel verkeersongevallen gebeuren.
- Inrichting passend bij 30 km/uur, waarbij het gewenste verkeersgedrag vanzelfsprekend wordt. Hierbij toepassing van bus-en nood- en hulpdienstvriendelijke snelheidsremmers. De ruimtelijke inrichting moet bijdragen aan ontmoediging van doorgaand autoverkeer, het verlagen van de snelheid van autoverkeer en het veiliger maken van de straat. Ter hoogte van de pleinen komen verkeersplateau’s en zebrapaden om de leefbaarheid te verbeteren.
- Faciliteren van de doorfietsroute Daalsetunnel-Herenweg-Griftpark (Fietsroute om de Noord) met voldoende opstelruimte en een overzichtelijke en veilige oversteek. Bij de herinrichting van de ASW wordt ervan uitgegaan dat de nieuwe fietstunnel onder de spoorbaan (ter hoogte van de Boorstraat) op termijn als onderdeel van de doorfiets/snelfietsroute Utrecht-Amsterdam wordt gerealiseerd.

In het definitieve IPvE/FO is voorzien in een fietspad beide zijden van de weg tussen de Weerdsingel en de Herenweg van minimaal 3.50 m breed. Dit fietspad kan in twee richtingen gebruikt worden. Rondom de aansluiting met de Herenweg scheiden we auto- en fietsverkeer beter door verplaatsing van de fietsoversteek (met middeneiland).

Onderzocht is hoe de kruising bij de Weerdsingel (poort naar de binnenstad) zo compact mogelijk ontworpen kon worden. Daaruit bleek dat er op de Amsterdamsestraatweg een opstelstrook minder kan komen, en op de Weerdsingel een rijstrook minder. De ruimte die hierdoor vrijkomt kan mogelijk benut worden vanuit het project Kop ASW. Wel blijven we de kruising met verkeerslichten regelen.
Door de vastgestelde maatregelen uit de verkeersstudie Noordwest is de verwachting dat er een afname van 11.000 mvt/etm naar 9.000 mvt/etm op de Amsterdamsestraatweg is. Dit is een afname, ondanks de ontwikkeling van Wisselspoor.

Het projectgebied van Amsterdamsestraatweg loopt tot aan de Weerdsingel en grenst daar aan het projectgebied van Kop ASW. De fietsoversteek vanaf het plangebied Kop ASW naar de Weerdsingel en naar de Herenstraat vallen in het plangebied van het project Amsterdamsestraatweg.

Verder heeft de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg geen directe gevolgen voor de plannen van de Kop ASW.

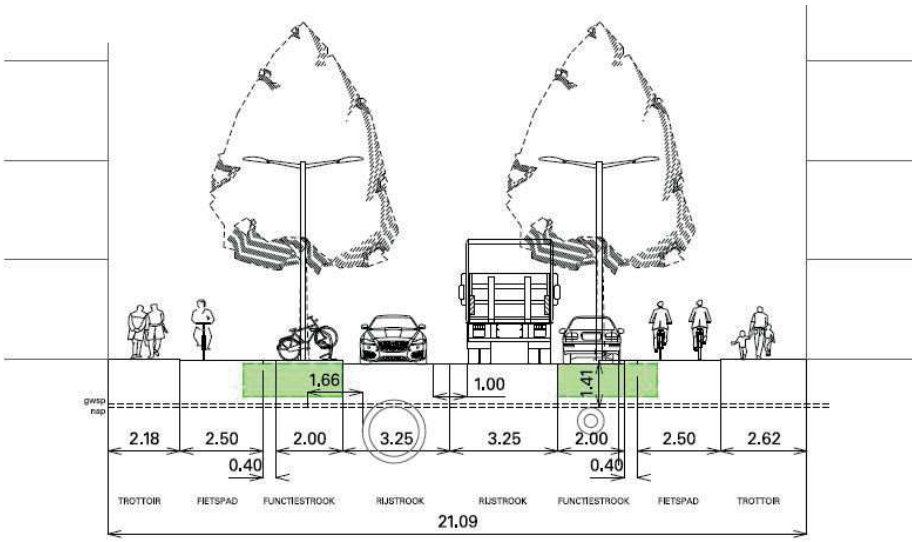
IPvE-FO Herinrichting Amsterdamsestraatweg (februari 2022).

Afbeelding 23:
Impressie van
de nieuwe situatie
bij de Herenweg met
groenvoorzieningen





Afbeelding 15:
Dwarsprofiel op
zuidelijk deel
(tussen Weerdsingel
en spoorviaduct)



Functioneel Ontwerp, deelgebied Weerdsingel W.Z.-Herenweg.

Knip Catharijnesingel
Onderdeel van de vastgestelde maatregelen uit de verkeersstudie Noordwest is een knip voor doorgaand verkeer op de Catharijnesingel, zodat er geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk is tussen Ledig Erf en Paardenveld. De parkeergarages rondom Hoog Catharijne blijven bereikbaar. Deze maatregel is onderdeel van het vastgestelde Mobiliteitsplan 2040. De verdere uitwerking van de knip Catharijnesingel vindt momenteel plaats.

Een knip voor doorgaand verkeer heeft effect op het aantal autobewegingen tussen Hoog Catharijne en de Daalsetunnel. Dit biedt kansen voor een compactere vormgeving van het kruispunt Daalsetunnel-Daalsesingel-Weerdsingel.

Daalsetunnel
Daalsetunnel is de naam van de weg tussen de Vleutenseweg en de Daalsesingel. De weg heeft een belangrijke functie als stedelijke verbindingsweg voor autoverkeer naar het centrum en wijken rondom het centrum. Tot op heden wordt de Daalsetunnel ook gebruik als doorgaande route voor autoverkeer. We verwachten dat door de verkeersmaatregelen vanuit de verkeersstudie NoordWest in de toekomst het doorgaande autoverkeer via de Daalsetunnel gereduceerd wordt.

De vastgestelde maatregelen uit de verkeersstudie NW zorgen voor een afname van het autoverkeer van 21.500 mvt/etm tot 18.500 mvt/etm. Zodra alle vastgestelde maatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040 zijn vastgesteld, is de reductie nog groter.

Door de verwachtte afname van de hoeveelheid autoverkeer via de Daalsetunnel is de vraag ontstaan of de Daalsetunnel versmald kan worden, meer passend bij de toekomstige (meer lokale) functie van de weg. De Raad heeft verzocht om dit te onderzoeken, zowel om meer duidelijkheid te geven over de toekomstige verkeerssituatie rondom het plangebied als te kijken naar de ruimtelijke mogelijkheden die hierdoor kunnen ontstaan voor de ontwikkeling Kop ASW. En de Raad heeft gevraagd te onderzoeken wat er nodig is om de Daalsetunnel in te richten als 30km/u (Motie 54/2021). Dit is gezamenlijk uitgewerkt in de beantwoording van die motie. Belangrijke input hiervoor zijn de resultaten van de verkeersstudie Noord West en het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein.

Fietsroutes ‘om de noord’ via Herenweg
Om de binnenstad te ontlasten wordt een fietsroute via de noordzijde om de binnenstad heen uitgewerkt. Deze fietsroute is onderdeel van de no-regret maatregelen van U-ned. Dat zijn maatregelen die, ongeacht de toekomstscenario’s voor verstedelijking, goed zijn om te nemen. Dit project maakt onderdeel uit van het vastgestelde Mobiliteitsplan 2040.

In oktober 2021 is het Startdocument van de fietsroute om de Noord vastgesteld. De route gaat via de straten: Herenweg – Kaatstraat – Adelaarstraat - Johannes de Bekastraat - Van ’s-Gravesandestraat - Menno van Coehoornstraat - Alexander Numankade - FC Dondersstraat. Het optimaliseren van de oversteek over de Amsterdamsestraatweg, richting Daalsetunnel, is geen onderdeel van dit project. Realisatie is gepland in 2024/2025.

Het is de verwachting dat na realisatie het aantal fietsers op deze route verdubbelt. In de huidige situatie zijn de routes Daalsesingel en Daalsetunnel al druk en is de ruimte (op sommige tijdstippen) krap. Aandachtspunt voor het project Kop ASW is hoe deze fietsers vanaf en naar de Herenweg comfortabel door of langs het plangebied Kop ASW geleid kunnen worden en dat voldoende ruimte aan voetgangers wordt geboden. Dit is ook belangrijk in relatie tot het bepalen van de rooilijnen van de toekomstige nieuwbouw.

Fietsroute noordelijke singel
Onderdeel van een gemeentelijk project is het verbeteren van de fietsroute via noordelijke singel. Deze fietsroute start vanaf de kruising met de Oudenoord en gaat dan verder in oostelijke richting. Weerdsingel W.Z. aan de andere zijde van de Oudenoord is geen onderdeel van het project Noordelijke singel omdat de route voor fietsers hier al redelijk goed is. Dit project heeft geen direct raakvlak met de ontwikkeling Kop ASW. Wel kan dit project in de toekomst meer fietsers genereren ter hoogte van het plangebied.

Fietsroute Amsterdam-Utrecht, via Daalsebuurt
Deze snelfietsroute, de zogenaamde ‘Dom tot Dam route’, loopt van Utrecht Centrum naar Amsterdam en verbindt het centrum van Utrecht met Cartesiusdriehoek en Wisselspoor. Deze twee grote gebiedsontwikkelingen zorgen voor extra fietsverkeer van en naar de binnenstad en het stationsgebied via de Amsterdamsestraatweg en Daalsesingel.

Bij de projecten Wisselspoor en Cartesius zijn door de Raad twee tunnels als randvoorwaardelijk meegegeven om deze gebieden op een goede manier te ontsluiten voor langzaam verkeer. De spoortunnel bij de Locomotiefstraat is inmiddels gerealiseerd. In gebruik name van de tunnel vindt plaats zodra de nieuwe woonwijken Cartesiusdriehoek en Wisselspoor gerealiseerd zijn.

Voor de nieuwe fietsverbinding bij de Boorstraat wordt momenteel een haalbaarheidsstudie opgesteld. Vroegst mogelijke uitvoeringsdatum is 2026. Mocht de tunnel bij de Boorstraat er niet komen zorgt dat voor een toename van het aantal fietsers op de Amsterdamsestraatweg. Deze gaan van 18.000 naar 23.000 fietsers per etmaal.
Deze ontwikkelingen zorgen voor een toename van het fietsverkeer rondom het plangebied Kop ASW.

Brug Paardenveld
Op 3 juli 2020 is de Raad geïnformeerd over het eindrapport ‘Verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen’. In dit rapport is aangegeven dat de verbinding Paardenveld geen wenselijke maatregel is voor de korte termijn.

Het is wel wenselijk in dit gebied voetgangersroutes te versterken om zo Wijk C beter te verbinden met Pijlsweerd en de 1e Daalsebuurt. In de omgevingsvisie Binnenstad is aangegeven dat een nieuwe voetgangersbrug tussen Kroonstraat en Weerdsingel W.Z. een waardevolle toevoeging aan het voetgangersnetwerk is.

Mobiliteitsplan 2040
De ontwikkeling van Kop ASW sluit aan bij de ambities in het Mobiliteitsplan 2040. Het Mobiliteitsplan 2040 heeft vooralsnog geen effect op het plangebied, anders dan hierboven al benoemd.

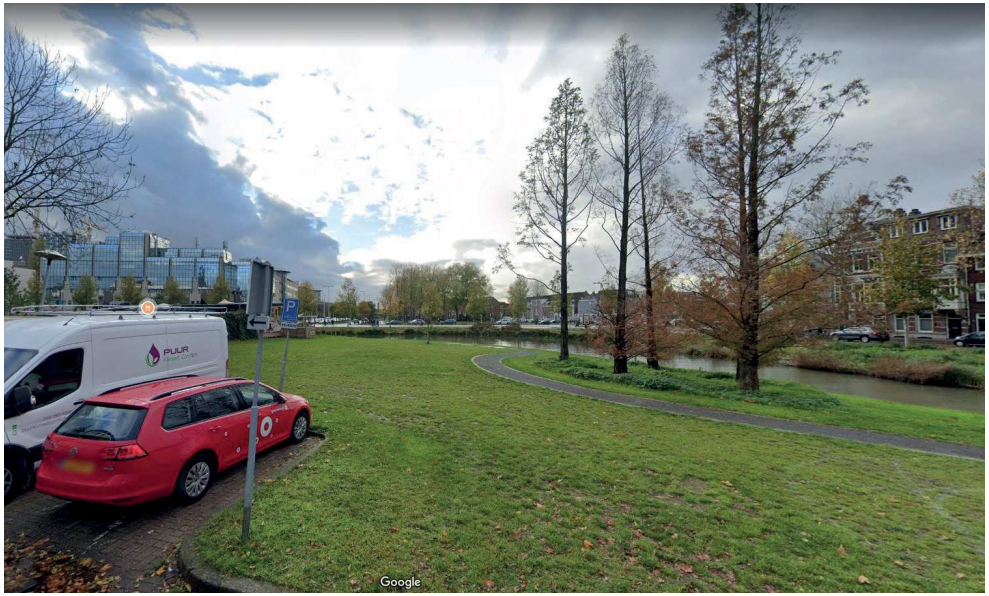
Vastgoed en gebiedsontwikkelingen
Daalse Kwint.
In 2019 is naar aanleiding van een particulier initiatief voor sloop-nieuwbouw van één van de kantoorgebouwen een korte verkenning uitgevoerd naar de kansen voor ontwikkeling van het hele gebied. Daarbij was het uitgangspunt om van monofunctioneel (kantoren) naar een gemengd stedelijk gebied te gaan en het gebied beter te verbinden met de omgeving. Door de aanwezigheid van veel kabels en leidingen ondergronds is de studie niet doorgezet. Ook bleek tijdens dit proces dat bij de meeste andere panden in het gebied al grootschalige renovatie had plaatsgevonden. Daarmee zijn grootschalige veranderingen op korte termijn niet te verwachten. Het blijft wel de wens van de gemeente om het gebied beter aan te hechten op de omgeving, bij voorkeur samen met een programmatische verkleuring van het gebied. Hierbij moet gedacht worden aan het opwaarderen van de openbare ruimte en het verbeteren van de oversteken naar Smakkelaarsveld en de Daalsebuurt.

Ontwikkeling Paardenveld
Park Paardenveld is een druk gebruikte plek, met een tijdelijke horecavoorziening. De tijdelijke vergunning van pop-up restaurant ROOST is per 31 oktober 2021 afgelopen. Bij de bespreking van de programmabegroting 2022 in de raadsvergadering 11 november 2021 is de motie ‘samen werken aan een prachtig Park Paardenveld’ aangenomen. Het tijdelijke restaurant mag blijven tot dat er een nieuwe invulling voor het park is gevonden. In 2022 wordt verkend hoe Park Paardenveld er in de definitieve situatie uit zou kunnen gaan zien.

In april 2015 is een concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp voor de herontwikkeling van parkeergarage Paardenveld/De kade opgesteld. Dit SPvE is uiteindelijk niet in procedure gebracht. De plannen voor een bioscoop gaan niet door, er zijn nog geen nieuwe plannen voor het pand.



Zicht op Daalse Kwint vanuit 1e Daalsedijk.



Zicht op Kop ASW vanuit park Paardenveld.

Stedelijke groenstructuur
Het plangebied Kop ASW is onderdeel van de stedelijke groenstructuur, net als de projecten Lombokpark, Beurskwartier en Smakkelaarsveld. In deze projecten wordt het toevoegen van wonen en voorzieningen al gecombineerd met stedelijk groen.

De groenstructuur heeft zowel een landschappelijke, cultuurhistorische, recreatieve als ook ecologische functie. In deze hoofdstructuur is de Daalsetunnel een belangrijke schakel. Versmalling van de weg geeft ruimte voor het maken van een groene verbinding en kan daarmee de barrierewerking van het spoor verminderen.

Lombokpark
Binnen het project Lombokplein wordt de bestaande reeks van groene verblijfsplekken uitgebreid en de groenstructuur robuuster gemaakt. Aan de noordzijde van de Leidse Rijn wordt een ruime groene plek aan het water toegevoegd, het Lombokpark. Een kleine maar fijne groene ruimte om doorheen te wandelen en tevens een plek voor vogels en insecten. In een latere fase wordt het ontwerp van het park samen met (toekomstige) omwonenden verder vormgegeven.

Smakkelaarspark
Het Smakkelaarspark krijgt een glooiend, groen park met gras en bomen, dat gekoppeld is aan het doortrekken van de Leidse Rijn. Hierin wordt met natuurvriendelijke oevers, groene daken, nestvoorzieningen in gebouwen, een groene wand en een vogelbosschage gestreefd naar een gunstig leefgebied voor flora en fauna.

Wisselspoorpark
Onderdeel van de ontwikkeling Wisselspoor is een groenstructuur met fietsroute langs het spoor. In de oksel van de sporen is een park voorzien. Een onderdoorgang onder het spoor richting Boorstraat zorgt ervoor dat ook bewoners in de (nu nog groenarme) 1e Daalsebuurt van dit park gebruik kunnen maken.

Verdere vergroening van de spoorzone in de 1e Daalsebuurt vanaf de Boorstraat richting Daalsetunnel kan de groenstructuur op stedelijk niveau versterken.



Kansenkaart groenstructuur en ecologische verbindingen.

Effecten op het plangebied

Minder auto's, meer fietsers

De hoeveelheid autoverkeer langs het plangebied neemt in de toekomst af. De vastgestelde maatregelen uit de verkeerstudie Noord West hebben een positief effect op het aantal verkeersbeweging langs het gebied (Daalsetunnel en Amsterdamsestraatweg). Haalbaarheid van een versmalling van het aantal rijbanen is verder uitgewerkt in 'Rijbanen Daalsetunnel'.

De hoeveelheid fietsverkeer rondom het plangebied gaat toenemen, onder andere als gevolg van de ontwikkelingen Wisselspoor en Cartesiusdriehoek. De fietsroutes rondom het plangebied moeten worden aangepakt, enerzijds om de binnenstadas te ontlasten en anderzijds om het extra fietsverkeer als gevolg van de groei van de stad te kunnen faciliteren. Deze fietsverbindingen worden meegenomen als randvoorwaarde bij de inrichting van het plangebied.

Rol in groenstructuur wordt groter

Het plangebied Kop ASW is onderdeel van de stedelijke groenstructuur. Doordat er nieuwe leefgebieden toegevoegd worden in de omgeving krijgt het plangebied een belangrijkere rol als stapsteen in de ecologische verbindingen van de stad tussen de leefgebieden.

Kansen en aanbevelingen

In deze paragraaf zijn de kansen en aanbevelingen die vanuit het project kop ASW worden gezien voor de omgeving benoemd. Verder onderzoek naar de haalbaarheid en de uitvoering van deze kansen en aanbevelingen valt buiten dit project. Deze werkzaamheden dienen opgepakt te worden in separate projecten en in sommige gevallen lopen deze projecten al. In deze omgevingsscan wordt alleen de relatie gelegd met het plangebied kop ASW.

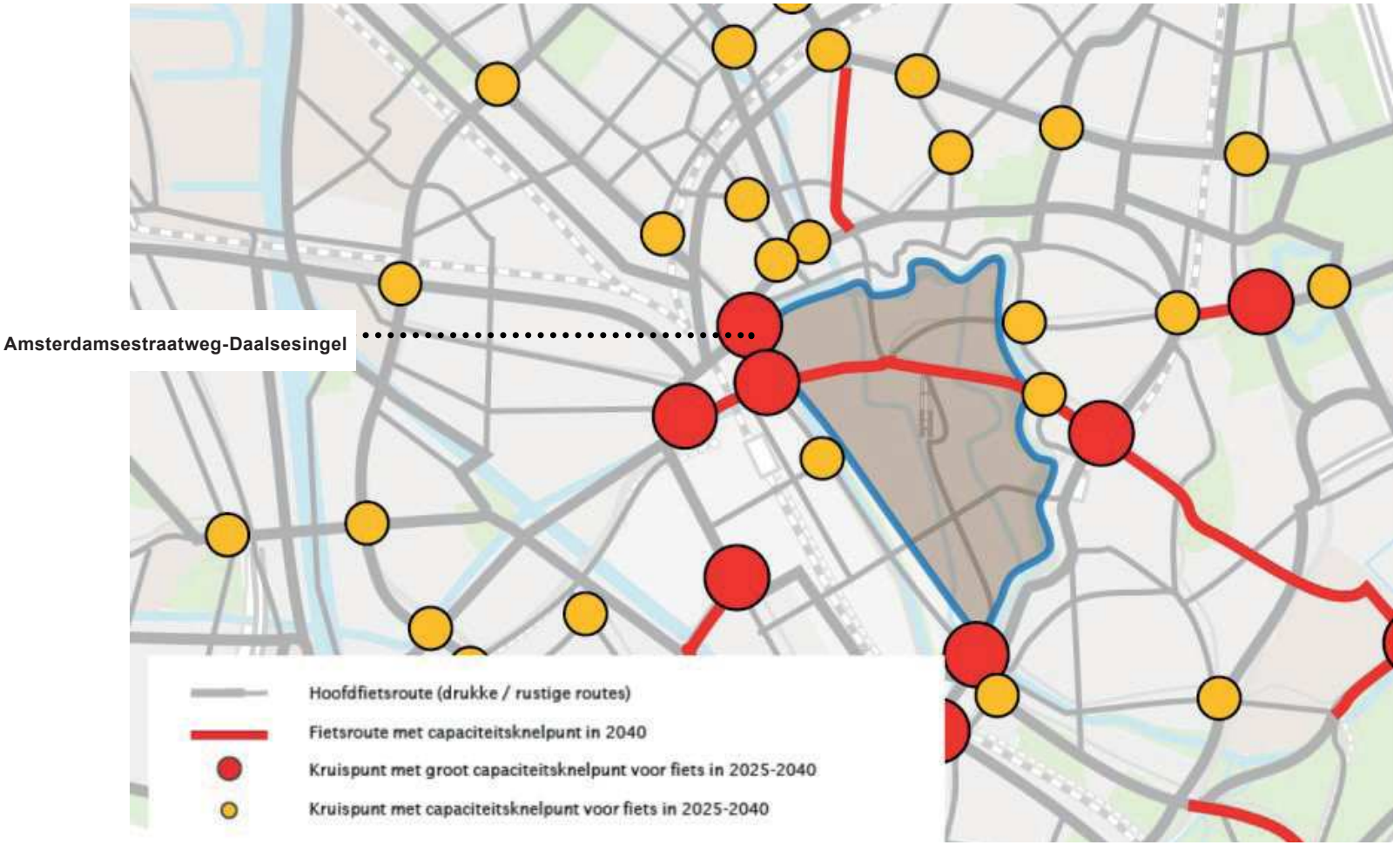
1. Versterken fietsnetwerk rondom plangebied

De Daalsetunnel is een belangrijk knooppunt in het fietsnetwerk, het verbindt diverse routes in de stad:

- routes om de binnenstad via route 'Om de Noord' en de singel,
- routes naar west en Leidse Rijn via Lombokplein,
- doorfietsroute vanuit Leidse Rijn Centrum naar binnenstad via Cremerstraat.
- routes naar noordwest via de Amsterdamsestraatweg en de route langs het spoor (1e Daalsebuurt-Wisselspoor-Julianapark).

De ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied zijn aanleiding voor nieuwe fietsroutes richting Cartesiusdriehoek en het verbeteren van de bestaande route via de singel. Hierdoor gaat in de toekomst de hoeveelheid fietsverkeer op de verschillende routes toenemen, waardoor dit knooppunt nog belangrijker wordt.

De toekomstige ontwikkelingen van het fietsnetwerk rondom het plangebied gebied zijn van groot belang voor de ontwikkeling van Kop ASW. Het knooppunt in het fietsnetwerk dient in samenhang met de ontwikkeling Kop ASW verder uitgewerkt te worden, omdat het een directe relatie heeft met de bebouwing van het plangebied.



Verwachte capaciteitsknelpunten in fietsnetwerk bij ongewijzigd beleid (bron: Mobiliteitsplan Utrecht 2040).
Omgeving Amsterdamsestraatweg-Dalsesingel springt er uit.

2. Fietsroute langs het spoor doortrekken
De route langs het spoor sluit aan op het fietspad van de Daalsetunnel. Het fietspad vanaf hier rechtdoor trekken via Daalsekwint en Smakkelaarsveld naar het Centraal Station, is een mooie aanvulling op het netwerk. Dat kan gelijkvloers met een kruising na de tunnel of via het viaduct. Dit kan parallel aan de ontwikkeling van Kop ASW onderzocht en uitgewerkt worden en vormt een meerwaarde voor het plangebied.

3. Aansluiting op Amsterdamsestraatweg-Herenweg verbeteren
De fietsroute vanaf de Daalsetunnel naar de Amsterdamsestraatweg en Herenweg moet verbeterd te worden om het fietsen noordelijk van de binnenstad aantrekkelijker te maken. Dit kan onder andere door een betere oversteek bij de kruising met de Amsterdamsestraatweg te creëren en door de auto hier minder ruimte te geven. Dit wordt verder uitgewerkt in het project herinrichting Amsterdamsestraatweg in afstemming met de ontwikkeling Kop ASW. Een goede aansluiting van de fietsroutes is noodzakelijk voor de ontwikkeling Kop ASW. Daarbij moet bekeken worden welke rol de Oude Daalstraat kan spelen in het aantrekkelijker maken van deze route, rekening houdend met verblijfs- en woonkwaliteit ter plekke. Daarnaast is het noodzakelijk dat ook andere routes en uitwisselpunten elders in Noordwest worden verbeterd zodat fietsverkeer wordt gespreid en wordt voorkomen dat de nu al drukke omgeving Paardenveld té druk en onveilig wordt.

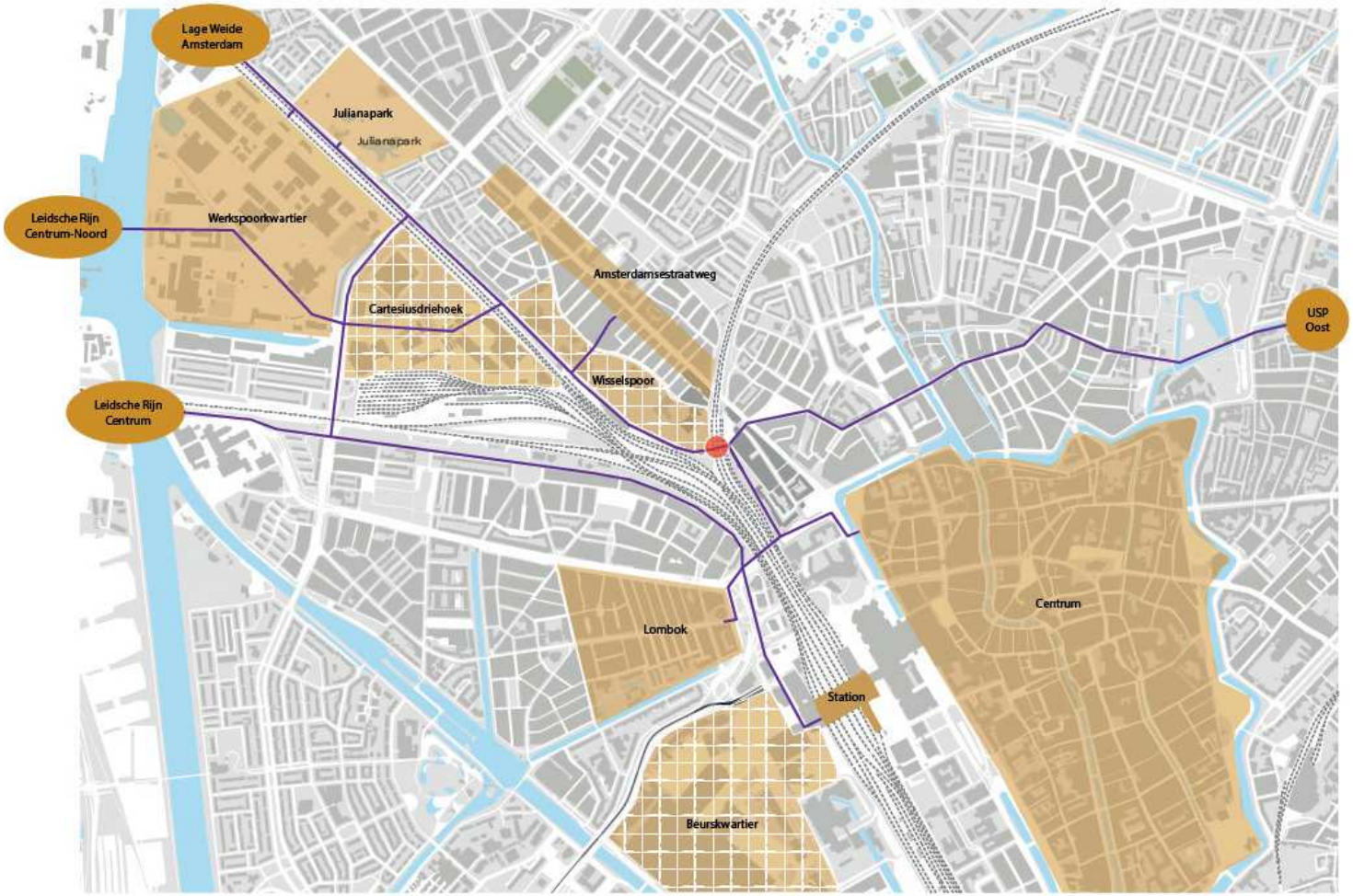
4. Tunnel bij de Boorstraat realiseren
De ontwikkelingen Cartesiusdriehoek en het Wisselspoorkwartier gaan een toename van het fietsverkeer veroorzaken op de Amsterdamsestraatweg. Om de Amsterdamsestraatweg te ontlasten worden de mogelijkheden voor een tunnel bij de Boorstraat onderzocht door middel van een haalbaarheidsstudie.
Realisatie van de tunnel bij de Boorstraat zorgt voor een spreiding van het fietsverkeer en heeft daarmee invloed op het ontwerp van het fietsnetwerk rondom het plangebied Kop ASW.

5. Brug bij de Weerdsluis
Om de binnenstad te ontlasten worden alternatieve routes die om de binnenstad heen gaan geoptimaliseerd, zoals de fietsroute ‘om de Noord’ en de Noordelijke singelroute. De eerste is een bestaande fietsroute die wordt geoptimaliseerd. De tweede is op dit moment een sluiproute voor fietsers, die vanwege de smalle oversteek van de Weerdsluis niet lekker doorfietst.

Een verbetering in de oost-west-verbinding ter hoogte van de Weerdsluis is onderdeel van de Gebiedsopgave omgeving Weerdsluis. Dit staat los van de ontwikkeling van Kop ASW.

6. Fietsroute faciliteren langs het plangebied
Het huidige fietspad vanuit de Daalsetunnel richting plangebied Kop ASW volgt de tunnelconstructie (keerwand) en maakt daarna een ‘knik’ richting de rijbaan.

Door de verwachte toename van het aantal fietsers op deze route moet verbetering van het fietspad (ligging en breedte) onderzocht worden. Aanpak van dit fietspad heeft een directe invloed om de ontwikkeling Kop ASW zoals de positie van de bebouwing. Onderzoek en verdere uitwerking dient in samenhang met de ontwikkeling Kop ASW opgepakt te worden.



Overzicht nieuwe routes en ontbrekende schakel tunneltje Boorstraat.

Versterken verbindingen voor voetgangers
De kansen voor de verbinding van het plangebied met de binnenstad, het stationsgebied en Smakkelaarsveld zijn er met name voor voetgangers. Er zijn wel verbindingen, maar deze zijn niet heel uitnodigend. Hier is sprake van veel hobbels en obstakels.

Mogelijke kansen voor betere verbinding vanuit het plangebied richting binnenstad en station zijn het maken van een voetgangersroute via Daalse Kwint en Smakkelaarsveld (oorspronkelijke Daalsedijk route) en het toevoegen van een (voetgangers-)brug bij Paardenveld/ Kroonstraat. Het verbeteren van de verbindingen voor voetgangers vanuit het plangebied naar de binnenstad en het station zijn een grote meerwaarde voor de ontwikkeling van Kop ASW.

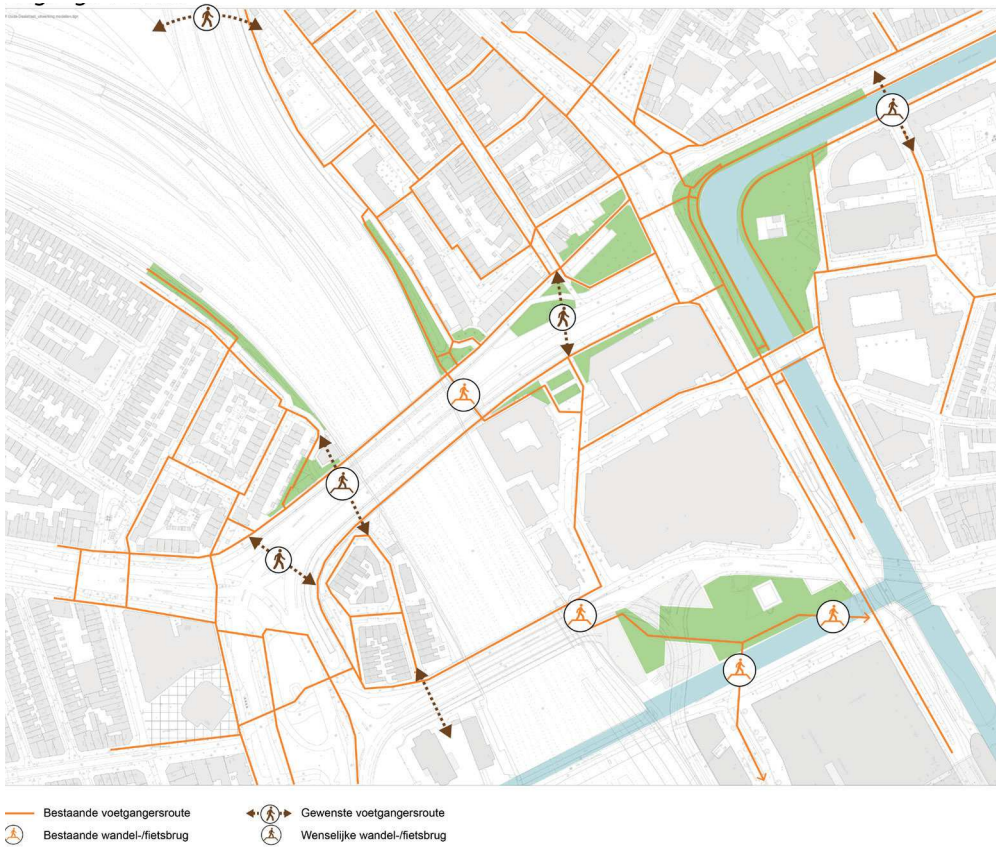
Wegprofiel Daalsetunnel
De kansen en aanbevelingen voor het wegprofiel van de Daalsetunnel zijn uitgewerkt in bijlage 2.

Groene stapsteen
De ontwikkeling van Kop ASW biedt kansen om de kwaliteit van het huidige groen te verbeteren en deze beter te laten aansluiten op het groen in de omgeving. Denk hierbij aan het verbeteren van de verticale gelaagdheid, diversiteit aan soorten groen en het toevoegen van groene gevels en verblijfplaatsen in de nieuwe gebouwen.
Deze locatie is een (potentiële) schakel in de stedelijke groenstructuur, door de ligging tussen de gebieden Lombokpark en Paardenveld. Het plangebied kan functioneren als ‘groene stapsteen’ tussen de gebieden.

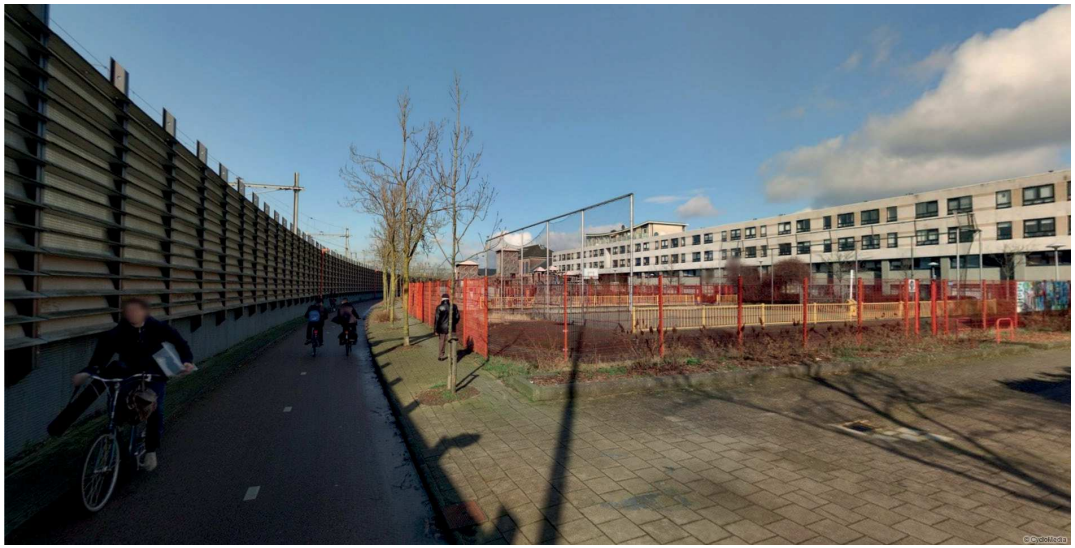
Door middel van een groene verbindingen/ faunapassage via de Daalsetunnel kan Kop ASW verbonden worden met het Lombokpark. Onderzoek naar de wijze waarop het plangebied te ontwikkelen is als groene stapsteen is onderdeel van het project Kop ASW en wordt meegenomen in de volgende fase.

Groencompensatie in de 1e Daalsebuurt
Ontwikkelen in de groenstructuur is mogelijk, als er voldoende kwalitatieve en/of kwantitatieve compensatie plaats vindt. De 1e Daalsebuurt is een buurt met veel verharding en weinig groen, daarnaast is bomencompensatie noodzakelijk vanwege de kap van een aantal bomen in het plangebied. Er lijken goede mogelijkheden voor het vergroenen van de spoorzone richting Wisselspoor (zie ook Groenstructuurplan).

Het centraal in de buurt gelegen speelterrein aan de Spijkerstraat biedt veel potentie om uit te groeien tot buurtparkje aan deze groene verbinding. Onderzoek naar de mogelijkheden voor bomencompensatie is onderdeel van het project Kop ASW en wordt meegenomen in de volgende fase.



Huidige voetgangersroutes en mogelijk nieuwe verbindingen omgeving Kop ASW en Daalsetunnel.



Kansen voor extra groen in de wijk (hier: speeltuin aan Spijkerstraat). Van besloten speeltuin naar buurtpark?

Conclusie en advies vervolg

Deze omgevingsscan geeft een overzicht van de kansen en aanbevelingen in de omgeving in relatie tot het plangebied. Dit betreft nog geen projecten met dekking. Het project Kop ASW kan los van de benoemde kansen en aanbevelingen doorgaan.

De opgave is om hier ‘stad te maken’ en gezond stedelijk leven te stimuleren. Het gaat hier naast versmalling van de wegen ook om de herinrichting en vergroening van openbare ruimte én een zorgvuldige stedenbouwkundige aanhechting van aangrenzende buurten en bebouwing.

Gebiedsopgave
Dit deel van het centrum en Noordwest is enorm in beweging. Er zijn veel lopende projecten en uitdagende opgaven die invloed op elkaar hebben. Een samenhangend perspectief waarin de verschillende projecten en opgaven samen komen en elkaar versterken is nodig om de stedelijke ambities voor gezond stedelijk leven hier waar te kunnen maken.

Geadviseerd wordt om dit in een volgende fase actief op te pakken en overleg en inhoudelijke afstemming tussen de gebieden Centrum en Noordwest te organiseren.

Daarnaast geldt voor het project Kop ASW-Oude Daalstraat een aantal belangrijke punten voor het vervolg.

1. Benoem aanpak Daalsetunnel als zelfstandig project
Om het beste voor de stad te doen wordt geadviseerd om de mogelijkheden voor aanpassing van de Daalsetunnel als zelfstandig project op te pakken en aangrenzende (toekomstige) ontwikkelgebieden daar goed bij te betrekken. Daarnaast leent aanpak van de tunnel zelf zich goed voor participatie met de omgeving.

Advies is om het plangebied van het project Kop ASW niet uit te breiden met de Daalsetunnel. De Daalsetunnel heeft momenteel een belangrijke verbindende functie in het mobiliteitsnetwerk van de stad. Maar we willen ervoor zorgen dat deze routes in de stad minder aantrekkelijk wordt voor doorgaand verkeer.

Ook is de tunnel met bijbehorende constructies aan weerszijde eigendom van ProRail. Het verkennen van de mogelijkheden moet dan ook in nauwe samenwerking met ProRail moeten plaatsvinden. Daarmee is de opgave integraal en is het niet alleen een gemeentelijke aangelegenheid.

2. Aansluiten op fietsnetwerk
Door het toenemen van het fietsverkeer dient het fietsnetwerk rondom het plangebied versterkt te worden. Het plangebied ligt nu en in de toekomst op een belangrijke positie (knooppunt) binnen in het fietsnetwerk.

Dit knooppunt in het fietsnetwerk dient uitgewerkt te worden in afstemming met het project Kop ASW. Het optimaliseren van de fietsroute langs het plangebied is daar onderdeel van. Vanuit het project Kop ASW dienen randvoorwaarden meegegeven te worden met betrekking tot de mogelijkheden binnen het plangebied van Kop ASW. Uitgangspunt is dat vanuit het project Kop ASW goed aangesloten wordt op het netwerk en een fietsroute langs/door het plangebied gefaciliteerd wordt.

3. Groene stapsteen versterken
Door de ontwikkelingen in de omgeving worden nieuwe leefgebieden voor flora en fauna toegevoegd. Het plangebied blijft onderdeel van deze stedelijke groenstructuur en krijgt een belangrijkere rol als stapsteen in de ecologische verbindingen van de stad tussen de leefgebieden.

De inzet vanuit dit project zou moeten zijn om het plangebied als groene stapsteen in het stedelijk netwerk te versterken. Dit sluit aan bij de randvoorwaarden zoals die zijn meegegeven door de Raad.

4. Betrekken Daalsesingel en kruising Weerdsingel W.Z.
De 1e Daalsebuurt en omgeving ASW profiteren nog niet optimaal van de net herstelde singel. De kruising Daalsetunnel-Weerdsingel is door zijn ruime opzet met veel rijstroken daarin nog teveel een belemmering. Tegelijkertijd is in de omgevingsvisie Binnenstad de wens aangegeven het ‘singelpark’ te versterken. Aanpak van de Daalsesingel is hierin een belangrijke opgave. Geadviseerd wordt om te verkennen wat er nodig is om de Daalsesingel en de kruising met de weg Daalsetunnel compacter en prettiger oversteekbaar te maken. Dit in combinatie met uitbreiding van het groen aan de buitenzijde van de singel. De mogelijkheden hiervoor moeten onder andere in samenhang met de uitwerking voor Park Paardenveld worden bekeken.

Voor de kruising Amsterdamsestraatweg-Weerdsingel W.Z. is verbetering van de oversteekbaarheid en het compacter maken van de kruising al onderzocht en verwerkt in het concept IPvE/FO Amsterdamsestraatweg.

Gemeente Utrecht

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

UITWERKING MOTIE 54/2021
30 KM/U EN MINDER ASFALT IN DE DAALSETUNNEL



Versie 17 mei 2022

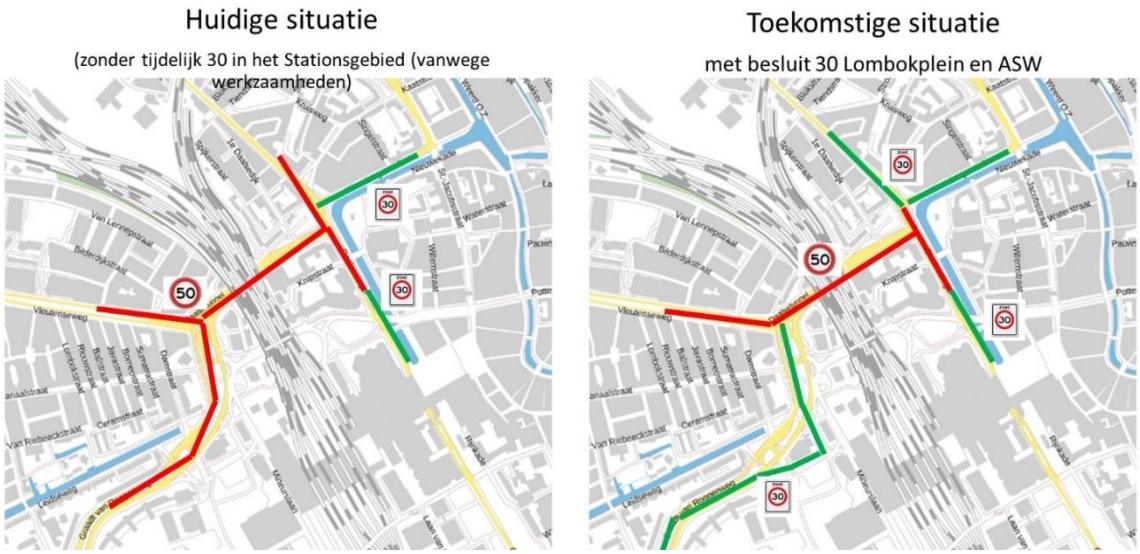
Aanleiding

Bij de vaststelling van het PvE/FO Lombokplein is de Motie 54/2021: 30 km/u en minder asfalt in de Daalsetunnel aangenomen. De motie vraagt om de intentie uit te spreken dat het gehele gebied vanaf de Sowetobrug tot het Daalsepark op het moment van de herinrichting van het Westplein 30 km/u wordt. En om te onderzoeken wat er nodig is om de Daalsetunnel in te richten als 30 km/u gebied en om te komen tot een groene verbinding tussen het Daalsepark en het toekomstige Lombokpark. De raad vraagt om een voorstel voor een planning en herinrichting van de Daalsetunnel als 30 km/u gebied en de groene verbinding.

Belangrijkste overwegingen die aan deze motie ten grondslag liggen zijn:

- Het onwenselijke wisselende snelheidsbeeld dat ontstaat door het inrichten van (een deel van) de Graadt van Roggenweg en het Westplein als 30 km/u straat en de Daalsetunnel als 50 km/u straat te handhaven.
- Het ruimte maken voor langzaam verkeer en een groene verbinding tussen het Daalsepark en het Lombokpark.

In deze memo gaan we in op bovenstaande vraag m.b.t het deel bij de Daalsetunnel.
Het deel aan de andere zijde van het plangebied, tussen de Sowetobrug en de Koningsbergerstraat, wordt separaat onderzocht.



Huidige en toekomstige snelheidsregimes. Aansluitende wegen Daalsetunnel gaan naar 30 km/uur.

Huidige situatie Daalsetunnel e.o.

De Daalsetunnel en omgeving kenmerkt zich door zijn prominente verkeersinrichting met veel rijstroken en slechte oversteekbaarheid voor voetganger en fiets. Het gebied heeft hierdoor geen centrumkarakter en er is weinig verblijfskwaliteit.

De weg Daalsetunnel ligt voor het grootste deel verdiept ten opzichte van het omliggende maaiveld. Het hoogteverschil varieert en is maximaal ongeveer 2 meter. Aan weerszijde van de tunnel bevinden zich keermuren die het hoogteverschil opvangen. Deze keermuren lopen aan de Lombokzijde tot aan de kruising met de Vleutenseweg en aan de binnenstadszijde tot halverwege Daalse Kwint.
De tunnel bestaat uit vier buizen, twee voor autoverkeer (verdiept) en twee voor voetganger en fietser (op maaiveld). Er is tussen de kruisingen één oversteek voor voetgangers, via een brug bij het spoor.

Er zijn drie rijstroken per rijrichting. Vanaf het Westplein liggen twee rijstroken richting Paardenveld. Na het viaduct gaan deze voor de kruising over in twee opstelstroken naar links (ASW en Weerdsingel) en één naar rechts (Daalsesingel). Voor het viaduct ligt nog een bufferstrook, ooit bedoeld om vrachtverkeer te bufferen.
Vanaf Paardenveld liggen twee rijstroken richting het Westplein, zowel vanaf de Daalsesingel als de ASW liggen voor de kruising twee opstelstroken richting de Daalsetunnel.
Ter hoogte van het viaduct liggen twee opstelstroken (rechtdoor) richting het Westplein en één richting de Vleutenseweg (rechtsaf). Tussen deze stroken ligt een busstrook naar de Vleutenseweg.
Het huidige regime is 50 km/u. In verband met werkzaamheden in het Stationsgebied is er een tijdelijk snelheidsregime van 30 km/u.
In 2018 is er een meting uitgevoerd. De gemiddelde snelheid bedroeg 46 km/u. De V85 bedroeg 54 km/u (85% van de passanten reden niet harder dan 54 km/u).



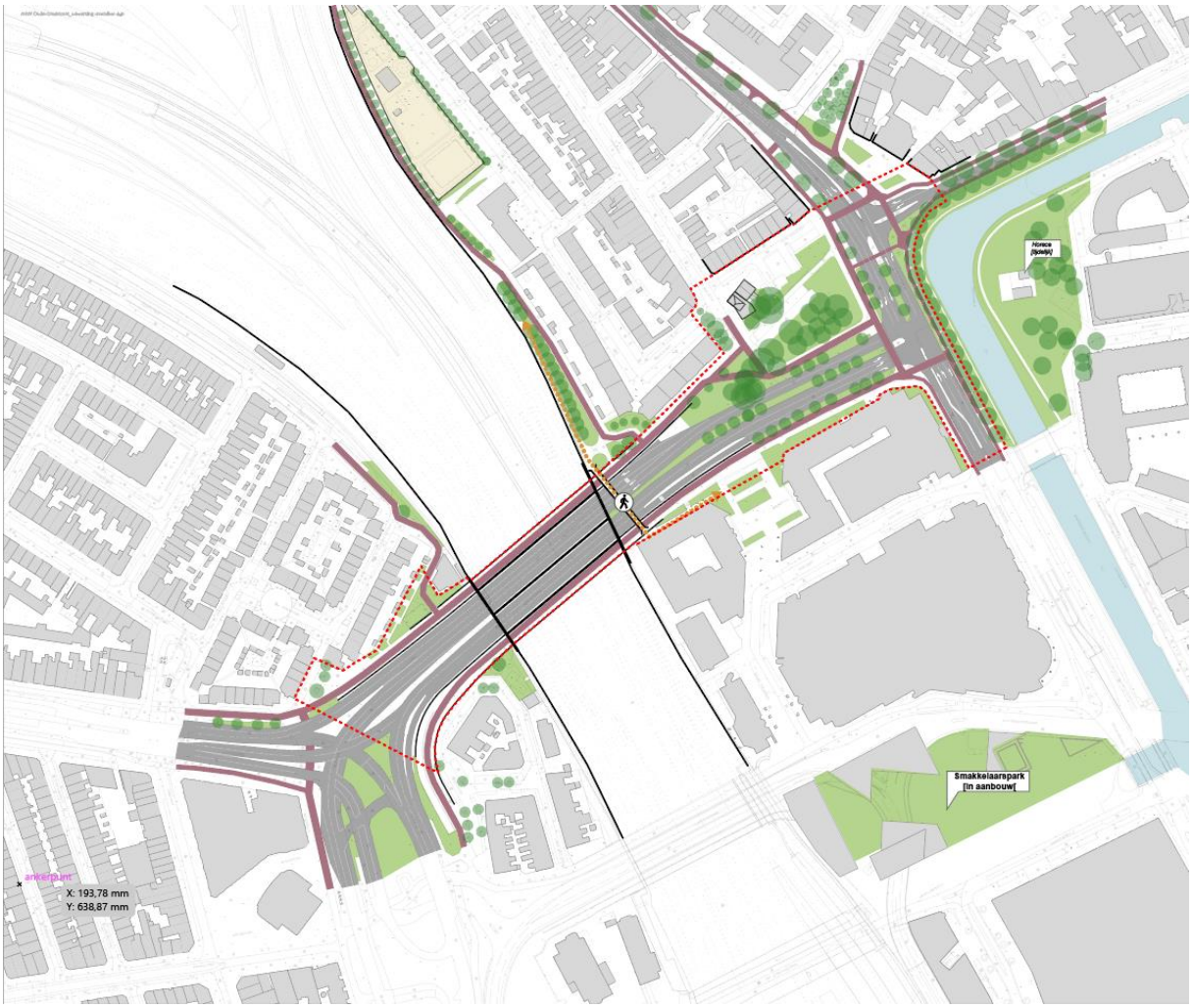
***Daalsetunnel binnenstadszijde**. Veel rijbanen, weinig oversteekmogelijkheden.*



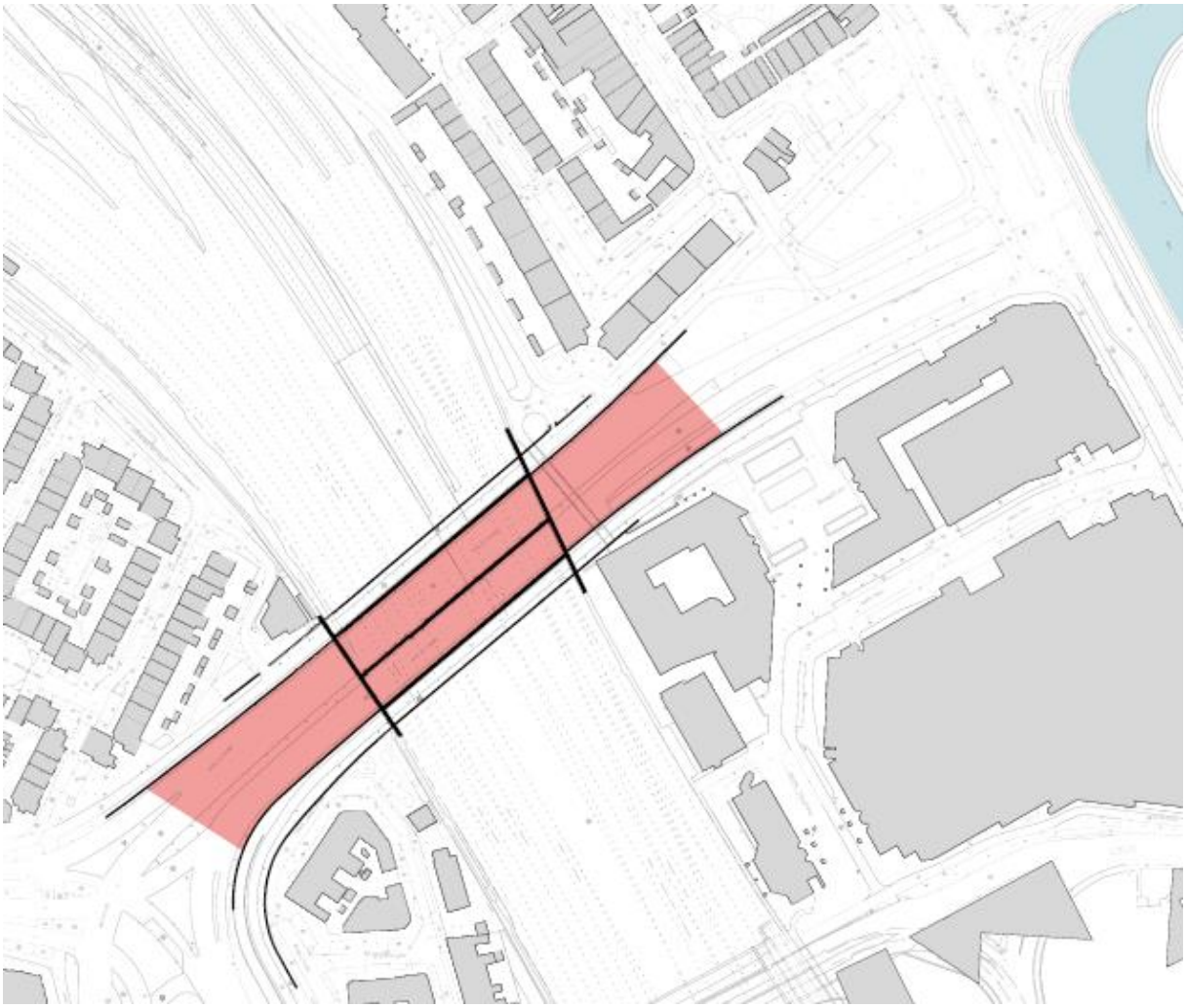
***Daalsetunnel Lombokzijde**. Veel rijbanen, harde verkeersomgeving, woonbuurten op afstand.*



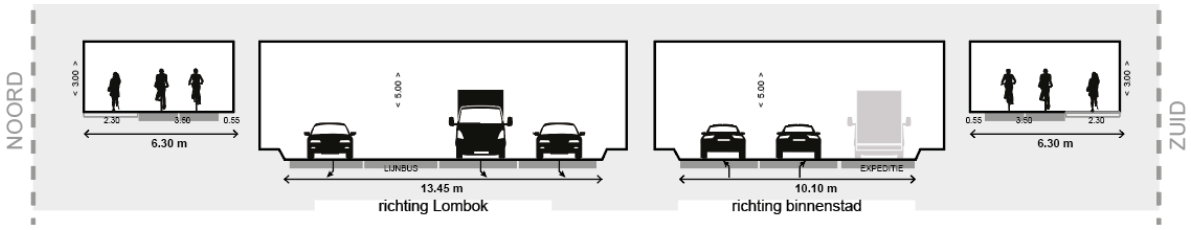
***Daalsesingel**. Veel ruimte voor de auto, weinig groen, weinig ruimte voor voetganger en fietser.*



Huidige situatie Daalsetunnel en omgeving.



Huidige situatie tunnelbak met keermuren en tunnelbak.



Huidige indeling Daalsetunnel.



Principedoorsnede wegprofiel en tunnelbak met keermuren

Ruimtelijke scenario's

We hebben onderzocht op welke wijze de motie uitgevoerd kan worden. Hiervoor hebben we een aantal scenario's uitgewerkt. We hebben daarbij rekening gehouden met ruimtelijke, verkeerskundige en groene aspecten. Ook zijn de financiële consequenties in beeld gebracht.
De drie ruimtelijke scenario's om tot de beoogde eindsituatie te komen zijn:

1. Nu nog niets doen aan de weginfra, 50 km/u, Kop ASW binnen huidige kaders ontwikkelen. Op een later moment kan de weginfra versmald worden naar 2x1, conform de ambities uit het Mobiliteitsplan 2040.
2. Huidige situatie optimaliseren: 2x2 rijstroken, 30 km/u, toevoeging groen, realisatie Kop ASW binnen huidige kaders. Op een later moment kan de weginfra versmald worden naar 2x1.
3. Daalsetunnel inrichten als 2x1 stadsstraat, 30 km/u, meer ruimte voor groen en voor inpasbaarheid Kop ASW. Dus in 1x naar de beoogde eindsituatie.

Uitgangspunt bij alle scenario's is de uitvoering van het PvE/FO Lombokplein. Dit houdt in dat aan de Lombokpleinzijde het wegprofiel wordt versmald en vergroend:

- 3 rijstroken in zuidelijke tunnelbuis: 2 voor autoverkeer stad in en 1 utiliteitsstrook.
- 4 rijstroken in noordelijke tunnelbuis: 2 stroken voor autoverkeer stad uit, 1 strook voor DVM, 1 strook nader in te vullen.
- Laanstructuur tussen kruispunt en spoorviaduct, voor zover mogelijk in te passen irt de technische mogelijkheden van de tunnelconstructie**.
- Voetpaden en fietspaden in twee richtingen aan beide zijden.

Ook gaan we uit van de realisatie van de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg, conform nu voorliggende PvE/FO en de knip Catharijnesingel.

**** Hoeveel groen precies kan worden gerealiseerd in de Daalsetunnel, in welke vorm, of bomen mogelijk zijn en welke aanpassingen aan de tunnelconstructie nodig zijn is nader uit te werken. Dat geldt ook voor de mogelijkheden voor vergroening binnen de huidige keerwanden buiten de tunnel. Eventuele aanpassing van de keermuren moet worden afgestemd met ProRail (eigenaar en beheerder van de tunnel). Uitgangspunt is om zo min mogelijk aan te passen aan de huidige tunnelconstructie. Het huidige hemelwaterafvoersysteem kan niet aangepast worden en het toevoegen van gronddekking voor bomen op de tunnelconstructie kan niet onbeperkt.

Scenario 1:

Nog even niets doen aan de infrastructuur van de wegen (zodra dat kan in 1x door naar de beoogde eindsituatie)

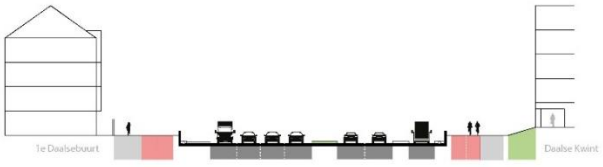
- 5-8 rijstroken
- Behoud 50 km/u
- Project Kop ASW ontwikkelen binnen huidig beschikbare ruimte
- Realisatie Lombokzijde conform PvE/FO Lombokplein
- Nu geen kosten voor herinrichting infrastructuur
- Geen meerkosten door 2x herinrichten (in 1x goed), maar betekent wel: langer wachten op verbetering.



Scenario 1: Behoud bestaande situatie



Scenario 1 (bouwen binnen huidige ruimte)



Principe profiel

Scenario 2:

Optimalisatie en versmalling met 2x2 rijstroken

- Principe 2x2 wegprofiel, maximaal 5 rijstroken
- Wens: 30 km/u
- Daalsesingel versmald: 1 opstelstrook vanaf Amsterdamsestraatweg rechtsaf richting Daalsetunnel laten vervallen. De nieuwe bebouwing kan hierdoor ongeveer 2 meter richting Daalsesingel geplaatst worden ten opzichte van scenario 1.
- Vrijkomende ruimte binnen wegprofiel Daalsetunnel vergroenen. Hoeveel groen precies kan worden gerealiseerd, in welke vorm, of bomen mogelijk zijn en welke aanpassingen aan de tunnelconstructie nodig zijn is nader uit te werken.
- Project Kop ASW ontwikkelen grotendeels binnen huidig beschikbare ruimte met rooilijnen parallel aan singel en Daalse Kwint.
- Dit vergt extra investeringskosten voor herinrichting infrastructuur (circa 2 miljoen euro met risico bandbreedte van 30%).
- Later alsnog herinrichting naar de beoogde eindsituatie, dus extra kosten. Wel als voordeel dat we de huidige situatie snel verbeteren.



Scenario 2: Optimalisatie en versmalling met 2x2 wegprofiel



Scenario 2 (t.o.v. scenario 1)

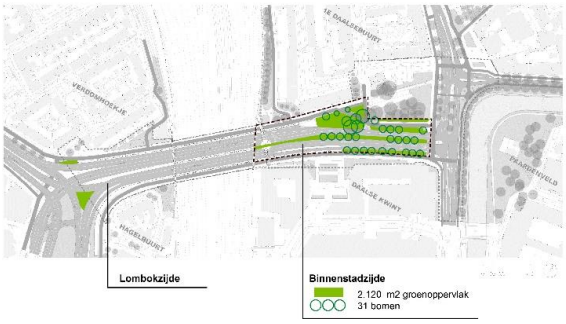


Principe profiel

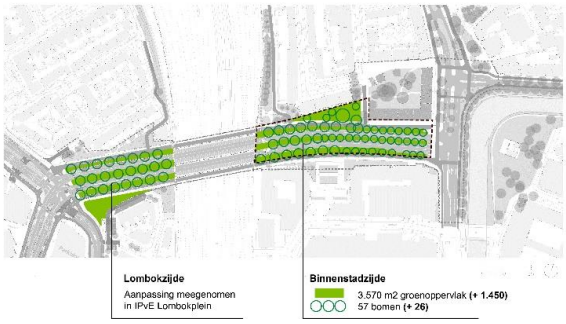
In onderstaande tekeningen is globaal in beeld gebracht welke ruimte voor vergroening ontstaat bij uitvoering van scenario 2 (optimaliseren naar 2x2 rijstroken). In de huidige situatie is aan de

binnenstadszijde sprake van ruim 2.000 m2 groen. Bij de optimalisatie is het groenoppervlak ruim 3.500 m2.

huidige situatie



scenario 2



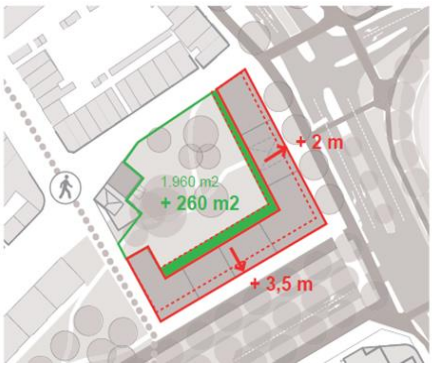
Scenario 3:

Versmallen naar 2x1 rijstroken

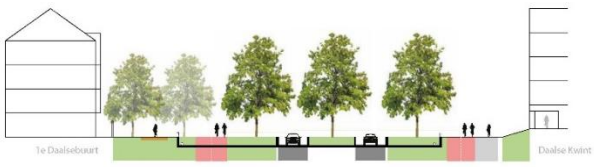
- Principe 2x1 rijstrook, maximaal 4 rijstroken bij kruisingen
- 30 km/u
- Daalsesingel versmald: 1 opstelstrook vanaf Amsterdamsestraatweg rechtsaf richting Daalsetunnel laten vervallen. De nieuwe bebouwing kan hierdoor ongeveer 2 meter richting Daalsesingel geplaatst worden ten opzichte van scenario 1.
- Daalsetunnel versmald. De nieuwe bebouwing kan hierdoor ongeveer 3,5 meter richting Daalsetunnel geplaatst worden ten opzichte van scenario 1.
- Vrijkomende ruimte binnen wegprofiel Daalsetunnel vergroenen. Hoeveel groen precies kan worden gerealiseerd, in welke vorm, of bomen mogelijk zijn en welke aanpassingen aan de tunnelconstructie nodig zijn is nader uit te werken.
- Toevoeging van een extra voetgangersoversteek ter plaatse van 1e Daalsedijk (Daalsedijkroute verbonden).
- Dit vergt extra investeringskosten voor herinrichting infrastructuur (circa 7 miljoen euro met risico bandbreedte van 30%).
- Dus snel en in 1x naar de beoogde eindsituatie, wat wel betekent dat we meerdere jaren verkeerscongestie tegemoet zien.



Scenario 3: Groene stadsstraat met 2x1 wegprofiel



Scenario 3 (t.o.v. scenario 1)



Principe profiel

Analyse van de scenariostudie

De vergelijking van de verschillende scenario's laat zien dat er spanning zit tussen de ruimtelijke, groene en verkeerskundige ambities. Ook verschillen de scenario's als het gaat om financiële consequenties en als het gaat om consequenties voor het project Kop ASW/Oude Daalstraat.

Het versmallen van de infrastructuur naar 2x1 levert veel op, op het gebied van ruimtelijke en groenambities. Het aanbod van het autoverkeer is ten minste tot de periode tussen 2030 en 2040 nog zodanig hoog dat dit in de Daalsetunnel en omgeving tot lange wachtrijen van auto's leidt. Voor de maatregelen die nodig zijn om de auto intensiteiten verder te verlagen ontbreekt het (nog) aan financiële middelen of zijn de gevolgen op andere delen van het netwerk, inclusief in voorbereiding zijnde projecten als Westelijke Stadsboulevard en Amsterdamsestraatweg groot. Ook het herinrichten van de infrastructuur zelf betreft een aanzienlijke investering. Het dilemma is of wachten met de ontwikkeling van de Kop ASW, tot versmalling van de infrastructuur haalbaar is, of de Kop ASW nu al gaan ontwikkelen binnen de nu beschikbare ruimte.

Stedenbouwkundige en groen ambities

Het optimaliseren en versmallen van de wegen naar 2x2 rijstroken en instellen 30 km/uur (scenario 2) geeft extra ruimte voor groen en de leefbaarheid van het gebied. Het is een goede eerste stap. De geplande nieuwbouw Kop ASW/Oude Daalstraat kan in deze variant binnen de nu beschikbare ruimte worden ontwikkeld en krijgt in deze variant een klein beetje meer ruimte.

Het scenario met een 2x1 wegprofiel komt het meest tegemoet aan de ruimtelijke en groen ambities voor dit gebied als onderdeel van het centrum van de stad. In dit scenario ligt de prioriteit bij de voetganger en fietser, is er meer verblijfskwaliteit passend bij het centrum en is er een meer ondergeschikte rol voor autoverkeer. Ook is het bij deze versmalling van de Daalsetunnel mogelijk om een robuuste groene verbinding te maken en het Singelpark uit te breiden zoals in de Omgevingsvisie Binnenstad al wordt geschetst.

	Huidig	Stap 1: optimaliseren (Scenario 2)	Stap 2: verder versmallen naar 2x1 (Scenario 3)	
Lombokzijde	250 m2	2.580 m2	*110x6 m = 660 m2*	3.240 m2
Binnenstadzijde	2.120 m2	3.570 m2	*180x6 m = 1.080 m2*	4.650 m2
Totaal	**2.370 m2**	**6.150 m2**		**7.890 m2**

Tabel Toename groen bij optimalisatie 2x2 rijstroken (scenario 2) en stadsstraat 2x1 rijstroken (scenario 3)

Daarnaast zorgt een versmalling naar 2x1 rijstroken ervoor dat de geplande bebouwing op de Kop ASW/Oude Daalstraat zich optimaal voegt in de omgeving waarbij de rooilijn aansluit bij die van de bebouwing langs de singel. In aantal woningen zullen de verschillende modellen elkaar niet veel ontlopen. Wel kan de binnentuin zo flink worden vergroot en er dus meer groen voor de buurt worden gemaakt. Zie vergelijking (4 afbeeldingen) onderaan dit hoofdstuk.

Hoeveel groen precies kan worden gerealiseerd in de Daalsetunnel, in welke vorm, of bomen mogelijk zijn en welke aanpassingen aan de tunnelconstructie nodig zijn is nader uit te werken. Dat geldt ook voor de mogelijkheden voor vergroening binnen de huidige keerwanden buiten de tunnel. Eventuele aanpassing van de keermuren moet worden afgestemd met ProRail (eigenaar en beheerder van de tunnel). Uitgangspunt is om zo min mogelijk aan te passen aan de huidige tunnelconstructie. Het

huidige hemelwaterafvoersysteem kan niet aangepast worden en het toevoegen van gronddekking voor bomen op de tunnelconstructie kan niet onbeperkt.
Het anders inrichten en vergroenen van en in de Daalsetunnel valt buiten de projecten Lombokplein en Kop ASW/Oude Daalstraat.

Verkeerskundige ambities
Het optimaliseren en versmallen van de wegen naar 2x2 rijstroken (scenario 2) is mogelijk in relatie tot de aanwezige auto intensiteiten. Echter wanneer ook de gewenste 30 km/u snelheid wordt toegepast, past deze inrichting van 2x2 niet bij het snelheidsregime en zorgt voor een onduidelijke verkeerssituatie. Volgens de landelijke ontwerprichtlijnen (CROW) horen 2 rijstroken per rijrichting niet bij een inrichting van 30 km/u. Volgens deze richtlijnen zijn 2 rijstroken per rijrichting voorbehouden aan wegen met 50 of 70 km/u, zoals in de praktijk ook gebruikelijk is. Automobilisten krijgen veel meer de indruk van een 50 km/u weg en gaan zich daarnaar gedragen, met risico op ongevallen. Een inrichting met 2x1 rijstroken voldoet al veel meer aan de geldende ontwerprichtlijnen en daarmee het verwachtingspatroon bij weggebruikers. Het versmallen en vergroenen naar 2x2 rijstroken kan, maar wel bij een snelheidsregime van 50 km/uur. Zoals hierboven uitgelegd associeert de gemiddelde weggebruiker 2 rijstroken met 50 of 70 km/u en gaat zich daarnaar gedragen met risico's op onveilig verkeersgedrag.

De versmalling van het wegprofiel naar een stadsstraat met 2x1 rijstroken sluit het best aan bij de ambities voor de A-zone uit het Mobiliteitsplan. Voor het versmallen van het wegprofiel naar 2x1 rijstroken rijdt – zelfs na realisatie van project Lombokplein, de knip Catharijnesingel, afslagverbod Kaatstraat en project Amsterdamsestraatweg - nog teveel autoverkeer. In de Daalsetunnel komt het autoverkeer van Westplein (15.000 mvt/dag) en Vleutenseweg (8.000 mvt/etm) samen, om grotendeels richting binnenstad weer uit te waaieren over verschillende routes. Overdag ontstaat hierdoor in de Daalsetunnel (zowel stad in als uit) een wachtrij die op veel momenten over andere kruispunten (waaronder Paardenveld) heen kan komen te staan. Kruisingen met langzaam verkeer worden hierdoor geblokkeerd. Om congestie (bijv. tot over de kruising Paardenveld) bij een scenario met 2x1 zoveel mogelijk te beperken, krijgt autoverkeer vanuit de Daalsetunnel richting Ring langer groen licht. Dit leidt op de kruising met de Vleutenseweg tot langere wachttijden voor kruisend verkeer, waaronder fietsers, voetgangers en openbaar vervoer (zoals de drukke buslijn 28 tussen Vleuten en USP). Bovendien is er met een 2x1 profiel geen ruimte meer om verkeer (stad uit) in de Daalsetunnel te bufferen. Dit is nodig als er congestie optreedt op de stadsstraat tussen Vleutenseweg en Koningsbergerstraat. Door autoverkeer vanuit de Daalsetunnel minder groen te geven kunnen fietsers en voetgangers op verderop gelegen kruispunten op genoemd traject beter oversteken. Zonder voldoende bufferruimte in de Daalsetunnel ontstaan er tussen de Vleutenseweg en Koningsbergerstraat langere wachtrijen waardoor langzaam verkeer minder goed kan oversteken. Ook stadinwaarts leiden minder rijstroken in de Daalsetunnel tot een slechtere oversteekbaarheid voor langzaam verkeer. Bij drukte op de stadsstraat kan een wachtrij met autoverkeer namelijk minder goed worden weggewerkt door meer groen te geven richting Daalsetunnel indien er maar één rijstrook beschikbaar is.

Na realisatie van de hierboven beschreven projecten en maatregelen in NoordWest gaat het voornamelijk nog om bestemmingsverkeer op de route. Het enkel versmallen van de infrastructuur in de Daalsetunnel zal derhalve niet leiden tot een aanzienlijke gedragsverandering en aanzienlijke reducering van de auto intensiteiten. Uit onderzoek naar de mogelijkheden van verkeersreductie op het Westplein blijkt het volgende. Dagelijks reizen er circa 10.000 unieke voertuigen over het Westplein. Ook is het verkeer over het Westplein zeer laagfrequent, veel auto's zien we gemiddeld maar één dag in de week. Dit betekent dat bij een verkeersreductie van 2.000 motorvoertuigpassages per etmaal een zeer grote groep autoreizigers bereikt moet worden. Er zijn maar weinig voertuigen die

meerdere keren per week over het Westplein reizen. Het aandeel hoogfrequent verkeer is met circa 15% laag, Dit is wel een kansrijke doelgroep om structurele verkeersreductie op het Westplein te behalen, aangezien deze voertuigen meer dan 3x per week over het Westplein reizen. De ervaring leert echter dat reizigers niet ineens hun reisgedrag van 3x per week naar 0x per week over het Westplein aanpassen.

Voor het versmallen van het wegprofiel naar 2x1 rijstroken zijn dus ingrijpende (netwerk)maatregelen nodig om de auto intensiteiten te verlagen. Zoals bijvoorbeeld:

- Knip Paardenveld (naast de inmiddels ingeplande afslagverbod Kaatstraat): levert voldoende reductie op in de Daalsetunnel. Nadeel: uitvoering van het VO voor de Westelijke Stadsboulevard is niet mogelijk.
- Stedelijke knips Noordwest: deze set bevat een knip in de Amsterdamsestraatweg ter hoogte van het spoorviaduct, een knip Monicabrug en een knip op het Thomas a Kempisplantsoen. Deze maatregelen dragen bij aan het haalbaar maken van de gewenste intensiteit in de Daalsetunnel. Nadeel: leidt tot grote problemen op netwerkniveau elders in de stad en op de RING.

Uit analyses met behulp van de modeldoorrekening van het Mobiliteitsplan 2040 blijkt dat met het uitvoeren van het pakket van maatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040 in de Daalsetunnel 2x1 rijstroken en daarmee 30 km/u haalbaar is. Er is sprake van een groot aantal maatregelen die per saldo zullen bijdragen aan het verminderen van de auto intensiteiten in de Daalsetunnel, onder andere door maatregelen te treffen om het bestemmingsverkeer te reduceren. Deze liggen deels ook niet in of om het projectgebied (zie kader: *Toelichting effect Mobiliteitsplan op intensiteiten).* Er is alleen zicht op de effecten van het totale pakket aan maatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040 voor de Daalsetunnel vanaf (omstreeks) het jaar 2040.
Het pakket aan maatregelen bestaat onder meer uit:

- Verminderen van het aantal parkeerplaatsen in het Centrum, gebouwd en op straat. Over de Springweggarage is reeds besloten dat deze op termijn wordt gesloopt. Ook is er ambitie om minder parkeerplaatsen op straat te krijgen, dus door versneld hier uitvoering aan te geven neemt het aantal parkeerplaatsen op straat en in garages af.
- Verminderen van het aantal parkeerplaatsen binnen de singels i.c.m. stimuleren parkeren op afstand (stadsrand of in de regio). Dit is onderdeel van de module Parkeerhubs als onderdeel van de Parkeervisie 2021. In deze module staan ambities waarvoor nog niet voor alle elementen budget beschikbaar is. De planvorming voor de realisatie van de HUBXL op Papendorp is inmiddels gestart.
- Uitbreiden fietsparkeren in het Centrum, is onderdeel van de Module Fietsparkeren van de Parkeervisie. Ook hiervoor geldt dat nog niet alle maatregelen om het fietsparkeren uit te breiden in het Centrum gedekt zijn,
- Schaalsprong Openbaar vervoer (Samen OV Versnellen). Nog geen financiële dekking aanwezig. De globale planning is dat deze schaalsprong tussen 2030 en 2040 geëffectueerd wordt.
- Stimuleren deelmobiliteit en anders reizen (niet reizen, met duurzame vervoermiddelen).
- Aanleg nieuwe fietsroutes, zoals Om de Noord en de Nic. Beetstunnel.
- Extra doseren op bijvoorbeeld de Vleutenseweg de stad in.

Het op korte termijn geschikt maken van 30 km/u in de Daalsetunnel betekent dus dat er versneld een pakket aan maatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040 en evt. aanvullende maatregelen moet worden uitgevoerd. Een groot deel van het pakket aan maatregelen uit het Mobiliteitsplan is nog niet financieel gedekt of betekent schuiven met budgetten binnen de Opgave ten koste van andere ambities. Gezien

het grote aantal onzekerheden t.a.v. dekking, budgetten, planning en daadwerkelijke effecten op de intensiteiten is het realiseren van dit scenario lastig.

Toelichting effect Mobiliteitsplan op intensiteiten.
De intensiteiten nemen met alle maatregelen in het Mobiliteitsplan 2040 generiek af in en om het Centrum als gevolg van de uitvoering van een complete set aan maatregelen op een breed scala aan beleidsvelden van mobiliteit. Het complete pakket aan maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fiets, voetganger, auto, deelmobiliteit, DVM, Mobiliteitsmanagement, etc draagt bij aan dit effect. Zo kan een optimale fietsroute tussen Harmelen en Utrecht bijdragen aan een afname van autoverkeer doordat men eerder de fiets kiest. Het verbeteren van deze fietsverbinding bestaat uit een aantal maatregelen verspreid over een groter gebied, bijvoorbeeld al in Vleuten. Maatregelen waarvan het effect uiteindelijk in de Daalsetunnel zichtbaar wordt.

Aandachtspunt hierbij is ook dat de nood- en hulpdiensten doorgaans niet gelukkig zijn met het terugbrengen van maximum snelheden omdat dit een beperkende factor is voor het behalen van de (wettelijke) opkomsttijden.

Financiële consequenties
De benodigde aanpassingen aan de infrastructuur brengen aanzienlijke kosten met zich mee. Dit betreffen kosten die buiten de scope van de projecten Kop ASW/Oude Daalstraat en Lombokplein vallen, waarvoor dus nog geen dekking is.

- Scenario 1: In dit scenario wordt nu niets gedaan aan de infrastructuur, dus er zijn nu geen extra kosten. Op een later moment in 1x herinrichten van de eindsituatie. Voordeel: meest kosteneffectief.
- Scenario 2: Dit vergt nu extra investeringskosten voor zoveel mogelijk verbetering en herinrichting van de infrastructuur passend bij de mobiliteitssituatie van de omgeving van circa 2 miljoen euro met een risico bandbreedte van 30%. Nadeel: er moet uiteindelijk 2x heringericht worden, dus overall duurder.
- Scenario 3: Dit vergt extra investeringskosten voor herinrichting infrastructuur van circa 7 miljoen euro met een risico bandbreedte van 30%. Dit is exclusief de kosten voor de benodigde mobiliteitsmaatregelen buiten het gebied.

Consequenties project Kop ASW/Oude Daalstraat
De verschillende uitgewerkte scenario's hebben niet alleen effect op de inrichting van de infrastructuur, de mobiliteit, maar ook op het project voor de herontwikkeling Kop ASW/Oude Daalstraat.

Scenario 1 gaat uit van ontwikkeling van het project Kop ASW/Oude Daalstraat binnen de nu beschikbare ruimte en de financiële kaders van de grondexploitatie Stationsgebied. Uitvoering in deze vorm is niet afhankelijk van aanpassingen aan de omgeving. Het ontwerpen van de woningen naast de huidige infra brengt wel enige uitdaging met zich mee gezien de geluidsbelasting vanuit zowel de weg als het spoor.

In scenario 2 kan de bebouwing iets worden opgeschoven richting Daalsesingel, sluit deze beter aan op de bebouwing langs de singel en wordt de binnentuin een beetje groter. Het project hoeft geen

vertraging op te lopen en het plan kan binnen de financiële kaders van de grondexploitatie Stationsgebied uitgevoerd worden.

In scenario 3 kan de rooilijn van de nieuwe bebouwing optimaal aansluiten bij de bebouwing langs de singel en kan de bebouwing ook meer richting Daalsetunnel worden opgeschoven. Zo kan de binnentuin aanzienlijk worden vergroot en is er dus meer groen voor de buurt.
Indien de realisatie van de verschillende maatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040 - om auto-intensiteiten te reduceren - niet versneld uitgevoerd wordt, vertraagt de uitvoering van het project Kop ASW aanzienlijk. Dit heeft een nadelig effect op de grondexploitatie Stationsgebied. Ook is het bij een mogelijke vertraging belangrijk om, na een intensief participatietraject, goed en helder te communiceren wat dit betekent voor het project kop ASW.



Scenario 1 (bouwen binnen huidige ruimte)



Scenario 2 (t.o.v. scenario 1)



Scenario 3 (t.o.v. scenario 1)

Samenvattend:

- Scenario 1 kan binnen huidige kaders worden gekozen. Nu niets doen. Later, zodra het kan (als voldoende mobiliteitsmaatregelen in de omgeving gerealiseerd zijn) in één keer inrichten van de eindsituatie. Het voordeel van dit scenario is dat het past binnen de huidige financiële kaders van de grondexploitatie Stationsgebied en op korte termijn woningen kunnen worden gerealiseerd. Het nadeel is dat in de komende jaren weinig verbetering van het gebied plaatsvindt en in eindsituatie niet de meest optimale stedenbouwkundige opzet is gerealiseerd. Daarnaast brengt het ontwerpen van de woningen enige uitdaging met zich mee gezien de geluidsbelasting vanuit zowel de weg als het spoor.
- Voor scenario 2 geldt dat het optimaliseren en versmallen van de wegen naar 2x2 rijstroken extra ruimte geeft voor groen en de leefbaarheid van het gebied, passend bij de mobiliteitssituatie van de omgeving. Dit vraagt om verdere uitwerking van de 2x2

infrastructuur met bijbehorende financiële raming en een besluit over de benodigde investering. Het invoeren van 30 km/u past echter niet bij een inrichting van 2x2 en zorgt voor een onduidelijke verkeerssituatie. Een nadeel is dat de infra twee keer heringericht moet worden, wat twee keer kosten met zich meebrengt en dus duurder is. En in de eindsituatie is niet de meest optimale stedenbouwkundige opzet gerealiseerd. Het voordeel is dat er meteen wat verbetering is op korte termijn en de realisatie van woningen hoeft geen vertraging op te lopen en de binnentuin wordt iets groter.

- Scenario 3: nu al meteen naar de eindsituatie. Dit vraagt om uitwerking van 2x1 infrastructuur, met bijbehorende financiële raming en een besluit over de benodigde investeringen. Het voordeel is dat er snel een grote verbetering van de inrichting van het gebied wordt gerealiseerd en op korte termijn een toevoeging van woningen binnen een optimale stedenbouwkundige verkaveling en dat het in 1x klaar is. Maar de verkeersafwikkeling kent langjarig grote problemen, zowel voor de auto, maar indirect ook voor de fiets, voetganger en openbaar vervoer. Meer congestie leidt tot verkeersonveilige situaties en een langere wachttijd voor alle verkeersdeelnemers bij kruispunten met verkeerslichten. Verkeer kan vanuit Daalsetunnel niet meer worden gedoseerd om wachtrijvorming verderop te verminderen. Bovendien heeft de verkeersopstopping een nadelig effect op de luchtkwaliteit en de leefkwaliteit in de omgeving. Dit heeft ook consequenties voor het bestemmingsverkeer dat we via deze route juist wel willen faciliteren, bezoekers van de binnenstad/Hoog Catharijne, bewoners en personeel van ondernemers in de binnenstad staan ook in deze file(s).
  Of een besluit nemen over het naar voren halen van de middelen voor mobiliteitsmaatregelen in de omgeving.
- Scenario 3 kan ook op een later moment worden gerealiseerd. Eerst Lombokplein, de knip Catharijnesingel, herinrichting Amsterdamsestraatweg en afslagverbod Kaatstraat uitvoeren en de verkeersontwikkeling monitoren. De ontwikkeling van Kop ASW met circa 5 à 8 jaar uitstellen. Dit betekent naast een besluit over de benodigde investering voor versmallen van de infrastructuur ook een nadelig effect op de grondexploitatie Stationsgebied.

Bijlage 1 Verkeerskundig onderzoek: wat kan nu, straks en later?

Utrecht streeft naar afname van autoverkeer in de binnenstad, zoveel mogelijk 30 km gebieden in de binnenstad, alternatieve mobiliteitsvormen en een verkeersveilige en heldere verkeerssituatie.

Snelheidsregimes

De situatie waarin de snelheidsregimes elkaar afwisselen van 50 km/u (begin Graadt van Roggenweg) – 30 km/u (stadsstraat) – 50 km/u (Daalsetunnel) – 30 km/u (Paardenveld) is niet ideaal voor weggebruikers. Het is de ambitie dat op termijn voor alle bovengenoemde wegen een 30 km/uur regime geldt.
Door de herinrichting van het Westplein wordt de logische hoofdroute voor auto's Daalsetunnel – Vleutenseweg en niet meer Daalsetunnel – Westplein – Graadt van Roggenweg. De Vleutenseweg blijft vooralsnog een 50 km weg, waardoor op de hoofdroute geen wisseling is van regimes.

Wat hoort bij 30 km/uur?

In de (landelijke) ontwerprichtlijnen is opgenomen dat uit de inrichting van de weg en omgeving al duidelijk moet zijn welk snelheidsregime verwacht wordt van de weggebruiker. Voor een 30 km regime geldt dat er maximaal één rijstrook per richting is. Daarnaast zijn de kruisingen gelijkvloers, is er mogelijkheid voor voetgangers om over te steken en kan je parkeren langs de rijbaan. Afhankelijk van de intensiteiten kunnen fietsers en snelverkeer worden gemengd. Om een aaneengesloten 30 km gebied te maken is aanpassing nodig van de fysieke inrichting van de Daalsetunnel (mede in relatie tot handhaafbaarheid).

In de verkeerswereld ontstaat steeds mee behoefte aan het inrichten van wegen binnen de bebouwde kom als 30 km/u. Zo stuurden de G4 (een samenwerkingsverband tussen Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) in november 2021 een brandbrief naar het kabinet en de Tweede Kamer met de oproep om het mogelijk te maken de maximumsnelheid op de meeste straten te verlagen van 50 naar 30 km/u. Een snelheid van 30 km/u heeft voordelen voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid en biedt tegelijkertijd de mogelijkheid om de openbare ruimte her te verdelen voor lopen, fietsen en OV. Op wegen waar dat nu niet goed kan, bijvoorbeeld door openbaar vervoer, nood- en hulpdiensten of op drukke ontsluitende wegen willen de G4-steden ook 30km/u mogelijk maken.
Met het afwegingskader 30 km/u (vorig jaar opgesteld door het CROW, in opdracht van IenW) kunnen wegbeheerders bepalen op welke wegen het wenselijk is om de snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/u en op welke wegen een limiet van 50 km/u veilig mogelijk is. Het uitgangspunt is dat 50 km/u alleen nog mogelijk is wanneer dit veilig kan en wenselijk is. Het benoemt daarbij de categorie gebiedsontsluitingsweg 30 km/u. Voor de gebiedsontsluitingsweg 30 zijn echter nog geen passende inrichtingskenmerken opgesteld en is ook eerst aanpassing van wet- en regelgeving nodig.

Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk

Basisinformatie

Datum	11 oktober 2022
Gespreksleider	Margreet Ramaker
Tijd	21.30 - 22.30 uur
Zaal	Grote Trouwzaal, Stadhuis
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsvoorstel
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden, bewoners, omwonenden, betrokkenen en overige geïnteresseerden.
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie Ruimtelijke Ordening, Grondzaken en Vastgoed van 3 november 2022. De raad besluit in principe hier over tijdens de eerstvolgende raadsvergadering. Wilt u nog informatie delen met raadsleden, stuur dit naar raadsinformatiebijeenkomst@utrecht.nl
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	2 deelnemers namens wijkcoöperatie Kanaleneiland Deelnemer namens Bewonersvereniging Pearsonlaan io Kanaleneiland Deelnemer namens bewonerscomité ’t Wiel Deelnemer namens woningcorporatie Portaal Deelnemer namens VvE Livingstonelaan 952-996 Vertegenwoordiger namens bewoners van Kanaleneiland Deelnemer namens Buurtkerk Huis van Vrede 2 deelnemer namens AxionContinu 8 deelnemers

Programma

- Opening en welkom
- Deelnemers / bewoners aan het woord
- Vragen raadsleden

Agendeerders en motivatie

Agendeerders
Pepijn Zwanenberg (GroenLinks), Dirk Jan van Vliet (D66), Esma Kendir (S&S), Linda Bode (Volt), Lisanne Snippe (PvdD), Jan Wijmenga (CU), Rick van der Zweth (PvdA) en Gertjan te Hoonte (VVD).

Motivatie
De omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk stelt het toekomstbeeld en de ambities voor de komende jaren voor deze wijken vast. Er was een uitgebreid participatieproces en er zijn zo'n 50 zienswijzen ingediend, onder andere op het gebied van groen, wonen en mobiliteit. Partijen willen graag met belanghebbenden over de toekomst van hun wijk in gesprek alvorens we hierover gaan debatteren in de commissie.

Bijdragen

Bewoner, VvE Livingstonelaan 952-996
Percentage sociale woningbouw omlaag zodat de bevolkingssamenstelling van Kanaleneiland meer in overeenstemming met de bevolkingssamenstelling van Utrecht in het geheel komt. Dat zal deze krachtwijk ten goede komen.

Bewoner
- Neem de belangen van buurtbewoners rondom Park Transwijk serieus, vooral met oog op klimaatverandering. 'Authentiek karakter' van het park beschermen is onhoudbaar.
- Ontdoe het park van de status als evenemententerrein. Nu is het een vlakte, in de zomer een woestijn.
- Vergroen het park: meer schaduw en water voor verkoeling. Hoogteverschillen, bloemenstroken e.d.
- Evenemententerrein kan in Papendorp, bezoekers fietsen nu al net zo makkelijk het kanaal over.

Tijdens corona hadden we wat meer groen. De insectjes waren toen waarschijnlijk net zo verrast als wij dat er eindelijk wat bloemetjes groeiden. Maar nu zijn de festivals teruggekeerd en hebben de organisatoren ons een prachtige woestenij als cadeautje voor deze zomer achtergelaten.

Dit kan toch zo niet langer? Elke zomer is het weer raak. Ik kan me moeilijk voorstellen dat de welvarende en lommerrijke buurt rond het Wilhelminapark met dezelfde problemen kampt. De gemeente laat de bewoners van Transwijk en Kanaleneiland 's zomers bijna letterlijk stikken. Los van het feit dat die een- of tweedaagse festivals het park (door op- en afbouwen) zo'n twee weken afsluiten voor buurtbewoners is de schade aan het groen nog het ergst. Het park ligt er doods bij: geel en zwart gras, afgewisseld door zand. Dat herstelt gewoon niet. En het volgende festival staat dan alweer gepland. Die evenementen beroven ons van schaduw en verkoeling in de zomer doordat er nu alleen wat bomen aan de randen van het veld staan. Op hete dagen zie je alle bezoekers in die schaduwrand liggen, niemand gaat zo lang in de volle zon zitten branden. Geef ze eens ongelijk.

Op wat voor manier kan deze benauwende situatie in de gemeenteraad aan de kaak gesteld worden? Als raadsleden beweren dat het allemaal wel meevalt, nodig ik ze van harte uit om op een zomerse dag eens bij ons langs te komen. Ik ben benieuwd of ze een plekje in de schaduwrand kunnen bemachtigen. Maar nee, waarschijnlijk gaan ze dan liever naar het Wilhelminapark. Geef ze eens ongelijk.

Buurtkerk Huis van Vrede
Het belang van plekken voor gebed. In belang van het geestelijk welzijn van de bewoners van Kanaleneiland. Hierover wordt in de omgevingsvisie niet gesproken - maar is wel van belang om bij de ontwikkeling van de wijk mee te nemen.

Bewoner
Denk bij de plannen aan de jeugd (basis school kinderen) en jonge jeugd van de middelbare scholen maar ook die van 18 jaar en ouder, die zijn er veel in Kanaleneiland, vooral jongens.

Bewoner
Hoe staat het met het nieuwe gezondheidscentrum op Marco Polo ?

Bewoner
Met oprechte spijt moet ik mededelen dat ik niet aanwezig kan zijn.
Ik hoop dat u namens kunt aangeven dat ik in Kanaleneiland geloof en graag meer groen en speelterrein hoop te zien. Ook voor kinderen van 0-4 jaar. Ik zie vooruitgang maar hardnekkige problemen zijn nog niet opgelost. Ik denk dat het van belang is om dichterbij de jeugd en mens te staan. Misschien is dat wel de sleutel. Ik hoop ook oprecht dat de vergadertijden aangepast kunnen worden zodat ik makkelijker deel kan nemen. Ik wil met alle liefde mijn inzet tonen voor Kanaleneiland.

Wat vindt u goed aan de concept- Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk?

Het is een heel uitgebreid stuk, met een mooi stukje geschiedenis van de wijk. Er is zo te zien flink nagedacht over wat de wijk in de toekomst moet bieden en welke kant e.e.a. op ontwikkeld gaat worden.

Wat kan er beter aan de concept-Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk?

We zien dat er vanuit de wijk door verschillende externe partijen, waaronder vooral de woningcorporaties, is geparticipeerd. We vinden het jammer dat AxionContinu, als grote partij voor ouderenzorg in de wijk niet benaderd is om te participeren bij het opstellen van dit document. We zitten met 3 locaties verpleeghuiszorg, revalidatie, serviceappartementen en ons hoofdkantoor in deze wijk, met in totaal 563 bewoners/cliënten en een paar honderd medewerkers. Daarnaast zien we in het concept dat onze 3 locaties alle drie zijn aangewezen als zoekgebied voor verdichting. Het gaat dan om Voorhoeve aan het Trumanplein 1, De Bijnkershoek aan de Van Bijnkershoeklaan 250 en Domstate, Parkgraaf, Gildenborgh en Centraal Bureau aan de Beneluxlaan 922-928.
We willen graag met de gemeente in overleg over de verdere invulling en verwachting rondom de aangewezen zoekgebieden. Vanuit AxionContinu kunnen bij dit overleg aanwezig zijn:
Ruben de Haan Projectmanager Vastgoed
Douwe Jan Bakker Directeur Vastgoed

Wat wilt u verder nog kwijt over de concept-Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk?

Op 2 van onze locaties zien we dat we flink terug gaan in bouwhoogte tot maximaal 3 bouwlagen. Dit staat haaks op de bouwhoogtes binnen het huidige bestemmingsplan (tot 25/30 meter) en de reeds aanwezige bouwhoogtes. We hebben binnen de ouderenzorg de komende 20 jaar een enorme uitdaging in de huisvesting van ouderen en zien deze locaties als mogelijke ontwikkellocaties in de nabije toekomst.
We maken dan ook bezwaar tegen deze wijziging in maximale bouwhoogte en vragen de gemeente om dit in de definitieve versie aan te passen en aan te houden conform bestaande mogelijkheden in het huidige bestemmingsplan.

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	2861
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	11 oktober 2022
Agendapunt	3.1
Titel	Raadsvoorstel Vaststellen Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk
ID	3050
Behandelend ambtenaar	Aalberts, Kika
Telefoon	06 - 24 17 24 38
E-mail	k.aalberts@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Ruimtelijke Ordening
Referendabel	Ja
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Cie Ruimtelijke ontwikkeling, Grondzaken en Vastgoed/06-20011476
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	11 oktober 2022

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststellen Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk

Beleidsveld	Ruimtelijke Ordening
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Kika Aalberts
Kenmerk	10369969
Vergaderdatum Raad	
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk vast te stellen, waarin het toekomstbeeld, verwoord in ambities voor de wijk op het gebied van mobiliteit, groen en openbare ruimte, ruimtelijke opbouw en bebouwing, wonen, werken en voorzieningen, duurzame energie en klimaatadaptatie voor de komende jaren wordt omschreven en waarbij de belangrijkste punten zijn:
   - Kanaleneiland en Transwijk zijn in 2040 groener, beter bereikbaar voor langzaam verkeer en goed verbonden met de rest van Utrecht.
   - Er blijft een groot deel sociale huurwoningen en er komen meer verschillende soorten woningen, onder andere door nieuwbouw.
   - Ook zijn Kanaleneiland en Transwijk in 2040 klimaatbestendig, dat is buiten zichtbaar op straat en in opgeknapte flats en duurzame nieuwe gebouwen.
   - De openbare ruimte richten we in 2040 minder in voor auto's en parkeren en meer voor groen, wandelen, fietsen en ontmoeten, en het ziet er mooi uit.

2. De reactienota omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk vast te stellen, met daarin de beantwoording van de reacties van betrokkenen uit de wijken op de omgevingsvisie.

3. De 'Omgevingsvisie Kanaleneiland Transwijk' op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter vervanging van de 'Visie As Kanaleneiland, Ruimtelijke Visie Transwijk, Visie Kanaleneiland Noord en Zuid", als onderdeel van het gebiedsbeleid van de 'Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/.

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Met dit besluit stelt de raad de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk vast, die uitgangspunt zal zijn voor ontwikkelingen in de wijken voor de komende jaren.
De visie geeft een toekomstbeeld van hoe de wijken er in 2040 uit kunnen zien en welke aanpassingen hiervoor nodig zijn. Deze omgevingsvisie actualiseert en vervangt de eerder gemaakte visies voor beide wijken: de Visie as Kanaleneiland uit 2005, de Ruimtelijke Visie Transwijk uit 2009, de Visie Kanaleneiland noord uit 2009 en de Visie Kanaleneiland zuid uit 2010.

Context

Aanleiding

In Kanaleneiland is voor het laatst in 2005 en 2009 een ruimtelijke visie opgesteld die heeft geleid tot uitwerking in deelvisies voor het noord, midden (GEM-gebied) en zuid gebied. Voor Transwijk is in 2009 een ruimtelijke visie opgesteld. De visies zijn destijds opgesteld en uitgevoerd samen met de drie woningbouwverenigingen (Portaal, Bo-Ex en Mitros). De hele ontwikkeling van het middengebied van Kanaleneiland en de renovatie & herinrichting van de noordzijde van Kanaleneiland zijn de afgelopen 10 jaar in dit kader uitgevoerd. Daarnaast staan nog enkele renovaties op stapel van zowel Bo-Ex, Portaal als Mitros die nog altijd voortkomen uit deze visies. Deze ontwikkelingen hebben geresulteerd in een sterke verbetering van Kanaleneiland en Transwijk. Toch blijven het gebieden die onze aandacht vragen als het gaat om de leefbaarheid en veiligheid – we zijn nog niet klaar.

De gemeenteraad heeft daarom op 17 oktober 2019 de startnotitie vastgesteld om een omgevingsvisie voor Kanaleneiland en Transwijk op te stellen.

De afgelopen 20 jaar is de stad hard gegroeid en dat is ook te merken in de wijken Kanaleneiland en Transwijk. De stad groeit de komende jaren van ruim 350.000 inwoners naar ruim 455.000 inwoners. In de directe omgeving van Kanaleneiland en Transwijk zullen daardoor veel nieuwe woningen gebouwd worden. Al deze ontwikkelingen, gecombineerd met de wensen vanuit de huidige bewoners en de beleidsdoelen die de gemeente Utrecht voor de toekomst stelt maakt dat een samenhangende omgevingsvisie voor Kanaleneiland-Transwijk noodzakelijk is.

De omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk past bij de insteek om voor specifieke gebieden omgevingsvisies op te stellen. Voor verschillende gebieden stelt de gemeente de omgevingsvisies op zoals Lunetten, Utrecht Science Park 2040 en de Binnenstad. De omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk is een omgevingsvisie voor dit gebied.

De omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk past binnen de Ruimtelijke Strategie Utrecht en is afgestemd met andere visies en beleid. De Ruimtelijke Strategie Utrecht vormt het koersdocument voor de Omgevingsvisie Utrecht. Vanuit de RSU kunnen er visies voor gebieden worden opgesteld. De inhoud van de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk is afgestemd met andere gemeentelijke visies die afgerond zijn of ontwikkeld worden. Zo heeft er onder meer afstemming plaatsgevonden met de RSU 2040, de Mobiliteitsvisie 2040, de omgevingsvisie Merwedekanaalzone, de ontwikkeling A12 zone. De omgevingsvisie geeft de toekomstambities weer voor de komende jaren. De omgevingsvisie is een strategische visie op de fysieke leefomgeving voor de langere termijn. De voorstellen en maatregelen worden op projectniveau verder uitgewerkt en uiteindelijk besloten. In deze projecten zal ten allen tijden weer participatie plaatsvinden.

Juridische context

<u>De omgevingswet</u>

De inwerkingtreding van de Omgevingswet is naar verwachting 1 januari 2023. Gemeenten kunnen vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet een omgevingsvisie (en omgevingsvisies) vaststellen. In feite is de juridische status van de omgevingsvisie tot het moment van inwerkingtreding van de Omgevingswet nog een Structuurvisie zoals dit bedoeld is in artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening. De omgevingsvisie is pas na inwerkingtreding van de Omgevingswet een omgevingsvisie zoals dit bedoeld is in artikel 3.1 van de Omgevingswet.

De Omgevingswet schrijft voor dat elke bestuurslaag een omgevingsvisie van haar grondgebied moet maken. De gemeente Utrecht heeft vooruitlopend op de invoering de Omgevingsvisie Utrecht opgesteld. Binnen de Omgevingsvisie Utrecht kunnen visies voor gebieden, zoals voor Kanaleneiland

en Transwijk worden ontwikkeld. Deze visie formuleert de ambities voor de wijken voor de komende jaren in samenhang. Daarmee geeft de visie randvoorwaarden en uitgangpunten waaraan toekomstige ontwikkelingen en de beiden wijken moeten voldoen, wil de gemeente haar medewerking geven. De vaststelling van de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk geeft daarnaast ook richting aan het omgevingsplan en/of omgevingsprogramma.

De procedure eindigt na het vaststellen door de raad van de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk, omdat tegen de Omgevingsvisie geen beroep openstaat. Het beleid uit de visie kan wel, net als nu bij bijvoorbeeld de structuurvisie het geval is, worden getoetst als er beroep tegen een omgevingsplan/bestemmingsplan wordt ingesteld waarvoor dit beleid als basis is gebruikt (zogenoemde exceptieve toetsing).

De grondslag hiervan staat in artikel 4.10 van de Invoeringswet Omgevingswet.

De participatie- en inspraakverordening
Voor het opstellen van een omgevingsvisie geldt er geen wettelijk voorgeschreven procedure. De wetgeving geeft aan dat we moeten aangeven hoe we burgers en maatschappelijke organisaties hebben betrokken bij de voorbereiding van de Omgevingsvisie. We hebben eigen regelgeving die we moeten toepassen: dit is de Participatie- en inspraak Verordening 2019.

De wettelijke inspraak
Op 5 april 2022 gaf het college van Burgemeester en wethouders de concept omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk vrij voor inspraak. Inspraak op de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk vindt plaats op basis van de Participatie- en Inspraak Verordening (2019), hoofdstuk 4 artikel 8 t/m 11, van de gemeente Utrecht.
Er kwamen 50 reacties binnen, waarvan een reactienota is gemaakt.

Beoogd effect
De omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk beoogd de opwaartse lijn die de afgelopen jaren is ingezet door te zetten en de leefbaarheid in de wijk vast te houden en te versterken. De omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk vormt daarbij het kaderdocument dat sturing geeft aan de toekomstige ontwikkeling van de wijken.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- 17 oktober 2019: Raadsbesluit Startnotitie Kanaleneiland en Transwijk
- 6 april 2020: Raadsbrief Omgevingswet uitgesteld, voorbereidingen gaan door
- SV 2020, nummer 285 over Participatie Omgevingsvisie Kanaleneiland

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk vast te stellen, waarin het toekomstbeeld, verwoord in ambities voor de wijk op het gebied van mobiliteit, groen en openbare ruimte, ruimtelijke opbouw en bebouwing, wonen, werken en voorzieningen, duurzame energie en klimaatadaptatie voor de komende jaren wordt omschreven en waarbij de belangrijkste punten zijn: • Kanaleneiland en Transwijk zijn in 2040 groener, beter bereikbaar voor langzaam verkeer en goed verbonden met de rest van Utrecht. • Er blijft een groot deel sociale huurwoningen en er komen meer verschillende soorten woningen, onder andere door nieuwbouw. • Ook zijn Kanaleneiland en Transwijk in 2040 klimaatbestendig, dat zie je terug buiten op straat en in opgeknapte flats en duurzame nieuwe gebouwen. • De openbare ruimte richten we in 2040 minder in voor auto's en parkeren en meer voor groen, wandelen, fietsen en ontmoeten, en het ziet er mooi uit.
Argumenten	

1.1	De Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk past in het kader van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040.
	De Ruimtelijke Strategie Utrecht vormt het koersdocument voor de Omgevingsvisie Utrecht. Vanuit de RSU kunnen er visies voor deelgebieden worden opgesteld. De inhoud van de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk is in lijn met andere gemeentelijke visies die zijn vastgesteld.
1.2	De omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk geeft invulling aan de startnotitie zoals vastgesteld door de Raad.
	Op 17 oktober 2019 heeft de gemeenteraad de startnotitie omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk vastgesteld. De omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk omvat de uitwerking zoals beschreven in de startnotitie.
1.3	Met deze omgevingsvisie blijven Kanaleneiland en Transwijk betaalbare wijken met een meer gevarieerd woningaanbod.
	Er zijn meer woningen nodig met meer variëteit in grootte, type en prijs. Daardoor kunnen mensen van binnen en buiten de wijken woningen vinden die bij hun (veranderende) leefsituatie passen. Iedereen moet zich in de wijk thuis voelen. Ook in de komende twintig jaar blijven de wijken betaalbaar voor mensen met een laag of middeninkomen. We zetten in op het behoud van het aandeel sociale huurwoningen, waarbij het via nieuwbouw, verbouw en renovatie mogelijk is nieuwe kwaliteit en woningtypen toe te voegen.
1.4	De bereikbaarheid van de wijken die vooral noord-zuid was georiënteerd, wordt door de uitgangspunten van deze omgevingsvisie voor langzaam verkeer nu ook in oost-west richting aantrekkelijk en gemakkelijk
	Voor de verkeersveiligheid en bereikbaarheid is een wijziging in de verkeersstructuur van de wijken nodig. Zo wordt de bereikbaarheid van de wijken voor langzaam verkeer ook in oost-west richting aantrekkelijk en gemakkelijk. Er ontstaat dan een prettig en aantrekkelijk alternatief om met de fiets andere stadsdelen te bereiken. Sommige doorgaande autoverbindingen worden geknipt. Doorgaand autoverkeer wordt zo geweerd en de prioriteit komt bij langzaam verkeer te liggen. Naast een voordeel voor de verkeersveiligheid ontstaan door deze knips ook buurten met een eigen identiteit, waar mensen elkaar kennen. Vanuit de participatie is er behoefte om de verkeersveiligheid in de wijken te verbeteren. In het coalitieakkoord 2022-2026 staat een voorkeur voor knijpen boven knippen. Naast knijpen blijft het toepassen van knips mogelijk, wanneer: a) In het kader van eerdere besluitvorming uitgegaan is van een knip; b) De knips geen/heel beperkt effect hebben op de verkeerscirculatie op het stedelijke netwerk. Daarmee zijn knips in woongebieden mogelijk gezien deze invloed hebben op (het verbeteren van) de leefbaarheid en woonklimaat en niet/beperkt op de circulatie op het stedelijk netwerk. Uitzondering hierop is, zoals in het coalitieakkoord benoemd, de knip op het Ledig Erf; c) Volgend op b) Indien uit onderzoek blijkt dat alleen ‘knijpen’ niet het gewenste effect sorteert, kan alsnog een knip overwogen worden. In de tekst van het Coalitieakkoord is er namelijk een voorkeur uitgesproken voor knijpen t.o.v. knippen. Dit sluit een knip niet uit. d) Bij een breed maatschappelijk draagvlak voor een knip ipv ‘knijpen’. De voorgestelde ‘knips’ in de omgevingsvisie waren onderdeel van de besluitvorming over de omgevingsvisie. De mogelijke knips zijn gelegen in woongebieden en hebben geen tot beperkt effect op de verkeerscirculatie van het stedelijk netwerk.
1.5	Met deze omgevingsvisie worden Kanaleneiland en Transwijk ontstaat de kans om de bestaande groenstructuren op te waarderen en om een substantieel deel groen toe te voegen door herinrichting van de openbare ruimte.

	Onderdeel van het verbeteren van het groen is het verbeteren en diversifiëren van het aanwezig groen en het in verbinding brengen met elkaar van het aanwezige groen met wandel- en fietspaden. Het vervangen van de riolering in de wijken de komende jaren, biedt een mooie kans om de inrichting van de buitenruimte klimaatbestendiger, verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken, waarbij zo veel mogelijk bestaande verharding wordt omgezet in groen. Ook komen er extra bomen, binnen het ruimtelijke principe van de wijken en het oorspronkelijke beplantingsplan. We schatten in dat er minimaal 6 ha verharding omgezet kan worden in groen. Deze inschatting is gebaseerd op basis van de huidige situatie en beleid. Dit is wel afhankelijk van de beschikbaarheid van financiële middelen. Er zijn kansen om de vergroeningsopgave te vergroten in de toekomst bijvoorbeeld als blijkt dat door invoeren betaald parkeren het aantal parkeervakken verlaagd wordt. Het toevoegen van woningen in Kanaleneiland- Transwijk kan dan daadwerkelijk hand in hand gaan met het toevoegen van groen in de directe woonomgeving. Park Transwijk wordt beter aangesloten op de groenstructuur in de wijken en van de Merwedekanaalzone. Ook door de aanpassingen aan de Beneluxlaan wordt het park toegankelijker.
1.6	De omgevingsvisie geeft de aanzet voor een duurzame toekomst van de wijken; klimaatadaptatie en energie.
	De omgevingsvisie beschrijft hoe Kanaleneiland en Transwijk klimaatbestendig kunnen zijn: voorbereid op het klimaat dat we in de toekomst verwachten. Dit kan door onder andere het vervangen van verharding door extra groen met meer diverse beplanting, met vertraagde waterafvoer en meer schaduw door extra aanplant van bomen. Voor Kanaleneiland en Transwijk is het de bedoeling dat flats (bijna) energieneutraal worden bij renovatie. Platte daken worden benut voor wateropvang, groen en/of energie. Voor Kanaleneiland en Transwijk lijken lage temperatuur warmtenetten de meest logische vormen van verwarming als alternatief voor aardgas.
1.7	In deze omgevingsvisie wordt de herkenbare en waardevolle ruimtelijke opzet van de wijken behouden.
	De bebouwing bestaat uit stempels (flats), hoogbouw en lagere gebouwen in de voorzieningstroken. Het respecteren van deze ruimtelijke basisstructuur en herkenbaarheid blijft uitgangspunt, ook voor vernieuwingen. Binnen deze ruimtelijke opzet worden de wijken verdicht met nieuwe woningen, in totaal ca. 1.500-2.000. De meeste van de extra woningen worden in de voorzieningstroken en langs de hoofdwegen toegevoegd. Alleen op de belangrijke plekken aan de hoofdwegen, met name op die plekken waar verschillende hoofdwegen elkaar kruisen is ruimte voor hoogbouw tot 70 meter hoog. Zo kan de openbare ruimte zo groen mogelijk worden.
1.8	De huidige voorzieningen voldoen voor de toekomst, maar er is behoefte aan meer sport, recreatie en horeca.
1.9	We zetten in op onderwijs, wonen, sport en werken voor jongeren .
	Voor de bewoners staan de jongeren op één. Zij geven aan dat jongeren uit de wijken nu onvoldoende de gelegenheid krijgen hun talent en potentieel tot ontwikkeling te brengen. Een extra inzet op onderwijs, wonen en werken is daarvoor nodig. Ruimtelijke betekent dat aandacht voor voldoende onderwijs voor kinderen en jongeren, toegankelijke voorzieningen voor kinderen en jongeren, inzet op betaalbare woningen voor jongeren, en er is bedrijfsruimte waar jonge ondernemers zich kunnen vestigen. In dat kader wordt onder andere in Kanaleneiland-Zuid gekeken waar een nieuwe jongerenhuiskamer kan komen.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.1	De omgevingsvisie zet in op het behoud van het aandeel sociaal om deze wijken betaalbaar te houden.

	Uit de participatie zien wij een verdeeld beeld op het beleidsuitgangspunt van mengen in de wijken. Bij een deel van de bewoners leeft een zorg of de huidige inwoners kunnen blijven wonen in hun eigen omgeving. Over de betaalbaarheid van de woningen, nu en in de toekomst, hebben veel mensen hun zorgen geuit. Door nadrukkelijk in te zetten op het behoud van het aandeel sociaal en deze wijken betaalbaar te houden verwachten wij deze zorg (deels) weg te kunnen nemen.
1.2	<u>De omgevingsvisie gaat niet mee in de wens van bewoners om vrijgekomen sociale huurwoningen bij voorkeur toe te wijzen aan woningzoekenden uit de wijken.</u>
	Een deel van de bewoners uit de zorg vervreemd te raken van de eigen buurt. Daarbij ervaren ze door de 'nieuwe' inwoners in de wijk dat er een tweedeling ontstaat. Vanuit de participatie is naar voren gekomen dat de wens leeft om vrijgekomen woningen in de sociale sector bij voorkeur toe te wijzen aan woningzoekenden uit Kanaleneiland en Transwijk zelf. Door middel van een pilot zijn wij aan het onderzoeken hoe doorstroming binnen de wijk meer mogelijk wordt. De ervaringen uit deze pilot zullen mogelijk wijzigingen in zich hebben voor de huisvestingsverordening. hoe
1.3	<u>Uit gesprekken met bewoners uit de wijk blijkt dat de auto en parkeren belangrijker zijn voor een deel van de bewoners, dan past in ons beleid.</u>
	Uit gesprekken met bewoners uit de wijk blijkt dat de auto en parkeren belangrijk zijn. Veel inwoners willen geen betaald parkeren; men vreest de kosten hiervan. Aan de andere kant zijn er ook bewoners die kiezen voor meer groen boven parkeerplaatsen. In de omgeving van Kanaleneiland en Transwijk staan grote bouwplannen op stapel, zoals de Merwedekanaalzone, A12-zone, Jaarbeurs en Papendorp. De wijken Kanaleneiland en Transwijk veranderen van gebieden aan de rand van de stad, verscholen achter het industriegebied Merwedekanaalzone, in meer centraal gelegen stadswijken van Utrecht. Kanaleneiland en Transwijk worden nog levendiger, maar ook drukker, met de ontwikkeling in en rondom de wijken. In relatie met deze ontwikkelingen heeft de gemeenteraad besloten betaald parkeren in te voeren in de Merwedekanaalzone en de wijken rondom de nieuwe stadswijk Merwede; Dichterswijk, Rivierenwijk, Transwijk, de woonboulevard en een deel van Kanaleneiland-Zuid. Het mobiliteitsplan van de gemeente is gericht op het stimuleren van andere vervoerswijzen dan de auto. De parkeerplaatsen die minder worden gerealiseerd bij gebiedsontwikkeling moeten worden gecompenseerd door andere vervoerswijzen zoals fietsen en het gebruik van deelauto's mogelijk te maken. Parkeeroverlast in andere wijken wordt voorkomen door invoeren van betaald parkeren en parkeren op afstand. In het coalitieakkoord is betaald parkeren ook opgenomen.
1.4	<u>Belangrijke sociaal maatschappelijke vraagstukken kwamen aan de orde maar passen niet in een omgevingsvisie.</u>
	Het gaat dan om onderwerpen en thema's die een grote rol spelen in de leefbaarheid van de wijk. Het onderwerp Jongeren op één is daarvan een voorbeeld. Als het om onderwerpen gaat die belangrijk zijn voor de leefbaarheid van de wijk, maar die niet passen in de omgevingsvisie, vinden we waardevol en daar gaan we zo veel mogelijk mee aan de slag.
1.5	<u>De omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk is geen uitvoeringsprogramma met een budget.</u>
	De omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk is een richtinggevend document en bevat geen concrete uitvoeringsprojecten waaraan een budget is gekoppeld. De verwezenlijking van de ambities kan voor een deel gedekt worden uit de hiervoor in de programmabegroting geraamde budgetten, zoals budgetten voor vervanging van riolering in de wijken (programma Water en Riolering). Tot slot is de realisatie van de ambities mede afhankelijk van investeringen vanuit diverse programma's en bijdragen uit kostenverhaal bij particuliere initiatieven. Voor een toelichting verwijzen we naar de paragraaf 'financiën' in dit collegevoorstel.
Beslispunt	

2	De reactienota omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk vast te stellen, met daarin de beantwoording van de reacties van betrokkenen uit de wijken op de omgevingsvisie
Argumenten	
2.1	In de reactienota zijn de binnengekomen inspraakreacties gemotiveerd beantwoord.
	Tijdens de inzageperiode van 20 april tot en met 1 juni 2022 heeft de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk ter inzage gelegen. Er zijn in totaal 50 reacties ontvangen, waarvan 46 reacties van individuele bewoners of betrokkenen. De overige 4 reacties zijn van een bouwonderneming, ouderenzorgorganisatie, het waterschap en een wijkkrant. Elke inspraakreactie is zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of de omgevingsvisie aangepast kan of moet worden. Doel is dat de inspraakreacties met de reacties kenbaar worden gemaakt aan de gemeenteraad, zodat de gemeenteraad alle belangen kan afwegen en in de raad transparante besluitvorming plaatsvindt. De inspraakreacties zijn in een reactienota opgenomen en beantwoord. De reacties hebben geleid tot twee inhoudelijke wijzigingen: • De herdenkingsplaats aan het 24 Oktoberplein is opgenomen op de visiekaart. • Ten aanzien van twee locaties is de hoogtekaart aangepast vanwege de huidige bouwmogelijkheden. Daarnaast zijn er een paar tekstuele aanpassingen in de tekst en beeldmateriaal gedaan in verband met (type)foutjes en ter verduidelijking. Een aantal reacties gaan over vraagstukken die niet tot de omgevingsvisie behoren. We vinden het waardevolle input en daar gaan we zo veel mogelijk mee aan de slag. De overige reacties hebben niet geleid tot wijzigingen van de visie zelf.
Beslispunt	
3	De ‘Omgevingsvisie Kanaleneiland Transwijk’ op te nemen in de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ ter vervanging van de ‘Visie As Kanaleneiland, Ruimtelijke Visie Transwijk, Visie Kanaleneiland Noord en Zuid”, als onderdeel van het gebiedsbeleid van de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/.
Argumenten	
3.1	De ‘Omgevingsvisie Utrecht’ bevat het overkoepelende integrale beleid over de fysieke leefomgeving en het stedelijk beleid over diverse beleidsvelden van gemeente Utrecht. .
	In het gebiedsbeleid voor Zuidwest is omschreven welk beleid specifiek voor gebieden in Zuidwest is gemaakt. Hiermee blijft de omgevingsvisie actueel.

Financiën

De omgevingsvisie geeft de toekomstambities weer voor de komende jaren. Voor het verwezenlijken van de ambities zijn onvoldoende financiële middelen beschikbaar. We gaan de komende jaren dan ook op zoek naar financiële middelen, aanvullend op de middelen voor regulier onderhoud. Deze zijn deels te vinden in het programma Water en Riolering (met daarin bijvoorbeeld het budget voor de vervanging van de riolering in de wijken) en in de Nota BOR (Beheer Openbare Ruimte) waarin het budget voor onderhoud en vervangingen verharding is opgenomen. Deze budgetten zijn echter niet genoeg om ook de ambities voor de openbare ruimte te realiseren, opdat we de komende jaren een structurele verbeterslag kunnen maken. Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma’s zoals groen en bereikbaarheid.
Transformaties (veranderingen, zoals herinrichting van straten en renovatie van gebouwen) spelen een belangrijke rol in het verwezenlijken van de ambities. Op die locaties kunnen we dan de ruimtelijke en financiële koppeling maken tussen de transformatie en de verbetering van de openbare ruimte. Ontwikkelende partijen, corporaties en andere initiatiefnemers investeren in de wijken. Hun plannen worden getoetst aan de omgevingsvisie. Door middel van kostenverhaal kunnen ingrepen in

de openbare ruimte (mede) worden gefinancierd. Deze kosten hebben betrekking op bovenwijkse voorzieningen (het casco van de stad) en investeringen in de wijk (het casco van de wijk). Het college is voornemens de raad nog dit jaar een Nota Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen aan te bieden ter vaststelling.
De verkregen bijdragen (voor het casco van de stad en van de wijk) zetten we in als dekking voor investeringen op stad- en wijkniveau. Dit geldt ook voor projecten op erfpacht waar economische meerwaarde ontstaat.

Vervolg

De Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk wordt na vaststelling opgenomen in het gebiedsgerichte beleid van de Omgevingsvisie Utrecht. Zij geldt daarna als het ruimtelijk kader voor alle nieuwe (bouw)plannen in de beide wijken. Deze omgevingsvisie is geen uitvoeringsplan met een budget. Het is een toekomstvisie die de kansen en ambities beschrijft voor de doorontwikkeling van de wijken. De visie maakt deze (bouw)plannen planologisch nog niet mogelijk. De visie verplicht de grondeigenaren en de gemeente dan ook niet om de verschillende onderwerpen uit de visie uit te voeren. Aan elk (bouw)plan dat past binnen de bedoeling van de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk en een bijdrage levert aan de uitvoering van de omgevingsvisie, kan het college en of de raad haar medewerking geven. De ontwikkeling volgt dan zoals gebruikelijk het Utrechts Planproces waarvan participatie onderdeel uitmaakt.

Participatie

Bij het maken van de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk is een intensief participatietraject doorlopen. Het traject bestond uit een peiling aan de hand waarvan we in maart 2020 een eerste bijeenkomst organiseerden in het Krachtstation. Dit gesprek leverde de ambities van inwoners op. Daarna verliep het participatietraject online, door de maatregelen rond COVID-19. Via Zoom vonden er een aantal sessies plaats waarop de geopperde ambities en de thema's wonen en verkeer nader werden besproken. Deze avonden vonden plaats tot eind 2020 en werden georganiseerd door de gemeente.
De wijkcoöperatie organiseerde vervolgens in juni en juli 2021 een serie fysieke bijeenkomsten voor bewoners in het Krachtstation over de thema's voor de omgevingsvisie.
Met deze bijdragen uit het participatietraject schreef de gemeente een eerste versie van de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk. Over de belangrijkste onderdelen van deze eerste versie hield de gemeente een online peiling om meningen daarover op te halen. In de bijlage vindt u de participatieparagraaf waar het participatieproces uitgebreider wordt beschreven.
Bij de uitvoering van de omgevingsvisie vindt er per project apart participatie plaats, waarbij een zo'n laagdrempelige mogelijke manier toepassen en met als uitgangspunt fysieke bijeenkomsten om zo veel mogelijk mensen in de wijken te bereiken.

Inspraak

Met als doel om zoveel mogelijk betrokkenen te bereiken werd de mogelijkheid tot inspraak breed bekend via wijkplatform, wijkcoöperatie (met daarachter hun brede appgroepen) corporaties en onze bekende netwerken. Er werd een korte film over de omgevingsvisie gemaakt, een flyer werd verspreid in de wijk. Op onze website waren alle stukken in te zien en was ook een publieksvriendelijke samenvatting te vinden.
Tijdens de periode van inspraak werd de concept omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk gedurende 6 weken ter inzage gelegd van 20 april tot en met 1 juni 2022. Reageren op omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk kon om diverse manieren;

- Via de gemeentelijke website via een reactieformulier.
- Via het emailadres *omgevingsvisieket@utrecht.nl* wat op de gemeentelijke website en elke andere vorm van communicatie te vinden was.
- Tijdens een inloopavond op 11 mei 2022 in het Krachtstation in Kanaleneiland, waar ook informatie en uitleg over de omgevingsvisie werd gegeven en men hulp kon krijgen bij het invullen van een reactieformulier.
- Tijdens twee spreekuren op 18 en 25 mei 2022op het Wijkbureau, waar ook informatie en uitleg over de omgevingsvisie werd gegeven en men hulp kon krijgen bij het invullen van een reactieformulier.

Er kwamen 50 reacties binnen, waarvan een reactienota is gemaakt (zie bijgevoegd).

Communicatie

Er rondom het traject van participatie en rondom het traject van inspraak gecommuniceerd via de volgende kanalen:

- Via de gemeentelijke website
- Via een e-mail aan de mensen in het e-mailbestand van het project.
- Via een advertentie op Facebook
- Via de social mediakanalen van de gemeente
- Via flyers die verspreid werden door de wijk
- Via de digitale nieuwsbrief van de gemeente
- Via de achterban van de wijkcoöperatie
- Via de woningbouwcorporaties met hun huurders
- Via diverse korte films;
  - Bewoners Kanaleneiland en Transwijk over omgevingsvisie
  - Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk
  - Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk | UTRECHT BOUWT
  - OV KeT Algemeen
  - OV KeT Thema Groen
  - OV KeT Thema Jongeren
  - OV KeT Thema Verkeer
  - OV KeT Thema Wonen

Bijlage(n)

Bijlagen besluitvorming

- De omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk (en de samenvatting daarvan)
- reactienota

Bijlagen informatief

- participatieparagraaf
- OV KeT samenvatting



Kanaleneiland en Transwijk
Omgevingsvisie

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Bestuurlijk Opdrachtgever
Klaas Verschuure, wethouder ruimtelijke ontwikkeling

Opdrachtgever
Margo Meijer
Thomas van Elteren

Projectmanagement
Kika Aalberts
Lars Schotel

Projectgroep
Maud van de Wauw
Maria Hoogendijk-de Vries
Peter de Mink
Alex van der Vlist
Susan Wersch
Jeroen Konings
Ellen de Boer
Eric Rossen
Pieter Buisman
Sebastiaan Bekker
Wanda Dijkstra
Roland de Bes
Maarten Mesman
Rene Leppink
Alex Tsakmakis
Peter Meijer
Joram van der Schans
Constantijn Veder
Ursula Verheul
Meta Albers
Casper van Calsteren

Externe Partijen
Bo-ex (Woningcorporatie)
Portaal (Woningcorporatie)
Mitros (Woningcorporatie)
Urbis bureau voor stadsontwerp
(Petra Sala, Lennart van Heijningen)

Versie datum
d.d. 1 september 2022

Inhoudsopgave

Begrippenlijst 4

Voorwoord 7

1. Introductie 9

2. Visie op hoofdlijnen 23

3. Mobiliteit 35
- 3.1 Langzaam verkeer: fietsen en lopen 35
- 3.2 Openbaar vervoer 37
- 3.3 Een aangepaste autoverkeersstructuur 38
- 3.4 Parkeren 46

4. Groen en openbare ruimte 49
- 4.1 Aaneensluiten & verbeteren groengebieden 51
- 4.2 Wandelen, ommetjes en het Rondje Stadseiland 54
- 4.3 De inrichting en vergroening 55
- 4.4 Vergroenen van de stempels 60
- 4.5 Water en civiele aspecten 64

5. Ruimtelijke opbouw en bebouwing 67
- 5.1 De ruimtelijke principes voor verdichten en aanpassen van bebouwing 67
- 5.2 Bouwregels per zone 70
- 5.3 Aanvullende eisen voor wijk- en stedelijke accenten 74

6. Wonen 77
- 6.1 Sociale huur 78
- 6.2 Middensegment nu en over 20 jaar 79
- 6.3 Het dure segment 80
- 6.4 Ouderen 80
- 6.5 Ontwikkeling mix wonen en werken 82

7. Werken en voorzieningen 85
- 7.1 Locaties, draagvlak en doelgroepen 85
- 7.2 Commerciële voorzieningen 87
- 7.3 Maatschappelijke voorzieningen 88
- 7.4 De voorzieningstroken in de toekomst 91

8. Een duurzame toekomst 93
- 8.1 Klimaatbestendig 93
- 8.2 Energie 95
- 8.3 Warmte 96

9. Ontwikkelstrategie 99

Begrippenlijst

De begrippenlijst is een lijst met woorden die in de omgevingsvisie voorkomen en misschien niet meteen duidelijk zijn.

Doorwaadbaarheid
Een gebied of een wijk is doorwaadbaar als het gemakkelijk is om doorheen te lopen. Er zijn voldoende goede looproutes, oversteekplaatsen en doorsteekjes. Er zijn weinig obstakels zoals hekken, wegen, gebouwen en heggen.

Duikers
Een duiker is een buis, meestal van beton, meestal onder een weg of onder water.. Een duiker verbindt verschillende stukken water (sloten, vaarten, vijvers, etc) met elkaar. Soms ligt hij deels boven water en is het mogelijk er doorheen te varen.

Ecologie
Ecologie gaat over de wisselwerking tussen alles wat leeft (planten, dieren, schimmels enzovoort) onderling en met de omgeving (zoals temperatuur, hoeveelheid licht, aanwezigheid van water en samenstelling van de bodem).

Ecologische waarde
De ecologische waarde van een gebied wordt bepaald door hoe goed planten, bomen, mensen en dieren in een gebied kunnen leven, voortplanten, groeien en voedsel vinden.

Energietransitie
De energietransitie is de overgang van een energiesysteem gebaseerd op fossiele energiebronnen (kolen, olie en gas) naar een energiesysteem gebaseerd op het gebruik van zon, wind en water als bron van energie.

Groenblauw raamwerk
Een groenblauw raamwerk is het grotere geheel van routes en verbindingen waarin groen (bomen, planten, gras) en blauw (water) duidelijk aanwezig zijn. Een goed groenblauw raamwerk helpt om de stad leefbaar, veilig, gezond en aantrekkelijk te houden.

Groene hoofdaders
Met groene hoofdaders bedoelen we dat er aaneengesloten groene routes door de wijk lopen. Zo'n groene hoofdader kan bestaan uit groen ingerichte straten, maar ook een serie van groene perkjes of plantsoenen die met elkaar verbonden zijn door een groen ingerichte route.

Groenstructuur
De samenhang van groene elementen (parken, perkjes, groenstroken, groene straten bomenenrijen) in de openbare ruimte vormt de groenstructuur van een wijk; als het ware het groene geraamte van een wijk.

HOV
HOV betekent 'hoogwaardig openbaar vervoer', openbaar vervoer dat voldoet aan hoge eisen op het gebied van comfort, snelheid, frequentie en actuele reisinformatie.

Klimaatadaptief/ klimaatadaptatie
Het klimaat verandert. Het is nodig om ons aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering, zoals zware regenbuien of warme zomerdagen. Dit aanpassen heet klimaatadaptatie.

Knips
Een (verkeers)knip voorkomt doorgaand autoverkeer in een straat. Het doel is om het verkeer veiliger te maken en meer ruimte te geven aan fietsers, voetgangers en groen.

Light rail
Light rail is openbaar vervoer. Light rail is een tussenvorm van tram, trein en metro en kan zowel op het treinspoor (normaal spoor) als op het metro- of tramnet rijden.

Rooilijn
De rooilijn is de grens tussen de openbare weg en de aangrenzende eigendommen, privé of van de overheid. In de praktijk is de rooilijn een grens die niet door een gebouw mag worden overschreden. Buitengevels liggen achter de rooilijn. Luifels, balkons of dakranden kunnen in sommige gevallen wel over de rooilijn heen steken.

Stempels
Het gebruik van stempels een manier van bouwen waarbij de woongebouwen in herhalend patroon worden gebouwd. Het lijkt op een stempel die in een wijk steeds herhaald wordt. Kanaleneiland is een goed voorbeeld van een wijk met stempels.

Utrechtse barcode
Om te laten zien dat leven in de stad niet alleen gaat over wonen, heeft de gemeente de Utrechtse barcode bedacht. Op die ‘barcode’ is te zien uit welke functies een stad in ideale situatie bestaat: fietspad, voetpad, weg, parken, sportvelden, winkels, scholen, theaters, kantoren enzovoort. Als dat allemaal in de juiste verhouding aanwezig is, dan is de stad in balans. Dit helpt om de ambitie van Utrecht waar te maken: ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’.

Verharding
Verharding is dat deel van de ruimte dat bestaat uit hard materiaal, zoals beton, asfalt, klinkers of ander materiaal.

Verkeersstructuur
De verkeersstructuur van een gebied is het geheel van straten, stoepen, pleinen, paden (enzovoort) voor auto’s, openbaar vervoer, fietsers, voetgangers en andere weggebruikers, etc).

Wadi
Een wadi is een laagte (kuil) in het terrein waarin regenwater zich verzamelt en in de bodem kan zakken. Zo helpt de wadi tegen wateroverlast en droogte. Meestal staat er gras in een wadi.

Waterinfiltratie
Waterinfiltratie is het wegzakken van (regen)water in de bodem.



Voorwoord

De afgelopen 20 jaar is er veel veranderd in Utrecht. De stad is hard gegroeid en dat is ook te merken in de wijken Kanaleneiland en Transwijk. Zo zijn er veel nieuwe woningen bijgebouwd en flats gerenoveerd. Er is een nieuwe brug naar Papendorp gekomen en een snelle busbaan richting Centraal Station. In de toekomst gaat er nog meer veranderen. De omgevingsvisie is ook een belangrijk document voor deze toekomst. De stad groeit de komende jaren van ruim 350.000 inwoners naar ruim 455.000 inwoners. Ook in de directe omgeving van Kanaleneiland en Transwijk zullen veel nieuwe woningen gebouwd worden. Al deze ontwikkelingen, gecombineerd met de wensen vanuit de huidige bewoners en de beleidsdoelen die de gemeente Utrecht voor de toekomst stelt maakt dat een samenhangende omgevingsvisie voor Kanaleneiland-Transwijk noodzakelijk is.

Deze visie geeft een toekomstbeeld van hoe de wijken er in 2040 uit zien en welke aanpassingen er concreet nodig zijn. Deze omgevingsvisie actualiseert en vervangt de eerder gemaakte visies voor beide wijken: de Visie as Kanaleneiland uit 2005, de Ruimtelijke Visie Transwijk uit 2009, de Visie Kanaleneiland noord uit 2009 en de Visie Kanaleneiland zuid uit 2010.

In de kaart hiernaast ziet u welke exacte begrenzingen voor deze visie gelden.

Leeswijzer

Na dit voorwoord wordt in hoofdstuk 1 uitgelegd wat een omgevingsvisie is en hoe deze tot stand is gekomen. Ook gaan we in dit hoofdstuk in op de ontwikkelingen in de omgeving en op het beleid dat de gemeente wil realiseren. De belangrijkste wensen vanuit de huidige bewoners komen aan bod. Alle opgaven en ambities voor de toekomst wordt in dit hoofdstuk gedefinieerd. In hoofdstuk 2 treft u de “visie op hoofdlijnen” aan, een integraal, samenhangend overzicht van de visie, met de visiekaart. Vanaf hoofdstuk 3 wordt per thema de visie uitgewerkt en worden de concreet gewenste ingrepen toegelicht. Achtereenvolgens gaan we in dit hoofdstuk in op mobiliteit, groen en openbare ruimte, ruimtelijke opbouw, programma wonen, voorzieningen en economie en klimaat en duurzaamheid. In het afsluitende hoofdstuk treft u de ontwikkelstrategie.

Naast de hoofdtekst en -afbeeldingen van de omgevingsvisie worden verschillende thema’s los uitgelicht.

Inzetjes participatie
Voor de totstandkoming van de omgevingsvisie is een intensief participatietraject doorlopen door inwoners, ondernemers, instellingen en verenigingen. De opbrengsten van de participatie zijn door de gemeente verwerkt tot één geheel in deze omgevingsvisie. Een impressie van de resultaten van de participatie zijn echter per thema ook nog terug te vinden in de rood gemarkeerde blokjes. Op een groot aantal opgehaalde thema’s lopen al bestaande trajecten of aanpakken. Het gaat dan om onderwerpen en thema’s die een grote rol spelen in de leefbaarheid van de wijk. Al deze opgehaalde inbreng is meegenomen en doorgegeven aan de verantwoordelijke afdelingen/instanties.

Inzetjes achtergrondinfo
Daarnaast zijn er pagina’s ingeruimd voor achtergrond informatie, concrete projecten of voorbeelden die een inspiratiebron kunnen zijn. Deze informatie is te herkennen aan de gele schutkleur van de pagina’s en bevindt zich verspreid door het document.



1. Introductie

Wat is een omgevingsvisie?

Een omgevingsvisie is een gezamenlijke ambitie over de richting waarin een gebied zich kan ontwikkelen. Hoe zien Kanaleneiland en Transwijk er in 2040 uit? Wat betekent dit gebied voor de stad en omgeving? Dat staat in deze omgevingsvisie. Met het opstellen van deze omgevingsvisie speelt de gemeente in op de nieuwe Omgevingswet. In de omgevingsvisie staan wensen en doelen voor Kanaleneiland en Transwijk van de toekomst. Een omgevingsvisie is een lange termijnvisie op de fysieke leefomgeving van een gemeente.

Gemeenteraad stelt vast

De gemeenteraad van de gemeente Utrecht stelt de omgevingsvisie vast. Daarna is de omgevingsvisie het kader voor nieuwe ontwikkelingen en plannen. Vervolgens verschilt het per plan welke procedure nodig is: direct een omgevingsvergunning aanvragen óf eerst een omgevingsplan (voorheen bestemmingsplan) uitwerken.

De uitvoering van de omgevingsvisie

De ontwikkelstrategie gaat in op de manier waarop de ambities uit deze Omgevingsvisie tot uitvoering kunnen worden gebracht en op welke manier de gewenste kwaliteit daarvan geborgd kan worden. Dit doen de inwoners, partners uit de wijk, initiatiefnemers en de gemeente in participatie met elkaar. De uitvoering van de ambities en daarvoor gewenste ingrepen zijn mede afhankelijk van tijdig beschikbare financiële middelen, zowel privaat als publiek. In de ontwikkelstrategie in hoofdstuk 9 lichten we dit nader toe.

De weg er naar toe

Hoe kwam de omgevingsvisie tot stand?

Een omgevingsvisie wordt opgesteld door de gemeente met inbreng van inwoners, ondernemers en instellingen. Het is een weergave van de gedeelde ambities van inwoners en gemeente en is daarom gebaseerd op 3 pijlers:

- input vanuit de participatie, in de wijken uitgevoerd onder de naam 'Toekomstexpeditie';
- input vanuit de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2021), opgaven en thema's zoals wonen, verkeer, werken etc.;
- input vanuit de invloed die de omgeving van de wijken heeft en de maatschappelijke ontwikkelingen.

De input vanuit de verschillende pijlers is samengebracht in deze integrale omgevingsvisie.

In de volgende paragrafen stippen we bovengenoemde input kort aan en formuleren we de ambities en opgaven die in de omgevingsvisie als opgave zijn uitgewerkt. De complete beleidsstukken en de plannen in de omgeving van de wijken staan in de gemeentelijke omgevingsvisie.

Participatie

Bij het maken van de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk is een intensief participatietraject doorlopen. Het is belangrijk om de meningen, reacties, zorgen en wensen vanuit de inwoners en betrokkenen mee te nemen in de omgevingsvisie.

Het traject bestond uit een peiling aan de hand waarvan we in maart 2020 een eerste bijeenkomst organiseerden in het Krachtstation. Dit gesprek leverde de ambities van inwoners op. Daarna verliep het participatietraject online, door de maatregelen rond COVID-19. Via Zoom vonden er een aantal sessies plaats waarop de geopperde ambities en de thema's wonen en verkeer nader werden besproken. Deze avonden vonden plaats tot eind 2020 en werden georganiseerd door de gemeente.
De wijkcoöperatie organiseerde vervolgens in juni en juli 2021 een serie fysieke bijeenkomsten voor bewoners in het Krachtstation over de thema's voor de omgevingsvisie.

Met deze bijdragen uit het participatietraject schreef de gemeente een eerste versie van de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk. Over de belangrijkste onderdelen van deze eerste versie hield de gemeente een online flitspeiling om meningen daarover op te halen. Op bladzijde 18 wordt het participatieproces uitgebreider beschreven.



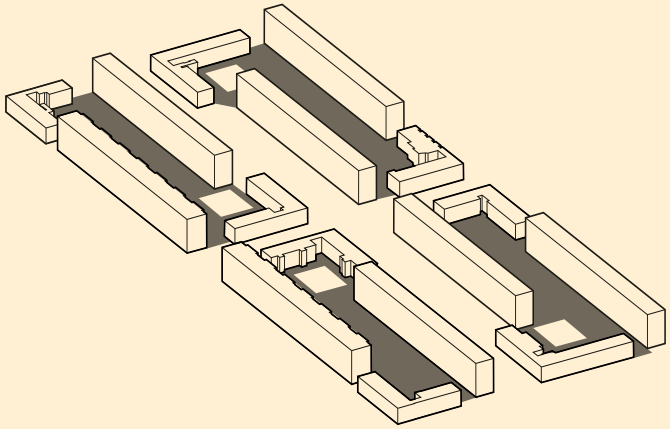
Zicht op de Beneluxlaan en park Transwijk

De oorspronkelijke wijkgedachte

De wijken die we nu Kanaleneiland en Transwijk noemen, zijn als één geheel, samen met de Merwedekanaalzone en de Woonboulevard, ontworpen. De bouw begon in 1955 en liep door tot in de jaren ’70. De wijken zijn opgezet volgens de toentertijd meest moderne stedenbouwkundige opvattingen: ruim opgezet met veel groen, zich herhalende bouwvelden (stempels), veel gestapelde bouw (flatgebouwen) en een strikte scheiding tussen wonen, werken en recreëren. Hier zou de Utrechter vrij en buiten de stad wonen met het gerief van de grote stad.

De ambities waren hoog en tot op het niveau van de straatlantarens is het gebied goed doordacht. De hoge ambitie kwam ook terug in de voorzieningen. Samen met de bouw van bedrijventerreinen aan de rand van de wijken (de Merwedekanaalzone en Woonboulevard), een groot winkelcentrum, een stadspark, veel eigen scholen, sportvoorzieningen, bejaardenwoningen en een kerk werden Kanaleneiland en Transwijk een dorp in de stad, waar de bewoners hun hele leven konden blijven wonen.

Stempels en voorzieningstroken
De stempel is een sterk herkenbare stedenbouwkundige bebouwingseenheid, kenmerkend voor stadsontwikkeling uit deze tijd en daarom ook cultuurhistorisch hooggewaardeerd. Meestal gaat het om een combinatie van woongebouwen in een bepaalde vorm ten opzichte van elkaar, die als het ware ‘door de wijken heen zijn gestempeld’. Deze opbouw maakte destijds een hoge woningbouwproductie mogelijk. Met name in Kanaleneiland zit er een duidelijke opbouw in bebouwingshoogtes. Deze gaat altijd in sprongen van twee verdiepingen of meer. Laagbouw is van oorsprong 2 bouwlagen, flats (schijven) zijn 5, 7 of 11 bouwlagen.



▲ *Principe van een stempel in Kanaleneiland*

Tussen deze stempels door lopen de ‘voorzieningstroken’. In deze stroken zijn oorspronkelijk voorzieningen geprogrammeerd zoals winkels, scholen, zorg-, maatschappelijke-, sport- en groenvoorzieningen. De meeste bebouwing in een voorzieningenstrook is lager dan de kenmerkende bebouwing in de stempels, al is deze op sommige plekken hoger in de vorm van torens.



▲ *Orgineel uitbreidingsplan, 1958*



▲ *Gezond stedelijk leven. Voor een gedetailleerde omschrijving zie bijlage op pagina 102.*

Inspraak
Tijdens de inzageperiode van 20 april tot en met 1 juni 2022 heeft de concept omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk ter inzage gelegen.

Er zijn in totaal 50 reacties ontvangen, waarvan 46 reacties van individuele bewoners of betrokkenen. De overige 4 reacties zijn van een bouwonderneming, ouderenzorgorganisatie, het waterschap en een wijkkrant.

Elke inspraakreactie is zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of de omgevingsvisie aangepast kan of moet worden. Doel is dat de inspraakreacties met de reacties kenbaar worden gemaakt aan de gemeenteraad, zodat de gemeenteraad alle belangen kan afwegen en in de raad transparante besluitvorming plaatsvindt.

De inspraakreacties zijn in een reactienota opgenomen en beantwoord. De reacties hebben geleid tot inhoudelijke wijzigingen. De herdenkingsplaats aan het 24 Oktoberplein is opgenomen op de visiekaart. Ten aanzien van twee locaties is de hoogtekaart aangepast vanwege de huidige bouwmogelijkheden. Daarnaast zijn er een paar tekstuele aanpassingen in de tekst en beeldmateriaal gedaan in verband met (type)foutjes en ter verduidelijking.

Een aantal reacties gaan over vraagstukken die niet tot de omgevingsvisie behoren. We vinden het waardevolle input en daar gaan we zo veel mogelijk mee aan de slag. De overige reacties hebben niet geleid tot wijzigingen van de visie zelf.

Waarom een omgevingsvisie?
Een nieuw perspectief is nodig om Kanaleneiland en Transwijk houvast voor de toekomst te geven. Een toekomst waarin het verbeteren van de leefomgeving centraal staat en waarin we vooruit kijken naar de wijken als onderdeel van de stad Utrecht. Ook speelt de visie in op de (maatschappelijke en ruimtelijke) ontwikkelingen en beleidsambities. Dit doen we aan de hand van enkele thema's die uit de participatie naar voren komen: 'groen', 'jongeren op 1' en 'trots op de wijken', en de opgaven en ambities die de stad Utrecht voor de toekomst heeft op het gebied van wonen, werken, groen, verkeer, klimaat en energie.

We hebben geprobeerd zo veel mogelijk wensen van de bewoners te verwerken. Als het ging om de

raakvlakken met de fysieke omgeving zijn deze verwerkt in de omgevingsvisie.

Als we de ambities van de inwoners en van de gemeente naast elkaar leggen dan ontstaat er voor de wijken Kanaleneiland en Transwijk deze kernopgave:

Alle toekomstige ingrepen in Kanaleneiland en Transwijk dienen in het teken te staan van de verbetering van de leefbaarheid.

Leefbaarheid geeft aan in hoeverre een bepaald gebied geschikt is om in te wonen en te werken. Het is een breed begrip. Het raakt aan veiligheid, milieu, economie en werkgelegenheid, cultuur en erfgoed, infrastructuur en zeker ook aan vastgoed en voorzieningen.
Die leefbaarheid bestaat uit de volgende waarden:

- gezond, gemakkelijk en veilig vooral voor voetgangers en fietsers;
- aaneengesloten groen en 'cool' groen;
- we kennen elkaar;
- goed (blijven) wonen en werken;
- passende voorzieningen en werklocaties;
- (betaalbaar) duurzaam qua energie.

Als deze waarden tot uitdrukking komen in initiatieven en plannen die we in wijken ontwikkelen, verbetert dat de leefbaarheid in de wijken. Daarnaast willen inwoners trots zijn op hun wijk doordat er iets onderscheidende is, bijvoorbeeld een bijzondere voorziening met een stedelijke functie. Uit de participatie is naar voren gekomen dat bewoners graag trots (willen) zijn op hun wijk.

De ruimtelijke strategie voor de toekomst

Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen
Utrechtse omgevingsvisies moeten onder andere passen in het gemeentelijke beleid 'gezond stedelijk leven voor iedereen'. Dat is het beleid dat er op gericht is dat Utrecht een gezonde stad is en blijft van en voor iedereen. Het draagt er een aantal principes voor aan die bepalend zijn voor weer ander gemeentelijk beleid.

We investeren in een betere kwaliteit van leven voor iedereen. We willen minder verschillen in de stad tussen mensen en tussen wijken als het gaat om inkomen, gezondheid, opleiding en leefomgeving. We zetten daarom in op: meer betaalbare woningen, een prettige en veilige woon- en werkomgeving, werk voor iedereen, verbeterde bereikbaarheid, betaalbare duurzame oplossingen en zorg dichtbij voor mensen die dat nodig hebben.

De stad verandert: Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU)
(voor meer informatie zie pagina 30-31)

Utrecht Dichtbij, de tienminutenstad
De kracht van Utrecht is de korte afstand voor het dagelijks gebruik van de stad en het omliggende landschap: de menselijke maat van Utrecht spreekt tot de verbeelding van onze inwoners én bezoekers aan onze stad. Wij willen Utrecht dichtbij hebben; de belangrijkste voorzieningen voor dagelijks gebruik moeten 'binnen 10 minuten' bereikbaar zijn vanaf de woon- of werkplek. Vaak kan dat lopend of op de fiets.

Van één naar vijf centra
Om de tienminutenstad te bereiken kiest de gemeente ervoor om de groei van de stad te concentreren op een aantal plekken, waar in hogere dichtheid wordt gebouwd en waar wonen met alle bijbehorende voorzieningen wordt gerealiseerd. Hiermee verandert Utrecht van een stad met één centrum, naar een stad met meerdere centra. Op deze nieuwe knooppunten komen veel stedelijke functies samen: een mix van wonen, werken, culturele en maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor sport en groen.
Concreet betekent dit voor Kanaleneiland en Transwijk dat ze in de invloedssfeer van zowel de binnenstad als het nieuw toe toevoegen centrum "De A12 zone: van Papendorp tot Laagraven" komen te liggen.

Sociale stad, gelukkige stad
Aandacht voor groen, gezondheid en leefbaarheid is een belangrijk doel. De ontmoeting tussen inwoners wordt gestimuleerd door meer ruimte te geven aan fietsers en voetgangers, maar ook door van doorgangsplekken verblijfsruimtes te maken met ruimte om te zitten en te spelen. Utrecht wil een stad zijn die mensen uitnodigt om elkaar te ontmoeten en zich met elkaar te verbinden.

Groene stad van de toekomst
De stad van de toekomst is een gezonde stad en een gezonde stad is een groene stad. In het groen kunnen we spelen en liggen, groen zorgt ervoor dat onze stad koel blijft en regenwater beter kan opnemen bovendien is het groen in de stad ecologisch waardevol en versterkt het leefgebied van flora en fauna. In de RSU is opgenomen dat er veel meer groen komt in de stad, ook in bestaande wijken. Voor iedere nieuw toe te voegen woning zal er ook groen bij komen.

Thematische opgaven
Belangrijke input voor de omgevingsvisie zijn beleidsstukken zoals de Woonvisie en het Mobiliteitsplan. In de uitwerkingen vanaf hoofdstuk 3 komen deze aan de orde. Achtergrondinformatie hierover is ook te vinden op de gemeentelijke website.

Ontwikkelingen in de omgeving

In de omgeving staan grote bouwplannen op stapel die invloed hebben op Kanaleneiland en Transwijk, zoals de Merwedekanaalzone, Jaarbeurs en Papendorp. De wijken Kanaleneiland en Transwijk veranderen van gebieden aan de rand van de stad, verscholen achter het industriegebied Merwedekanaalzone, in meer centraal gelegen stadswijken van Utrecht.

Veranderende ligging van Kanaleneiland-Transwijk
Transformatie Welgelegen
Welgelegen, het gebied tussen de Ravellaan en de Leidseweg, is een gebied in transformatie. Daarbij gaat het voornamelijk om versterking van het gebied met wonen in een rustig stedelijk woonmilieu. Voor het scheppen van een fijn woonmilieu is van belang om het langzaam verkeersnetwerk zo aan elkaar te koppelen dat de parken Oog-in-Al en park Transwijk verbonden worden via de Bartoklaan. Door het brede profiel en de tram (met een hekwerk) vormt de huidige inrichting van de Laan der Verenigde Naties een barrière tussen de twee wijken.

Ontwikkelingen aan de oostzijde: Merwedekanaalzone en Beurskwartier
Het gebied tussen het Merwedekanaal en de Europalaan verandert de komende jaren van een bedrijventerrein in een levendig stuk Utrecht. Er komt een mix van (sociale) huur- en koopwoningen voor starters, gezinnen, ouderen, en alleenstaanden. In een gezonde en duurzame omgeving met veel groen. Ook komen er winkels, horeca, werkgelegenheid, scholen en gezondheidszorg voor de nieuwe én huidige bewoners van de stad.

In de Merwedekanaalzone komen 10.000 woningen. Onderdeel van deze ontwikkeling is Merwede (deelgebied 5) waar een groene, autovrije wijk met duizenden betaalbare woningen komt. De bebouwing komt dichter bij elkaar dan in andere Utrechtse wijken. Ten noorden en ten zuiden van Merwede wordt ook in een hoogstedelijke dichtheid gebouwd met relatief weinig parkeerplaatsen.

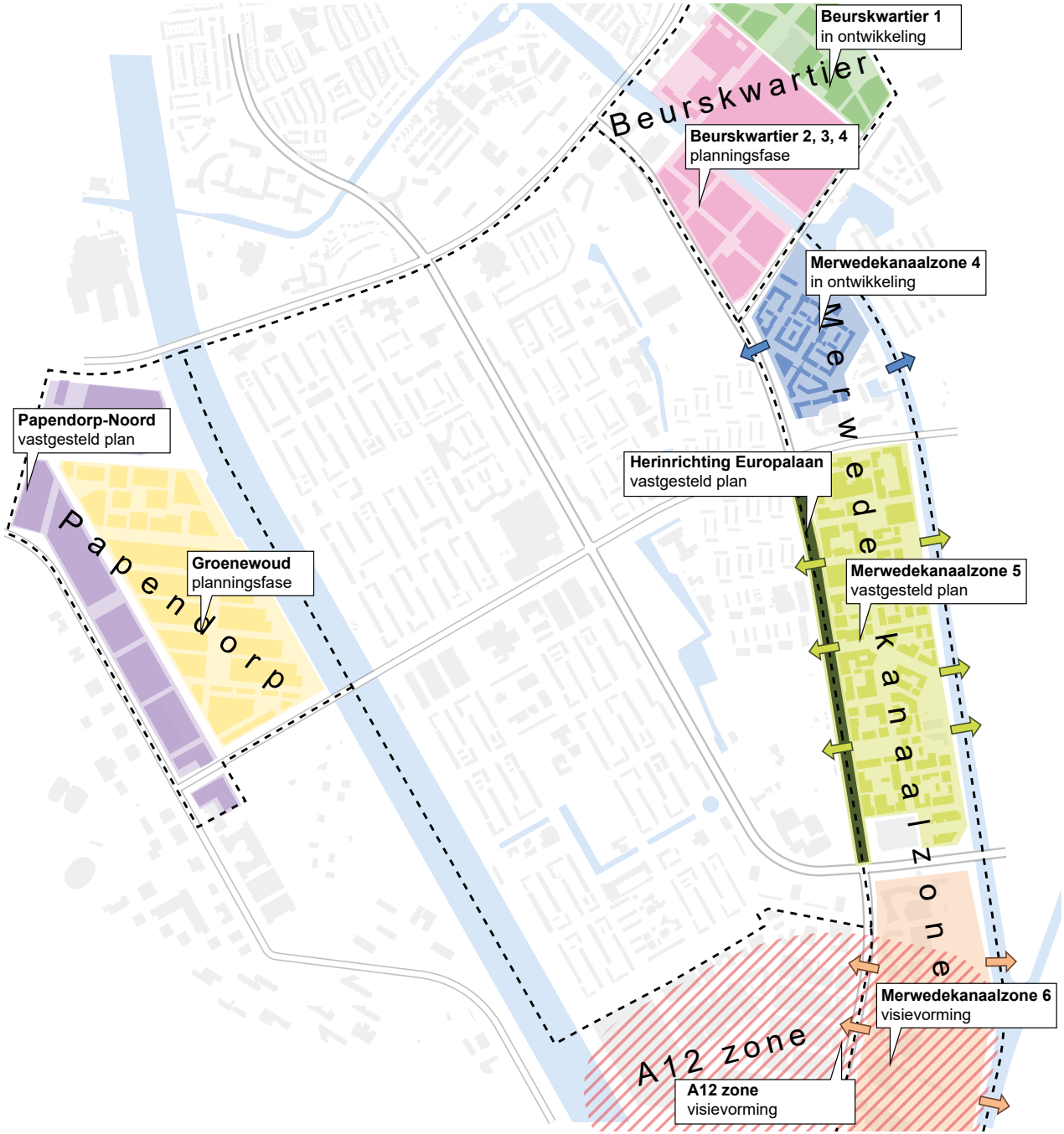
Ontwikkelingen aan de westzijde: Papendorp
Aan de westoever van het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van Kanaleneiland komt een woongebied bestaande uit twee buurten: Groenewoud en Papendorp-Noord. Het wordt een levendige plek om te wonen en te werken. In de nieuwe buurten komen sociale huurwoningen, middensegment en vrije sector huur- en koopwoningen. Winkels, horeca en andere voorzieningen komen rond een nog te bouwen Mobiliteitshub XL en het Taatsenplein.

Mobiliteitshub XL
De ontwikkeling van Papendorp-Noord begint met de bouw van de Mobiliteitshub XL en voorzieningen. Straks kunnen buurtbewoners en

bewoners van onder andere de autovrije wijken Beurskwartier en Merwedekanaalzone daar hun auto parkeren. Ze kunnen ook gebruikmaken van bijvoorbeeld deelfietsen en -auto's.

Ontwikkeling A12 zone
Op en rondom de gemeentegrenzen tussen Houten, Nieuwegein en Utrecht ligt de A12-zone, een gebied rondom de A12 tussen knooppunt Oudenrijn en knooppunt Lunetten. Het gebied is een strategisch schakel tussen Utrecht, Nieuwegein en Houten, in het verlengde van de hoogstedelijke ontwikkeling in de Merwedekanaalzone. De A12-zone heeft de potentie om een gevarieerd hoogstedelijk en gemengd woon-werkmilieu te realiseren op en om het nieuwe OV-knooppunt Westraven. Betrokken overheden onderzoeken komende jaren hoe dit gebied vanaf 2030-2035 tot ontwikkeling kan komen.

Gevolgen voor Kanaleneiland en Transwijk
Kanaleneiland en Transwijk worden nog levendiger, maar ook drukker, met de ontwikkeling van al deze gebieden. In relatie met al deze ontwikkelingen heeft de gemeenteraad besloten betaald parkeren in te voeren in de Merwedekanaalzone en de wijken rondom de nieuwe stadswijk Merwede; Dichterswijk, Rivierenwijk, Transwijk, de woonboulevard en een deel van Kanaleneiland-Zuid. Dit om te voorkomen dat de nieuwe



▲ *Ontwikkelingen rondom Kanaleneiland en Transwijk*



▲ *Huidige situatie*

Legenda

- *bebouwing*
- *water*
- *hoogbouw (vanaf 35m tot 75m)*
- *middelhoogbouw (tot 35m)*
- *woning stempels*
- *plangrens*
- *voorzieningstroken*
- *park*
- *sportveld*

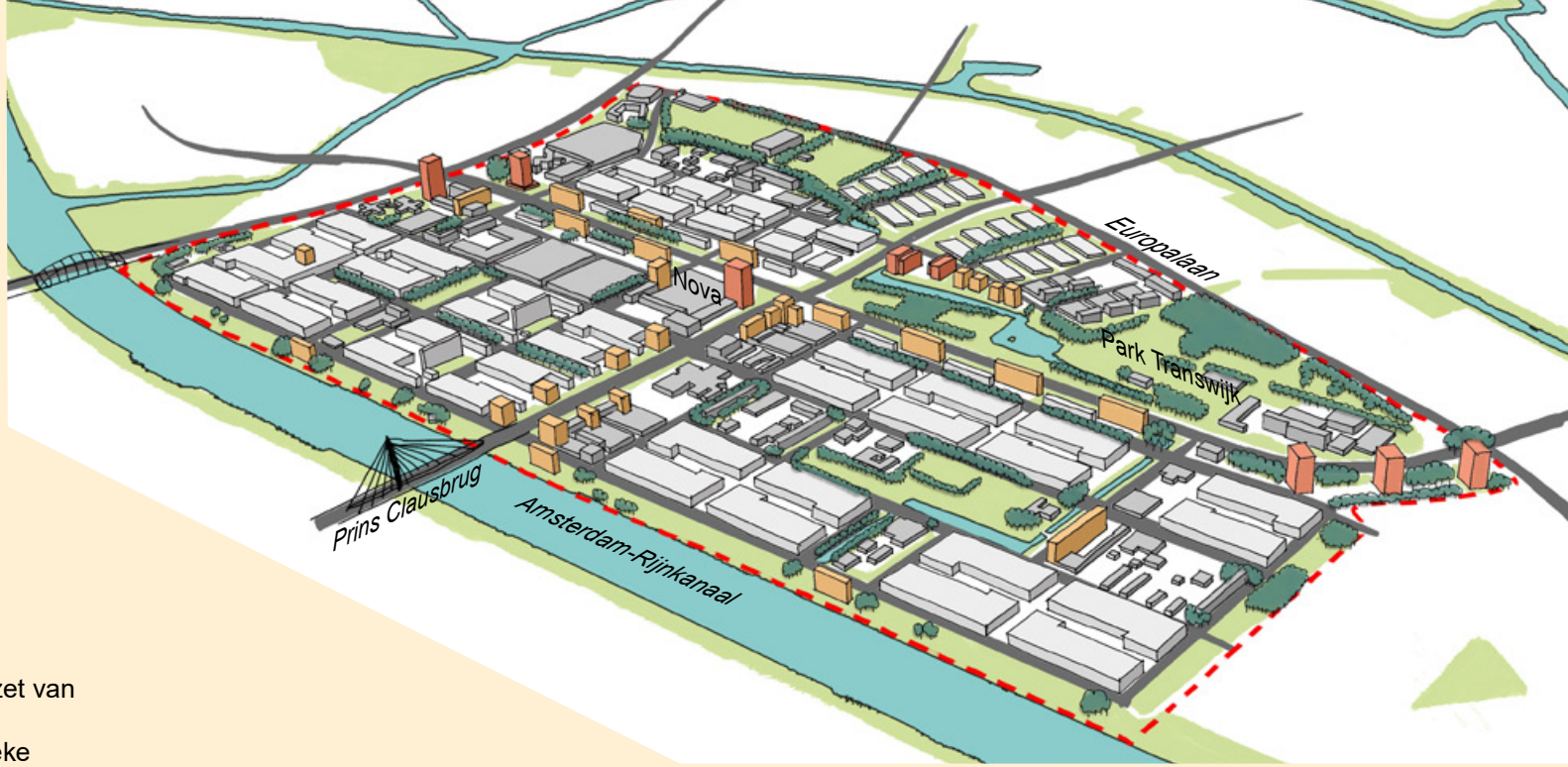
Ruimtelijke opbouw

Kanaleneiland en Transwijk zijn naoorlogse woonwijken bestaande uit stempels van terugkerende woongebouwen, afgewisseld met stroken van gevarieerde gebouwen (vaak wat lagere gebouwen) met voorzieningen zoals scholen of winkels. In de randen van deze wijken vinden we voorzieningen zoals sportvelden en bedrijvigheid (woonboulevard en voormalige bedrijvigheid aan het Merwedekanaal). De woningvoorraad bestaat voor een groot deel uit portieketage woningen van 5 bouwlagen hoog. De begane grond bestaat over het algemeen uit bergingen of garages en daarboven 4 woonlagen. Een groot deel van deze complexen zijn sociale huurwoningen, of waren dit in het verleden.

Kanaleneiland en Transwijk bestaan uit 4 delen: Kanaleneiland-Noord, Kanaleneiland-Zuid, Transwijk-Noord en Transwijk-Zuid. Deze buurten zijn van elkaar gescheiden door brede lanen zoals de Beneluxlaan.

Kenmerkend voor Kanaleneiland en Transwijk zijn de lange lijnen, het horizontale karakter van de gebouwen (platte daken, architectuur opzet). De wijken hebben een zeer sterke noord-zuid oriëntatie. Dit wordt versterkt door de barrièrewerking van de Beneluxlaan, het Amsterdam Rijnkanaal en de Europalaan en het ontbreken van doorgaande verbindingen in oost-west richting.
Er zijn een aantal bijzondere plekken in de wijken: het Park Transwijk en het winkelcentrum Nova.

Vogelvluchtperspectief Kanaleneiland-Transwijk ▶



De structuur van de wijken

De groenstructuur, de stempels, de voorzieningstroken, de hoogbouw en de opzet van de straatprofielen tot aan de toepassing van materialen vormen samen de ruimtelijk/fysieke opbouw van de wijken Kanaleneiland en Transwijk.

- Groenstructuur. De drager van zowel Kanaleneiland als Transwijk is de groen-structuur: de lanen, plantsoenen en parken. De openbare ruimte is nauwkeurig en met veel systematiek ontworpen. Door de ruime opzet van beide wijken is er verhoudingsgewijs veel groen in de wijken aanwezig, al heeft veel van dat groen niet meer de kwaliteit dat het ooit had.
- Stempels. In de jaren 50 - 70 van de vorige eeuw zijn de (naoorlogse) wijken gebouwd volgens het stedenbouwkundige principe van stempels, zich herhalende blokken van woningen. Deze stempels hebben een cultuurhistorische waarde.
- Voorzieningstroken: de zones waarin van oudsher geen woningen waren gebouwd maar bijvoorbeeld winkels, scholen, zorg-, maatschappelijke-, sport- en groen-voorzieningen. Ze lopen in stroken tussen de stempels door. De meeste bebouwing in een voorzieningenstrook is lager dan in de stempels.
- Samenhangende inrichting: Kanaleneiland-Transwijk heeft een kenmerkende beplantingsopbouw in plantsoenen, plantvakken, speelpleinen, parkeervelden en overgangszones begrensd door een lage brede haag. De verschillende soorten planten in de plantvakken in hoofdlanen, dwarslanen en binnenhoven horen bij het ontwerp van de wijk.
- Hoogbouw. De hoge bebouwing in de wijken markeert de lange lijnen in de wijken, en de plekken van stedelijk belang, bijvoorbeeld de entree van een wijken of een brede doorgaande route.
- Door de wijk lopen een aantal hoofdwegen met een ruime, groene opzet en met vrijliggende voet- en fietspaden.

Recente ontwikkelingen

- De bebouwing in de voorzieningenstroken is in de afgelopen tien jaar geïntensiveerd, onder meer door woningen toe te voegen. De voorzieningenstroken hebben hierdoor een meer gemixte programmering en verschijningsvorm gekregen. Voorbeelden hiervan zijn de nieuwe woningbouw op het voormalig ziekenhuisterrein Oudenrijn en het sportcomplex Nieuw Welgelegen.
- In de afgelopen 10 jaar zijn er aan de hoofdwegen zoals de Beneluxlaan, Dominee Martin Luther Kinglaan en Churchilllaan hogere gebouwen toegevoegd. Hierdoor is hoofdinfrastructuur als herkenbare zones in de wijken zichtbaar geworden.
- In de afgelopen jaren zijn er in verschillende stempels flats gerenoveerd of aangepast. Hierbij zijn ook woningen verkocht of in een ander segment (bijv. middenhuur) gebracht.

bewoners en bezoekers hun auto in omliggende wijken gaan parkeren.

Deze ontwikkelingen, samen met de sterke groei van Utrecht, maken Kanaleneiland en Transwijk aantrekkelijker voor meerdere groepen mensen. Hierdoor verandert de dynamiek in- en de druk op de wijken. Dit vraagt aanpassingen in de fysieke leefomgeving om de leefbaarheid op peil te houden. Deze ontwikkelingen hebben ook effect op de voorzieningen van de wijken, zoals parken, winkels, horeca en maatschappelijke voorzieningen. In de wijk Merwede wordt in de behoefte aan dagelijkse voorzieningen voorzien, maar bewoners van verschillende wijken kunnen gebruik maken van elkaars voorzieningen. In deze omgevingsvisie Kanaleneiland-Transwijk zijn de effecten van deze ontwikkelingen in de stad op de wijken meegenomen en met elkaar in balans gebracht.

Het participatieproces

Het participatiebeleid van Utrecht heeft als doel iedereen in de stad de kans te geven mee te laten denken met beleid en met plannen, zodat meer Utrechters zich betrokken voelen en invloed kunnen uitoefenen op ontwikkelingen in de stad.
Participatie is altijd maatwerk. We betrekken vanaf het begin zo veel mogelijk verschillende Utrechters, ook mensen die niet snel zelf meepraten, denken of doen. Dit past ook goed in de uitvoering van de nieuwe Omgevingswet.

Participatie kan plaatsvinden via gesprekken, in groepen of individueel, online of fysiek, met peilingen en allerlei andere manieren om meningen van betrokkenen te horen. Het stedelijk beleid is van toepassing. De gemeente werkt samen met diverse betrokkenen aan de thema's die voor de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk van belang zijn en vertaalt het stedelijke beleid naar de wijk.

Het participatietraject voor de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk

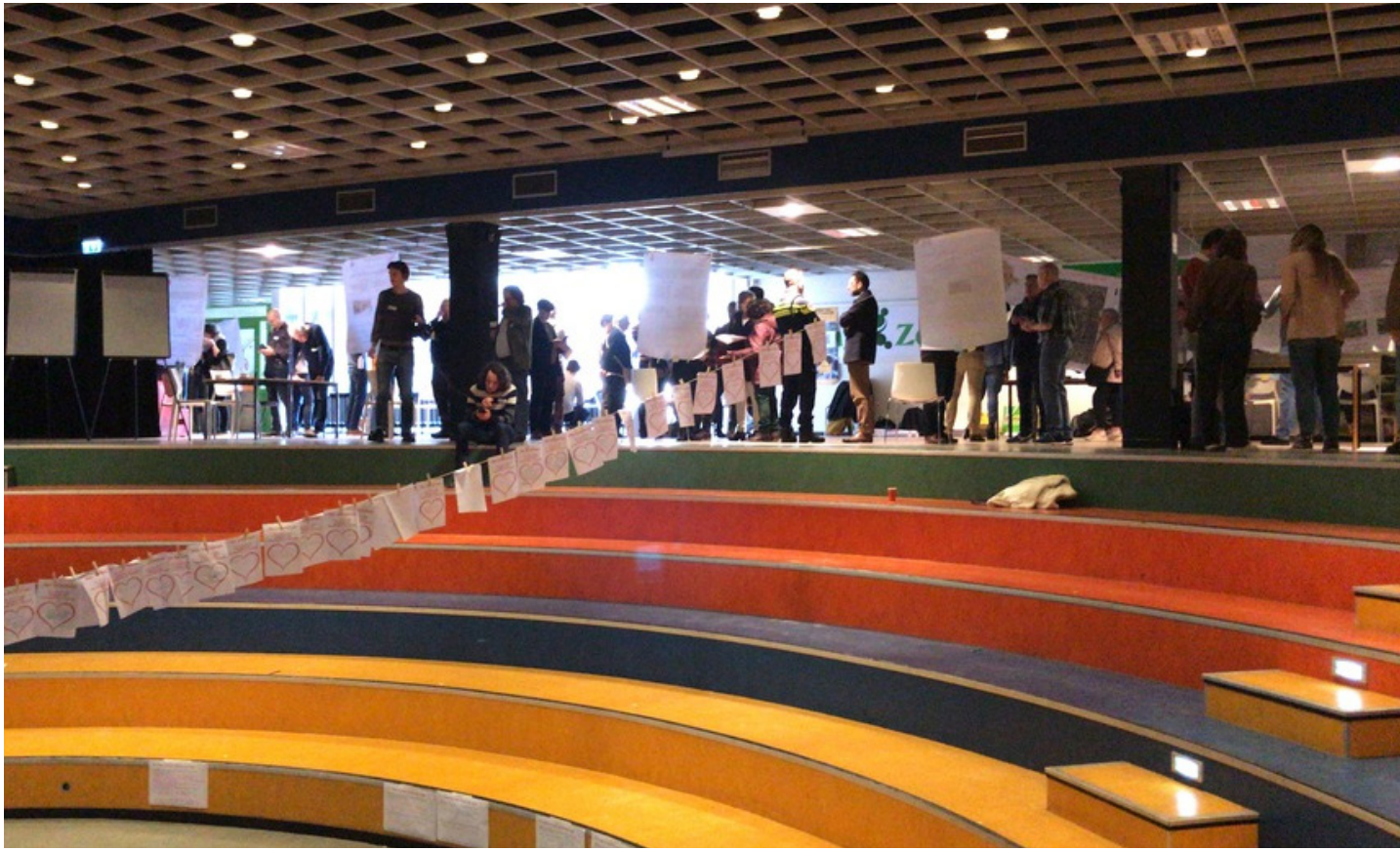
Voor de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk was het doel zo veel mogelijk mensen uit de wijk in een vroeg stadium te betrekken: inwoners, ondernemers en mensen van instellingen en verenigingen. Op die manier hebben wij vanuit de breedte van de gehele wijk gezocht naar zoveel mogelijk meningen, wensen en ambities voor de toekomst van de wijk. Daarbij hebben we verschillende participatiemogelijkheden ingezet om zoveel mogelijk doelgroepen te bereiken.

- Studenten van de HKU deden eind 2019 een kunstproject waarbij inwoners een mening mochten geven over de wijk. De studenten leverden de eerste deelnemers en trokken de aandacht van de pers (U-in-de-wijk).
- Een peiling (begin 2020) waarin we wijkbewoners vroegen om hun mening over de wijk te geven. Dit om een eerste indruk te krijgen van onderwerpen die in de wijk speelden.
- Via social media (met een korte film) en via een loting onder 4000 huishoudens mensen uitgenodigd om mee te praten (voorjaar 2020).
- De Wijkcoöperatie, de woningcorporaties en het Wijkbureau Zuidwest gevraagd de bestaande netwerken in te zetten (doorlopend).
- Alle geregistreerde bedrijven in de wijk gevraagd om mee te denken.
- Gesprekken via Attifa, Bij Bosshardt en JOU met specifieke doelgroepen bewoners om meningen over de toekomst van de wijk op te halen (voorjaar 2020).
- Bijeenkomst met inwoners, ondernemers en mensen van instellingen in Het Krachtstation met diverse werkvormen (7 maart 2020).
- Verschillende online participatiegesprekken met geïnteresseerde inwoners, ondernemers, instellingen en verenigingen over de thema's Groen, Jongeren op één en Trots op de wijk, Verkeer en Wonen (zomer en najaar 2020).
- Verdiepende online workshops over Wonen en over de stedenbouwkundige gedachten achter de ontwikkeling van de wijk;
- De Wijkcooperatie in samenwerking met de gemeente heeft meerdere fysieke bijeenkomsten georganiseerd over de thema's groen, verkeer, jongeren en wonen. Voor elke bijeenkomst maakte de gemeente een korte film over wat we tot nu toe aan input hadden opgehaald en hoe dat, in combinatie met stedelijk beleid, in de omgevingsvisie kan komen. (mei-juli 2021)

- Een flitspeiling via social media om de belangrijkste onderdelen van de omgevingsvisie te toetsen op draagvlak in de wijken (begin 2022).

Alle input uit het bovenbeschreven proces in combinatie met het stedelijk beleid is de richting van de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk.

De rol van corona en digitale participatie bij de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk
Online participatie is één van de manieren waarop Utrecht participatie vorm geeft. Door corona kreeg online participatie vanaf 13 maart 2020 een grotere rol in dit proces. Voor sommige mensen biedt online participatie een laagdrempelige manier om van zich te laten horen en om informatie te krijgen, maar een groot deel van de inwoners praat liever mee tijdens een fysieke ontmoeting. Medio 2021 heeft de wijkcoöperatie Kanaleneiland, in samenwerking met de gemeente, een serie fysieke workshops over de omgevingsvisie in het krachtstation georganiseerd (onder begeleiding van een onafhankelijke deskundige). Dit heeft geleid tot het ‘groene boekje’ (opgenomen als bijlage).



▲ *Participatieavond in het Krachtstation*

Bewoners over hun ambities voor de toekomst van hun wijk

De bewoners hebben verschillende ideeën voor verbeteringen in Kanaleneiland en Transwijk: een bijzonder stukje openbare ruimte, een mooie muurschildering, een horecatentje in een park of langs het Amsterdam-Rijnkanaal. Ook zou er bij het Wijkbureau of winkelcentrum NOVA een voorziening kunnen komen waar ook mensen van buiten de wijken naar toe komen. Of denk bijvoorbeeld aan een bazaar, die het multiculturele karakter van de wijken benadrukt. De bewoners zien ook verbeterpunten in de werkgelegenheid binnen de wijken. Met name plekken waar starters, maatschappelijke bedrijven en creatievelingen laagdrempelig werkruimtes kunnen huren (liefst met een binding in de wijk). Daarvoor is de huurprijs in en rondom het centrum te duur, maar wellicht dat het hier wel lukt.

Hoe wordt omgegaan met de verschillende opgehaalde participatiebijdragen?
Gedurende het participatietraject kwamen wij tot de volgende bevindingen:

- Op een groot aantal thema's hebben bewoners en betrokkenen uit de wijk en de gemeente dezelfde insteek en visie, bijvoorbeeld over groen en het tegengaan van hard rijden, werken in de wijk en voorzieningen dichtbij;
- Op een aantal thema's hebben bewoners en betrokkenen uit de wijk onderling een andere kijk op zaken waarbij er ook verschillen zijn ten aanzien vanuit het gemeentelijk beleid, bijvoorbeeld hoe om te gaan met gemende wijken, toewijzing van woningen en invoeren betaald parkeren.
- En thema's die gaan over de sociale leefbaarheid van de wijken. Niet alles wat genoemd is in de participatie past in de omgevingsvisie. De Omgevingswet geeft aan dat de omgevingsvisie een fysiek en ruimtelijk karakter heeft en veel van deze onderwerpen hebben een sociaal maatschappelijk karakter.

Op welke punten zijn er dilemma's?

Gemengde wijk
Uit de participatie zien wij een verdeeld beeld op het beleidsuitgangspunt van mengen in de wijken. Vanuit ervaringen uit het verleden en lopende processen leeft er een zorg of de huidige inwoners betaalbaar kunnen blijven wonen in hun eigen omgeving. Daarbij ervaren ze door de 'nieuwe' inwoners in de wijk dat er een tweedeling ontstaat. Met deze omgevingsvisie kunnen wij deze zorgen en verschil van inzicht niet wegnemen.
Met gemengde wijken willen we bereiken dat mensen in al hun diversiteit met elkaar samenleven.

Elke wijk en buurt heeft daarbij een eigen karakter. Meer variatie binnen de sociale huur kan het gemengde karakter verder versterken en verbreedt de keuzemogelijkheden. Met veel verschillende woningen zorgen we dat mensen in hun eigen buurt kunnen verhuizen naar een woning die beter past bij hun nieuwe situatie.
We hebben als doel om Kanaleneiland en Transwijk betaalbare wijken te laten blijven en stevig in te zetten op het aandeel in de sociale huur. Voor de uitwerking hierover wordt verwezen naar hoofdstuk 6 van deze omgevingsvisie.

Woningen toewijzen aan bewoners uit de wijk
Vanuit de participatie is naar voren gekomen dat de wens leeft om vrijgekomen woningen in de sociale sector bij voorkeur toe te wijzen aan woningzoekenden uit Kanaleneiland en Transwijk zelf. Met een gevarieerd woonprogramma geven we meer mogelijkheden voor wooncarrière in de buurt. Die wooncarrière willen ook woning-zoekenden die elders in de stad en regio wonen maken. De toegankelijkheid van het aanbod in de hele regio geeft daarvoor voor iedereen de beste kansen. Van de andere kant kunnen er specifieke



▲ *Park Transwijk*

situaties zijn waarin hierop maatwerk gewenst is, omdat daarmee de gewenste ontwikkeling in de buurt wordt bevorderd. Met experimenten kunnen we die verder verkennen, zoals met het experiment voorrang aan 65-plussers in de buurt. Hoe we voorstellen hiermee om te gaan is te lezen in hoofdstuk 6 van deze omgevingsvisie.

Verkeer en Parkeren
De gemeente wil dat de stad aantrekkelijk en bereikbaar is voor iedereen en dat iedereen gezond en prettig kan wonen en werken. In een groeiende stad als Utrecht is het dan nodig om verkeer anders te organiseren. In Utrecht geven we voorrang aan schone manieren van vervoer die weinig ruimte innemen: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelvervoer. Daardoor is er meer ruimte voor groen en plekken om te spelen.

Uit gesprekken met bewoners uit de wijk blijkt dat de auto en parkeren belangrijk zijn. Er wordt waarde gehecht aan voldoende en dichtbij parkeren in woonstraten en bij voorzieningen, zoals scholen en winkels. Veel inwoners willen geen betaald parkeren; men vreest de kosten hiervan.
Aan de andere kant zijn er ook bewoners die kiezen voor meer groen boven parkeerplaatsen. Ze verlangen naar een groenere wijk en willen liever fietsen en wandelen als dat veilig kan
Voor de toekomst van de wijk gaan we uit van het gemeentelijk beleid op het vlak van mobiliteit. In hoofdstuk 3 ziet u hiervoor de voorstellen.

Welke sociaal maatschappelijke vraagstukken kwamen aan de orde
Als het om onderwerpen gaat die belangrijk zijn voor de leefbaarheid van de wijk, maar die niet passen in de omgevingsvisie, dan hebben we die doorgegeven aan de organisatieonderdelen van de gemeente of instanties van de wijk die daar verantwoordelijk voor zijn. In een groot aantal situaties liepen daar al bestaande trajecten die dat onderwerp betroffen in hun aanpak en beleid. Het gaat dan om onderwerpen en thema's die een grote rol spelen in de leefbaarheid van de wijk. Het onderwerp Jongeren op één is daarvan een voorbeeld.


PARK TRANSWIJK

2. Visie op hoofdlijnen

Als de volgende beelden in 2040 tot werkelijkheid zijn geworden, dan zijn Kanaleneiland en Transwijk wijken waar de bewoners nog trotser op kunnen zijn.

- **De wijken zijn groener, beter bereikbaar voor langzaam verkeer en goed verbonden met de rest van Utrecht.**
- **De wijken zijn een goed voorbeeld waar gezond stedelijk leven in gemende wijken plaatsvindt. Er zijn nieuwe woningen bij, de economie is versterkt en de voorzieningen zijn op orde.**
- **Ook zijn de wijken klimaatbestendig. Dat zie je zowel terug in de buitenruimtes als in gerenoveerde flats en duurzame nieuwe gebouwen.**
- **De vernieuwde openbare ruimte is minder ingericht voor auto's en parkeren maar juist voor voetgangers, fietsers en elkaar ontmoeten en ziet er bovendien mooi uit.**

Wijken waarin we wonen

Met een gevarieerd woningaanbod bieden de wijken in 2040 kansen voor iedereen. Er zijn meer woningen, met meer variëteit in grootte, type en prijs en ze zijn gevarieerder van aard. Daardoor kunnen mensen binnen de wijken woningen vinden die bij hun (veranderende) leefsituatie passen of het nu gaat om ouderen, jongeren, doorstromers, hulpbehoevenden en starters of mensen die zorg of ondersteuning nodig hebben.

Ook in de komende twintig jaar blijven de wijken betaalbaar voor mensen met een laag of middeninkomen. Daarom is het streven het aandeel sociale huurwoningen zo te houden en daarbinnen meer balans te brengen tussen de verschillende prijsklassen en woningtypen. Nieuwbouw, verbouw en renovatie maken het mogelijk nieuwe kwaliteit toe te voegen voor verschillende doelgroepen, met name voor ouderen. Met nieuwe concepten voor wonen en werken komen de wijken tegemoet aan de veranderende behoeften van onder andere zzp-ers, kleine (creatieve) ondernemingen en thuiswerkers.

Hierbij is het van belang het bestaande in het oog te houden; iedereen moet zich in de wijk thuis en veilig voelen. Belangrijk hiervoor is de betrokkenheid bij je omgeving. Die betrokkenheid ontstaat gemakkelijker als mensen elkaar kennen, zien, aanspreken en ontmoeten. Er zijn meerdere manieren om dat te bereiken.

1. Door knips in doorgaande wegen aan te brengen ontstaan kleinere buurten, waar je je als bewoner gemakkelijker betrokken bij voelt.
2. Bij renovatie en nieuwbouw wordt extra aandacht besteed aan de begane grond van de gebouwen. Als er meer woningen, bedrijfsruimtes of kantoorruimtes op de begane grond zijn, in plaats van bergingen of garages, dan zijn er meer ogen op de straat gericht.

Bewegen door de wijken

De verkeersstructuur van de wijken wordt anders. De bereikbaarheid van de wijken die vooral noord-zuid was georiënteerd, wordt voor langzaam verkeer nu ook in oost-west richting aantrekkelijk en gemakkelijk. Zo ontstaat er een prettig en aantrekkelijk alternatief om met de fiets andere stadsdelen te bereiken. Sommige doorgaande autoverbindingen worden daarom geknipt. Doorgaand autoverkeer wordt zo geweerd en de prioriteit komt bij langzaam verkeer te liggen. Naast een voordeel voor de verkeersveiligheid ontstaan door deze knips ook buurten met een eigen identiteit, waar mensen elkaar kennen.

In 2040 zijn de wijken groener en klimaatbestendig, waarbij groen om te verblijven of recreëren 'cool' is – koel én aantrekkelijk – en nooit ver van huis ligt.



Legenda

- zoekgebied voor verdichting
- nieuwe knip
- bestaande knip
- te onderzoeken knip
- HOV-verbinding (spaak)
- opheffen HOV-verbinding
- rijstrookvermindering weg
- verbeteren oversteekbaarheid
- zoekgebied horecagelegenheid
- zoekgebied jongerencentrum
- parken/plantsoenen
- gebouwen in het groen
- vergroening straten
- vergroening binnen de stempels
- zone Groot Park Transwijk
- zoekgebied wijkaccent
- zoekgebied stedelijk accent
- zoekgebied intensiveren sportvoorzieningen
- zoekgebied opwaarderen voorzieningen
- handhaven voorzieningen
- hoofdfietsroutes
- Herdenkingsplaats



▲ *Impressie van de sfeer van de mogelijke toekomstige situatie Beneluxlaan*

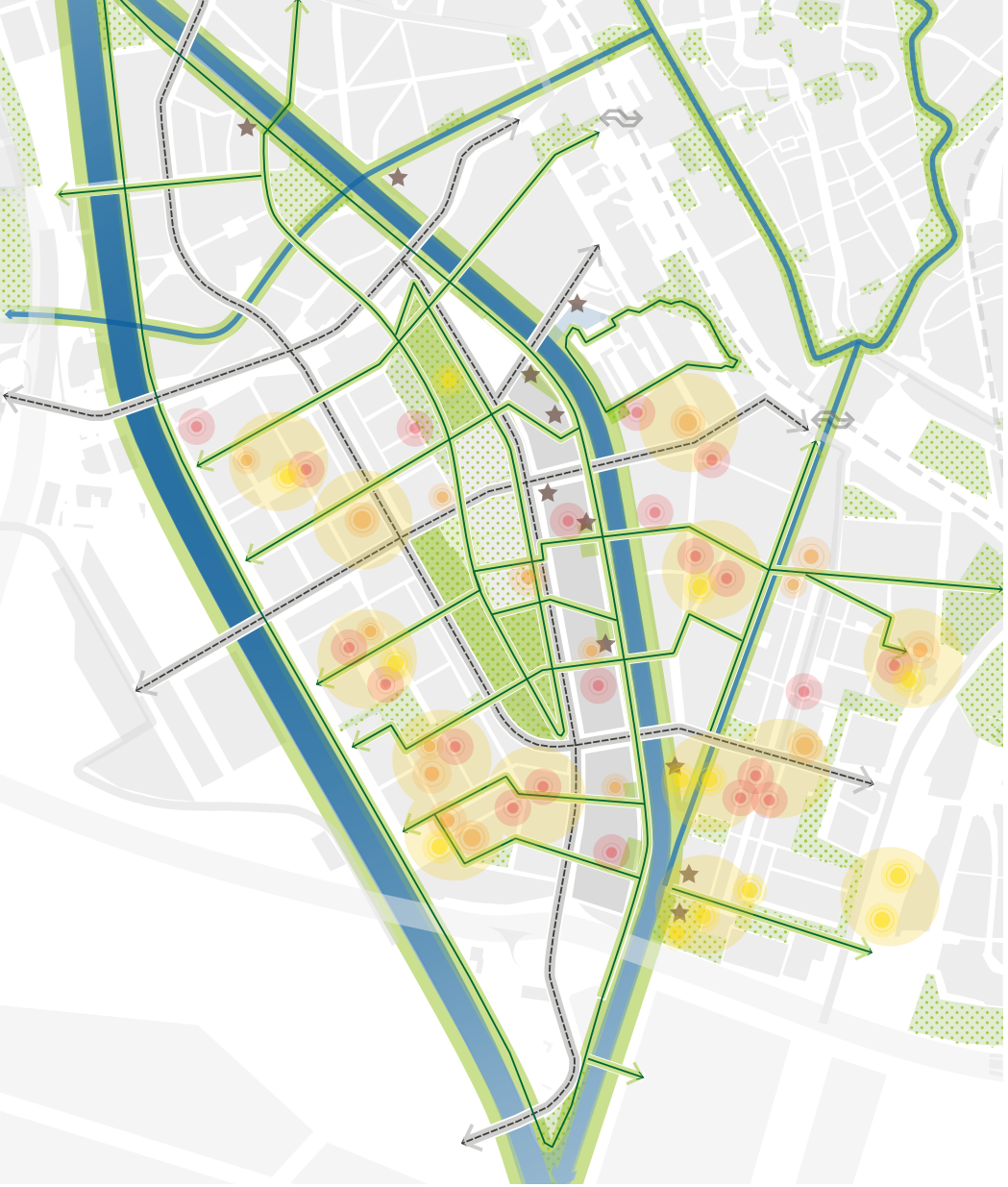
Het groen is versterkt met een hogere kwaliteit en waarde voor jong en oud. Er zijn wandel- en hardlooprondjes waardoor je vanuit je huis in de groengebieden kunt komen. De parken zoals het Marco Poloplantsoen, Park Transwijk en de Kanaalzone worden met elkaar verbonden en krijgen een hogere ecologische waarde. Deze grotere parken zijn aangevuld met bomenlanen en nieuwe kleinere bermen en plantsoenen.

De Beneluxlaan maakt onderdeel uit van de auto ‘binnenring’ of ‘boulevard’ van de stad. Deze is elders (zoals Lessinglaan, ’t Goylaan) inmiddels voorzien van eenduidige inrichting met een dubbele bomenrij in een brede, groene middenberm. De Beneluxlaan wordt in de toekomst aangepast en in lijn gebracht met de rest van de binnenring. Het aantal rijstroken gaat van 2x2 naar 2x1. Ook wordt het hoogwaardige openbaar vervoer (HOV) aangepast. Er komt een HOV-lijn over de Europalaan richting Nieuwegein. Deze kan in de toekomst een light rail verbinding worden. De ambitie is om een HOV via de Beneluxlaan-Noord over de Prins Clausbrug richting Papendorp te laten rijden. In dat geval verdwijnen de tramrails van het zuidelijk deel van de Beneluxlaan. Mede door al deze ingrepen kan de Beneluxlaan veel groener worden en beter over te steken. Er ontstaat ruimte om ook op de Beneluxlaan een dubbele bomenrij met middenberm aan te leggen. Deze groene hoofdaders van de wijk vormen een waardevolle verbinding en verblijfplaats voor zowel de bewoners als planten en dieren.

De groene openbare ruimte

Onderdeel van het verbeteren van het groen is het verbeteren en herinrichten van Park Transwijk. We zetten in op een ‘Groot Park Transwijk’ een centraal groen parkgebied tussen Kanaleneiland en Transwijk en de Merwedekanaalzone. Om dit herkenbaar te maken krijgt het gehele gebied een rand met veel groen. Een van de belangrijkste ingrepen is het opheffen van barrières in de nabijheid van het park. Park Transwijk wordt toegankelijker; waar mogelijk halen we hekken weg. Park Transwijk wordt beter aangesloten op de groenstructuur in de wijken en van de Merwedekanaalzone. Ook door de aanpassingen aan de Beneluxlaan wordt het park toegankelijker. Vanuit Kanaleneiland-Zuid wordt de bereikbaarheid hierdoor veel beter. Bestaande en nieuwe verbindingen in de gebieden rondom het park sluiten we aan op de belangrijkste routes in het park. Door de verbeterde oost-west verbindingen voor fietsers en voetgangers aan te laten sluiten op het bestaande wandelpad langs de noord-zuid singel in Transwijk (de (verlengde) Johannes Beenlaan) kan men ook vanuit Kanaleneiland-Noord en Transwijk-Noord het park beter bereiken te voet of met de fiets.

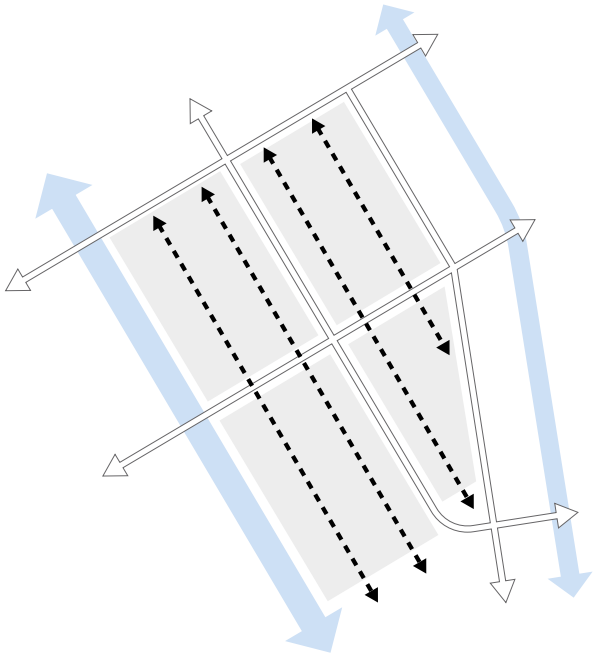
Het vervangen van de riolering in de wijken de komende jaren, biedt een mooie kans om de



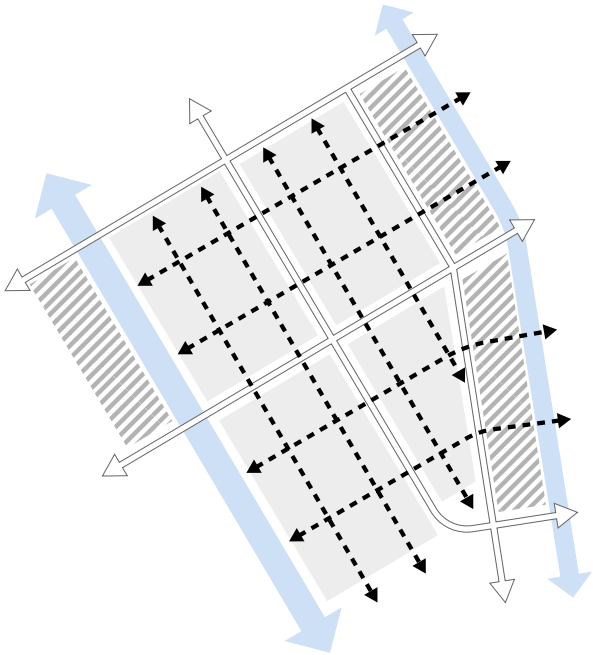
◀ *De schaalsprong groen en de ligging van de groenstructuur van Kanaleneiland-Transwijk in zijn toekomstige omgeving (bron: omgevingsvisie Merwedekanaalzone)*

inrichting van de buitenruimte klimaatbestendiger, verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken.
Dit is het moment om verharding te vervangen door groen en wadi's, zowel in de stempels als in de rest van de wijken. In principe gaan we uit van een groene inrichting, tenzij verharding echt noodzakelijk is, in plaats van de huidige situatie waarbij er een overmaat aan asfalt en verharding is. De inrichtinguitgangspunten worden afgestemd op de opbouw van de openbare ruimten: hoofdlanen in noord-zuidrichting en korte dwarslanen in oost-westrichting, aangevuld met ondergeschikte hoven. Deze opbouw in het wegennet weerspiegelt de oorspronkelijke stedenbouwkundige opzet. Zo benadrukken bomenrijen de hiërarchie van het wegennet en scheiden plantsoenen verschillende woonbuurten van elkaar. Ook komen er extra bomen, binnen het ruimtelijke principe van de wijken en het oorspronkelijke beplantingsplan. Het bestaande en nieuwe groen komt ten goede aan de levensvatbaarheid van planten en dieren en voor gebruiksgroen of eetbaar groen. Het toevoegen van woningen in Kanaleneiland-Transwijk kan dan daadwerkelijk hand in hand gaan met het toevoegen van groen in de directe woonomgeving.

Bij herinrichting van straten wordt er gekeken of de straten geschikt zijn om woonerf van te maken. Dit is afhankelijk van de functie van de weg. Wanneer een woonerf niet een passende inrichting is, worden straten goed herkenbare 30 km/uur straten



▲ *Doorwaadbaarheid huidig. Voornamelijk in noord-zuidrichting*



▲ *Door ontwikkelingen in de omgeving, ontstaan er kansen om de doorwaadbaarheid in oost-westrichting te vergroten*

met klinkers in plaats van asfalt. Klinkers nodigen minder uit tot hard rijden en maken waterinfiltratie mogelijk. Daarbij worden straten smaller. Straten worden groener en het is duidelijker waar ruimte is voor parkeren. De openbare ruimte oogt hierdoor ook veel vriendelijker en minder grijs.

In Kanaleneiland en Transwijk voorkomen we parkeeroverlast zo veel mogelijk. Er komt betaald parkeren, een systeem van parkeervergunningen en er is de mogelijkheid om te ‘parkeren op afstand’. De prioriteit komt te liggen bij lopen, fietsen, deelmobiliteit en hoogwaardig openbaar vervoer en minder bij de privé-auto. Ook is er ruimte voor buurt-hubs waar deelfietsen en deelscooters te krijgen zijn.

Duurzame toekomst: klimaatadaptatie en energie

We willen dat Kanaleneiland en Transwijk klimaatbestendig zijn: voorbereid op het klimaat dat we in de toekomst verwachten. De komende jaren werken we daar aan. Dit doen we bijvoorbeeld door het vervangen van verharding door extra groen met diversere beplanting. We realiseren vertraagde waterafvoer en meer schaduw door extra aanplant van bomen, dit gaat hittestress tegen. Dit willen we, waar mogelijk, samen met inwoners van de wijken doen.

Het doel van de energietransitie is om de klimaatverandering zoveel mogelijk af te remmen. Het is tijdens deze omschakeling van belang dat energie voor iedereen beschikbaar en betaalbaar blijft. Voor Kanaleneiland en Transwijk is het de bedoeling dat flats (bijna) energieneutraal worden bij renovatie. Ook willen we alle platte daken benutten voor wateropvang, groen en/of energie. Voor Kanaleneiland en Transwijk lijken lage temperatuur warmtenetten de meest logische vormen van verwarming als alternatief voor aardgas.
Vele ingrepen samen maken de wijken de komende jaren klimaatbestendig. Er is in 2040 goed openbaar vervoer en ruimte voor deelvervoer. Ook zijn er voldoende laadpalen.



▲ *Parkeren uit het zicht: gebouwde parkeervoorziening bij het project op voormalig ziekenhuis terrein Oudenrijn*

De gebouwen

De ruimtelijke opzet van de wijken en de gebouwen heeft een herkenbare structuur en hoogteopbouw. De bebouwing bestaat uit stempels (flats), hoogbouw en lagere gebouwen in de voorzieningstroken. Het respecteren van deze ruimtelijke basisstructuur en herkenbaarheid blijft uitgangspunt, ook voor vernieuwingen. Binnen deze ruimtelijke opzet worden de wijken verdicht met nieuwe woningen, in totaal ca. 1.500-2.000. De meeste van de extra woningen worden in de voorzieningstroken en langs de hoofdwegen toegevoegd.

Alleen op de belangrijke plekken aan de hoofdwegen, met name op die plekken waar verschillende hoofdwegen elkaar kruisen is ruimte voor hoogbouw tot 70 meter hoog. Een voorbeeld van zo'n plek is bij winkelcentrum Nova. Nieuwe hoogbouw heeft een goede relatie met de aangrenzende openbare ruimte en voegt hier ook kwaliteit aan toe, bijvoorbeeld door een open en toegankelijke plint, voorzieningen of een restaurant op de begane grond.

Veel nieuwbouw zal in de voorzieningstroken gerealiseerd worden. Qua bebouwing en architectuur is de vormgeving hier vrijer. Er kan incidenteel een afwijkend vormgegeven gebouw komen op plekken met een bijzondere betekenis, bijvoorbeeld bij winkelcentrum Nova.

De lange lijnen, de horizontale opzet van de architectuur van de flats in combinatie met de openbare ruimte structuur, bomen en beplanting is ook tot 2040 de basis waarbinnen vernieuwing binnen de stempels kan plaatsvinden.

Voor alle nieuwbouw streven we naar een hoogwaardige architectuur met een verfijnde detaillering. Bij bouwprojecten is er aandacht voor schaduwwerking op de omgeving, zowel op gebouwen als op de openbare ruimte, privacy van omwonenden en het voorkomen windhinder. Eventuele (fiets)parkeervoorzieningen komen in of onder het gebouw. Zo kan de openbare ruimte zo groen mogelijk worden. Ook is er in nieuwbouw en bij renovatie ruimte voor natuurinclusieve oplossingen.

Inspannen en ontspannen: werken, leren en recreëren

Kanaleneiland en Transwijk zijn in 2040 gezonde wijken met goede voorzieningen voor iedereen. Doordat er meer en gevarieerdere woningen en werklocaties in de wijken en omgeving beschikbaar zijn gekomen, zijn er ook meer en nieuwe



▲ *Impressie van de sfeer in een vergroende oost-westverbinding met meer fietscomfort*

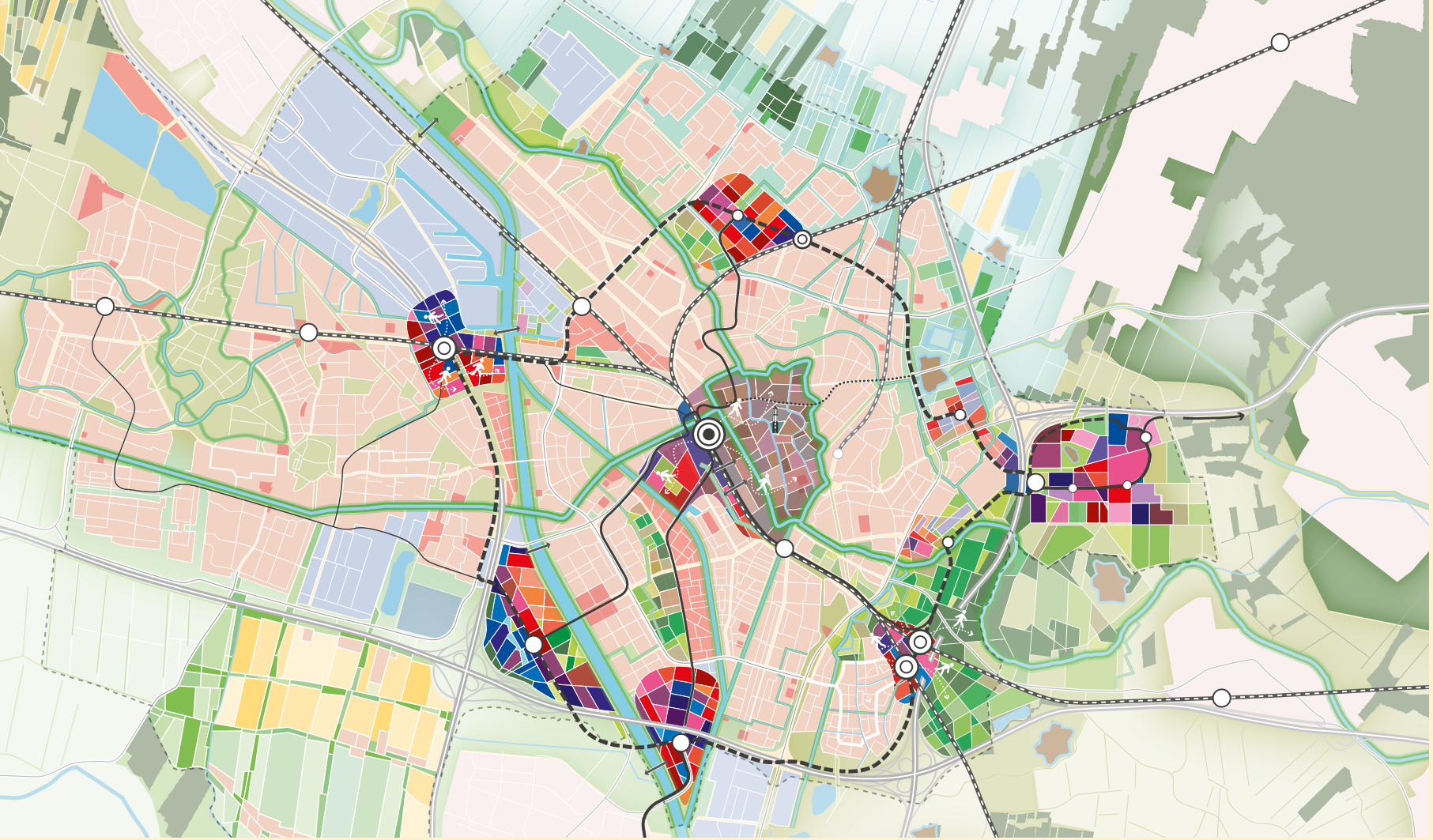
bewoners en gebruikers van de voorzieningen. De huidige voorzieningen voldoen ook voor de toekomst, alleen is er extra behoefte aan sport, recreatie en horeca. Alle voorzieningen, commercieel of niet-commercieel, zijn in principe onderbracht in de voorzieningenstroken en in winkelcentrum Nova, met uitzondering van horeca die daarnaast ook aan het Rondje Stadseiland een plek kan krijgen. Zo zijn alle voorzieningen binnen 10 minuten lopen of fietsen voor de wijkbewoners toegankelijk zijn.

Voor de bewoners staan de jongeren op één. Zij kunnen hun talent en potentieel ontwikkelen. Diverse ruimtelijke fysieke maatregelen faciliteren dat, in Kanaleneiland-Zuid wordt gekeken waar een nieuwe jongerenhuiskamer kan komen. De huisvesting van scholen is in 2040 goed, er zijn goede en toegankelijke voorzieningen voor jongeren en kinderen van alle leeftijden en er is bedrijfsruimte waar jonge ondernemers zich kunnen vestigen.

Gebouwen voor voorzieningen zijn in 2040 vaak een onderdeel van wat hogere wooncomplexen met middeldure huur- en koopappartementen. Omdat er zowel in de wijken als in de omgeving woningen bij komen, wordt sportpark Nieuw Welgelegen geïntensiveerd en uitgebreid.

De groei van de stad vertaalt zich ook in Kanaleneiland en Transwijk in een stedelijke dynamiek van wonen en werken. Het aantal werklocaties in de wijken groeit mee met het aantal inwoners. Bijvoorbeeld op plekken met gedeelde faciliteiten of in bedrijfsverzamelgebouwen en nieuwe woon-werk concepten. Vakmensen en kleine ondernemingen die bijvoorbeeld onderhouds- en installatiewerkzaamheden verrichten hebben in de eigen wijken of in de directe nabijheid voldoende mogelijkheden om zich te vestigen in bedrijfsruimtes.

In tijden van veranderend consumentengedrag houdt de gemeente vast aan een variatie aan winkelgebieden verspreid over de stad. Winkelcentrum Nova en winkelcentrum Vasco da Gamalaan maken deel uit van de Utrechtse hoofdwinkelstructuur. In de loop van de jaren hebben zich er meer functies omheen verzameld zoals maatschappelijke voorzieningen en horeca waardoor de aantrekkingskracht op wijkbewoners en werkenden in de wijk verder is versterkt.



Ruimtelijke strategie Utrecht

Ruimtelijke Strategie Utrecht

Steeds meer inwoners, werkgevers en bezoekers kiezen voor Utrecht. Het is een aantrekkelijke en centraal gelegen stad. Prettig om in te wonen, met veel groen en natuur. Een stad waar iedereen zich thuis voelt en je jezelf kunt zijn. De stad groeit. We willen ruimte geven aan deze groei, maar tegelijk onszelf blijven. We kiezen voor ‘Gezoend Stedelijk Leven voor Iedereen’. Om de groei van de stad in goede banen te leiden heeft de gemeente de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) vastgesteld.

Utrecht blijft Utreg mien stadsjie, een prachtige stad met veel kwaliteiten. Het Utrechtse karakter van de stad behouden we. Tegelijk kijken we naar de toekomst.
We hebben meer en verschillende soorten huizen nodig. Daarvoor halen we grenzen en hindernissen weg. En zorgen we voor een betere verdeling en kwaliteit in het aanbod van woningen.

Huurwoningen naast koopwoningen. Dure woningen naast goedkope woningen.
We gaan zorgen dat er meer groen komt in de stad, ook in bestaande wijken. Dat groen ontwikkelen we op 5 schaalniveaus, van het groen in je eigen straat (1) naar plantsoenen en buurtparkjes (2) via groene routes (3) naar stadsparken (4) en grote robuuste verbindingen (5). Op deze manier verbinden we het stadsgroen met de landschappen aan de rand van de stad. De ontwikkeling van het groen houdt zo tred met de ontwikkeling van woningen en bedrijven. Groen begint als je de voordeur uitloopt en loopt via heggen, plantsoenen, in trambanen en parken naar de prachtige landschappen aan de rand van de stad.

We maken extra centra om de druk op onze mooie binnenstad te verlichten. Hier komen openbaar vervoer en wegen bij elkaar. Hier willen we woningen en kantoren bouwen, met voorzieningen, zoals winkels, werken, sportgelegenheden en zorginstellingen. De nieuwe knooppunten zijn Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten-Koningsweg, Overvecht en het Utrecht Science Park.
We geven ruimte aan voetgangers, fietsers en aan openbaar vervoer. Deze vormen van vervoer zijn schoon en nemen ook minder ruimte in. Rondom de stad komt een ring van Openbaar Vervoer (OV). De verschillende OV-knooppunten worden goed met elkaar verbonden. Snelle bussen, trams en treinen verbinden de regio en de rest van Nederland met het nationale knooppunt Utrecht Centraal.
Door de extra centra met vele voorzieningen die via een goed OV-netwerk met elkaar verbonden zijn is alles dichtbij. Zaken die je elke dag of vaak nodig hebt bevinden zich dan op ongeveer 10 minuten van je woon- of werkplek. Met openbaar vervoer, fiets of lopend ben je dan snel waar je moet zijn.
We moeten de beschikbare ruimte slim gebruiken. We zorgen dat gebouwen en de openbare ruimte voor verschillende doelen worden gebruikt.
De prachtige landschappen rond de stad willen we nog beter verbinden met de rest van de stad. Ook is het de ambitie om vanuit de stad langere stukken door het en langs het groen kunt fietsen en wandelen. We gebruiken polder Rijnenburg om te beginnen tot 2035 om energie op te wekken en voor sport, recreatie en natuur.

Om voldoende nieuwe duurzame energie op te kunnen wekken, hebben we verschillende bronnen nodig zoals de zon, de wind, warmte uit de aarde en warmte die bij bedrijven vrij komt bij de productie. Onze huizen moeten we ook op een andere manier verwarmen, zodat we straks geen gas meer nodig hebben.

We werken aan werk voor de toekomst. Er zijn vier branches die nu en in de toekomst zorgen voor veel banen in Utrecht: zorg, onderwijs, digitale vaardigheden & ICT, bouw & energietransitie. Omdat we willen investeren in werk van morgen, investeren we ook in deze sectoren.

We ontwikkelen de stad stap voor stap. We maken eerst af waar we mee bezig zijn (rond het station en de sporen, Merwedekanaal, Leidsche Rijn) en bouwen daarna rondom de knooppunten. Daarna op andere plekken in de stad en aan de rand van de stad. Als laatste bouwen we buiten de stad zoals die nu is.

We doen het samen. Samen met de inwoners van Utrecht. Samen met ondernemers, organisaties en andere overheden. Iedereen kan meedenken en met ideeën komen om de stad mooier en beter te maken. Samen werken we aan een gezonde en prettige stad.





In de volgende hoofdstukken wordt de omgevingsvisie uitgewerkt. Verschillende thema's komen apart aan bod. Per thema wordt aangegeven welke ambities er zijn en welke fysieke ingrepen daarbij horen. De omgevingsvisie is echter een integrale visie, veel thema's hebben een grote samenhang en beïnvloeden elkaar. Vaak hebben ingrepen positieve effecten op verschillende thema's. Een voorbeeld daarvan is het vergroenen van de straten. Dit heeft een positief effect op:

- het klimaat (voorkomen van hittestress, meer biodiverse beplanting)
- de waterhuishouding (vertraagde afvoer, voorkomen overbelasting riolering)
- de gezondheid van de mensen (groen heeft een positief effect op het welbevinden van de mensen en nodigt uit tot bewegen/ wandelen in het groen)
- de verkeersveiligheid (door straten te herinrichten, is er meer ruimte voor groen en minder asfalt en dat nodigt weer uit om langzamer te rijden).
- de uitstraling van de straten (meer levendigheid en kleur in de wijk).

Voor de verschillende thema's is in dit hoofdstuk, uit praktische overwegingen, een afweging gemaakt welke ingreep in welke paragraaf besproken wordt.
Achtereenvolgens komen de volgende thema's aan bod:

- Mobiliteit: lopen, fietsen, openbaar vervoer, autoverkeer, parkeren,
- Groen en openbare ruimte: aaneengesloten groen, groen in de stempels, water, openbare ruimte inrichting
- Ruimtelijke opbouw met o.a. buurten, verdichten en bouwhoogte
- Wonen
- Voorzieningen en werken
- Duurzaamheid: met o.a., klimaatadaptatie, energie, warmte

Uiteindelijk vormen de alle ingrepen en ambities die in deze paragrafen besproken worden de samenhangende omgevingsvisie.


BUS

3. Mobiliteit

De waarden: **gezond, gemakkelijk en veilig vooral voor voetgangers en fietsers**

Kanaleneiland en Transwijk zijn in 2040 gebieden waar lopen en fietsen aantrekkelijk zijn; bewoners waarderen langzaam verkeer. Het is gezond, betaalbaar, gemakkelijk en verkeersveilig. Ook het openbaar vervoer is aantrekkelijk, zeker als het gaat om reizen over grotere afstanden. In 2040 is ook recreatief wandelen en fietsen in de wijk goed mogelijk.

Lopen, fietsen en openbaar vervoer worden in de toekomst belangrijker dan de auto. Autoverkeer wordt minder dominant en minder mensen hebben een auto. In de toekomst komt deelvervoer meer voor, zowel deelauto's als andere vervoermiddelen zoals deelscooters en deelfietsen. Dat heeft gevolgen voor inrichting van de openbare ruimte. Die is veiliger en aantrekkelijker om in te lopen en te fietsen, er zijn meer rechtstreekse verbindingen en er is weinig parkeeroverlast. De verkeersstructuur voor de auto is aangepast om dit te bereiken.

3.1 Langzaam verkeer: fietsen en lopen

Fietsverkeer
Fietsen is een goedkope, duurzame en gezonde manier om je te verplaatsen. Fietsen in de wijken willen we aantrekkelijker maken: makkelijker en veiliger. Dat geldt voor fietsverkeer binnen de wijken en voor fietsverkeer uit andere wijken (de direct omliggende wijken zoals Papendorp, Merwede, Beurskwartier en centrum, maar ook voor verder weg gelegen wijken). Het fietsnetwerk is aangevuld met belangrijke verbindingen die met name in oost-westelijke richting lopen. Hierdoor wordt de bereikbaarheid met de fiets veel beter.

Aan het bestaande fietsnetwerk van Utrecht Zuidwest worden directe en comfortabele oost-west verbindingen toegevoegd. Zo wordt het net zo gemakkelijk om van oost naar west te gaan als het nu al is om van noord naar zuid te gaan. Het betreft de verbindingen Van Heuven Goedhartlaan-Admiraal Helfrichlaan en Bernadottelaan-Struyckenlaan-Krikkelaan in Kanaleneiland-Noord. Voor die laatste verbinding wordt onderzocht hoe het stuk tussen de Struyckenlaan en de singel in Transwijk-Noord er zo recht mogelijk in kan komen. In Kanaleneiland-Zuid worden zowel Afrikalaan als de Vasco da Gamalaan, via Park Transwijk, verbonden met Merwede.

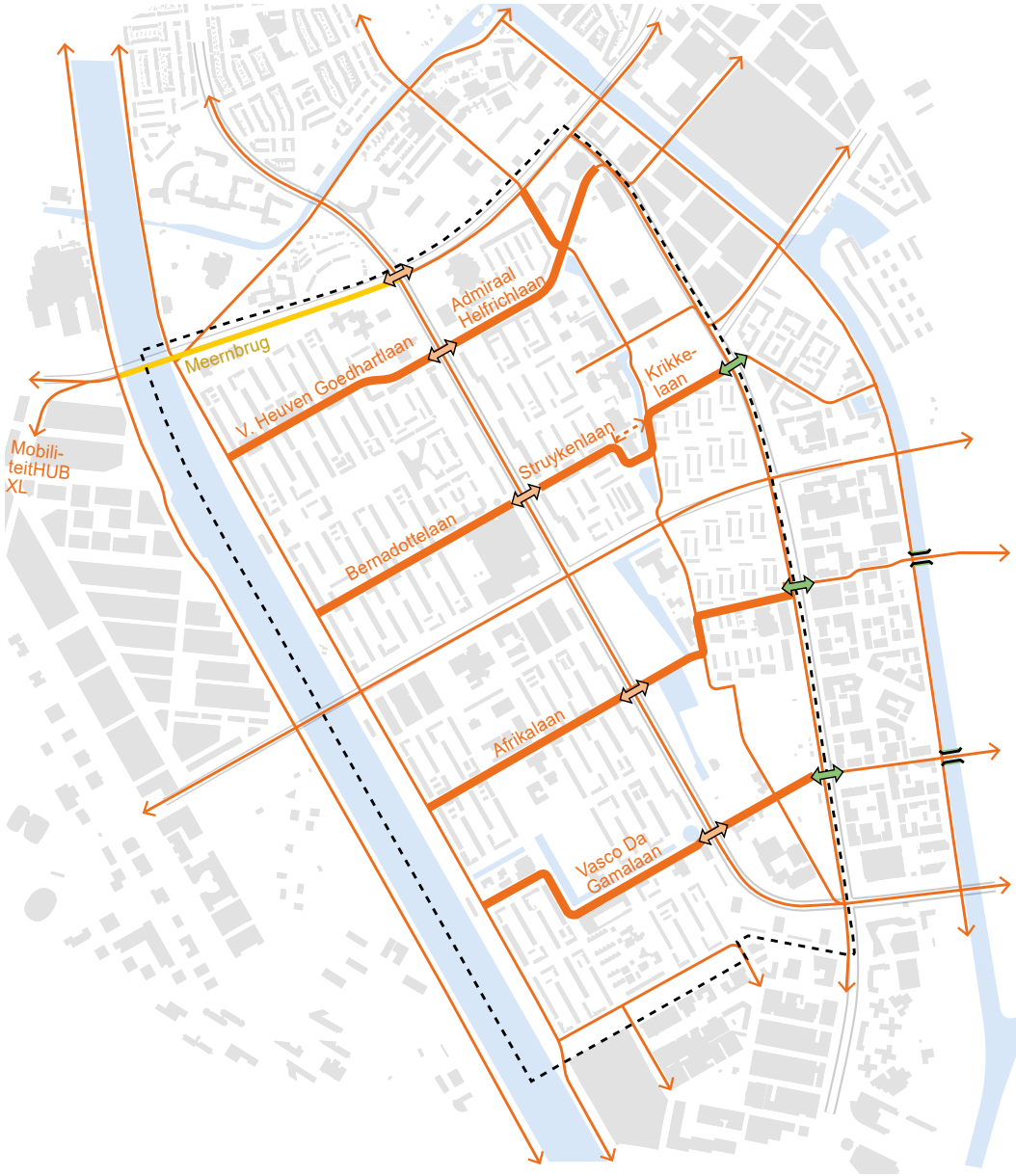
Veilig verkeer bij onze scholen

Tijdens een participatieavond over de omgevingsvisie stonden bewoners stil bij de verkeersveiligheid rondom scholen. Hier zouden meer verkeers-maatregelen voor moeten komen.

- **meer zebrapaden rondom scholen;**
- **meer (betaalde) klaar-overs bij scholen;**
- **meer verkeersdrempels rondom scholen;**
- **meer plantenbakken op straat zodat je moet slalommen;**
- **knipperbollen zoals in Engeland;**
- **scholen moeten actief het gesprek te voeren met ouders over verkeers-veiligheid.**

Met de fiets naar school is vanwege de veiligheid voor veel bewoners geen voor de hand liggende optie.

Bij winkelcentra kunnen vergelijkbare maatregelen helpen om de verkeers-veiligheid te vergroten. Daarnaast oppert men een blauwe parkeerzone met parkeerschijf bij winkelcentra en verkeers- en parkeerregelaars.



◀ *Fietsnetwerk in 2040*

Legenda

- *hoofdfietsroute*
- *nieuwe routes Kanaleneiland en Transwijk*
- *te onderzoeken verbinding*
- *zoekgebied recht doorgaande hoofdfietsroute*
- *oversteekbaarheid Beneluxlaan verbeteren*
- *oversteekbaarheid Europalaan/ Overste den Oudenlaan verbeteren*
- *nieuwe bruggen Merwedekanaal*

We onderzoeken of er langs de zuidzijde van de De Meernbrug-Graadt van Roggenweg een fietsverbinding kan worden ingepast. Deze route maakt onderdeel uit van de fietsverbinding HubXL (in Papendorp) – Beurskwartier, deel De Meernbrug – 24 Oktoberplein.

Door ingrepen in de verkeersstructuur (zie verder op pag. 42) weren we doorgaand (hard rijdend) autoverkeer. Hierdoor neemt de veiligheid voor fietsers toe. In 30 km/uur-gebieden zijn in principe geen aparte voorzieningen voor fietsers. Wel komen er op de plekken waar geen autowegen zijn vrijliggende fietsdoorsteken, bijvoorbeeld in Park Transwijk. Om het fietsnetwerk verder te versterken worden straten voor de fiets zo veilig en aantrekkelijk mogelijk ingericht. Ook het realiseren van fietsstraten is een optie. Ook andere maatregelen dragen bij aan een verbeterde fietsstructuur, zoals goede verlichting, bewegwijzering en duidelijke markeringen.

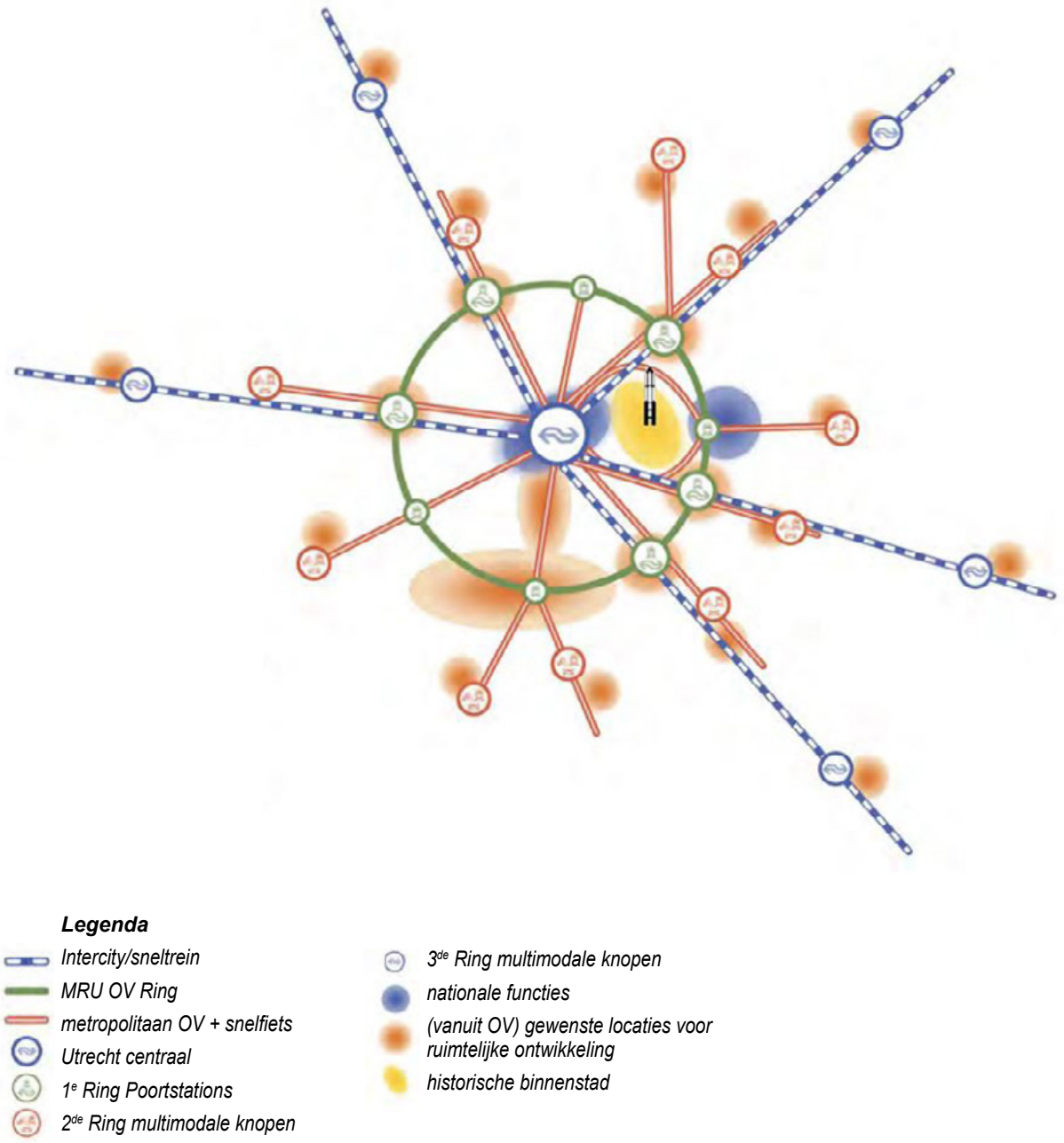
Lopen

In Kanaleneiland en Transwijk komt meer ruimte en aandacht voor voetgangers. De veiligheid van voetgangers neemt toe door het tegengaan van hard rijdend doorgaand verkeer. Door het versmallen van rijbanen wordt het gemakkelijker om over te steken. De Beneluxlaan is daar een voorbeeld van. Dit geldt niet alleen voor de voetgangers, maar ook voor de fietsers.

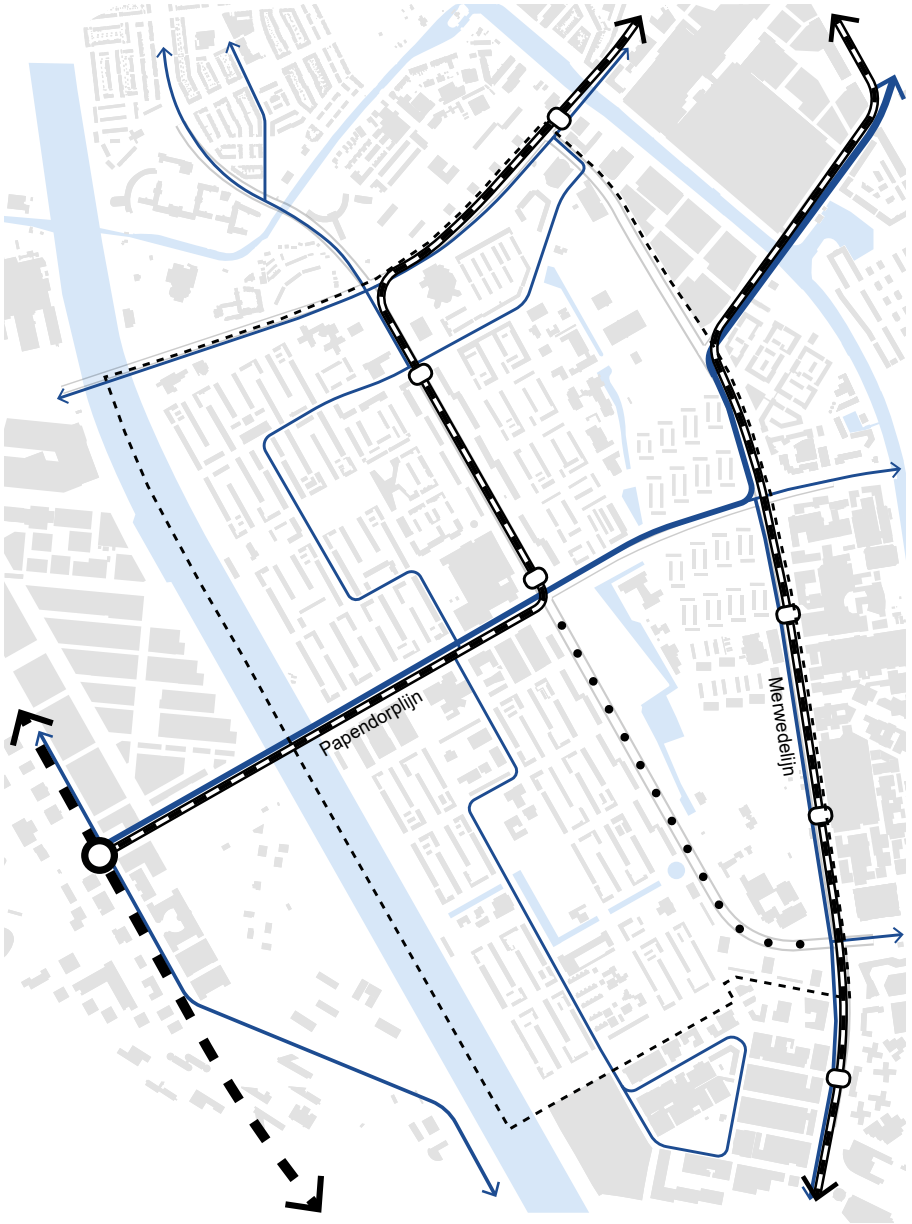
3.2 Openbaar vervoer

In 2040 is het openbaar vervoer snel, efficiënt en toegankelijk. In het mobiliteitsplan van de gemeente gaat het over een ‘Wiel met Spaken’. Het ‘Wiel’ is hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) om de stad heen, de ‘Spaken’ staan haaks op het Wiel en zijn zowel HOV als trein. Deze leggen enerzijds verbinding met Utrecht Centraal en anderzijds met de andere belangrijke knooppunten voor openbaar vervoer in de Utrecht. We zijn op zoek naar oplossingen die er voor zorgen dat nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein bereikbaar zijn en ook de bouw van extra woningen mogelijk wordt. Als onderdeel van dit onderzoek werken we varianten voor het openbaar vervoer via de Europalaan uit.

Er wordt een HOV-lijn aangelegd over de Europalaan richting Nieuwegein, deze kan in de toekomst een light rail verbinding worden. Deze HOV verbinding biedt aanvullend openbaar vervoer voor met name de bewoners van Transwijk-Zuid. Ook is de ambitie om een HOV-lijn via de Beneluxlaan-Noord over de Prins Clausbrug richting Papendorp te laten rijden. In dat geval wordt het zuidelijk deel van de Beneluxlaan vrij van tramrails.



▲ *‘Wiel met Spaken’-model voor de stad en regio (mobiliteitsplan 2040)*



◀ *Openbaar vervoer in 2040*

Het op lange termijn afbuigen van de HOV-lijn bij Winkelcentrum Nova richting Papendorp heeft impact op de wijken als het gaat om doorgaand openbaar vervoer in de noord-zuid richting, maar biedt ook kansen voor een groene, oversteekbare Beneluxlaan in Kanaleneiland-Zuid waarbij de scheiding tussen de wijken en het park stukken kleiner wordt. Bovendien biedt het de mogelijkheid sneller met het openbaar vervoer te reizen naar Westraven en Papendorp, waar ruime parkeervoorzieningen zijn.

Voor het openbare busvervoer is het wenselijk dat de routes zo ingericht zijn dat andere weggebruikers zich veilig voelen. In overleg met U-OV en de provincie worden daarvoor de juiste routes gekozen.

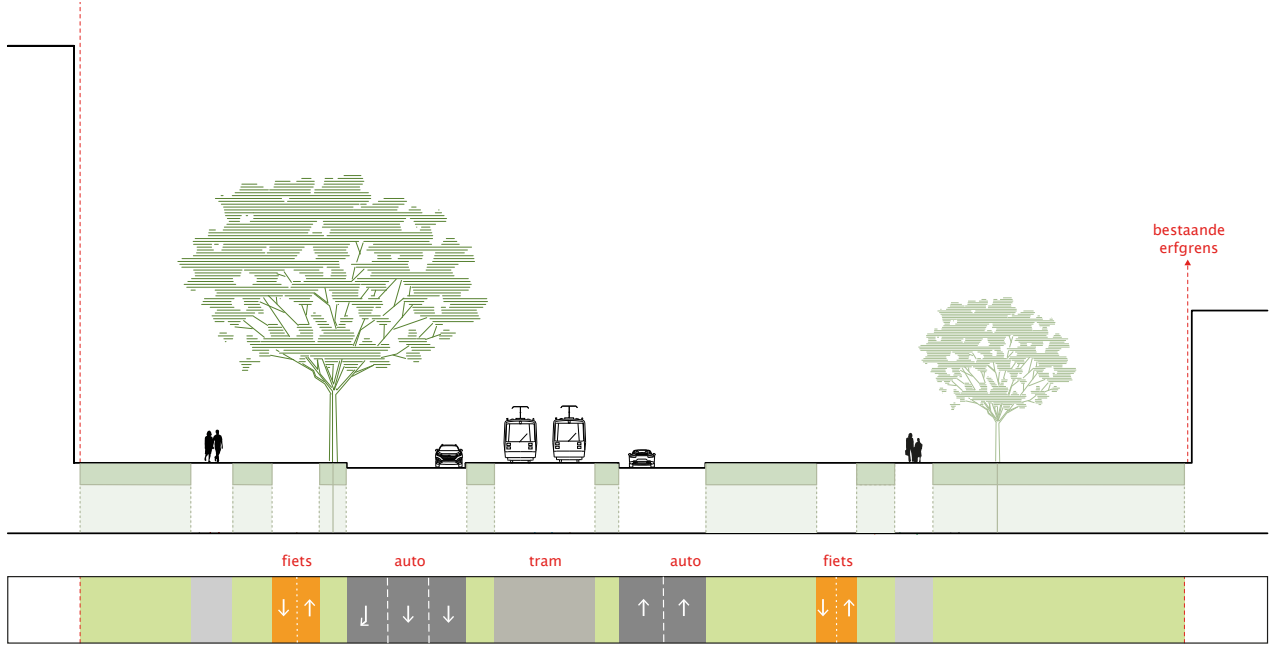
3.3 Een aangepaste autoverkeersstructuur

De autoverkeersstructuur in Kanaleneiland en Transwijk wordt anders. Er komt meer nadruk te liggen op het langzame verkeer en de auto krijgt een minder dominante rol dan in 2022 het geval is. Doorgaand autoverkeer wordt uit de subbuurten geweerd en (te) hard rijden wordt tegengegaan, onder andere door het aanbrengen van knips.

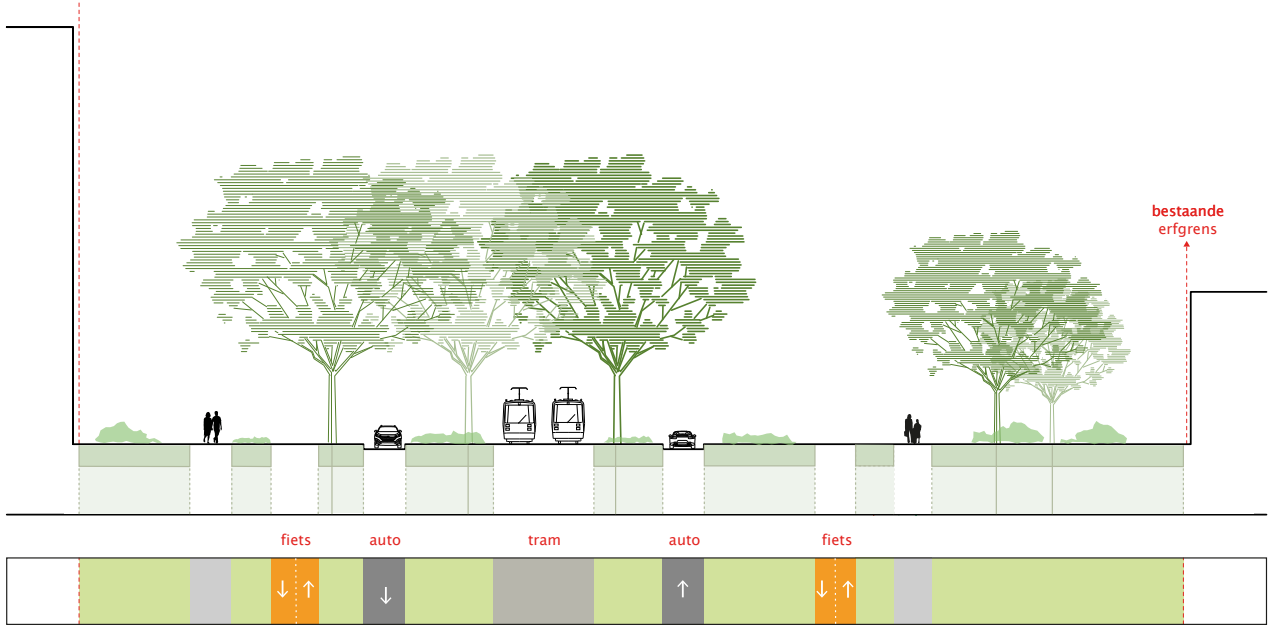
Hoofdwegen
In de wijken liggen een aantal hoofdontsluitingswegen, met een maximum snelheid van 50km/uur. Twee van deze wegen worden aangepast: de Beneluxlaan en de Europalaan.

De Beneluxlaan is onderdeel van de ‘stadsboulevard’: wegen met een brede groene middenberm met daarin een dubbele bomenrij. Aan weerszijden van de rijbaan inclusief groene bermen is er ruimte voor verblijf, lopen en fietsen. De Beneluxlaan wordt in de toekomst aangepast om te passen bij de rest van de stadsboulevard. Het aantal rijstroken gaat van 2x2 naar 2x1.
Als op het zuidelijke deel van de Beneluxlaan geen tram meer rijdt, versterkt dit de verbinding naar Park Transwijk vanuit Kanaleneiland. Hierdoor neemt de leefbaarheid van de omgeving toe en is er minder overlast van geluid en luchtvervuiling. Er ontstaat meer ruimte voor groen en verblijf. Dit nieuwe groen wordt klimaatverantwoord aangelegd met planten en bomen die de biodiversiteit versterken.

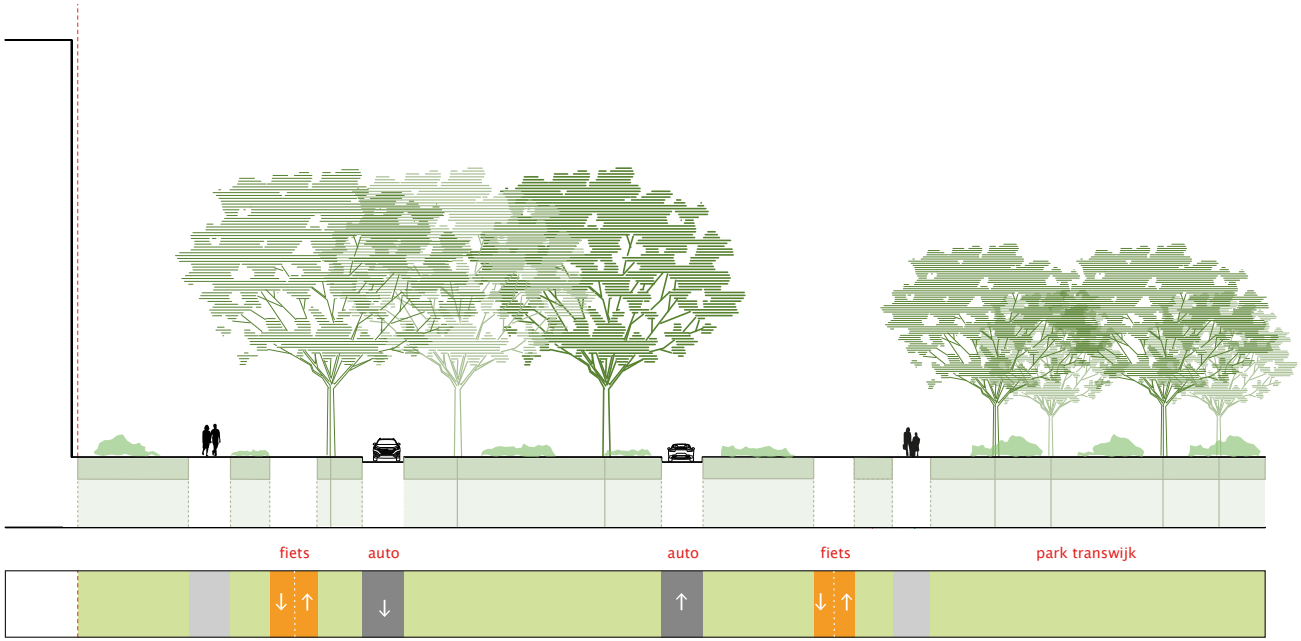
De Europalaan verandert ook. In verband met de komst van de wijk Merwede wordt het profiel heringericht.



▲ *Profiel Beneluxlaan huidig met 2x2 rijbanen*



▲ *Profiel mogelijke situatie Beneluxlaan-Noord met 2x1 rijbaan*



▲ *Profiel mogelijke situatie Beneluxlaan-Zuid met 2x 1 rijbaan en een centrale groenstrook*



▲ *Huidige situatie Beneluxlaan-Zuid*

Binnen in de wijken
De huidige verkeersstructuur in de wijken zelf is een reeks van parallel liggende lange wegen. Mensen laten hier onveilig gedrag zien in het verkeer. In plaats van via de hoofdwegen zoals Beneluxlaan en Europlaan rijdt veel doorgaand verkeer via deze parallelwegen. Dit is een van de belangrijkste problemen die bewoners ervaren.

Er zijn verschillende manieren om te zorgen dat straten minder doorgaand verkeer krijgen. Dat kan door een verkeersknip: de weg afsluiten. Maar ook door de maximumsnelheid in bepaalde straten in de wijken te verlagen naar 30 km/uur. Bovendien versmallen we veel straten; dit ontmoedigt automobilisten om er doorheen te rijden.

In Kanaleneiland en Transwijk passen we de verkeersstructuur aan door in te grijpen in de brede en lange noord-zuid asfaltwegen. De lange en rechte toe- en doorgangswegen maken plaats voor kortere straten door knips aan te brengen. Ook worden daar waar mogelijk breedtes van rijwegen versmald. Dit geldt voor alle straten. De overmaat aan asfalt wordt hierdoor teruggedrongen.
Bij herinrichting van de straten wordt in plaats van asfalt zo veel mogelijk gewerkt met klinkers, deze nodigen minder uit tot hard rijden.



▲ *Beneluxlaan huidig*



▲ *Artist impression mogelijke situatie Beneluxlaan toekomst*



▲ *Europalaan huidig*



▲ *Artist impression Europalaan toekomst Bron: Omgevingsvisie Merwedekanaalzone 2*



Legenda

- hoofdontsluitingsweg
- buurtontsluitingsweg
- woonstraat
- volwaardige kruising
- doodlopende straat
- nieuwe knip
- te onderzoeken knip
- bestaande knip
- te onderzoeken vervallen knip
- rijstrookvermindering weg

▲ *Aanpassingen in de autostructuur*

De knips komen waarschijnlijk[1] in de volgende straten in Kanaleneiland:

- Rooseveltlaan, tussen Peltlaan en Bevinlaan en tussen Cortezlaan en Bontekoelaan en ter hoogte van de Bevrijdinglaan (in onderzoek)
- Marshalllaan, tussen Peltlaan en Bevinlaan
- Columbuslaan, tussen Cortezlaan en Bontekoelaan
- Marco Pololaan, tussen Pizarrolaan en Vasco da Gamalaan
- Livingstonelaan, tussen Pizarrolaan en Vasco da Gamalaan

Op de kaart op de pagina hiernaast is te zien waar de knips komen.

In het kader van de omgevingsvisie onderzoeken we mogelijkheid om deze autoverkeersstructuur in Transwijk overzichtelijker te maken en tegelijkertijd verkeersveilig. Onderzocht wordt de combinatie van het opheffen van de bestaande knips in de Struykenlaan en de Van VollenHOVenlaan en deze te vervangen door 3 nieuwe noord-zuid knips parallel aan elkaar ter hoogte van de Struykenlaan

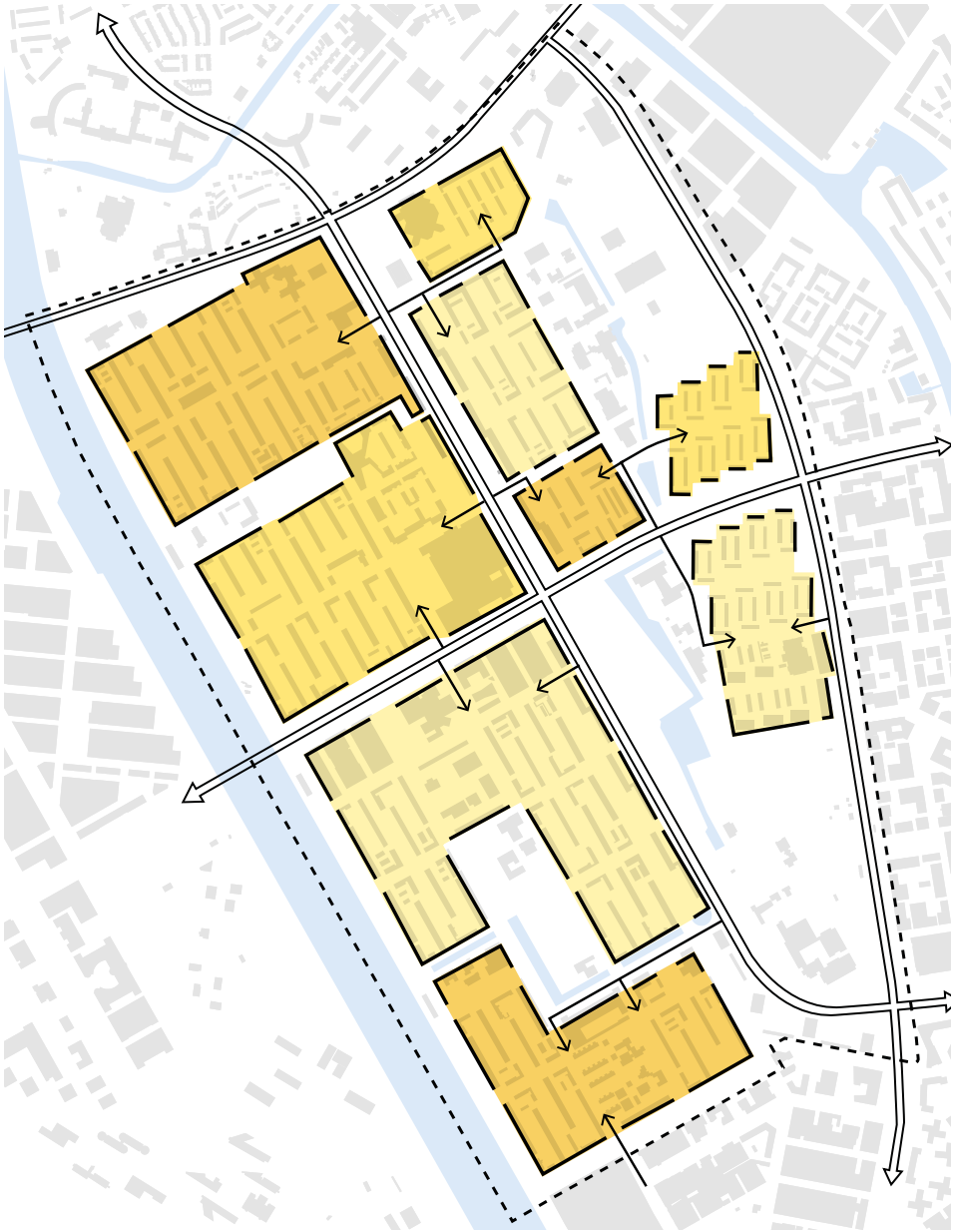
We knippen niet in oost-west verbindingen, bijvoorbeeld op de Vasco da Gamalaan, omdat er relatief weinig oost-west verbindingen zijn. Deze zijn daarom nodig om de wijken in en uit te kunnen.

[1] Een aantal hiervan zijn nog in onderzoek.

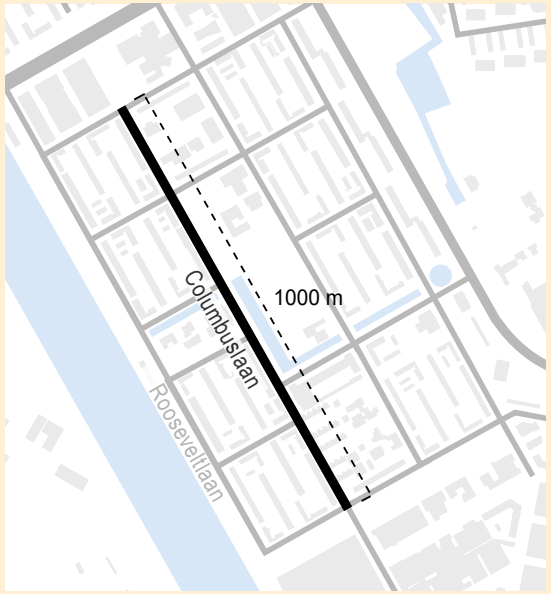
Daarnaast zijn deze wegen vaak minder lang en spelen de problemen van te snel rijden hier minder. Voor alle knips geldt dat voetgangers en fietsers er wel door kunnen.

Het opknippen van doorgaande wegen zorgt er ook voor dat er duidelijke buurten in de wijken ontstaan, die een logische aansluiting hebben op de Beneluxlaan of Churchilllaan/Kon. Wilhelminalaan. Hierdoor rijdt doorgaand (sluip)verkeer niet meer door de wijken, maar gaat dit via de hoofdwegen, zoals de Churchilllaan, Beneluxlaan en Europlaan. Door deze aanpassingen moeten auto's eerst terug naar een hoofdweg om van buurt naar buurt te rijden, terwijl fietsers en voetgangers binnendoor kunnen.

We onderzoeken of het ook bij het winkelcentrum aan de Admiraal Helfrichlaan aantrekkelijk is om naar 30 km/uur te gaan, om de route veiliger te maken voor langzaam verkeer richting de binnenstad.



Door de autoverkeer-knips ontstaan er verschillende deelbuurten wat de saamhorigheid versterkt ▶



▲ *Columbuslaan huidig*



▲ *Columbuslaan toekomst: opgeknipt*

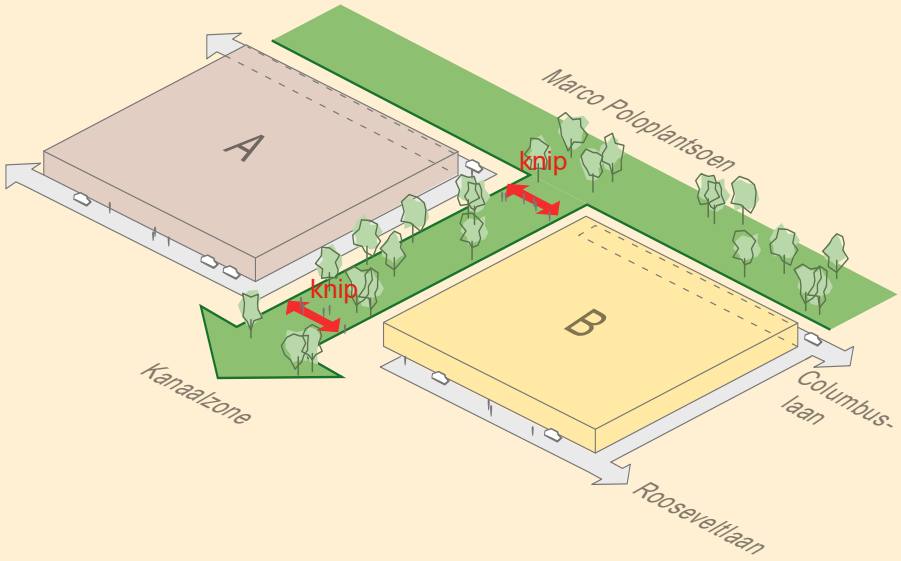
Kanaleneiland-Zuid: Welke voordelen brengt het opknippen van de straten?

De Columbuslaan is een lange doorgaande weg in Kanaleneiland-Zuid. De lengte van deze weg (1 km) lokt hoge snelheden en asociaal rijgedrag uit. Ook is er veel sluipverkeer dat richting de meubelboulevard en snelweg gaat. Hierdoor komt er veel verkeer in de wijk dat er niet echt hoeft te zijn. Dit geldt voor heel veel wegen die van noord naar zuid lopen in de wijk. Zoals ook voor de Rooseveltlaan die parallel aan de Columbuslaan loopt.

Door de Columbuslaan, maar ook de Rooseveltlaan, op te knippen voor autoverkeer neemt de snelheid van het verkeer af en de verkeersveiligheid toe. Ook gaat dit doorgaand autoverkeer richting meubelboulevard en snelweg tegen. Bussen, fietsers en voetgangers kunnen er nog wel langs.

De knips zorgen er ook voor dat het groen in de wijk weer op elkaar aansluit. Nu lopen er brede wegen doorheen die niet zo goed over te steken zijn. Als het groen meer op elkaar aansluit, ontstaat een groene structuur die voor bewoners goed zichtbaar en bruikbaar is. Dit stimuleert het maken van ommetje en is ook goed voor de planten en dieren.

Ook kan de saamhorigheid toenemen, omdat er door de knips twee meer herkenbare buurten ontstaan, waar autorijders elkaar herkennen als buurtbewoners.



▲ *Effect knips op buurten en groenstructuur.*

Bewoners over autoverkeer

Veel bewoners ervaren het verkeer in Kanaleneiland en Transwijk als druk en onveilig. Met name het te hard en roekeloos rijden. Bewoners denken dat het in de toekomst nog drukker wordt in Kanaleneiland en Transwijk met auto's van bewoners van de Merwedekanaalzone. Ze willen graag verkeersmaatregelen die de veiligheid bevorderen, zoals het onderbreken en versmallen van de lange rechte wegen. Ook zouden er fietsstraten moeten komen en meer 15 en 30km/uur zones.

Bewoners geven ook aan waarom de auto voor hen zo belangrijk is en openbaar vervoer minder: het openbaar vervoer is beduidend duurder. De auto wordt ook veel gebruikt voor het werk.



▲ *Illegaal parkeren in de middenberm van de Marshalllaan*

3.4 Parkeren

Er komen in Kanaleneiland en Transwijk maatregelen om parkeeroverlast zo veel mogelijk te voorkomen. De belangrijkste is het invoeren van betaald parkeren in een deel van de wijk. Op 7 oktober 2021 heeft de gemeenteraad besloten om uiterlijk bij de oplevering van de eerste nieuwbouwwoningen in Merwede betaald parkeren in te voeren in Transwijk- noord, Transwijk-Zuid en een deel van Kanaleneiland-Zuid. Dit voorkomt dat mensen uitwijken vanuit de Merwedekanaalzone waarin relatief weinig parkeerplaatsen komen. Ook besloot de raad om aan de buurten Kanaleneiland-Noord en de rest van Kanaleneiland-Zuid de keuze voor te leggen om tegelijk met de naastgelegen gebieden betaald parkeren in te voeren.

De wijkbewoners kunnen een parkeervergunning aanvragen voor zichzelf,. De invoering van betaald parkeren voorkomt niet alleen dat mensen uitwijken vanuit de Merwedekanaalzone voorkomen, ook gaat dit het parkeren door forenzen en andere bezoekers die geen bestemming hebben in de wijken tegen.

De openbare ruimte is zo heringericht dat parkeeroverlast door foutparkeren zo veel mogelijk voorkomen wordt. Dit doen we bijvoorbeeld door herinrichting van straten waarbij niet meer op de straat zelf maar in alleen in parkeervakken te geparkeerd kan worden. Ook planten we veel bomen bij in de groenvakken zodat in het groen geen auto’s meer passen. Parkeerplaatsen zijn zo aangelegd dat zij de verkeersveiligheid zo min mogelijk in gevaar brengen en dat er elektrische auto’s kunnen worden opgeladen.

Ook zijn er ruimschoots parkeervoorzieningen buiten de wijken beschikbaar, die snel met het openbaar vervoer of de fiets bereikbaar zijn, in Papendorp en Westraven waar bewoners hun auto kunnen parkeren.
Voor mensen met een beperking en andere specifieke groepen zoals aannemers die een auto dichtbij nodig hebben om zich te kunnen verplaatsen in de wijken zijn er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.



▲ *In de toekomst is er ook meer aandacht nodig voor genoeg ruimte voor fietsparkeren*

De snelste manier om bij voorzieningen en de scholen te komen in de wijken is met de fiets of te voet. Voor mensen die slecht ter been zijn worden bij voorzieningen geoormerkte parkeerplaatsen aangelegd. Eventueel kunnen er laad- en losplekken komen bij de winkelcentra.

Fietsparkeren
Met de toename van het fietsen is er ook meer ruimte nodig om fietsen te parkeren. Dit geldt voor het openbare gebied, maar ook binnen, bij nieuwbouwprojecten en bij renovaties.

Deelfietsen en deelauto's zijn belangrijk voor Utrecht. Als meer Utrechters fietsen en auto's delen, zijn er minder vervoersmiddelen in de stad. Daardoor verbetert de bereikbaarheid en zijn er minder parkeerplaatsen nodig. Zo houden we onze stad veilig, prettig en gezond. Ook in Kanaleneiland en Transwijk komen er meer deelauto's, deelscooters en deelfietsen.

Bewoners: Parkeerproblemen

De bewoners maken zich zorgen om parkeeroverlast. Tijdens de participatiebijeenkomsten kwam aan bod dat er betaald parkeren komt in een deel van de wijk. De bewoners willen graag dat de gemeente dan rekening houdt met de financiële draagkracht van wijkbewoners en hun bezoek. Voor veel bewoners en ondernemers in de wijken betekent de auto veel voor hen. De wijkbewoners willen graag dat forenzen in de toekomst niet meer in de wijk parkeren en dat straten zo worden ingericht dat mensen niet meer fout kunnen parkeren. ook willen wij aandacht voor ondernemers met klusbussen, die ze graag dichtbij huis stallen en voor grotere gezinnen met meerdere auto's. De bewoners willen graag dat de gemeente hier rekening mee houdt, in overleg met de ondernemers uit de wijken.



4. Groen en openbare ruimte

De waarden: **Cool Groen, meer groen, duurzaam, toegankelijk en biodivers**

De ambitie is dat Kanaleneiland en Transwijk in 2040 groene, klimaatbestendige wijken zijn, waar groen om te verblijven of te recreëren dicht bij huis te vinden is en 'cool' is: koel én aantrekkelijk. Het groen is beter geworden, met een hogere kwaliteit en aangenaam voor jong en oud. Er zijn groene wandel- en fietsroutes in de wijken die de groengebieden beter op elkaar aansluiten. Water kan gemakkelijker in de bodem zakken en er zijn meer verschillende planten en dieren, zoals vogels en egels. Bovendien is er minder verharding zoals asfalt en tegels; in plaats daarvan is er meer groen. Doordat er meer bomen zijn, is er meer schaduw, wat aangenaam is tijdens hete zomers. Het oorspronkelijke ontwerp van de wijk met lanen, wegen, buurten en hoven is ook met al deze aanpassingen nog goed te zien.

Omdat veel mensen in Kanaleneiland en Transwijk geen tuin hebben, is een groene openbare ruimte heel belangrijk, als gezamenlijke buitenruimte voor bewoners. Daar geven we meer betekenis aan, zowel bij de bestaande parken en plantsoenen als bij groene verbindingen.

Kanaleneiland en Transwijk zijn gebouwd om de naoorlogse woningnood op te lossen. Inmiddels is de openbare ruimte ongeveer 60 jaar oud en aan een opknapbeurt toe. Hoewel de afgelopen jaren al delen van de openbare ruimte zijn vervangen en vernieuwd, ligt er nog steeds een relatief grote opgave voor het noodzakelijke onderhoud in Kanaleneiland en Transwijk. De komende jaren wordt dit opgepakt.

Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen **is de langetermijnvisie van de gemeente Utrecht. Belangrijke doelstellingen voor de openbare ruimte daarbij zijn:**

- **Aanpakken van noodzakelijk onderhoud aan het riool, wegen, stoepen en verblijfsplekken**
- **Vergroten van de leefbaarheid in de buurt voor verblijven en ontmoeten**
- **Verbeteren van de verkeersveiligheid in 30 km/u-straten (duurzaam verkeersveilig)**
- **Aanpassen van de woonomgeving tegen klimaatverandering (klimaatbestendige inrichting)**
- **Vervangen van (niet functionele) verharding door groen en bomen.**

Bewoners over groen

De wensen van de bewoners wat betreft groen zijn zeer divers. Al is iedereen het er wel over eens dat groen meer aaneengesloten moet zijn, prettig bereikbaar is, eetbaar groen, en uit moet nodigen om in te recreëren en te verblijven. Nu wordt groen door sommigen als onveilig ervaren.

Veel bewoners vinden wel dat het groen kleinschalig van aard moet zijn. Er zouden meer bomen en struiken moet komen, die in verschillende seizoenen mooi zijn. Ook zien ze graag meer en nieuwe voorzieningen zoals waterpunten, speelplekken voor kinderen, prullenbakken die tijdig worden geleegd, openbare toiletten en bankjes naast wandelroutes voor ouderen.

Overige ideeën waarover gesproken werd door de bewoners:

- **smallere wegen**
- **minder wegen**
- **minder ondergrondse afvalcontainers**
- **minder parkeerplaatsen**
- **wadi's in verband met de klimaat adaptatie**
- **verticale tuinen**
- **varen op open water**



◀ *Hiernaast is een samenvattende openbare ruimtekaart voor Kanaleneiland-Transwijk 2040 afgebeeld.*

Legenda

- *parken en plantsoenen*
- *bebouwing in het groen*
- *groene hoofdlanen*
- *zoekgebied intensiveren sportvoorzieningen*
- *vergroening binnen de stempels*
- *vergroening straten*
- *zone Groot Park Transwijk*
- *verbeteren oversteekbaarheid*
- *nieuwe knip*
- *bestaande knip*
- *te onderzoeken knip*
- *minder duikers, meer bruggen*
- *zoekgebied waterverbinding Park Transwijk - MWKZ*
- *spetterbad*
- *hoofdlangzaamverkeerverbindingen*
- *wandelroutes*
- *Herdenkingsplaats 24 Oktoberplein inclusief plantsoen*

De groenaanpak in deze omgevingsvisie bestaat uit verschillende zaken die met elkaar samenhangen:

1. We verbinden het groen van de wijken met het groen in omliggende wijken. We doen dit onder meer via het te realiseren Rondje Stadseiland, Groot Park Transwijk en het toevoegen van oostwest-verbindingen voor langzaam verkeer en ommetjes in de wijken. We bouwen hiermee door aan het ‘groenblauwe raamwerk’ voor ecologie en langzaam verkeer dat in de omgevingsvisie Merwedekanaalzone en de RSU staat.
2. We gaan een aantal van de bestaande grotere groengebieden verbeteren en beter aansluiten op het groen in de wijken. Ook worden het fijnere plekken om te zijn. Het betreft onder meer Park Transwijk en het Marco Poloplantsoen.
3. We zoeken naar mogelijkheden voor meer groen in de stempels. De mogelijkheden verschillen per plek.
4. Door het terugdringen van verharding en het knippen van wegen kunnen we ook de straten zelf groener maken met bermen en bomen en meer groene verbindingen maken. Hierbij is aandacht voor de sociale veiligheid. Groen moet een prettig gevoel oproepen en niet een gevoel van onveiligheid.

Zo voegen we in de toekomst veel groen toe in de wijken.

4.1 Aaneensluiten & verbeteren groengebieden

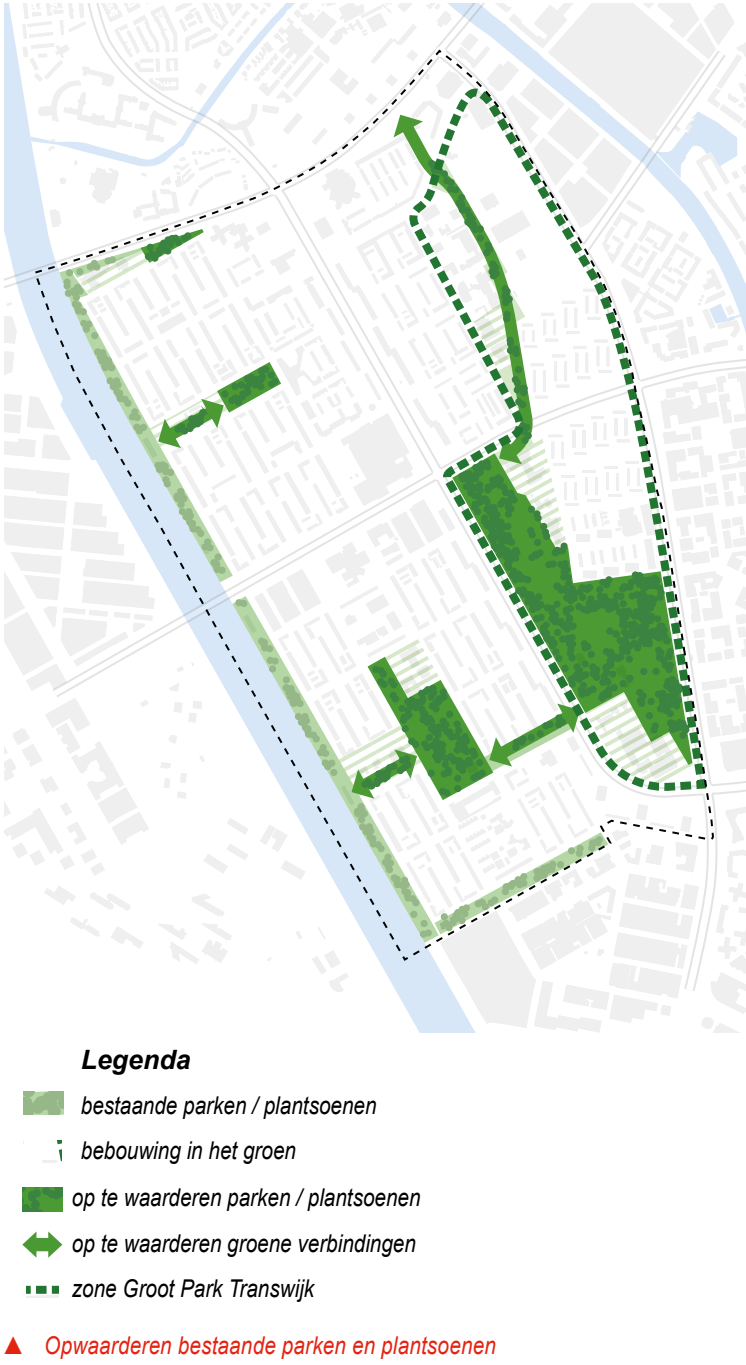
In Kanaleneiland en Transwijk is een aantal grotere groengebieden die beter worden.

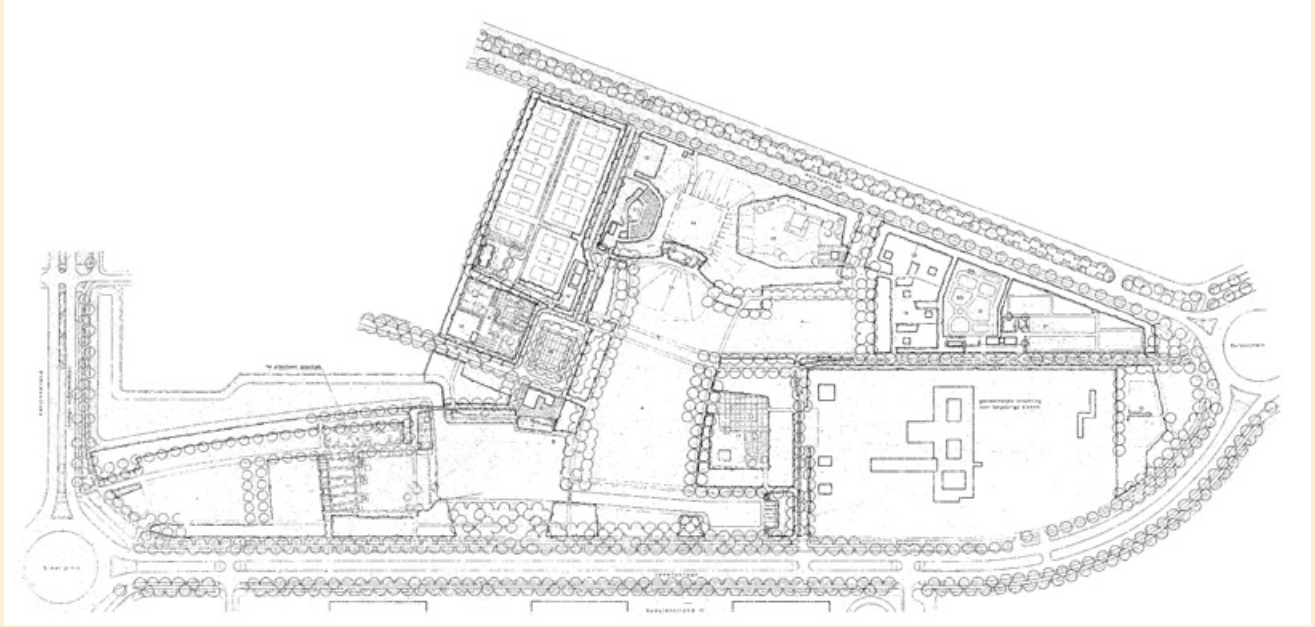
De grotere groengebieden zoals Park Transwijk en Marco Poloplantsoen worden beter met elkaar verbonden voor mens en dier.

Het aanpassen van de verkeersstructuur (zie het hoofdstuk ‘mobiliteit’) heeft ook voor de groengebieden in de wijken een positieve betekenis. Zo kunnen we parken en plantsoenen die nu door wegen versnipperd zijn, aan elkaar verbinden en aansluiten op het Rondje Stadseiland en Park Transwijk. We doen dit op de volgende plekken:

- Ter hoogte van de Bontekoelaan tussen het Marco Polo Plantsoen en de kanaalzone
- Ter hoogte van de Bevinlaan tussen het Cruyff Court en de kanaalzone
- Ter hoogte van de Pizarrolaan/Vasco da Gamalaan tussen het Marco Polo Plantsoen en de Beneluxlaan-Park Transwijk.

De gebouwen die direct aan de parken en grotere plantsoenen liggen, worden bij verandering van de buitenruimte ‘gebouwen in het groen’ (zie verder in het hoofdstuk ‘ruimtelijke opbouw en bebouwing’).





▲ *Oorspronkelijk ontwerp Park Transwijk*



▲ *Vijver Park Transwijk*

Park Transwijk

Park Transwijk is hét wijkpark, speciaal bedoeld voor de inwoners van Kanaleneiland en Rivierenwijk. Het is één van de drie grote Nederlandse wederopbouwparken en is een sleutelstuk in het oeuvre van tuinarchitect Bram Galjaard (1924). Destijds was het met zijn 19 hectare bovendien het grootste stadspark van Utrecht.

Het park was vernieuwend ten opzichte van bestaande parken (zoals Wilhelminapark) waarbij het ontwerp gericht was op wandelen in de illusie van een romantisch landschap. Kenmerken van Park Transwijk zijn:

- Recreatieterrein: naast wandelen juist aandacht voor sporten, spelen
- Natuur dichtbij huis door schaalsprong stad
- Geen romantische illusie maar realistisch en functioneel
- Ruimte voor evenementen (bijvoorbeeld bevrijdingsfestival)

Ondanks de herinrichting uit 2003-2005 is veel van het park herkenbaar en behouden gebleven. Het is een kwetsbaar stuk cultuurhistorisch groen dat vraagt om zorgvuldige behandeling, waarbij we ook willen dat het goed gebruikt wordt.

Park Transwijk
Park Transwijk krijgt een centrale positie in Zuidwest, tussen Kanaleneiland, Transwijk, Merwedekanaalzone en de nieuwe woonwijk in Papendorp bij de Prins Clausbrug. Het park wordt toegankelijker, want omliggende wegen worden beter over te steken. De doorwaadbaarheid in oostwestrichting en langzaamverkeerroutes naar het park toe worden beter en hekken gaan weg. Zaken die niemand meer gebruikt, gaan weg. Zo komt er meer ruimte voor groen en recreatie. Ook zetten we de groenstructuur van het park verder door, dit doen we door het groen van het park beter aan te laten sluiten op het groen in de wijken.
Voor de aanpak van Park Transwijk is nog geen concreet plan. Een aantal opgaven zijn daarbij van belang:

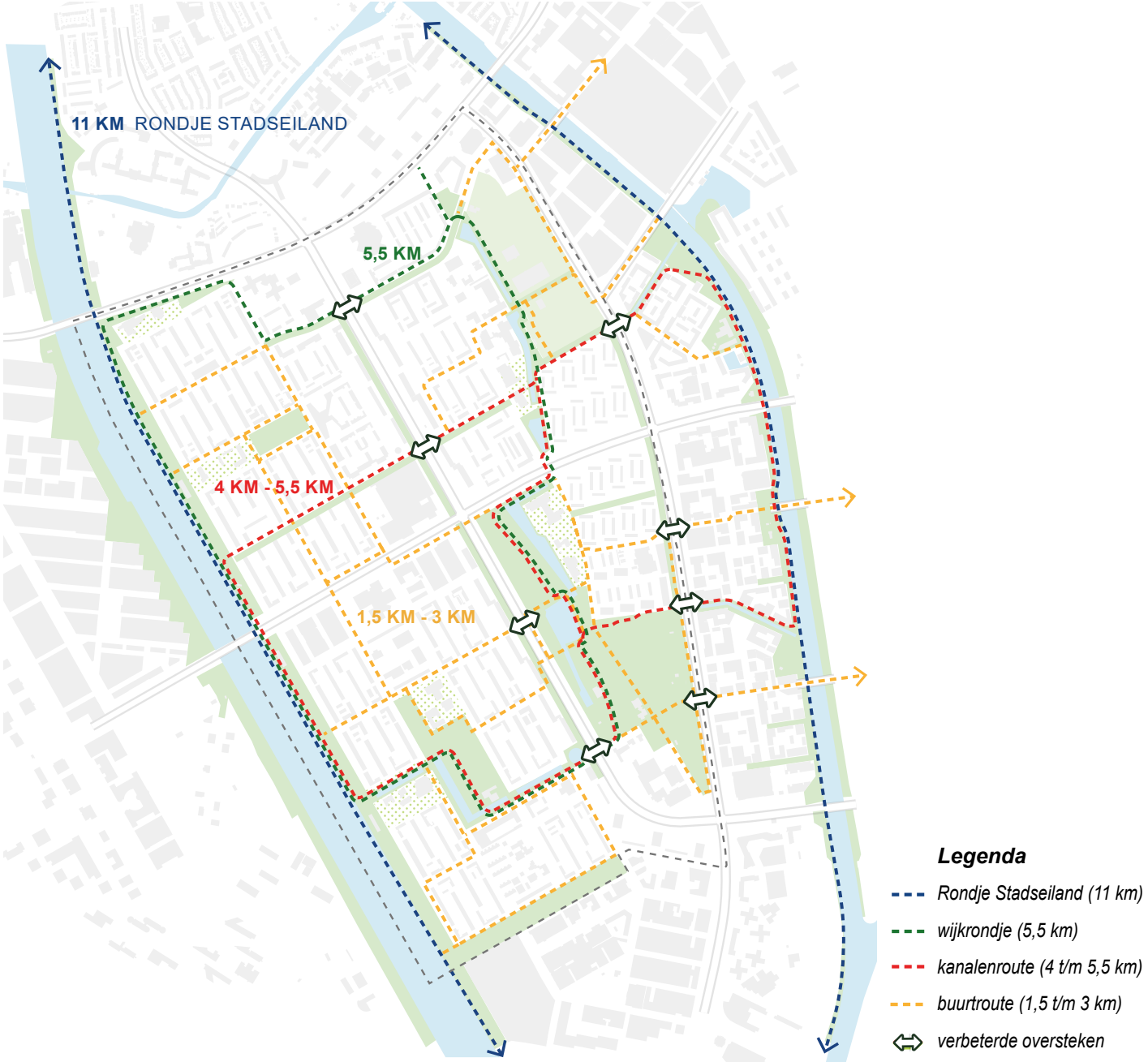
- het behouden van de cultuurhistorische waarde van het park;
- zorgen dat meer mensen van het park gebruik kunnen maken, omdat er in de omgeving veel; woningen bij komen;
- het verbeteren van de randen en entrees van het park, achterstallig onderhoud wegwerken, opruimen etc.;
- zorgen dat alles wat we doen, met elkaar samenhangt en functies weren die niet in het park thuis horen, zodat het niet rommelig wordt;
- verdunnen of combineren van functies ten voordele van versterking van het groen.



▲ *Attleeplantsoen huidig*



▲ *Impressie van de mogelijke sfeer van het Attleeplantsoen in 2040*



▲ *Toekomstige wandelrondjes en ommetjes*

4.2 Wandelen, ommetjes en het Rondje Stadseiland

Het groen in de wijken passen we zo aan dat het in de nabijheid is van wijkbewoners en mensen die in deze buurten werken. Het wordt geschikt om een aantrekkelijk ommetje te maken (ca 1,5 tot 3 kilometer). Daarvoor maken we uiteindelijk diverse kleinere wandelrondjes in de buurten, waarbij mensen kunnen genieten van cool groen, op een voor iedereen veilige manier. Dat betekent ook dat er bijvoorbeeld voldoende straatverlichting is, dat er bankjes zijn om even te zitten en voldoende afvalbakken. Voor de beleving is het ook belangrijk dat de rondjes schoon zijn en goed onderhouden; dat vergroot de kans dat mensen er gebruik van maken. Het toepassen van meerdere hoogtes en groottes van beplanting en diverse soorten planten maakt het groen aantrekkelijker. Dit is niet alleen goed voor de bewoners, maar ook noodzakelijk voor de biodiversiteit.

De kleinere rondjes zijn er in verschillende lengtes en hebben als kenmerk dat ze de grotere parken en plantsoenen aandoen, waar je op een prettige manier in het groen kunt verblijven. Je kunt vanuit iedere plek in de wijken makkelijk een groengebied te voet bereiken. Dit is een van de uitwerkingen van de in de RSU voorgestelde schaalsprong in het groen.



▲ *Impressie van het Rondje Stadseiland aan Amsterdam-Rijnkanaal.*



▲ *Impressie van de sfeer van een vergroende straat waardoor je een ommetje kunt maken.*

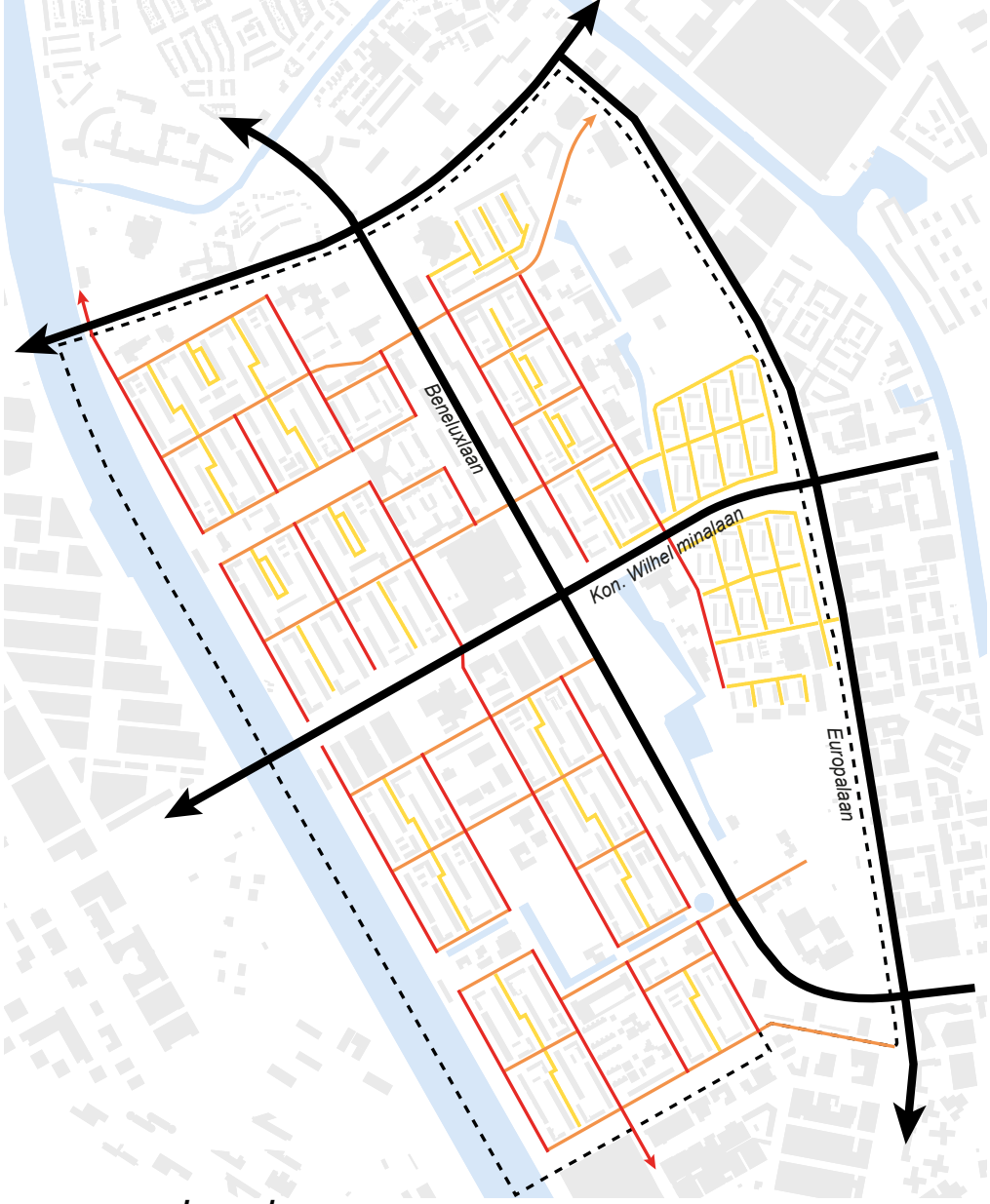
Er komen ook wat langere wandelrondjes (ongeveer 4 tot 5 kilometer) tussen de kanalen in: de kanalenroute.

De kortere ommetjes en wandelroutes sluiten aan op het Rondje Stadseiland. Deze route loopt langs het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal en doet naast Kanaleneiland en Transwijk ook de Merwedekanaalzone aan. Het gaat daarbij om een flinke (wandel)route van in totaal 11 kilometer om te wandelen, te fietsen, te joggen, te skaten, ect. Het Rondje Stadseiland is een openbare, stedelijke voorziening. Er is een afwisseling van drukke plekken met wat meer reuring en rustige plekken waar hier en daar een bankje staat. Horeca en recreatieve voorzieningen versterken de aantrekkingskracht en verblijfsfunctie, ook voor bewoners en werkenden uit andere gebieden.

De buurtrondjes, het wijkrondje, het Rondje Stadseiland en de paden in de parken en plantsoenen sluiten we zo veel mogelijk op elkaar aan, zodat er een grote variatie is aan wandelmogelijkheden.

4.3 De inrichting en vergroening

De inrichting van de buitenruimte is in de loop der tijd minder mooi geworden dan oorspronkelijk bedoeld. Ooit heette Kanaleneiland ‘Rozeneiland’. De ambitie is om de inrichting weer terug op een hoger niveau te krijgen: meer verschillende soorten planten, biodiversiteit en aangenaam buiten zijn. Groen zorgt voor verbondenheid tussen bewoners en een gevoel van betrokkenheid. Bewoners hebben aangegeven dat ze interesse hebben in mogelijkheden voor stadslandbouw en – waar dat goed kan – dit in beheer bij inwoners te houden die het gezamenlijk onderhouden.



Herkenbare inrichtingsprincipes hiërarchie in lanen

Legenda

- *hoofdlaan*
- *dwarslaan*
- *binnenhof*
- *stadslaan*

Vergroenen wegennet

De Beneluxlaan, Europalaan en Koningin Wilhelminalaan zijn heel bepalend voor de wijken en onderdeel van het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan. De wegen hadden in het ontwerp een ruim en groen profiel: een groene middenberm en vrij liggende voet- en fietspaden, telkens gescheiden door groen. De Beneluxlaan is onderdeel van de stadsboulevard of binnenring en krijgt in de toekomst een nog groenere aanblik doordat rijstroken komen te vervallen waardoor het mogelijk wordt om een dubbele bomenrij te planten in de middenberm, zowel in het noordelijk deel, met tram, als in het zuidelijk deel, zonder tram. Dit is in lijn met de inrichting van de Lessinglaan, 't Goylaan en de planvorming voor herinrichting van de Socrateslaan.

Een groenere Beneluxlaan sluit in de toekomst ook beter aan op de entree naar Park Transwijk bij de Koeriersterlaan. Deze entree is nu nog sterk gericht op autoverkeer en krijgt bij de aanpak van het park een meer parkachtig en groen karakter.

Hoofdlanen / dwarslanen / binnenhoven

In Kanaleneiland zijn lange hoofdlanen (o.a. Marco Pololaan, Trumanlaan, etc) in noord-zuidrichting. Korte dwarslanen in oost-westrichting gaan naar de woonbuurten. Om de weg te kunnen vinden is onderscheid in profilering van belang. Herkenbare en continue opzette straatprofielen met functiestroken van dezelfde breedte of een

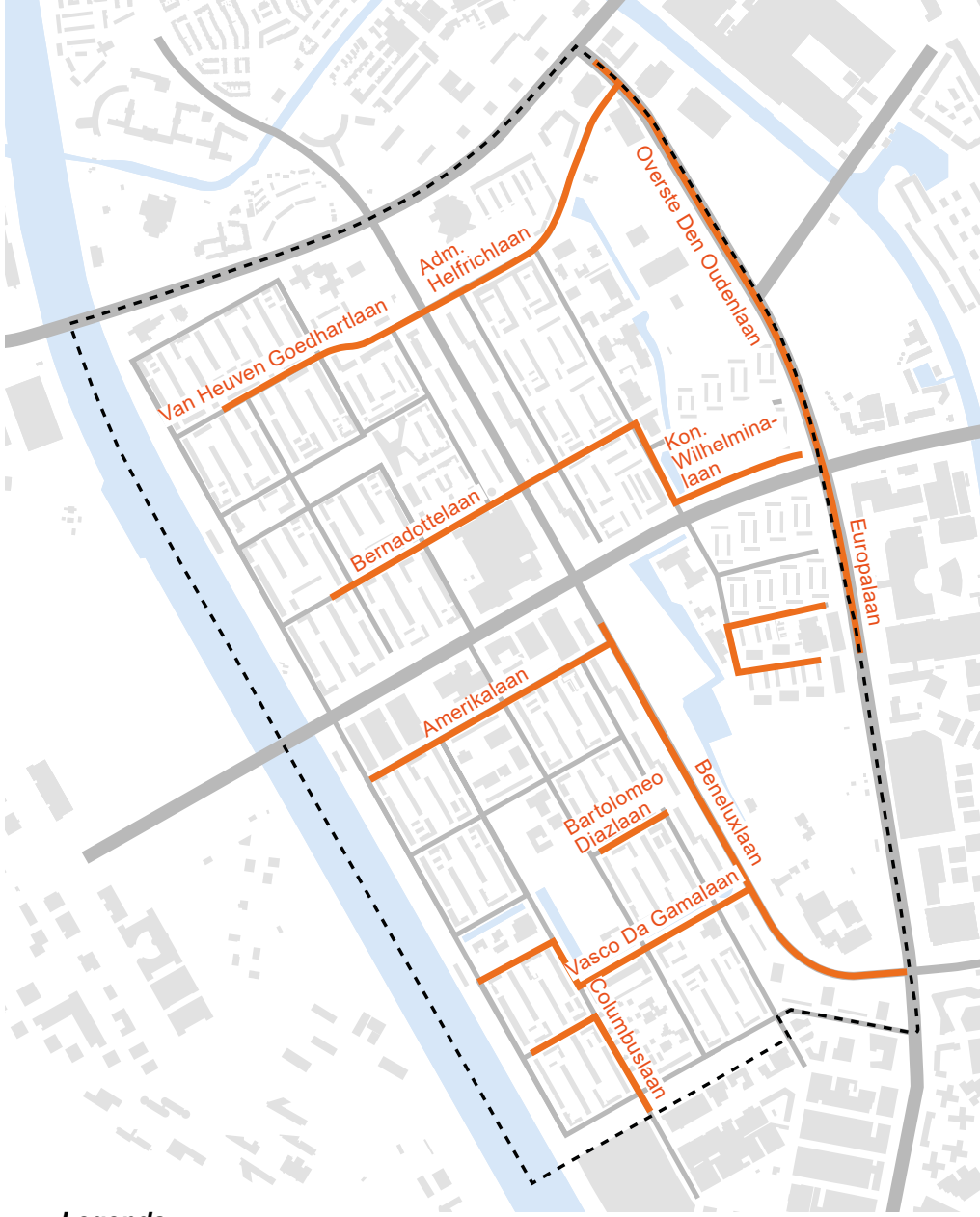
langzaam verloop. Om de opbouw van het wegennet te benadrukken en tegelijk ervoor te zorgen dat de straten herkenbaar blijven, maken we bij herinrichting gebruik van herhaling, ritme, boomsoort, boomgrootte en seizoenen.

De inrichtingsprincipes worden overal consequent doorgevoerd. Het gaat om zaken als maatregelen die het verkeer afremmen, waterafvoer, kabels en leidingen, parkeren, bomenrijen, verharding, straatmeubilair enzovoort.

Voorbeelden van ingrepen zijn:
Om te hard rijden te ontmoedigen krijgen hoofd- en dwarslanen een inrichting die past bij 30 km/u: rijlopers rijbanen worden smaller (4,80 meter) en krijgen klinkers in plaats van asfalt. In de woonstraten met expeditieverkeer en/of permanente busroutes krijgen een inrichting waardoor de rijbaan smaller lijkt (5,80 meter). Per straat, waar de bus overheen rijdt, wordt gekeken naar het meest optimale dat comfort biedt voor de bus maar dat ook past bij de weg en de toegestane snelheid. Er kunnen ook woonerven komen.

Voor de biodiversiteit en het tegengaan van boomziekten is het beter om boomsoorten te mixen. Uitgangspunt hierbij is gelijke grootte van de boomkroon, afgestemd op de inrichtingsprincipes van de wijken.

Kansrijke straten voor herinrichting op korte termijn ▶

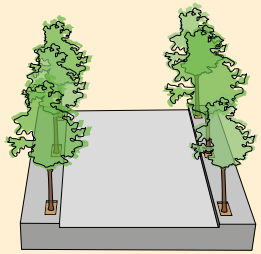
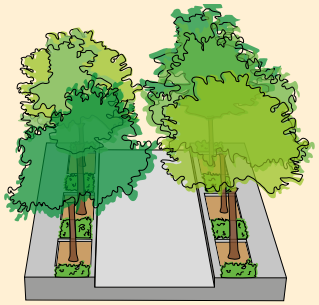
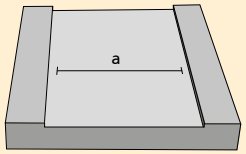
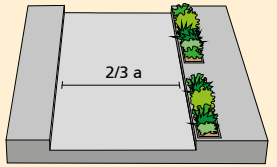
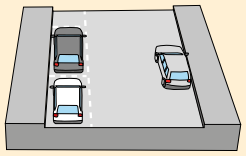
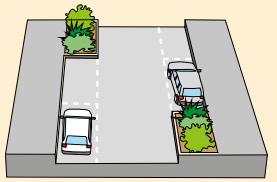


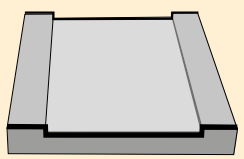
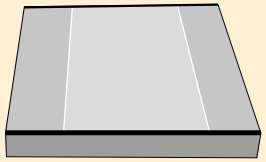
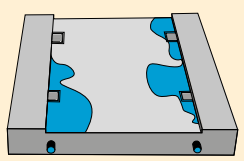
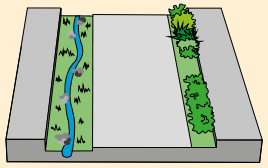
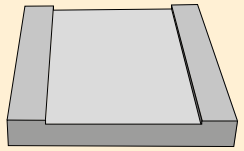
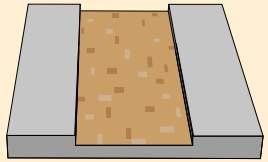
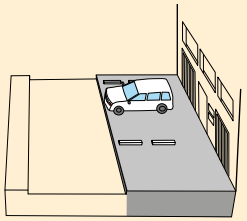
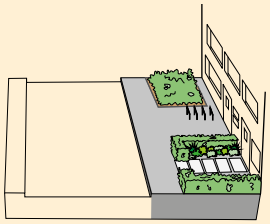
Legenda

straten voor herinrichting gecombineerd met vervangen riool

Bibliotheek inrichtingselementen

De ambitie is om de openbare ruimte te verbeteren: meer soortenrijkdom, biodiversiteit en aantrekkelijkheid voor mensen. Deze pagina's laten voorbeelden van inrichtingselementen zien die gebruikt kunnen worden bij de herinrichting van de straten.

	Huidig	Toekomstig
① Bomen en beplanting		
	- Bomen in kleine vakken *- Veel verharding/stoepen/wegen* *- Veel gras*	*- Boomsoorten gemixt (in samenhang)* *- Groene bermen toevoegen voor betere groeiomstandigheden* *- Biodiversere beplanting* *- Eetbaar groen*
② Rijbanen		
	- Auto heeft prioriteit	*- Minder brede rijstroken* *- eventueel een fietsstraat*
③ Parkeren (langs de rijbaan)		
	- Overal parkeren, ook op de rijweg	*- Parkeren in de vakken* *- Parkeren naast groen*

	Huidig	Toekomstig
④ Binnenhof: Stapvoets waar mogelijk		
	- Gescheiden verkeersstromen	*- Gecombineerde verkeersstromen* *- Langzaam rijdend verkeer*
⑤ Waterberging / waterinfiltratie / waterafvoer		
	- Afvoer via het riool	*- Open, vertraagde afvoer* *- Wadi's en meer groen*
⑥ Verharding rijbaan		
	- Asfalt	*- Andere materialen, bijvoorbeeld poreuze klinkers (waterdoorlatend)*
⑦ Overgangszone		
	- Geen overgangszone van privé naar publieke ruimte, veel bergingen en garages op begane grond	*- Voortuinen zijn een overgangszone van privé naar publieke ruimte, woningen op begane grond*





Op korte termijn moet in een aantal straten in de wijken de riolering vervangen worden. Dit biedt kansen om tegelijk te vergroenen en bomen toe te voegen. In de oost-westrichting wordt dit gecombineerd met verbetering van de fietsverbindingen.

4.4 Vergroenen van de stempels

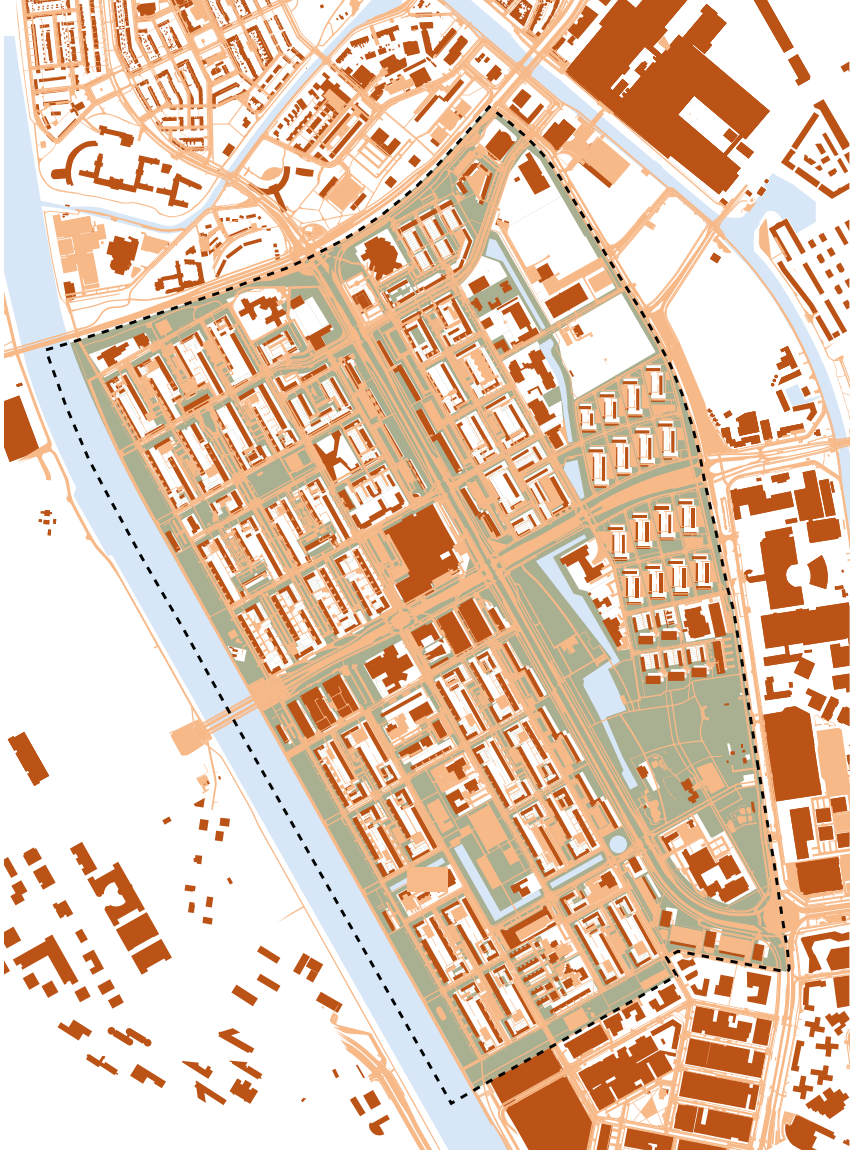
In de stempels zijn er goede mogelijkheden om meer aantrekkelijk groen aan te brengen. Dat kunnen groene borders in de straten zijn of meer kleinere plantsoenen. De beleving van groen laten we zo veel mogelijk ononderbroken zijn als je buiten bent; waar je je ook in de stempel bevindt, er is altijd zicht op groen dat nabij is.

Enkele stempels zijn recent of worden binnenkort aangepakt. Een van de voorbeelden is de stempel tussen de Rooseveltlaan-Trumanlaan-Bevinlaan-Bernadottelaan. Naast aanpak van de gebouwen wordt ook de openbare ruimte heringericht. Er komt minder verharding en het parkeren is anders ingedeeld, met behoud van het aantal plaatsen. Daarvoor in de plaats komt meer groen. Deze aanpak willen we bij toekomstige ingrepen in de stempels ook doorvoeren.

Uit dit hierboven genoemde project in de omgeving van de Bernadottelaan blijkt dat het mogelijk is 6.000 vierkante meter groen toe te voegen binnen dit stempel, gecombineerd met een duurzamere inrichting (bovengrondse waterafvoer, biodiverse soorten, toevoegen van bomen, klinkers in plaats van asfalt).

Vergroenen: het eindresultaat

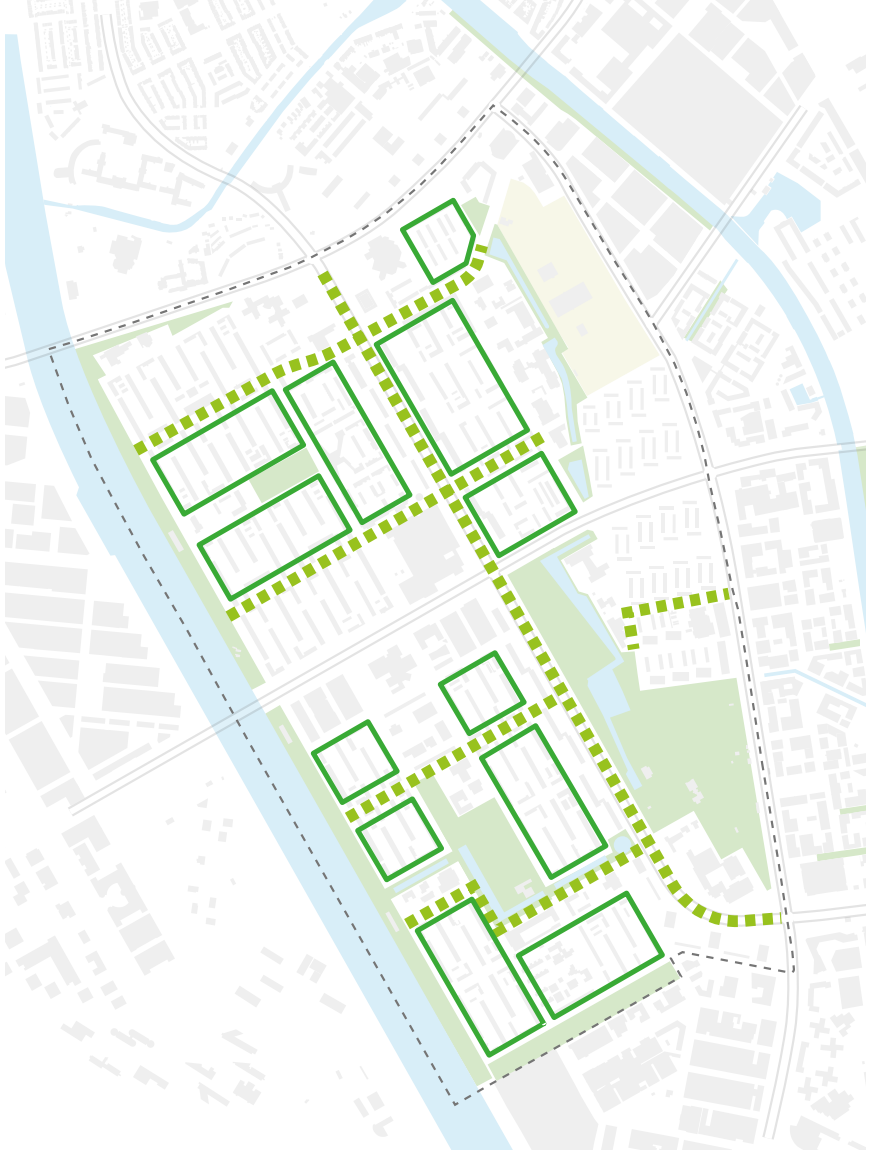
De ambitie is om dit in de beide wijken door te zetten. De combinatie van alle vergroeningsplannen (in de hoofdgroenstructuur, de herinrichting van straten en wegen en binnen de stempels) levert een veel extra groen in de wijken op. De ambitie is om in totaal minimaal ongeveer 7 hectare extra groen toe te voegen. Dit geeft ook invulling aan een ambitie uit de RSU: het toevoegen van woningen gaat hand in hand met het toevoegen van groen, waarvan een deel in de nabijheid van de woning ligt.



Legenda

- bebouwing
- verharding
- privé
- onverhard

▲ *In de huidige situatie heeft de wijk een overmaat aan verharding*



Legenda

- vergroening van de straten en de Beneluxlaan
- kansen binnen de stempels

▲ *Vergroening van de straten en de stempels*



◀ *Impressie Bernadottelaan*

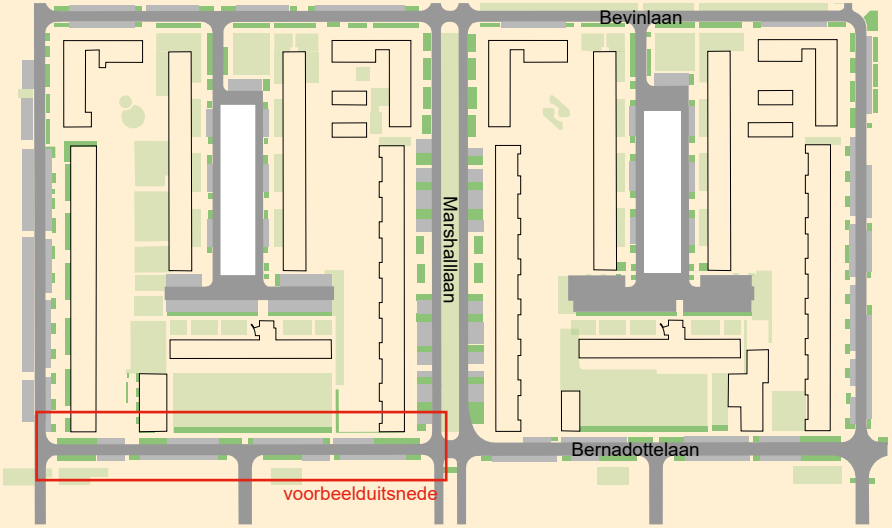
Vergroening Bernadottelaan en omgeving

In 2021 is het project voor de stempel tussen de Bernadotteaan-Bevinlaan-Trumanlaan-Rooseveltlaan opgepakt. Het doel is om het in 2022-2023 uit te voeren.

Opzet
Het meeste groen in deze stempel is momenteel ‘kijkgroen’ in plaats van ‘gebruiksgroen’. De privé-tuinen, vooral bij de portiekflats, worden weinig gebruikt en zijn grotendeels omgeven door erfafscheidingen.
Door het versmallen van de rijbaan kunnen de plantsoenen aan de Bernadottelaan en de Bevinlaan groter worden. Bij de hoofdlanen komen ook meer groenvakken.

Het plangebied wordt groener en klimaatadaptief gemaakt: het huidige bomenaantal van 245 neemt met ca. 60% toe. Er komen tussen de 140 en 160 extra bomen bij. 38 bomen moeten verdwijnen; de meeste zijn in slechte conditie en een aantal andere moeten weg om de combinatie van groen, bomen en wadi mogelijk te maken. Ongeveer 6.000 m2 verharding wordt vervangen door groen: een toename van meer dan 50% en 15% minder verharding dan in de huidige situatie.
Duurzame inrichting is ook gestimuleerd door toepassing van circulaire materialen.

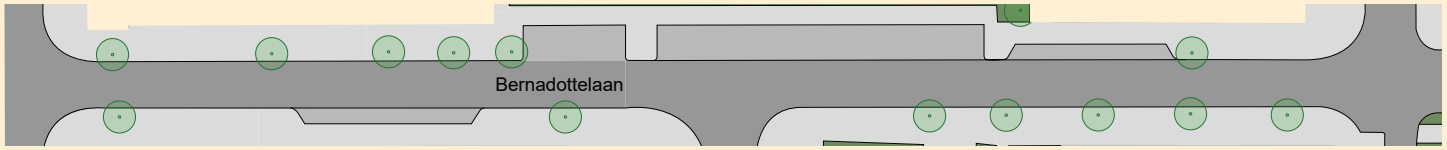
Om te zorgen dat het groener maken en dan vooral het toevoegen van ongeveer 150 bomen ook echt kan, staan in dit ontwerp alle lagen tegelijk: bovengrond, ondergrond, riolering, afwatering en kabels en leidingen. Per boom staat erbij of deze zowel boven- als ondergronds haalbaar is en een goede groeiplaats kan krijgen.
Waar het kan, beheren bewoners het groen in de stempel. Dat is goed voor het groen zelf en het draagt bij aan saamhorigheid in de buurt. Daarbij is het wel van belang dat het groen met kennis van zaken wordt onderhouden en dat dit onderhoud een continu karakter heeft. Via periodieke schouwen stellen inwoners en gemeente samen de kwaliteit van het onderhoud vast.



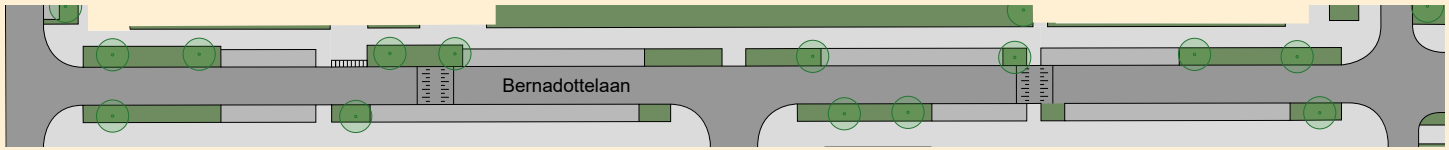
▲ *Locatie voorbeelduitsnede transformatie Bernadottelaan*



▲ *Bestaande situatie met veel verharding (kruising Bernadottelaan/ Marschalllaan)*



▲ *Huidige situatie: veel verharding, weinig groen, langsparkeren, dwarsparkeren, brede stoepen, smalle stoepen etc.*



▲ *Toekomstige situatie: meer groen, versmalde rijbaan, parkeerplaatsaantallen gelijk gebleven, eenduidige inrichting*

Legenda

- *bestaande bomen*
- *groen*
- *stoep*
- *parkeervak*
- *weg*



▲ *Bomenstructuur Kanaleneiland-Noord en Kanaleneiland-zuid*

Bomenstructuur

De kaarten laten de bestaande opbouw van de bomenstructuur zien van Kanaleneiland. Het betreft de aanname voor de oorspronkelijke bomenstructuur van Kanaleneiland met daarin de hoofd- en dwarslanen, hoven (o.a. entrees) en accentueringen. Naast deze inventarisatie is er ook een eerste aanzet gemaakt voor het in kaart brengen van de soorten bomen. Deze principes vormen de basis van waaruit eventuele herinrichting kan plaatsvinden. Bij concrete projecten is er ook een bomeninventarisatie nodig.

Het in kaart brengen van de bestaande bomenstructuur van Transwijk moet nog plaatsvinden.

4.5 Water en civiele aspecten

Water is belangrijk voor de verkoeling van de wijken. Open water is, naast het Amsterdam-Rijnkanaal, te vinden in Park Transwijk, de singel ten westen van het sportpark en in het Marco Polo Plantsoen. Dit water gaan we zo veel mogelijk met elkaar verbinden. Op veel plekken is deze verbinding nu met duikers (ondergrondse waterverbinding) uitgevoerd. Zeker in combinatie met het knippen van de wegen en herinrichting van wegen (zoals de Europalaan) zijn er kansen om de duikers te vervangen door een langzaam verkeersbrug en hiermee het wateroppervlak, de waterkwaliteit en de beleving van het open water te vergroten. Bij herinrichting komen groenvakken en meer open verharding, zodat het water goed kan wegzakken, behalve als de bodem hier niet geschikt voor is.

Infiltratievoorziening-passend binnen ontwerpprincipes van de wijk

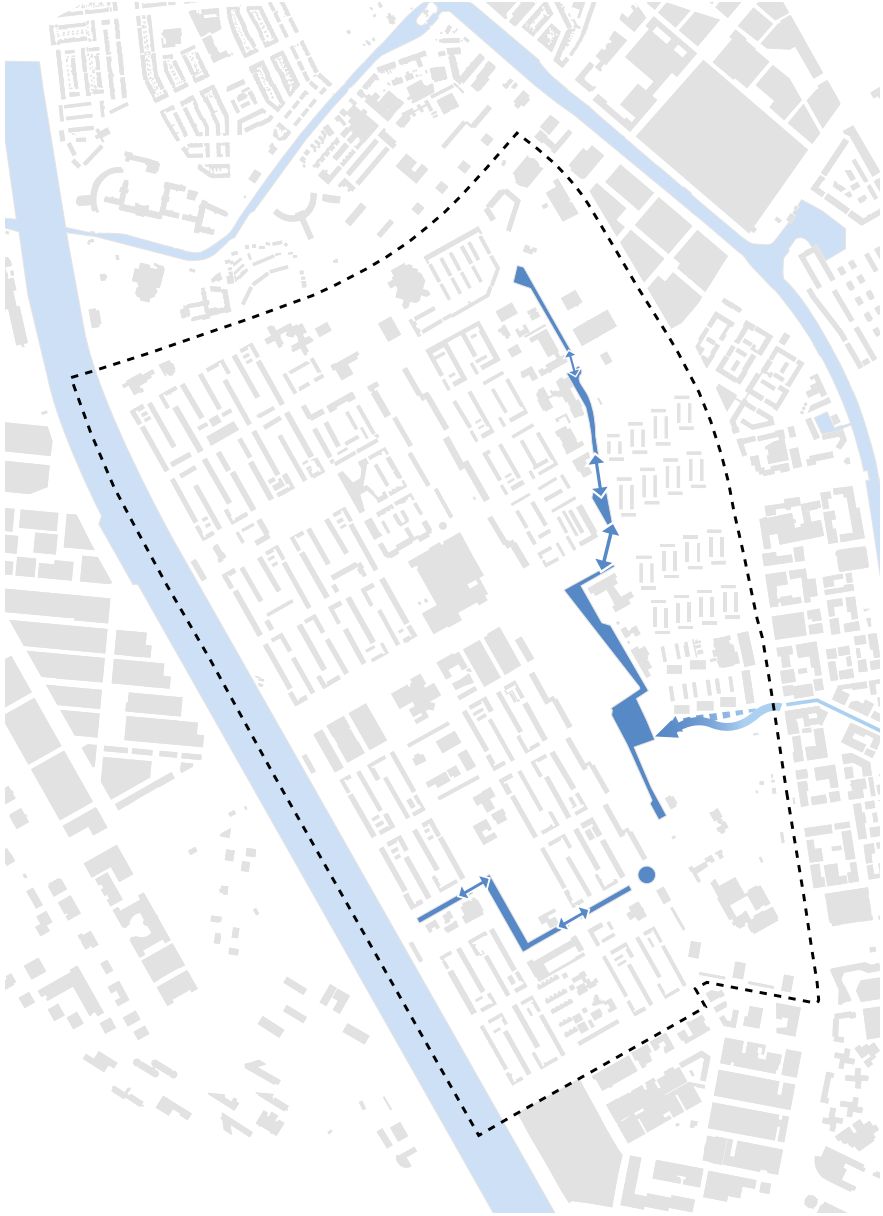
Kanaleneiland en Transwijk zijn naoorlogse wijken met eigen stedenbouwkundige principes. Bij herinrichting is het de bedoeling ervoor te zorgen dat regenwater goed kan wegzakken in groenzones en parkeerstroken, terwijl de kenmerken van de wijk behouden blijven. Voorzieningen om regenwater in de ondergrond te laten zakken zijn verdiept vormgegeven of met een flauw verloop in het maaiveld. Zo is het afwateringprincipe integraal onderdeel van de profielopbouw.

Ondergrond
De ambities in deze omgevingsvisie vragen ook ruimte in de ondergrond. Het is daarom belangrijk dat de boven- en ondergrond op elkaar worden afgestemd.

Ook kan het zijn dat ambities met elkaar strijden om hetzelfde stukje ondergrond. Dat vraagt om goede afstemming.

Voor Kanaleneiland en Transwijk betekent het dat we in 2040 duidelijke afspraken hebben voor alles wat in de ondergrond plaatsvindt. Bijvoorbeeld door vaste kabel- en leidingenzones om voldoende ruimte te hebben voor bomen.

Water meer beleefbaar maken ▶



Legenda

- *bestaand water*
- *minder duikers, meer bruggen (waar mogelijk)*
- *zoekgebied waterverbinding Park Transwijk- Merwedekanaalzone*


WINKELCENTRUM
VASCO DA GAMA
Marco Pololaan

5. Ruimtelijke opbouw en bebouwing

De waarden: **vernieuwing binnen de huidige kwaliteiten**

Kanaleneiland en Transwijk zijn ontworpen als een geheel, waarbij bebouwing en buitenruimte in samenhang zijn uitgewerkt in een totaalplan. Deze ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteiten zijn ook in de toekomst nog steeds duidelijk herkenbaar. Nieuwe toevoegingen passen naadloos in de wijken en laten deze eenheid in zijn waarde.

Vernieuwingsmogelijkheden zijn er volop, de woningbouwopgave in Utrecht is fors maar ook de ruimtelijke opgave voor werkfuncties (fysiek ruimte voor 70.000 extra arbeidsplaatsen in 2040) is groot. Ook in Kanaleneiland en Transwijk komende extra woningen, maar de vernieuwing past bij de bestaande kwaliteiten en bebouwingsopzet. Nieuwbouw en renovatie maken het mogelijk nieuwe kwaliteit toe te voegen, nieuwe doelgroepen te huisvesten, bestaande groenstructuren/parken te versterken en de wijken een toekomstbestendige positie te geven in het grotere geheel van de stad.

5.1 De ruimtelijke principes voor verdichten en aanpassen van bebouwing

Kleinere buurten
Bewoners hebben aangegeven dat er meer behoefte is aan herkenbare buurten, waar minder doorgaand verkeer doorheen gaat en waar mensen elkaar makkelijke leren kennen. In het hoofdstuk ‘mobiliteit’ staat waar knips komen in de doorgaande straten. Hierdoor ontstaan kleinere buurten binnen de wijken, zonder de ruimtelijke opbouw van de wijken teniet te doen. Hierdoor wordt het buurtgevoel versterkt. Ondanks de functionele knips voor autoverkeer blijft de herkenbaarheid van de lange lijnen in de openbare ruimte. In de kaart op pagina 69 is te zien welke clusters ontstaan.

Verdichten en vernieuwen van de bebouwing
Bij verdichting en vernieuwingsplannen zijn twee elementen van belang: de bebouwingstypologie/ zonering en de bouwhoogte. In hoofdstuk twee staat een beschrijving van de bestaande situatie en de ontstaansgeschiedenis van de wijken (zie pagina 10-11 en 16-17)

Bebouwingstypologie/zonering en bouwhoogtes
De wijken bestaan van oudsher uit stempels (woongebieden met flats en laagbouw) en voorzieningstroken. In het recente verleden zijn er projecten uitgevoerd langs enkele belangrijke ontsluitingswegen en in de voorzieningstroken: onder meer de as Kanaleneiland en de nieuwbouw op de locatie van het voormalig ziekenhuis Oudenrijn. De recente projecten in de voorzieningstroken grenzen vaak aan de hoofdgroenstructuur van de wijken.

Voor de toekomstige extra woningbouw en aanpassingen in de wijken nemen we de actuele situatie als uitgangspunt en werken we vanuit daar verder. Dit betekent dat we naast de stempels en de voorzieningstroken ook principes vastleggen voor de infrastructuurzones en voor die gebieden die direct grenzen aan de hoofdgroenstructuur of waar we deze hoofdgroenstructuur willen versterken.

Dit levert vier zones met verschillende soorten bebouwing op:
- Gebouwen in de stempels
- Gebouwen in de voorzieningstroken
- Gebouwen aan de hoofdinfrastructuur en
- Gebouwen in het groen





Van oudsher zijn de bouwhoogtes in deze zones duidelijk herkenbaar. De stempels met hun combinatie van 5-laagse portieketageflats, 2-laagse grondgebonden woningen en op bijzondere plekken 7-laagse bebouwing vormen de basis van de wijken. De voorzieningstroken zijn juist herkenbaar door de overwegend lagere bebouwing. De hoofdinfrastructuur heeft een afwisseling van 4- en 5 laagse portieken met 11-laagse flats en enkele hogere torens. Recente ontwikkelingen hebben met name effect gehad op de bouwhoogte in de voorzieningstroken. Ook is er stedelijk hoogbouwbeleid in de maak. In de omgevingsvisie definiëren we nu de bebouwings-typologie en de bouwhoogte per zone. Voor de bouwhoogtes hanteren we de volgende definities:

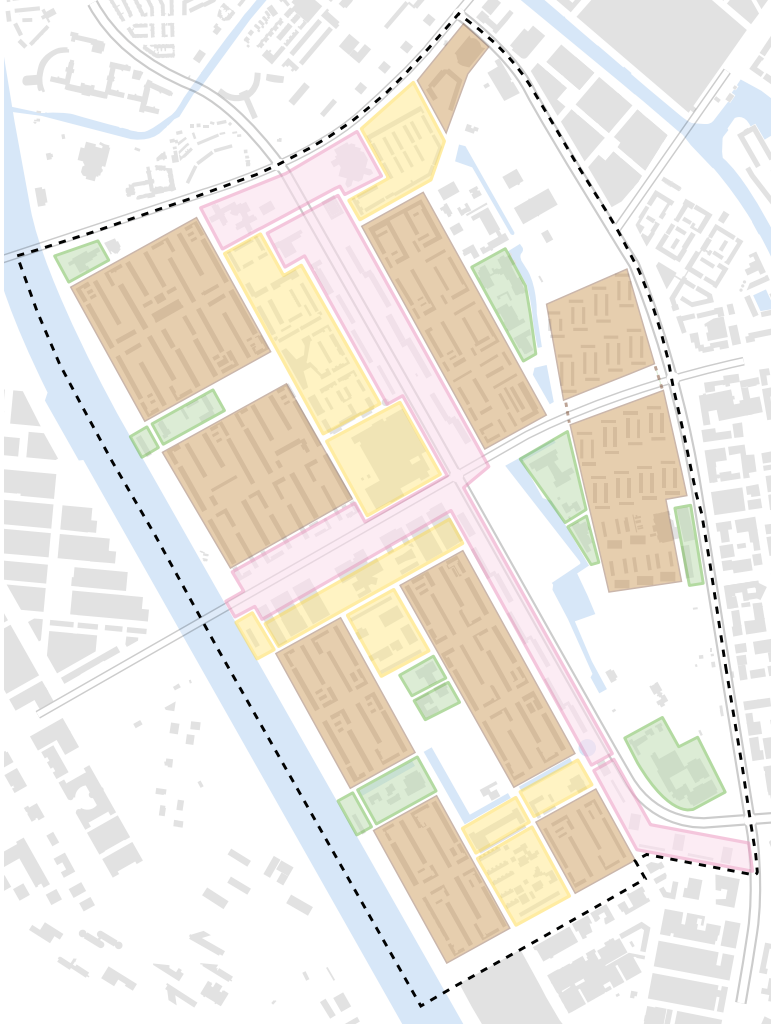
- De schaal S, small: maximaal 3 bouwlagen
- De schaal M, medium: maximaal 5 bouwlagen
- De schaal L, large: maximaal 11 bouwlagen

De bebouwingshoogtes in de verschillende zones gelden als maximum. Als algemeen uitgangspunt geldt dat hier in de zones S-M-L maximaal 2 extra lagen bij mogen komen. Daar moet dan wel een stedenbouwkundige aanleiding voor zijn, bijvoorbeeld indien het gebouw aan een grote open ruimte ligt (aan een plein of plantsoen). Per locatie wordt een afweging gemaakt wat de geschikte bouwhoogte is. In hoofdstuk 5.2 worden als nadere uitwerking van de algemene uitgangspunten, de specifieke bouwregels per zone beschreven.

De van oudsher herkenbare opbouw van afwisseling van lagere en hogere gebouwen , zoals in de stempels of langs de infrastructuur, blijft ook in de toekomst uitgangspunt.

In de wijken zijn ook markante plekken waar wijk- of stedelijke accenten mogelijk zijn: deze staan op de bouwhoogtekaart. De wijkaccenten hebben een bouwhoogte van maximaal 50 meter. Stedelijke accenten zijn maximaal 70 meter hoog.

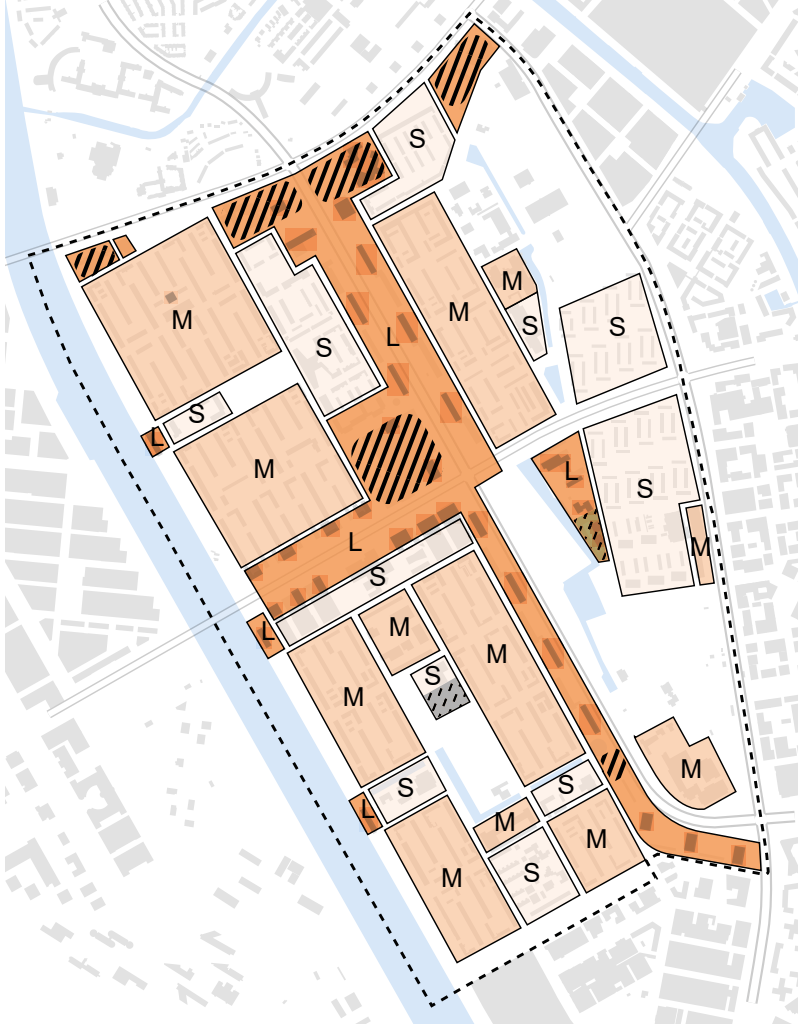
Motivatie locaties en principes
Alleen op de belangrijke plekken aan de hoofdwegen is ruimte voor hoogbouw tot 70 meter hoog, met name op die plekken waar verschillende hoofdwegen elkaar kruisen. Voorbeelden van dergelijke plekken zijn bij winkelcentrum Nova en het 24 Oktoberplein. Nieuwe hoogbouw heeft een goede relatie met de aangrenzende openbare ruimte en voegt hier ook iets aan toe, bijvoorbeeld door een open en toegankelijke plint (begane grond) met voorzieningen of een restaurant. De architectuur van hoogbouw schikt zich in de opzet van de rooilijnen, bouwmassa's en architectuur van de huidige bebouwing. Binnen het geheel van hogere en lagere flats langs deze hoofdwegen kan een wijkaccent of stedelijk accent komen. Een toren is duidelijk herkenbaar als slank element in tegenstelling tot de bredere 11-laagse flats.



◀ *Toekomstige bebouwingstructuur*

Legenda

- *stempels*
- *bebouwing in het groen*
- *zone infrastructuur*
- *voorzieningstroken*



◀ *Toekomstige bouwhoogtes*

Legenda

- *L*
- *M*
- *S*
- *bestaand hoogbouwaccent*
- *zoekgebied wijkaccent*
- *zoekgebied stedelijk accent*



Hoogbouw kan als herkenningspunt van grotere afstand dienen, maar schikt zich in de terughoudende stijl van de architectuur binnen de wijken. Er is aandacht voor de onderbouw en zijn topafwerking. Alleen bij winkelcentrum Nova kan eventueel een afwijkende stijl worden toegepast.

5.2 Bouwregels per zone

Vernieuwen binnen de stempels

De stempels vallen in de basis in schaal M. De basis van de stempels (combinatie van 2-laagse eengezinswoningen en 5-laagse flats) blijft in de toekomst behouden. 7-laagse bebouwing is te vinden op stedenbouwkundig bijzondere plekken.

Binnen deze principes is er ruimte voor vernieuwing. Het kan gaan om renovatie; in dat geval wordt de begane grond levendiger met bijvoorbeeld woningen of kleine bedrijven.

De kwaliteit van de architectuur van eventuele nieuwbouw of renovatie sluit aan bij de samenhangende opzet van de stempels, met de subtiele afwisseling van bouwhoogtes. De gebouwen in de stempels hebben platte daken. Aan de 5-laagse flats in de stempels mag maximaal één laag worden toegevoegd, zowel bij sloop-nieuwbouw als bij renovatie/transformatie. Doelstelling is dat het 5-laags volume als zodanig herkenbaar blijft en de toegevoegde laag ondergeschikt is. Een extra bouwlaag moet daarom terugliggend worden uitgevoerd. Als richtlijn geldt dat aan alle zijden een setback van 2 meter wordt toegepast. Een eventuele afwijking hierop moet ruimtelijk worden gemotiveerd en wordt integraal afgewogen. Bij sloop-nieuwbouw van bestaande flats geldt de voorwaarde dat de maximale diepte van de flats niet meer is dan 15 meter.

Bij vernieuwen in de stempels is het van belang dat de privé-buitenruimtes, bergingen en erfafscheidingen mee ontworpen worden en goed aansluiten op de gebouwen en het openbaar gebied. De hoekwoningen in Kanaleneiland zijn in veel gevallen aan twee zijden naar openbaar toegankelijk gebied gekeerd. De (groene) erfafscheidingen bepalen in belangrijke mate de groene woonomgeving in de open stedenbouwkundige opzet (tuinstad). Aan de

achterzijden van de flats is het mogelijk privé tuinen om te zetten naar waardevolle gemeenschappelijke groene buitenruimtes.

Vernieuwing in de infrastructuurzones

In de wijken
De wijken kennen twee wijkontsluitingswegen: de Beneluxlaan en de Churchilllaan/Koningin Wilhelminalaan. Daarnaast zijn er wegen de stad in en uit: de Dominee Martin Luther Kinglaan/Weg der Verenigde Naties en de Europalaan-Overste den Oudenlaan. De infrastructuurzones vallen in categorie L (large).

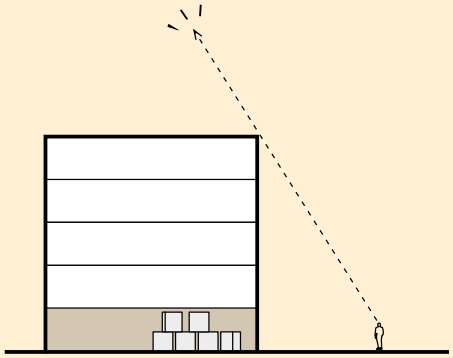
Beneluxlaan
De bebouwing bestaat momenteel voornamelijk uit een combinatie van geschakelde 4- en 5-laagse en 11-laagse flats, in de zone 'L'. De stempelzijde van de flats is grotendeels verhard en wordt gedomineerd door parkeervoorzieningen. Hier ligt een opgave voor het verbeteren van leefkwaliteit; onderzocht moet worden met welke (combinaties van) ruimtelijke ingrepen de leefbaarheid het best kan worden vergroot. Indien bestaande flats worden vernieuwd of gerenoveerd, zijn dezelfde principes als binnen de stempels van toepassing: bebouwingsdieptes, verlevendigen van de plinten, architectuurbeeld en overige principes (zie vorige pagina bij 'stempels').

Aan belangrijke oost-westroutes voor langzaam verkeer zijn gebouwen (accenten) toegestaan van maximaal 50 meter hoog. Op kruispunten van stedelijke ontsluitingswegen zijn stedelijke accenten toegestaan van maximaal 70 meter hoog (op de kaart aangegeven met een arcering). Het winkelcentrum Nova neemt daarbij een bijzondere positie in. Om deze belangrijke voorziening voor het gehele stadsdeel te duiden mogen er op die locatie meerdere stedelijke accenten ingezet worden. Voorwaarde is dat de begane grond van de bebouwing een publieke functie krijgt, om het gebouw te verbinden met de openbare ruimte.

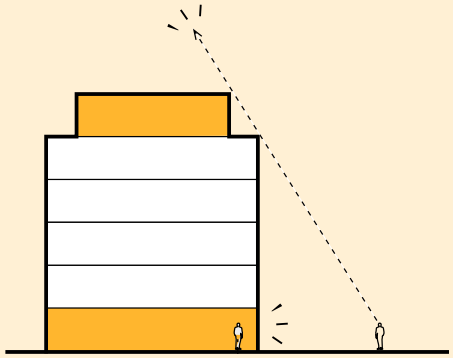
Churchilllaan
De bebouwing bestaat nu grotendeels uit een afwisseling van appartementengebouwen van ongeveer 8 tot 11 lagen hoog die haaks op de weg staan en lagere gebouwen parallel aan de weg. Dit blijft zo. De maximale bouwhoogte is 11 lagen. Op belangrijke plekken is bij uitzondering een bouwhoogte van 13 lagen toegestaan, zoals aan het Amsterdam-Rijnkanaal en op de kruising Churchilllaan-Marco Pololaan, mits goed vormgegeven. Belangrijk is dat er een afwisseling tussen hogere en lagere gebouwen en gebouwen haaks en parallel aan de Churchilllaan blijft bestaan. Dit geldt ook voor vernieuwingsprojecten. De gebouwen die haaks op de weg staan zijn hoger dan de gebouwen parallel aan de weg.

Bewoners: We willen trots zijn op onze wijk!

Bewoners willen graag verbeteringen zien: leefbaarheid, een prettige wijk, geen schaamte willen voelen omdat mensen denken dat je in 'achterstands-wijk Kanaleneiland' woont. Ze willen opgeknapte flats en goede voorzieningen, ergens lekker kunnen zitten en wat drinken, of recreëren, een mooie openbare ruimte, mensen uit de buurt die een voorbeeldfunctie hebben of die bekend zijn geworden. Voor met name Kanaleneiland geldt dat zolang de basisvoorwaarden voor prettig leven in de wijk (schoon, heel en veilig) nog niet op orde zijn, deze prioriteit hebben. Daarna kan je het hebben over trots. Voor Transwijk geldt dit minder; bewo-ners uit Transwijk geven aan over het algemeen in een fijne, rustige wijk te wonen.



▲ *Huidig: de 5-laagse bebouwing is een belangrijke identiteitsdrager. De plinten hebben geen levendige uitstraling.*



▲ *Verdichting: optopping mogelijk mits met setback zodat identiteit behouden blijft. Toevoegen van wonen/bedrijvigheid voor een levendig straatbeeld.*



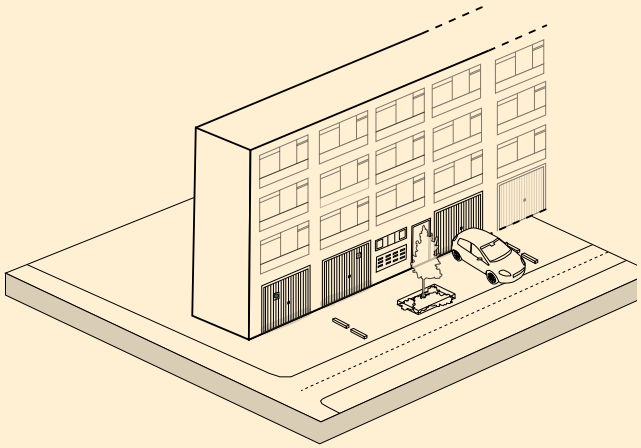
▲ *Ogen op straat = meer sociale veiligheid*

Verdichting binnen de stempels

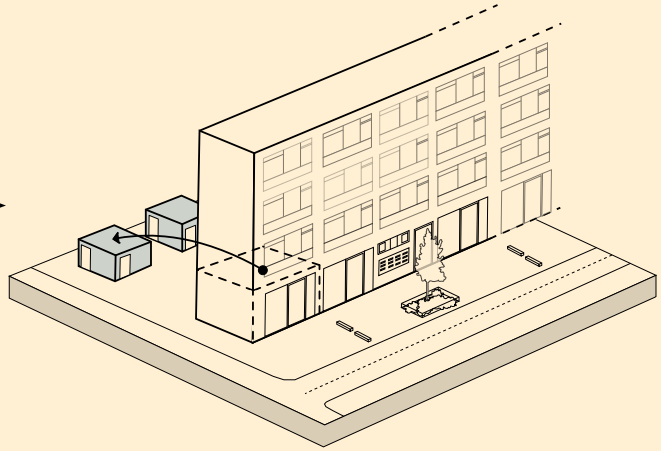
De flatgebouwen binnen de stempels hebben een zeer herkenbare vorm. Ze bestaan uit lange, schijfvormige gebouwen van 5, 7 of 11 bouwlagen hoog. Deze ruimtelijke opbouw is kenmerkend voor Kanaleneiland en Transwijk en is daarom van cultuurhistorische waarde. Bij verdichting en/of verandering binnen deze stempels moet op een respectvolle manier worden omgegaan met de oorspronkelijke logica en opbouw van deze stempelcompositie. Het is mogelijk om een gebouw volledig te vervangen, maar het transformeren van bestaande bebouwing kan ook. Dit kan door een extra woonlaag toe te voegen (optopping) of door woningen en bedrijven te maken op de begane grond (plint) van flatgebouwen.

Extra woonlaag
Het toevoegen van een extra woonlaag op een bestaand gebouw heet ‘optopping’. Bij optopping vormt de oorspronkelijke beleving vanaf de straat het uitgangspunt. Daarom geldt de richtlijn om te werken met een ‘setback’ van 2 meter.

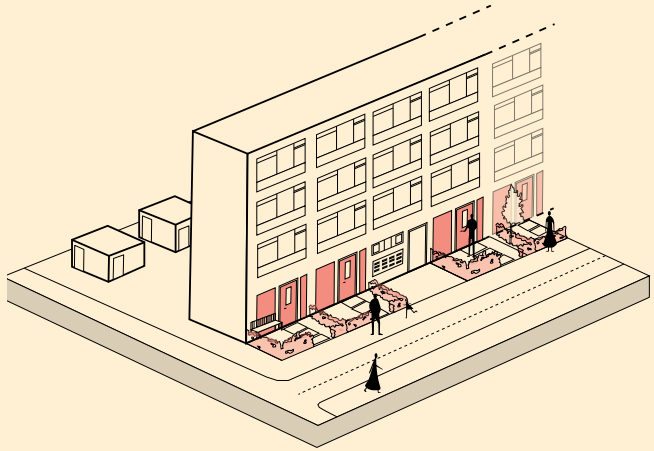
Woningen en bedrijven op de begane grond
Momenteel doen veel plinten van de flatgebouwen vooral dienst als garage of berging. Hierdoor voelen veel straten doods aan. Er is geen interactie tussen de woningen en de voorbijganger op straat. Dit draagt bij aan sociale onveiligheid. Door de begane grond te veranderen in woningen of bedrijven, zijn er meer ogen gericht op straat, wat de levendigheid en sociale veiligheid verbetert. Eventueel kunnen achter de woongebouwen nieuwe bergingen en/of garages komen.



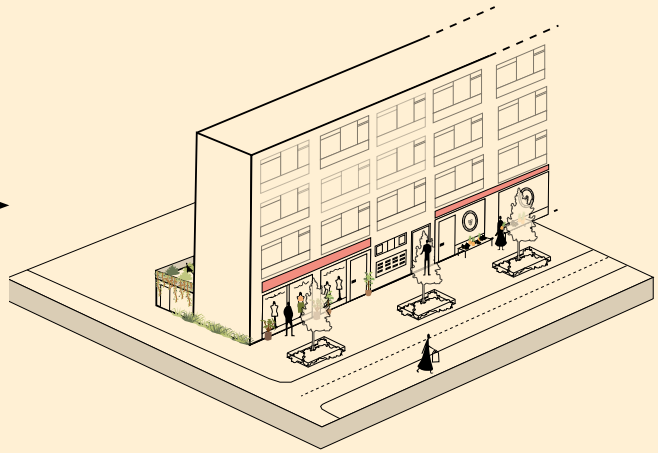
Huidige situatie: dichte plinten



(eventueel) Verplaatsen bergingen



Toevoegen woningen op begane grond



Toevoegen bedrijvigheid op begane grond

Martin Luther Kinglaan/Weg der Verenigde naties
Aan de noordgrens van de wijken is langs de Dominee Martin Luther Kinglaan/Weg der Verenigde Naties ruimte voor enkele stedelijke hoogteaccenten tot 70 meter. De principes voor toepassing van hoogbouw gelden ook hier (Zie hiervoor pagina 75).

Vernieuwen in de 'gebouwen in het groen-zones'
Deze zones vallen binnen verschillende hoogteaanduidingen.

Het belangrijkste uitgangspunt van herontwikkeling binnen deze gebieden is het versterken van de park- en of groenstructuur. Dit leidt tot de volgende principes:

- Een afname van de footprint van gebouwen en verharding.
- Het park of het groen loopt op maaiveld door tot aan de gebouwen zelf en als gevolg hiervan is de parkeervoorziening volledig ondergronds.
- Het tot aan het gebouw doorlopende toegevoegde groen is openbaar toegankelijk.
- De maximale bouwhoogte is altijd lager dan de hoogte van omliggende boomkruinen.
- Uitzondering hierop zijn enkele wijkaccenten van maximaal 50 meter (zie hiervoor de bouwhoogtekaart). Deze zijn toegestaan om belangrijke plekken te duiden, zoals de oost-westroutes in park Transwijk en het Marco Poloplantsoen. Voorwaarde is dat de plint van de bebouwing een publieke functie krijgt om een relatie te leggen tussen het gebouw en de openbare ruimte.

Vernieuwing binnen voorzieningstroken
Binnen de voorzieningstroken is vernieuwing en op sommige plekken ook verdichting mogelijk. De voorzieningstroken vallen binnen verschillende hoogteaanduidingen.
Belangrijk voor de herkenbaarheid van de wijken is dat er een duidelijk onderscheid tussen de voorzieningstroken en de stempels zichtbaar blijft (bouwhoogte, typologie).

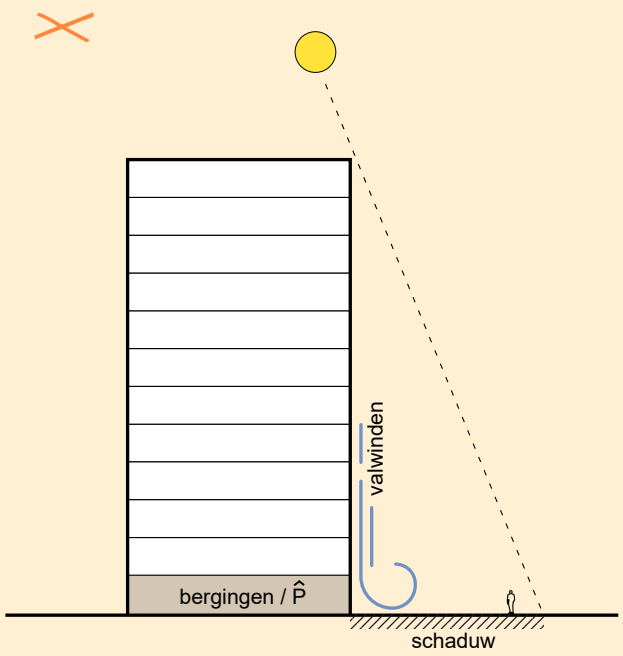
In de voorzieningstroken wordt in principe altijd uitgegaan van het behoud of toevoegen van (maatschappelijke) voorzieningen en werkfuncties. Als er een aanleiding voor is kan dit ook in een gebouw, bijvoorbeeld door boven de voorzieningen in de plint woningen te bouwen. Qua bebouwing en architectuur is de vormgeving hier vrijer. Alleen op een plek waar er aanleiding voor is kan er bij uitzondering een afwijkend gebouw komen. Bijvoorbeeld op een plek van stedelijk belang zoals winkelcentrum Nova.

5.3 Aanvullende eisen voor wijk- en stedelijke accenten

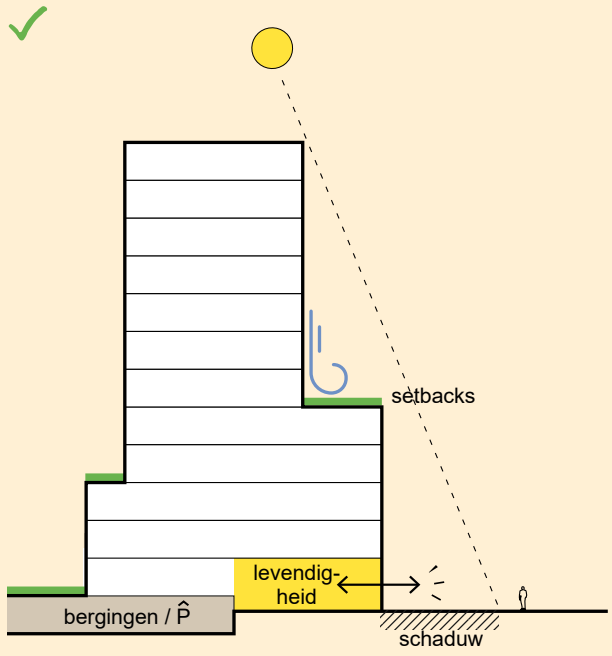
Voor Utrecht wordt een nieuwe Hoogbouwvisie opgesteld, één van de toetsingskaders voor de wijkaccenten en stedelijke accenten. Wat is de essentie van de Utrechtse Hoogbouwvisie?

Utrechtse hoogbouw is onderdeel van de straat
De manier waarop hoogbouw onderdeel uitmaakt van de gehele stad is cruciaal voor een goede inpassing op straatniveau. Meer hierover staat op de volgende pagina.

Utrecht zet in op hoogbouw met een maximale leefkwaliteit
Hoogbouw hoort bij de ontwikkeling van Utrecht, zoals deze staat in de 'Utrechtse barcode' (zie begrippenlijst). Daarin staat gezond stedelijk leven centraal. Utrechtse hoogbouw is niet heel hoog, maar bijzonder vanwege de maximale leefkwaliteit. Het ontwerp van de hoogbouw schept ruimte voor groen, levendigheid, ontmoeting en beweging en is aantrekkelijk, gevarieerd en duurzaam.



▲ *Ongewenste hoogbouw: Hoogbouw zonder setbacks, dit zorgt voor valwinden en veel schaduw. Bergingen/parkeren op de bg, hierdoor voelen straten doods aan.*



▲ *Gewenste hoogbouw: Hoogbouw met setbacks, dit vermindert windhinder en schaduw. Maatschappelijke functies/bedrijven/ wonen in de plint zorgt voor meer levendigheid op straat.*

Hoogbouwprincipes

Bij het toevoegen van hoogbouw is het belangrijk rekening te houden met bepaalde hoogbouwprincipes om te zorgen dat het aangenaam blijft op straat. Het ontwerp van hoogbouw past goed bij de straat en heeft geen ongewenste wind- en schaduweffecten. Dat kan bijvoorbeeld door setbacks in het gebouw toe te passen. Een setback breekt valwinden en zorgt voor minder schaduw op straat. Ook ontstaat er door deze schaalverkleining in de onderste lagen van het gebouw een menselijke maat, wat bijdraagt aan een prettig verblijfsklimaat.

De begane grond (‘plint’) van hoogbouw krijgt een levendige uitstraling, zowel qua functies als details in het ontwerp. Dit kan bereikt worden met ruim ontworpen entreelobbies en het toevoegen van (kleinschalige) maatschappelijke functies en/of bedrijvigheid. Ook woningen op de begane grond dragen bij aan een levendig straatbeeld. Parkeerlagen en bergingen moeten zoveel mogelijk uit het zicht blijven.

Belangrijk aandachtspunt bij de toepassing van hoogbouw is verder het effect op de omgeving en het effect op de woonkwaliteit van de woningen die in een hoog gebouw komen. Doordat zo’n gebouw vaak aan een infrastructuurzone ligt, is extra aandacht nodig voor het weren van geluid en voor de voor de luchtkwaliteit. Het is niet de bedoeling dat er woningen komen die alleen uitkijken op de bijvoorbeeld een belangrijke kruising.


253 - 277
254 - 278

6. Wonen

De waarden: **in de wijken is woonruimte voor iedereen**

De wijken zijn in 2040 sterk, met kansen voor iedereen omdat er een gevarieerd woningaanbod is. Er zijn woonkansen voor ouderen, jongeren, doorstromers, hulpbehoevenden en starters. Ook in de komende twintig jaar blijven de wijken betaalbaar voor mensen met een laag en middeninkomen. Daarom is het doel het aandeel sociale huurwoningen te handhaven en daarbinnen meer balans te brengen tussen de verschillende prijssegmenten en de verschillende woningtypen.

Nieuwbouw en verdichten maakt het mogelijk nieuwe kwaliteit toe te voegen voor verschillende doelgroepen. Bij renovatie en nieuwbouw van flatgebouwen krijgen deze op de begane grond woningen of bedrijfs- en kantoorruimtes in plaats van bergingen, wat bijdraagt aan meer sociale veiligheid op straat. De wijken ontwikkelen zich meer tot een mix van wonen en werken.

Bestaand
Utrecht streeft naar gemengde wijken, maar elke wijk heeft wel zijn eigen karakter. Kanaleneiland en Transwijk zijn vooral betaalbare wijken die goede woningen bieden in een aantrekkelijke omgeving. Vooral aan mensen met een laag en middeninkomen. In de afgelopen twintig jaar is een flinke slag gemaakt om de wijken een gemengder karakter te geven. Het aandeel sociale huur is verminderd, het aandeel middenhuur en betaalbare koop is vergroot. Er zijn meer verschillende soorten woningen gekomen door nieuwbouw van eengezinswoningen, studentenwoningen, friendswoningen en woningen met zorgvoorzieningen voor ouderen. Ook renovatie, verbouw en verkoop hebben hieraan bijgedragen.

Toekomst
In de komende twintig jaar blijven Kanaleneiland en Transwijk betaalbare wijken. Daarom is het de bedoeling dat het aandeel sociale huur gelijk blijft. Daarbinnen willen we wel meer variëteit aan brengen. Die is nodig om de diverse soorten huishoudens en inkomensniveaus in de wijk te kunnen bedienen. Bewoners kunnen daardoor binnen Kanaleneiland en Transwijk doorstromen, bijvoorbeeld naar een ruimere woning als je inkomen stijgt, of naar een ouderenwoning als je minder goed de trap op kunt. Meer variatie gaat

Leefbaarheid en menging

Een veel gehoord bezwaar vanuit de bewoners is dat meer menging in de woningvoorraad niet heeft geleid tot meer menging in de samenleving, maar juist tot tweedeling. Zij zien door sloop en verkoop van sociale huurwoningen en nieuwbouw van duurdere woningen nieuwe bewoners instromen – 'yuppen' - die zich weinig of niet verbinden met de mensen die al in Kanaleneiland wonen. Deze bewoners ervaren dat menging de segregatie eerder heeft vergroot dan verkleind. Zij zijn niet per se tegen menging, maar willen wel graag dat deze meer aansluit op de wijk zelf en op wat er nu is.

Bewoners of hun kinderen die nog thuis wonen uiten ook de vrees dat zij ten gevolge van deze veranderingen uit de wijk worden verdrongen. Zij vinden daarom dat bewoners van Kanalen-eiland en Transwijk voorrang moeten krijgen op woningen in de wijk.

dus niet alleen over de prijs, maar ook over de grootte, de indeling en het type woning of over bijzondere woonvormen als woongroepen voor ouderen en friendswoningen.

Die variatie kunnen we op verschillende manieren realiseren: door (vervangende) nieuwbouw, door verbouw van bestaande woningen, door omzetting naar een ander prijssegment en door verkoop. Door toevoeging van nieuwbouw kan het aantal en aandeel sociale huurwoningen worden gehandhaafd. Nieuwbouw brengt bovendien meer variatie en nieuwe kwaliteit in de sociale huur, met name ouderen kunnen daardoor langer zelfstandig in de wijk blijven wonen.

Meer variatie, betaalbaarheid en doorstroming bevorderen we met algemeen stedelijk beleid voor onder meer middenhuur, betaalbare koop, wooncoöperaties, opkoopbescherming en woningtoewijzing. We bekijken of we hierin in specifieke situaties meer maatwerk kunnen leveren als dat de gewenste ontwikkeling ten goede komt.

6.1 Sociale huur

De huidige voorraad sociale huur
In Kanaleneiland en Transwijk staan nu ongeveer 4.600 sociale huurwoningen; dat is ongeveer 48% van het totaal aantal woningen in beide wijken (stand 1-1-2020). Het grootste deel hiervan zijn woningen van de woningcorporaties (ruim 4.300). Daarvan behoort ca. 93% tot de ‘kernvoorraad’: woningen die toegankelijk zijn voor huishoudens met een laag inkomen.

Stand 2020	Kanaleneiland	Transwijk	Totaal	
Inwoneraantal	ca. 16.700	ca. 5.400	Ca 22.100	
Woningaantal	ca. 6.900	ca. 2.700	Ca 9.600*	*Excl. Onzelfstandige eenheden
Waarvan sociale huur	Ca 3.600	Ca 1.000	Ca. 4.600	= ca. 48%

▲ *Bestaande woningvoorraad*

Toekomst sociale huur
Stadsbreed is het streven dat in 2040 de woningvoorraad voor 35% uit sociale huurwoningen bestaat. Dat percentage kan per wijk of buurt verschillen. Het richtpercentage voor het aandeel sociale huur is 48% en geldt voor Kanaleneiland en Transwijk als geheel. Als het beter is voor de diversiteit van woningen in prijs, type en grootte in de wijk of delen daarvan, dan kan in afzonderlijke projecten het percentage hoger of lager zijn. Dat moet dan met argumenten worden onderbouwd. De ontwikkeling in de bestaande voorraad dient daarin te worden meegenomen. Ook de kwaliteit en het prijsniveau zijn van belang. Door in een nieuwbouwproject wat meer duurdere woningen op te nemen kan de opbrengst daarvan gebruikt worden om de kwaliteit van de sociale huur te verhogen of de huurprijzen laag te houden. Bijvoorbeeld om aantrekkelijke en betaalbare woningen voor ouderen te realiseren of goedkope wooneenheden voor jongeren.

Gevarieerd aanbod, ook binnen de sociale sector
In de sociale huur bestaan verschillende huurniveaus. Inkomen, leeftijd en huishoudensgrootte bepalen tot welk huurniveau een huishouden kan gaan. Daarom is het van belang om in de toekomst in de sociale huur een evenwichtig aanbod in huurniveaus te hebben. We kunnen dit realiseren door het aandeel duurdere sociale huurwoningen te vergroten waardoor mensen die wat meer gaan verdienen in de wijk kunnen doorstromen. Voor mensen met een wat hoger inkomen is er in de sociale huur nu weinig beschikbaar in Kanaleneiland en Transwijk (ongeveer 300 woningen ofwel 7% van het aantal sociale huurwoningen).

Het aantal en aandeel duurdere sociale huur willen we daarom vergroten. Er kan ook meer variatie komen door bijvoorbeeld juist voor ouderen in te zetten op het goedkopere segment in de sociale huur. Bij veel ouderen gaat het inkomen immers naar beneden. Aan de andere kant is er ook vraag naar woningen voor jongeren met een laag inkomen. Jongeren zijn gebaat bij woningen in het goedkoopste segment. Onder de 23 jaar kunnen zij alleen terecht in de goedkoopste huurwoningen, anders kunnen zij geen huurtoeslag krijgen. Kleine woningen voor jongeren zijn er momenteel nauwelijks in dat prijssegment.

Binnen de sociale huur moet er niet alleen een gevarieerd aanbod zijn in prijs, maar ook in type, grootte en andere kwaliteiten van de woning. We willen dat dit aansluit op de verscheidenheid aan huishoudens die in Kanaleneiland en Transwijk willen wonen. Het betreft bijvoorbeeld de grootte en samenstelling van het huishouden, het inkomen en de leeftijd. Renovatie, verbouw, een extra woonlaag, splitsing, sloop/nieuwbouw zijn middelen om die variëteit in de loop der jaren te bereiken. Zo zorgen we voor een in prijs en kwaliteit gevarieerd en evenwichtig aanbod aan sociale huurwoningen in samenhang met de behoefte van de verschillende doelgroepen.

6.2 Middensegment nu en over 20 jaar

Het middensegment bestaat uit woningen in de middenhuur en de goedkope en betaalbare koop. Het aandeel van het middensegment is vooral in Kanaleneiland de afgelopen jaren sterk gegroeid, met name door (vervangende) nieuwbouw en verbouw.

Ongeveer 40% van de woningvoorraad behoort nu tot het middensegment, waarvan de helft huur en de helft koop. De middenhuur is voor veel huishoudens een tussenstap. Zij willen vervolgens doorstromen naar koop. Betaalbare koop biedt perspectief voor wie in de wijk wooncarrière wil maken Door de grote druk op de woningmarkt lopen huur- en koopprijzen echter sterk op. Daarom stelt de gemeente eisen aan de huurprijs en de huurprijsstijging bij nieuwe woningen in de middenhuur. Ook aan nieuwe koopwoningen in het middensegment wil de gemeente meer voorwaarden stellen om ervoor te zorgen dat deze woningen voor middeninkomens betaalbaar blijven. Wooncoöperaties zouden voor het middensegment eveneens oplossingen kunnen bieden. Voor het middensegment houden we een bandbreedte aan van 25 tot 40% met een nadruk op betaalbare koop. Daarmee kunnen we inspelen op de ontwikkelingen in de woningmarkt.

Betaalbaarheid en woonwensen

Over de betaalbaarheid van de woningen, nu en in de toekomst, hebben veel mensen hun zorgen geuit. Zij hebben die zorgen vanuit verschillende motieven: vanuit hun eigen woonperspectief of dat van hun kinderen (‘kan ik hier nog wel blijven wonen, of kunnen mijn kinderen hier wel een huis krijgen?’) of vanuit de vrees vervreemd te raken van de eigen buurt (‘er wonen hier straks alleen rijke yuppen’) of vanuit een mantelzorgsituatie. Het vraagstuk heeft daarom een directe relatie met de andere vraagstukken.

Een breed geuite wens vanuit de wijk is, dat er meer geschikte woningen voor ouderen komen, bijvoorbeeld door liften bij te plaatsen. Andere voorstellen die bewoners hiervoor inbrachten zijn kangoeroewoningen, woningruil, voorrangsregelingen voor ouderen en mantelzorgers en vormen van samenwonen. Denk aan woongroepen of friendswoningen. Er moet dan ook een oplossing komen voor de kostendelersnorm. Ook voor jongeren kunnen deze woonvormen een oplossing bieden.





▲ *Recent gerenoveerde appartementen van Mitros langs het Amsterdam-Rijnkanaal*

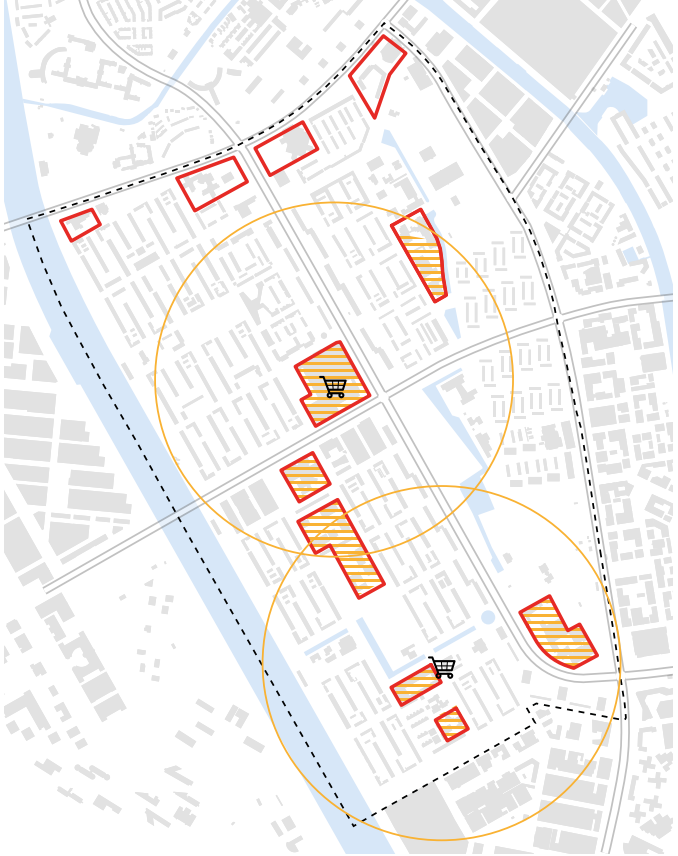
6.3 Het dure segment

Het dure segment (huur en koop) is in Kanaleneiland en Transwijk beperkt aanwezig (5%). Dit segment kan voor de wijk en de stad een functie hebben voor doorstroming van met name ouderen uit eengezinswoningen. Daarvoor dient het aanbod aantrekkelijk te zijn waar het gaat om de kwaliteit van de woning, de woonomgeving en eventuele woon- en zorgdiensten. Het dure segment draagt er bovendien aan bij om het hoge aandeel sociale huur mogelijk te maken. Voor het dure segment gaan we uit van een bandbreedte van 10 tot 25%.

6.4 Ouderen

De bevolking vergrijst: er komen steeds meer ouderen en zij vormen een steeds groter deel van de bevolking. Bovendien worden ouderen steeds ouder en daardoor ook steeds meer afhankelijk van zorg. In Kanaleneiland en Transwijk is dat niet anders. Het aantal 65-plussers neemt naar verwachting tussen nu en 2040 met een derde toe (van ruim 1.200 naar ruim 1.600). De vraag naar zorg is in Kanaleneiland en Transwijk relatief groot (16-20% van de 65-plussers maakt gebruik van Wmo-zorg).
Kanaleneiland en Transwijk zijn echter wijken met een woningvoorraad die weinig is ingesteld op ouder worden en op zorgvragen. Ondanks aanpassingen in het (recente) verleden zijn er veel flatwoningen zonder lift. Is die lift er wel dan is de indeling van de woningen niet altijd geschikt voor mensen die minder mobiel zijn en die zorg aan huis nodig hebben. Verhuizen naar een geschiktere woning is dan de enige oplossing, maar die woningen moeten er dan wel zijn, liefst in de eigen vertrouwde omgeving. Daar ligt nog een forse opgave. Die opgave betreft niet alleen de woningen, maar ook de woonomgeving en de nabijheid van voorzieningen.

Uitgangspunt is vooral in de directe omgeving van voorzieningen de nieuw- en verbouw vooral te richten op huisvesting voor ouderen. Voor kwetsbare ouderen staat 10 minuten lopen gelijk aan een afstand van 500 meter. Dat kunnen ‘gewone’ appartementen zijn die ook voor anderen aantrekkelijk zijn, maar wel geschikt zijn of makkelijk geschikt te maken zijn om er te blijven wonen, ook als er meer zorg nodig is. Daarnaast



zijn er ook woningen en woonvormen die specifiek voor ouderen bedoeld zijn, bijvoorbeeld woon- en leefgemeenschappen voor ouderen in allerlei vormen en voor allerlei doelgroepen. Denk bijvoorbeeld aan een woongroep voor ouderen met een bepaalde sociaal-culturele achtergrond. Daarbij horen ook ontmoetingsruimten.

Kanaleneiland en Transwijk zijn op dit moment goed voorzien van woonzorgcentra voor ouderen die intensieve zorg nodig hebben. Deze woonzorgcentra hebben een functie voor de gehele stad. De vraag naar intensieve zorg zal de komende jaren door de vergrijzing flink toenemen. Bij het aanbod zal daarbij de nadruk steeds meer komen te liggen op woonzorgvormen waar ouderen zelfstandig kunnen blijven wonen.
Belangrijk is dat de woningen voor ouderen aantrekkelijk en betaalbaar zijn. Veel ouderen in Kanaleneiland en Transwijk hebben een laag inkomen. Zij kunnen alleen verhuizen naar woningen in de kernvoorraad van de sociale huur. In de nieuwbouw moeten we daarmee rekening houden. Dat is niet alleen voor de ouderen en de zorg van belang, maar ook voor de doorstroming waardoor grote betaalbare woningen voor gezinnen vrijkomen.

Er is overigens ook aanbod nodig voor ouderen met een hoger inkomen of vermogen, in het midden en het dure segment. Dat kan de doorstroming uit koopwoningen bevorderen.



▲ *Appartementencomplex Churchilllaan met op de begane grond de bibliotheek en wijkbureau Zuidwest. Wonen en werken in hetzelfde gebouw.*



▲ *Recent opgeleverde woningbouw op het voormalige ziekenhuisterrein Oudenrijn*

In deze omgevingsvisie geven we in bijgevoegde kaart (zie pagina 81) een aantal locaties aan die geschikt zijn voor het realiseren van een nieuwbouw woon-zorgcomplex. Het gaat om locaties die aan twee voorwaarden voldoen:

- De locatie komt stedenbouwkundig gezien in aanmerking transformatie of vernieuwing
- De locatie ligt binnen 10 minuten (langzaam) lopen van een winkelcentrum/voorzieningen centrum.

6.5 Ontwikkeling mix wonen en werken

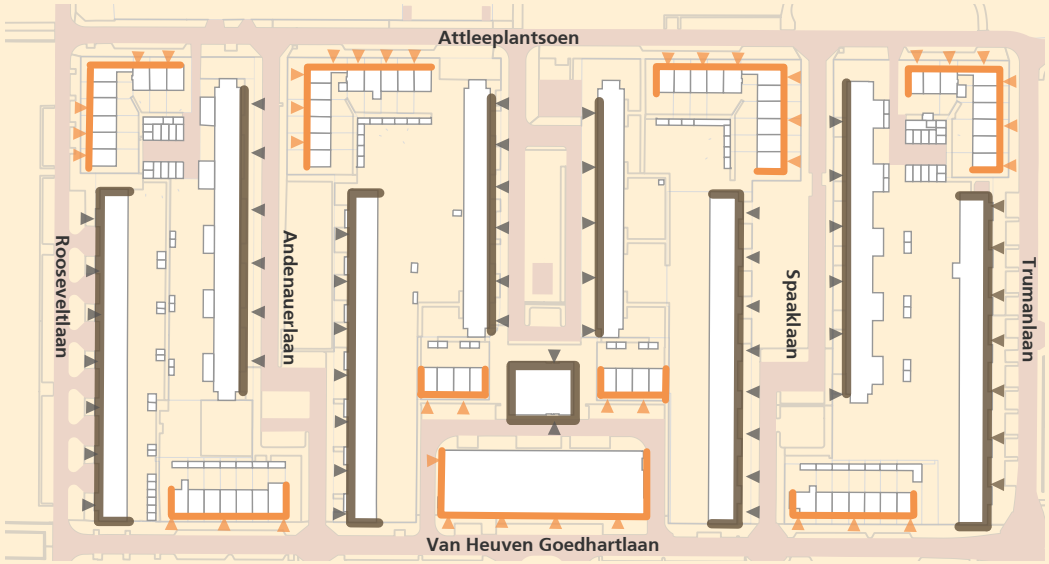
Het groeiende aantal ZZP'ers en de toename van flexwerken heeft ertoe geleid dat wonen en werken in de wijken steeds meer samengaan. Meer wijkbewoners werken vanuit huis of zoeken plekken waar faciliteiten gedeeld kunnen worden. Naast zelfstandige bedrijfs- en kantoorruimtes en bedrijfsverzamelgebouwen voor (creatieve) ondernemers kunnen er verschillende woon-werkconcepten gerealiseerd worden waar in hetzelfde gebouw gewoond en gewerkt wordt.

Ook is er ruimte voor het realiseren van zelfstandige kantoor- en bedrijfsruimtes op de begane grond van appartementsgebouwen.

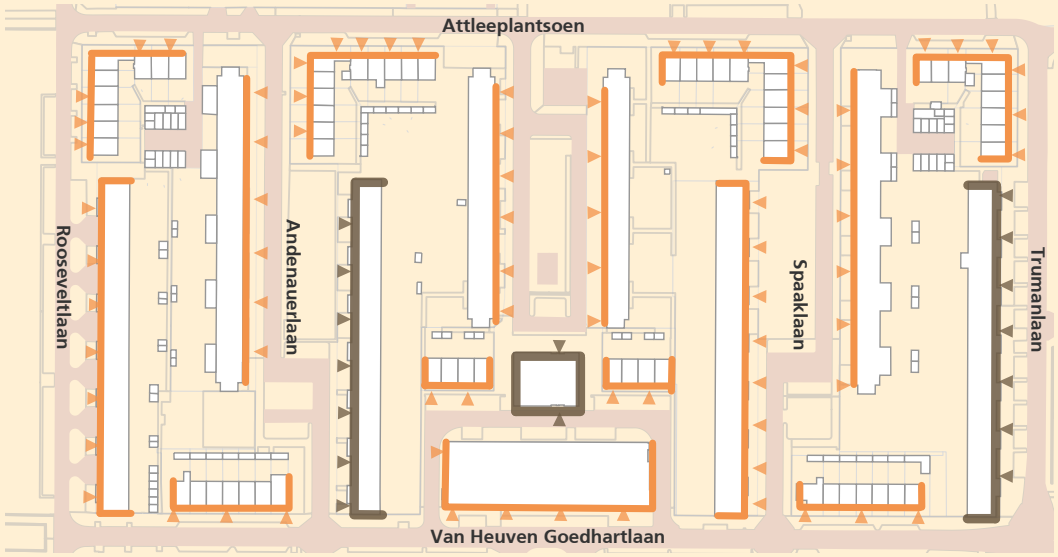
Voorbeeld plintaanpak stempels

Een voorbeeldproject voor de plintaanpak is in Kanaleneiland-Noord te vinden, tussen de Rooseveltlaan, Trumanlaan, het Attleeplantsoen en de Van Heuven Goedhartlaan. In deze stempels heeft Mitros een transformatie uitgevoerd waarbij garages op de begane grond omgevormd zijn tot nieuwe woningen.





▲ *Kanaleneiland-Noord voormalige situatie*



▲ *Kanaleneiland-Noord nieuwe situatie*


LUNCHROOM
AL BARAKA
BAKKERIJ
TIZRA

7. Werken en voorzieningen

De waarden: **passende voorzieningen en voldoende werkruimte bij de veranderende stad en wijken**

Kanaleneiland en Transwijk hebben in 2040 een groot en gevarieerd publiek dat van voorzieningen gebruik wil maken. Deze mensen wonen of werken in Kanaleneiland en Transwijk, of in de omliggende wijken die zich hebben ontwikkeld tot stedelijke woon-werkgebieden. Zij maken gebruik van de voorzieningen voor zorg, onderwijs, informatie, werk, recreatie, sport, ontmoeting en ontspanning.

De voorzieningen die er nu zijn, blijven. Waar nodig, groeien ze mee met de bevolkingsgroei. Sportvoorzieningen worden zo snel mogelijk uitgebreid, want er is nu al een tekort.

Veel verschillende mensen, dus veel verschillende voorzieningen. Een combinatie van algemene voorzieningen en maatwerk maakt het aanbod passend. Dat brengt een divers aanbod met zich mee bij de commerciële voorzieningen. De maatschappelijke voorzieningen zijn deels algemeen, zoals sport, deels voor specifieke doelgroepen, zoals jongerenwerk.

De groei van de stad vertaalt zich ook in Kanaleneiland en Transwijk in een stedelijke dynamiek van wonen en werken. Het aantal werklocaties in de wijken groeit mee met het aantal inwoners.

7.1 Locaties, draagvlak en doelgroepen

Locaties
Alle voorzieningen, commercieel dan wel maatschappelijk, zijn in principe ondergebracht in de voorzieningenstroken die van oudsher in de wijk bestonden en in het winkelcentrum Nova. Het is belangrijk voor de leefbaarheid van de wijkbewoners om de voorzieningen te behouden. Bovendien zijn alle voorzieningen voor iedereen in de wijk binnen 10 minuten wandelen of fietsen bereikbaar.

Nieuwe doelgroepen, grote draagkracht
Doordat er meer en gevarieerdere woningen en werklocaties in de wijken beschikbaar komen, zijn er in 2040 ook meer en nieuwe bewoners, nieuwe werkplekken en gebruikers van voorzieningen. Dit leidt tot een verbreding en vergroting van het draagvlak voor maatschappelijke, culturele, sociale

Jongeren op één

Tijdens de participatiegesprekken noemden de bewoners dat bestaande ruimtes en gebouwen voor jongeren veel vaker en langer open zouden moeten zijn. Over hoe lang en tot hoe laat verschillen de meningen. Je kan hierbij denken aan scholen die veel leeg staan en aan buurthuizen die hun openingstijden zouden kunnen verruimen.

Ook zou de gemeente voor jongeren-voorzieningen een vast en duidelijk aanspreekpunt/ loket moeten hebben dat makkelijk te vinden is en er is behoefte aan meer voorzieningen voor jongeren.

Bewoners over sport:
Bewoners willen graag meer sportvoor-zieningen, vooral voor jongeren. Een concreet voorbeeld is een crossbaan voor fietsers.





en economische voorzieningen. Er ontstaat bijvoorbeeld meer behoefte aan voorzieningen voor horeca, recreatie en creativiteit.

Ook de omliggende wijken (Merwede, Groenewoud, Papendorp, A12-zone) en de regio zorgen voor meer draagvlak. Andersom geldt dat ook; deze nieuwe wijken bieden voorzieningen waarvan de bewoners uit de wijken Kanaleneiland en Transwijk gebruik kunnen maken, zoals een wijkcultuurhuis, zorg en commerciële voorzieningen.

Met de groei van het aantal inwoners in Utrecht moet de werkgelegenheid mee kunnen groeien. Een belangrijk deel van deze nieuwe arbeidsplaatsen moet een plek vinden in Utrechtse wijken zoals Kanaleneiland en Transwijk. Dit betekent de noodzaak van meer vierkante meters voor werkfuncties. Voor specifiek deze wijken gaat het voornamelijk om de volgende type werklocaties.

Vanuit de wijk is er behoefte en vraag naar betaalbare bedrijfsruimtes en werkplaatsen waar (jonge) ondernemers en creatieve makers zich kunnen vestigen en doorgroeien. Het gaat dan om kleine, zelfstandige bedrijfsruimtes en bijvoorbeeld werkunits op de begane grond van flats, met als uitgangspunt dat het past bij de directe (woon) omgeving.

Vanwege de ligging van de wijken ten opzichte van het stadscentrum, de Merwedekanaalzone en Papendorp is er een groeiende vraag naar bedrijfsverzamelgebouwen voor creatieve en innovatieve ondernemers. Deze kunnen gerealiseerd worden in bestaand vastgoed dat wordt herontwikkeld, maar ook kan worden gedacht aan nieuwe vormen van stedelijk bouwen waar wonen en werken in nieuwe bouwvormen samengaan. Op zulke plekken kunnen soms ook activiteiten van en voor wijkbewoners plaatsvinden.

Effect op de omgeving
De toename van flexwerken en thuiswerken zorgt er voor dat ook in wijken met een sterk woonprofiel overdag meer mensen thuis of in de directe omgeving van hun huis werken. Met nieuwe woon-werk concepten komen de wijken tegemoet aan de veranderende behoeften van onder andere zzp'ers, kleine (creatieve) ondernemingen en thuiswerkers. De openbare ruimte kan met groen en openbare voorzieningen tegemoet komen aan de behoefte voor ontmoeting en ontspanning tijdens werkpauzes. Het Rondje Stadseiland vormt hiervoor ook een aantrekkelijke (recreatieve) parkomgeving die met functies als horeca ook bovenwijkse aantrekkingskracht kan genereren.





7.2 Commerciële voorzieningen

Winkels
Voor de economische vitaliteit van winkels en overige publieksgerichte voorzieningen is door het veranderende consumentengedrag – minder fysieke bestedingen, meer online aankopen – clustering in een beperkt aantal gebieden nodig. Dit vergroot de kansen en mogelijkheden voor een rendabele bedrijfsvoering voor ondernemers ten opzichte van solitaire vestigingen en het draagt bij aan een aantrekkelijke mix van functies voor bezoekers en consumenten. In Kanaleneiland en Transwijk zijn meerdere voorzieningenclusters gelegen.

Twee voorbeelden:
Winkelcentrum Nova heeft als stadsdeelcentrum een groot verzorgingsgebied en kan zijn aantrekkingskracht op een breed publiek versterken in combinatie met andere publieksgerichte functies zoals horeca, cultuur, sport, wonen boven winkels en maatschappelijke voorzieningen.
Winkelcentrum Vasco da Gamalaan is een buurtcentrum en heeft een belangrijke functie voor het direct omliggende verzorgingsgebied.

Gelet op het belang van gezonde economische vitaliteit van winkelcentra en voorzieningenclusters in de wijken, wordt uitbreiding van het aantal winkelgebieden niet voorzien.

Horeca
Ondernemers kunnen met een diversiteit aan horeca-concepten inspelen op ontwikkelingen, zoals de toegenomen mix van wonen en werken in de wijken, eten en drinken in de wijken, de bovenwijkse aantrekkingskracht van het Rondje Stadseiland, de komst van bewoners en bedrijven in de nieuwe omliggende gebieden Merwedekanaalzone en Papendorp en de veranderende vrijetijdsbesteding.
In planontwikkelingen wordt ruimtelijk rekening gehouden met horeca-initiatieven waarbij de locatie en het concept bepalend zijn voor de mate van betekenis voor de omliggende omgeving.

Verbondenheid van horeca met de wijken en haar bewoners, passend bij het nieuwe werken en het wonen in de stad verdient ruimte om zich in de wijken te vestigen. Ook biedt de horeca werkgelegenheid. Horeca kan zich vestigen in of rondom de winkelcentra, bij werklocaties en afhankelijk van de functies ook in de voorzieningstroken of in de Kanaalzone.

Nieuwe trekpleister

Om de trots op de wijk, ook wel de factor T genoemd, te vergroten opperden bewoners om een bazaar te huisvesten in de wijk. De vraag is of dat een levensvatbaar initiatief is en welke effecten iets dergelijks in de wijken heeft. De andere detailhandel komt wellicht onder druk te staan en het is de vraag hoe de bazaar vorm kan krijgen; als één groot gebouw (foodhal) of door het clusteren van individuele winkels rondom een supermarkt.

Het realiseren van een tokkelbaan of abseilmuur werden ook genoemd voor factor T. Het zijn niet de belangrijkste trotsmakers maar wel aantrekkelijke. Ze komen ook in andere grote steden voor (Rotterdam: abseilen van de Euromast, Amsterdam: mega-schommelen boven op voormalig shell-gebouw). De attractie zou in Kanaleneiland vorm kunnen krijgen door gebruik te maken van de typische eigenschappen van die wijken: hoge bebouwing en veel ruimte daartussen.

7.3 Maatschappelijke voorzieningen

Zorg- en ondersteuning
In de van oorsprong bestaande voorzieningenstroken zitten nu gezondheidscentra en zorgvoorzieningen en deze willen we behouden. In de Marco Pololaan komt een (vervangende) zorgvoorziening met apotheek, huisartsen, fysiotherapie en andere zorgaanbieders. Dit behoudt de zorgvoorzieningenstructuur in Kanaleneiland-Zuid. Bij eventuele herontwikkeling van winkelcentrum Nova is het behouden van het zorgcenrum belangrijk.

Cultuur
Uit recent stadsonderzoek en de participatie blijkt dat de bewoners van Kanaleneiland en Transwijk relatief weinig gebruik maken van culturele voorzieningen in de binnenstad. Ook blijken zij minder tevreden over het huidige aanbod in de eigen wijk. Tegelijkertijd is het in heel Utrecht voor wijkbewoners, organisaties en ondernemers lastig om ruimtes te vinden voor hun culturele activiteiten, ook buiten het stadscentrum. Vanuit die gedachte is het gewenst in de voorzieningenstroken voldoende passende en betaalbare ruimte aan te bieden voor het genieten van en deelnemen aan cultuur. Het BOKS Jongerencultuurhuis kan als inspiratiebron dienen in de manier waarop zij vanuit haar standplaats op de Peltlaan aansluit bij de creatieve behoeftes en talenten van een specifieke groep wijkbewoners. Kanaleneiland en Transwijk verdienen in 2040 een groter en diverser aanbod van zulke plekken waar bewoners op loopafstand terecht kunnen voor ontmoeting en creativiteit.

Onderwijs
Er zijn in 2021 genoeg basisscholen en middelbare scholen in de wijken. De bestaande huisvesting voldoet. Op grond van de verwachte groei van de bevolking, vooral door het bouwen van extra woningen, hoeft het aantal basisscholen niet te groeien. Deze blijven waar ze nu zitten. Als dat nodig is wordt de groei van het aantal leerlingen opgevangen door renovatie of uitbreiding van de bestaande basisscholen.

Voor middelbare scholen en scholen voor beroepsonderwijs geldt dezelfde situatie, met een verschil in plaatsingsbeleid: in het nieuwe plaatsingsbeleid spelen de adressen van de leerlingen een rol. Dat betekent dat ze minder uit andere wijken zullen komen. De verwachting is dat het aantal scholen volstaat.

Welzijn
Voor jongeren is vooral een buurthuis of jongerenhuiskamer van belang dat ruime openingstijden heeft en sociaal veilig is. Naast het centrum dat in Kanaleneiland-Noord gehuisvest is zoeken we een locatie voor een jongerenhuiskamer in Kanaleneiland-Zuid. Naast een jongerenhuiskamer zijn ook veilige ontmoetingsplekken voor jongeren buiten van



▲ *De bewoners willen graag een trekpleister; en dit beeld toont een impressie van een voorbeeld van zo'n voorziening*

belang. We denken aan buitensportfaciliteiten zoals bootcamptoestellen. Bij de aanpassing van de (groene) buitenruimtes krijgen deze een plek.

De voorzieningen voor kinderen tussen 0-12 jaar bestaan vooral uit speelplekken. Daar zijn er in Kanaleneiland veel van, maar in Transwijk zijn er te weinig. Bij herinrichtingen binnen de stempels zorgen we voor speelplekken dichtbij huis voor de allerjongsten. Ook is er behoefte aan meer avontuurlijke speelplekken. Onderdeel van het verbeteren van het Marco Poloplantsoen en Park Transwijk is de inrichting van speelvoorzieningen en de versterking van de belevingswaarde van deze voorzieningen. Hierdoor gaan meer mensen er gebruik van maken.

Spelen, sport en bewegen
Er is in de wijken een breed aanbod aan sporten. Op Sportpark Nieuw Welgelegen kun je bijvoorbeeld tennissen, voetballen en hockeyen. Daarnaast is er een grote sporthal, de turnhal en een sportzaal in Hart van Noord.
Met het groeiend aantal bewoners in de stad neemt ook de druk op deze voorzieningen toe. Daarom maakt de gemeente plannen om



▲ *Sportpark Nieuw Welgelegen*

sportaccommodaties uit te breiden. Voor binnensport wordt er ingezet op uitbreiding met sporthallen bij te realiseren onderwijsvoorzieningen zoals op de Bontekoelaan.

Er is in de huidige situatie al een tekort aan sportvelden. De wachtlijsten bij verenigingen zullen oplopen als gevolg van de nieuwe woonwijken in de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier. Dit tekort zal naar verwachting oplopen tot twee hockeyvelden en twee voetbalvelden. Voor de uitbreiding van sportvelden loopt een onderzoek naar sportpark Nieuw Welgelegen en zijn directe omgeving, bijvoorbeeld door:

- Het intensiveren van de bestaande sportvelden/ sportvoorzieningen Nieuw Welgelegen.
- Te onderzoeken of ergens in de zone tussen Sportpark Nieuw Welgelegen en de Van Bijnkershoeklaan het sportpark uitgebreid kan worden in het deel van de voorzieningenstrook ten noorden van de Grebbeberglaan. In deze voorzieningenstrook blijven verder (overige) voorzieningen en woningbouw als invulling mogelijk.

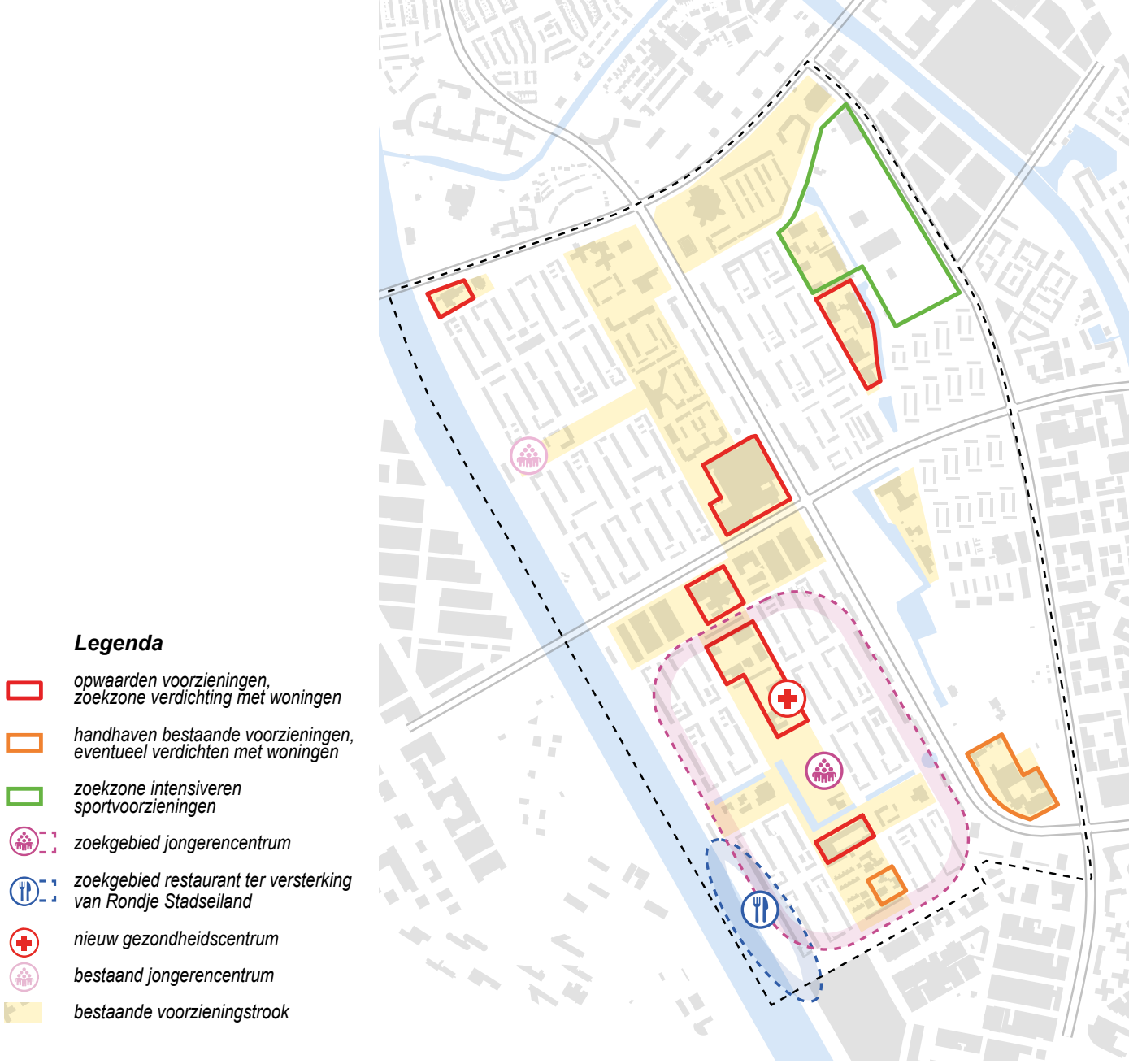
Daarnaast zijn er ook diverse particuliere sportvoorzieningen en ook veel nieuwe sporten zoals padel of boulderen. Die mix van publiek en particulier is belangrijk voor een divers en vitaal sportaanbod. Sporten en bewegen is steeds belangrijker voor een gezonde levensstijl. Het aandeel sporters in georganiseerd verband (zoals bij de voetbalverenigingen) neemt in Utrecht nog steeds toe. Ook het (individueel) sporten in de openbare ruimte zoals hardlopen en wielrennen neemt toe en daarmee de vraag naar die bewegingsruimte.

7.4 De voorzieningstroken in de toekomst

Van oudsher bevonden alle voorzieningen zich in de voorzieningenstroken. Recent is er in deze stroken veel veranderd en zijn er op verschillende

plekken woningen bij gekomen. Voor een belangrijk deel zitten de voorzieningen (zowel commercieel, maatschappelijk als onderwijs) ook in de toekomst in deze stroken, maar op sommige plekken aangevuld met wonen. Voor de voorzieningenstroken kennen we daarom de volgende principes in de omgevingsvisie:

- In de voorzieningenstroken zijn gebieden aangeduid waar voorzieningen daar waar nodig verbeterd worden en gehandhaafd blijven. Indien gewenst kunnen deze voorzieningen aangevuld worden met woningen.
- In de voorzieningenstroken zijn gebieden aangeduid waar extra woningen kunnen komen en waar voorzieningen gecombineerd kunnen worden hiermee (bijvoorbeeld op de begane grond van nieuwe hoogbouw).
- Daarnaast zijn er gebieden in de voorzieningenstroken die goed op orde zijn en waar we geen ontwikkelingen verwachten in de komende jaren.



▲ *Voorzieningen*



8. Een duurzame toekomst

Duurzaam – voor ons en onze volgende generatie

Voor de bewoners staan jongeren op 1. Juist voor de toekomstige generaties is van belang om te zorgen dat de leefomgeving is ingericht op het omgaan en tegengaan van klimaatverandering. Het gaat tenslotte om hun toekomst. Meer groen in de openbare ruimte draagt bij aan het voorkomen van wateroverlast, droogte en hitteoverlast. Zo dragen bomen bij aan fijne schaduwplekken wanneer het echt warm is. 'Hittestress' is slecht voor de gezondheid en wordt daardoor tegengegaan.

Duurzame energie is van belang voor de hele stad en de planeet. Door een geleidelijke overgang van de oude (fossiele) bronnen naar de nieuwe bronnen zorgen we ervoor dat de aarde niet uitgeput raakt en de energievoorziening toekomstbestendig is. Deze verandering heet ook wel de energietransitie. Ook in Kanaleneiland en Transwijk wordt gewerkt aan de energietransitie, in nieuwbouwprojecten en bij renovaties. Energieneutrale woningen worden meer en meer gemeengoed in de wijken. De warmtevoorziening (via het warmtenet) van de wijken is klimaatneutraal gemaakt. Voor veel mensen in Kanaleneiland en Transwijk is de betaalbaarheid van de energierekening een aandachtspunt.

8.1 Klimaatbestendig

Het klimaat verandert. De komende jaren gaat het harder en vaker regenen. Het wordt heter, droger en tegelijkertijd natter. We willen dat Kanaleneiland en Transwijk klimaatbestendig zijn: voorbereid op het klimaat dat we in de toekomst verwachten. De komende jaren werken we daar aan. Dat doen we door verharding te vervangen door groen en de buitenruimte duurzamer in te richten. Er komen bijvoorbeeld meer verschillende planten voor een betere biodiversiteit. Open waterafvoer wordt ingepast voor vertraagde waterafvoer. Ook komen er extra bomen; dit helpt tevens tegen hittestress.

In de wijken worden de volgende voorstellen doorgevoerd:

- Minder wateroverlast door minder verharding. Door minderverharding komt er meer groen en de buitenruimte wordt duurzamer ingericht.
- Verbeteren van water- en groenkwaliteit.
- Zoveel mogelijk voorkomen van effecten van droogte. Het regenwater loopt niet direct in het riool. Een open waterafvoer kan worden ingepast en deze zorgt voor vertraagde waterafvoer.

Iedereen doet mee

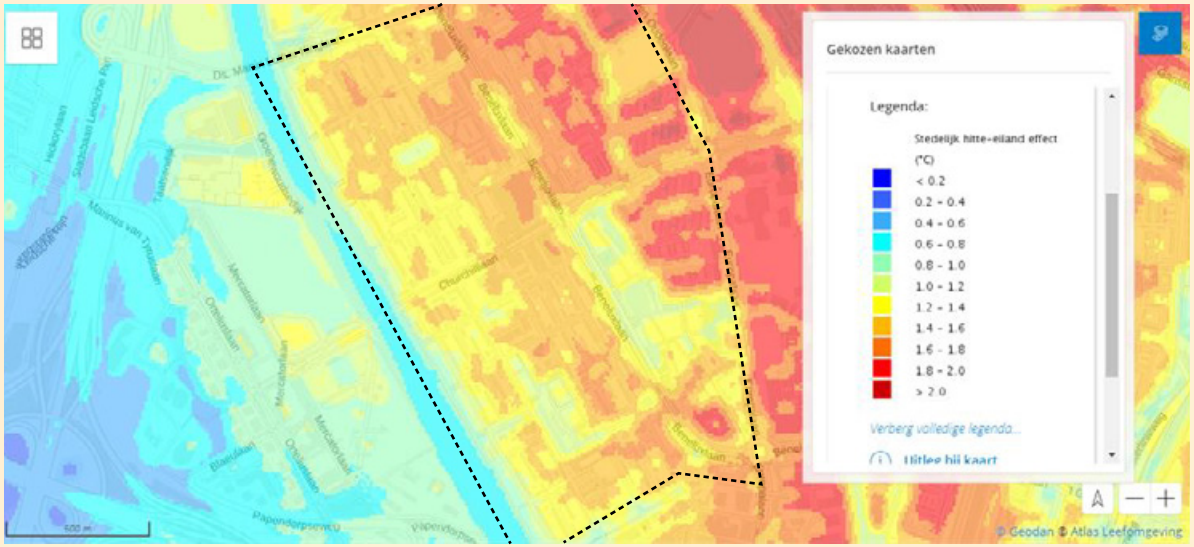
Bewoners maken zich zorgen over de betaalbaarheid van duurzame energie. Men wil geen 'energie-armoede'. Bewoners zien het klimaatneutraal maken van de wijken ook als een kans, die werk kan opleveren voor de wijk. Is het mogelijk om werk aan wijkbewoners te gunnen?

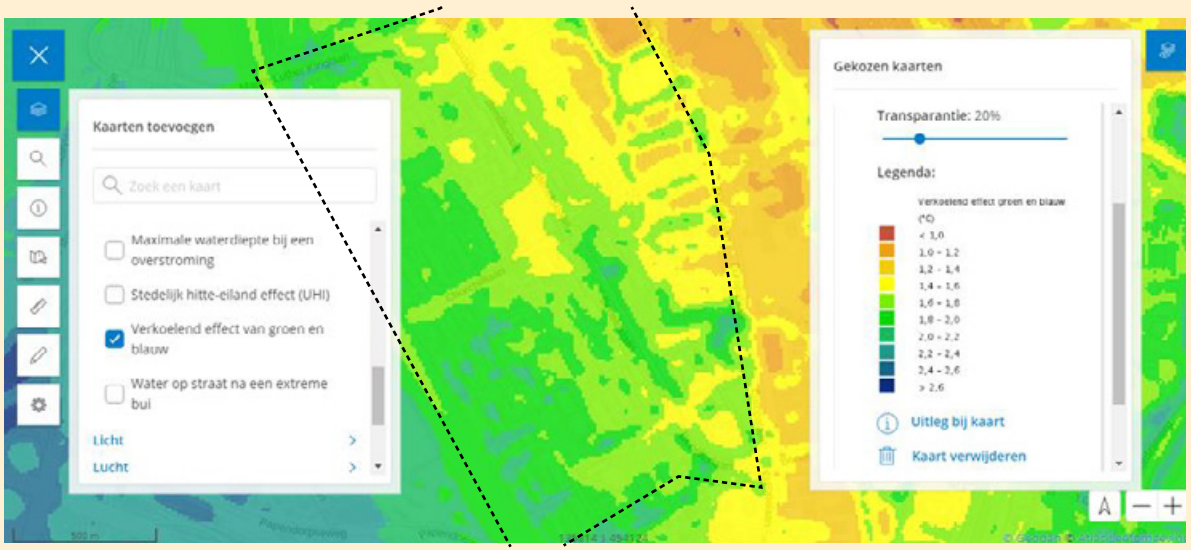
De opwekking van elektriciteit in de wijken – het potentieel is groot in vergelijking met andere Utrechtse wijken door de vele platte daken – zou benut moeten worden. Bijvoorbeeld door bewoners uit andere wijken waar weinig mogelijkheden zijn, financieel mee te laten doen, zoals binnenstadbewoners.

Hittestress en gezondheid

De vervanging van tegels door groen heeft ook in andere opzichten een positieve invloed op het leefklimaat in de stad. Groen draagt bij aan de vermindering van hittestress. De inrichting van de stad bepaalt het stadsklimaat. De temperatuur in de stad ligt gemiddeld hoger dan in het buitengebied, doordat de bebouwing en bestrating warmte opnemen en weer uitstralen naar hun omgeving. ’s Nachts kan dit verschil oplopen tot 8 graden. Deze hoge temperaturen kunnen met name voor mensen met longaandoeningen, ouderen en kinderen de gezondheid in gevaar brengen. De meest gevoelige mensen voor hitte-gerelateerde ziekten en sterfte zijn ouderen boven de 75 en chronisch zieken, met name als zij hart-, ademhaling- en nieraandoeningen hebben. In Kanaleneiland en Transwijk zijn relatief veel ouderen en daarom is het tegengaan van hittestress in deze wijken extra van belang.

Beplanting maakt de leefomgeving prettiger en uitnodigend om te wandelen, sporten en spelen. Verschillende wetenschappelijke studies wijzen uit dat het kijken naar groen en bewegen in een groene omgeving goed is voor de gezondheid. Het werkt stressverlagend en bevordert het concentratievermogen en het herstel bij ziekte. Het vervangen van verharding door groen en het planten van extra bomen tegen hittestress heeft dan ook een positief effect op de gezondheid van de wijkbewoners. Het planten van bomen heeft een groot effect op de temperatuur: 1 boom staat gelijk aan 10 airco’s.







- Extra bomen (groen) aanplanten.
- Door onder andere asfalt te vervangen door klinkers en waterdoorlatende bestrating zakt water makkelijker in de bodem.
- De ambitie is om alle platte daken te benutten voor wateropvang, groen of voor energie, afhankelijk van de hoogte. Bij nieuwbouw is dit het uitgangspunt.
- Als bestaande en nieuwe gebouwen dat aan kunnen voegen we ook verticaal groen (gevelgroen) toe.

8.2 Energie

Het doel van de energietransitie is om de klimaatverandering zoveel mogelijk af te remmen. Een stad met zoveel inwoners, bezoekers en bedrijven heeft een grote vraag naar energie. Het is tijdens de omschakeling van belang dat energie voor iedereen beschikbaar en betaalbaar blijft. In Utrecht stappen we over op duurzame energie. De aanpak in Utrecht kent daarin drie onderdelen. De eerste is energie besparen. Hoe minder energie we gebruiken, hoe minder energie we hoeven op te wekken. Het tweede onderdeel is het verduurzamen van de bronnen die we nog wel gebruiken. Het laatste onderdeel is het aanpassen van de infrastructuur. Hiermee zorgen we ervoor dat de duurzame bronnen geleverd kunnen worden aan de duurzame gebouwen.

Op dit moment staan we pas aan het begin van een grote omwenteling als het gaat over het verduurzamen van de energievoorziening in de stad. Voor Kanaleneiland en Transwijk zijn drie prioriteiten vastgesteld: het IRIS project Kanaleneiland-Zuid (zie verderop in dit hoofdstuk), de nieuwbouw tussenspanningsstation Kanaleneiland/Transwijk en de overstap naar duurzame warmte.

Nieuwbouw tussenspanningsstation Kanaleneiland en Transwijk

De woningbouwopgave en de overstap naar duurzame energie vragen de komende jaren intensieve uitbreidingen van het elektriciteitsnet in de stad Utrecht. Dat speelt ook in Kanaleneiland en Transwijk. Deze wijken, de Merwedekanaalzone en een deel van Utrecht Centrum worden op dit moment gevoed vanuit verdeelstation Utrecht-Zuid. Om de ontwikkeling van Merwedekanaalzone, woningbouw en verduurzaming mogelijk te maken, is onder meer een nieuw 50kV transformatorstation in Kanaleneiland noodzakelijk.

IRIS project Kanaleneiland-zuid

In het Europese IRIS-project werken zeven steden samen om van stedelijke gebieden gezonde, betaalbare en fijne plekken te maken. In het project IRIS investeren een groot aantal Utrechtse partners. Samen met de bewoners gaan zij de uitdaging aan om de sociale huisvesting, energievoorziening en mobiliteit te verduurzamen.

De IRIS-partners nemen maatregelen als:

- Renovatie en verduurzamen van 12 flats van woningcorporatie Bo-Ex in Kanaleneiland-Zuid.
- Plaatsing van buurtbatterijen. Een buurtbatterij is een serie batterijen die wordt gebruikt voor opslag en uitwisseling van energie met het elektriciteitsnet. Introductie van elektrische deelauto's en elektrische bussen, die rijden op lokaal opgewekte energie. Ook worden de batterijen in elektrische deelauto's ingezet als opslag van duurzame energie.
- Ontwikkeling van een ICT platform met open data, waarop data-uitwisseling plaatsvindt ter ondersteuning van het project.
- Organiseren van co-creatie sessies met bewoners en betrekken van scholen in het verduurzamen van de wijk. Een voorbeeld hiervan is het proefproject, Slimme Straatverlichting Utrecht. Sinds juni kunnen voetgangers oversteken via een nieuw zebrapad dat oplicht wanneer iemand er wil oversteken terwijl er een auto komt aanrijden. Het slimme zebrapad is een uniek idee van bewoners, uitgewerkt en gerealiseerd met de gemeente Utrecht.

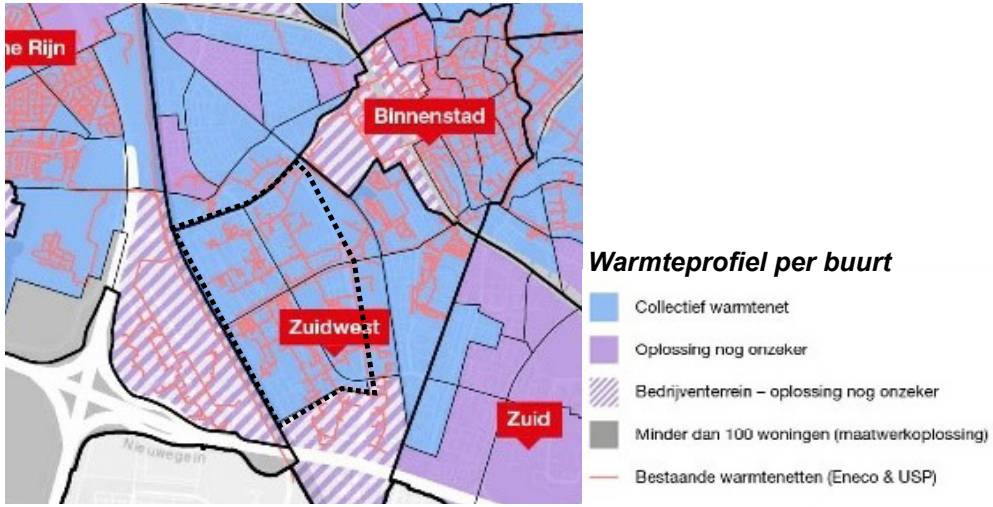
In het IRIS project is de renovatie van flats (bijna) energieneutraal. Het principe van de ervaringen die wij hebben opgedaan in het IRIS project willen we doorzetten in de rest van de wijken.

8.3 Warmte

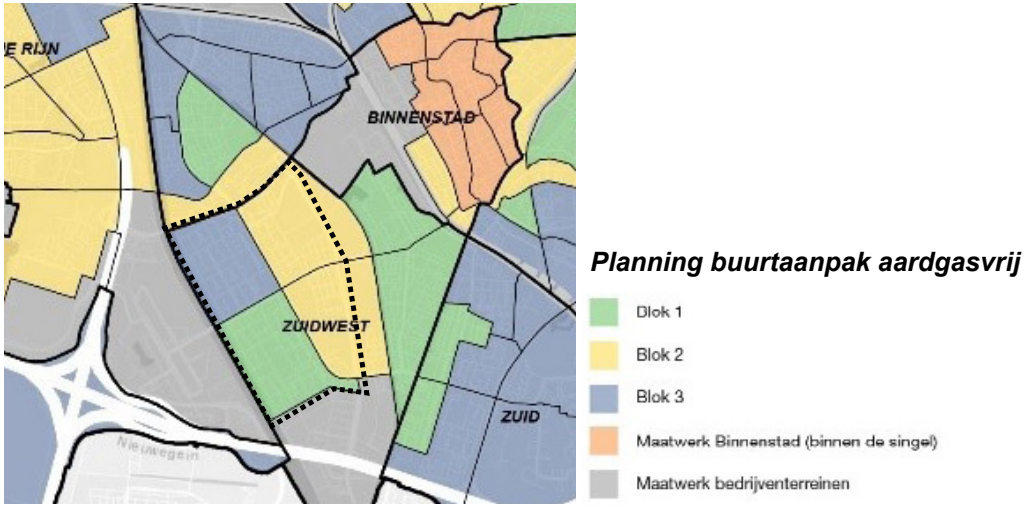
De gemeente Utrecht heeft een plan gemaakt hoe en wanneer de stad tot 2050 aardgasvrij wordt. Dit is de Transitievisie Warmte. Hierin staat per buurt wat het meest logische alternatief is voor aardgas, op de WAT-kaart. Voor sommige buurten is dit een warmtenet, voor andere buurten is het alternatief nog onzeker. Vervolgens is er berekend wat een logische volgorde is om de buurten te laten overstappen. Dit is gedaan op basis van drie criteria:

- Robuustheid van de geplande oplossing;
- Zo min mogelijk overlast en gedoe voor gebouweigenaren en -gebruikers;
- Betaalbaarheid voor de eindgebruiker.

Om tot een globale planning te komen, verdelen we buurten in drie blokken. We starten in 2022 in blok 1. Blok 3 is als laatste gereed, uiterlijk in 2050. De planning staat op de WANNEER-kaart.



▲ *Utrecht aargasvrij 2050: WAT-kaart*



▲ *Utrecht aargasvrij 2050: WANNEER-kaart*

Als in een buurt een warmtenet komt of uitbreidt, gelden er een aantal voorwaarden:

1. Duurzaamheid: de bron die zorgt voor de warmte in het warmtenet moet (op termijn) duurzaam zijn.
2. Betaalbaarheid: iedereen in Utrecht moet een comfortabel en duurzaam verwarmd gebouw hebben, zonder meer te betalen dan bij het gebruik van aardgas.
3. Betrouwbaarheid: mensen kunnen erop vertrouwen dat ze altijd kunnen verwarmen. Nu en in de toekomst.
4. Transparantie: het moet voor iedereen duidelijk zijn hoe de kosten voor de warmte worden vastgesteld.
5. Open net: er moet een mogelijkheid zijn voor nieuwe partijen om ook warmte te leveren aan het bestaande net.
6. Keuzevrijheid: mensen moeten kunnen kiezen voor een warmteoplossing, warmtebron of leverancier.

Open net en keuzevrijheid vinden we belangrijk, maar deze mogen niet ten koste gaan van de eerste 4 voorwaarden.

Omdat een groot deel van Kanaleneiland en Transwijk al warmtenetten heeft, lijkt het aansluiten van het gehele gebied de meest logische, robuuste en betaalbare vorm van verwarming als alternatief voor aardgas van de bestaande bebouwing. Dit betekent niet dat het zeker is dat de hele buurt op een warmtenet wordt aangesloten. Er kunnen altijd gebouwen of delen van de buurt een uitzondering zijn. Dit onderzoeken we als we aan de slag gaan met de buurtaanpak aardgasvrij.

De ontkoppeling van het aardgas vindt in Kanaleneiland en Transwijk gefaseerd plaats (zie WANNEER-kaart). In blok 1 wordt er gestart met de buurtaanpak in Kanaleneiland-zuid. Het opstellen van een Wijkuitvoeringsplan (WUP) zal uiterlijk in 2026 klaar zijn. Daarna duurt de uitvoering ongeveer 8 jaar. Transwijk-Noord en Zuid zijn in blok 2 aan de beurt. Hier is het WUP uiterlijk in 2032 gereed en duurt de uitvoering vervolgens ook ongeveer 8 jaar. Tot slot is in blok 3 Kanaleneiland-noord aan de beurt. Hier moet het WUP uiterlijk 2042 gereed zijn, waarna de uitvoering van 8 jaar volgt.

De warmtevoorziening van de woningen, voorzieningen en bedrijfsruimten die van het aardgas zijn losgekoppeld, bestaat voornamelijk uit collectieve warmtenetten. Bij renovatie wordt het proces door de corporaties afgestemd met de bewoners.

Als op bepaalde locaties in de wijken andere vormen van duurzame warmte logischer zijn, dan krijgen die voorrang, in overleg met eigenaren van woningen en eventuele huurders. Waar inwoners dat individueel willen is er soms ook een andere vorm van warmte-opwekking mogelijk, bijvoorbeeld met warmtepompen. Dit kan ook eerder dan in de rest van de wijken plaatsvinden.



9. Ontwikkelstrategie

Functies van de omgevingsvisie

Alles wat we in Kanaleneiland en Transwijk doen staat in het teken van de verbetering van de leefbaarheid; dat is de belangrijkste opgave, ook wel ‘kernopgave’ genoemd. De omgevingsvisie vertaalt dit in ambities gericht op de verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving: de openbare ruimte en de gebouwen. Daarvoor geldt dat de basis eerst op orde moet komen. Daarna is verbetering mogelijk.

In dit deel van de omgevingsvisie staat hoe de diverse partners in de stad, samen met de gemeente de ambities tot werkelijkheid maken.

De omgevingsvisie is een:

1. Afwegingskader:
   - *Toetsingskader voor in- en externe initiatieven;*
   - *Voor het stellen van prioriteiten op korte en (middel)lange termijn.*
2. Perspectief voor samenwerking:
   - *Om helderheid te geven over de ambities en verwachtingen voor de wijken, zowel intern als extern;*
   - *En daarmee richting eigenaren en mogelijke investeerders in het gebied een verleidelijk perspectief te bieden waarbinnen zij hun investeringen kunnen afwegen;*
   - *Om verschillende gebieden en programma’s met elkaar in verband te brengen;*

Samenwerking met de stad en sturing

Voor het functioneren van de wijken is het belangrijk dat er een gedeeld gevoel bestaat van ‘dit is onze wijk!’. Een gedeelde verantwoordelijkheid: gemeente, bewoners, ondernemers, organisaties en instellingen streven niet alleen hun individuele belang na, maar zetten zich gezamenlijk in voor de inrichting, gebruik en beheer van de wijken als geheel.
De gemeente kan sturen, als opsteller van kaders, ontwikkelaar, uitvoerder, vergunningverlener en handhaver. De gemeente kan bijvoorbeeld functies van panden bestemmen, overgaan tot strategisch behoud, tot aankoop of verkoop van vastgoed, de openbare ruimte inrichten en beheren en natuurlijk vergunningen verlenen rond wonen, ondernemen en ander gebruik, toezicht houden, handhaven en overlast aanpakken. In het omgaan met haar eigen vastgoed en de openbare ruimte heeft de gemeente een voorbeeldfunctie.

De gemeente is niet de enige partij die een sturende rol heeft. Ook andere partijen, zoals bewoners(organisaties), vastgoedeigenaren (particulieren, woningcorporaties, beleggers), ondernemers(organisaties) en andere (maatschappelijke) partijen en instellingen nemen sturende beslissingen en zijn daarmee van belang voor de uitvoering van de omgevingsvisie. Deze initiatieven juichen we van harte toe. De omgevingsvisie geeft daarbij houvast.

Basiskwaliteit maakt trots en geeft vertrouwen

In gesprekken gaven bewoners aan wat hen trots op de wijken zou maken. Dat was bijvoorbeeld:

- **Je veilig voelen als je buiten bent**
- **Netjes gerenoveerde flats**
- **Schone straten**
- **Goed geparkeerde auto’s**
- **Geen rattenoverlast**
- **Goed onderhouden parken en plant-soenen**
- **Veilige speelplaatsen voor kinderen**
- **Een jongerenhuiskamer met ruime openingstijden**
- **De winkeltjes in de wijk samen een bazaar laten zijn**
- **Schilderingen op de blinde, kale muren**
- **En daarnaast: meer en betere horeca.**

Om te zorgen dat alle initiatieven bijdragen aan de kernopgave (zie vorige pagina) is er behoefte aan coördinatie vanuit de gemeente. De gemeente heeft vanuit haar verschillende rollen het beste zicht op de fysieke leefomgeving in de wijken.

De gecoördineerde aanpak is niet nieuw binnen de gemeente. De huidige werkwijze is al gericht op zoveel mogelijk coördinatie in de vorm van de gebiedscoördinator Kanaleneiland en Transwijk, het gebiedsteam Zuidwest en de specifieke projectteams, in samenwerking met het wijkbureau. Met deze omgevingsvisie krijgt de gecoördineerde aanpak er een sturingsinstrument bij en wordt de positie versterkt.

Relatie met lopende projecten en huidig gebruik

Hoewel de geschiedenis van Kanaleneiland en Transwijk relatief jong is in de historie van Utrecht, zijn het natuurlijk al geruime tijd functionerende wijken in Utrecht waar al het nodige in de fysieke leefomgeving gebeurt. De omgevingsvisie verbetert het perspectief van de wijken. Het vaststellen van de omgevingsvisie kan effect hebben op verdere planvorming, afhankelijk van de fase van besluitvorming van lopende projecten en nieuwe initiatieven. De projecten waar al besluitvorming heeft plaatsgevonden, gaan uiteraard door. Nieuwe initiatieven die gelijktijdig lopen met de besluitvorming over de omgevingsvisie krijgen al zoveel mogelijk van het gedachtengoed mee. Voor initiatieven die na vaststelling van de omgevingsvisie in beeld komen, geldt de omgevingsvisie als concreet afwegingskader.

Naast Kanaleneiland en Transwijk zijn in de directe omgeving ontwikkelingen met een grotere context. De komende jaren worden ook de ontwikkelingen van de Merwedekanaalzone, Beurskwartier, Jaarbeurs en Papendorp concreet. Deze ontwikkelingen hebben impact op Kanaleneiland en Transwijk. Met name op het gebied van verkeer en bereikbaarheid verandert er waarschijnlijk veel.

Milieueffectrapportage (m.e.r.)

De Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk is kaderstellend voor activiteiten van Besluit m.e.r. Omdat de drempelwaarden niet worden overschreden en er sprake is van ‘een klein gebied’, volstaat een informele plan-m.e.r.-beoordeling. Op basis van kwalitatief onderzoek is te stellen dat er geen belangrijk nadelige milieugevolgen worden verwacht met de ontwikkelingen die deze Omgevingsvisie mogelijk maakt die het doorlopen van planm.e.r.-procedure noodzakelijk maakt. .

De omgevings- en milieueffecten die in deze m.e.r.-beoordeling zijn beschreven, sluiten aan bij het globalere karakter van deze Omgevingsvisie. Als de ontwikkelingen die de Omgevingsvisie mogelijk maakt, later nader worden uitgewerkt in een bestemmingsplan(wijziging), omgevingsplan of bij een aanvraag voor omgevingsvergunning, dan kunnen de beschreven effecten in meer detail worden beschreven.
Als deze invullingen passen binnen de Omgevingsvisie dan zullen de effecten ook passen binnen de bandbreedte van deze m.e.r.-beoordeling. Als concrete ruimtelijke ontwikkelingen afwijken van de Omgevingsvisie dan is het mogelijk dat een aanvullend onderzoek nodig is om te bepalen of er sprake is van belangrijk nadelige milieugevolgen.

Uitvoerbaarheid

De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijken richting 2040. Een omgevingsvisie is geen uitvoeringsplan met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. De verwezenlijking van de omgevingsstrategie vindt plaats aan de hand van vele projecten en

initiatieven, waarvan sommige al bekend zijn (riolering), maar de meeste nog niet. Hieronder staan een aantal instrumenten die de komende jaren hiervoor ingezet kunnen worden.

Van bestemmingsplan naar omgevingsplan

Bij invoering van de Omgevingswet worden de huidige bestemmingsplan en beheersverordeningen onderdeel van het gemeentelijke omgevingsplan. Het principe van een omgevingsplan is dat het naast integraal en digitaal, ook flexibeler van karakter wordt.

Het omgevingsplan kan bepaalde ontwikkelingen uit de omgevingsvisie vertalen naar regels, vergunningen of bijvoorbeeld een gebod om iets te doen of juist niet te doen. Aanpassingen op onderdelen vragen dan geen totale herziening meer.

Beleidsaanpassingen

De basis voor de omgevingsvisie is het geldende beleid van de Gemeente Utrecht op allerlei vlakken, maar er is een wederkerigheid tussen dat beleid en de ambities in de omgevingsvisie. Het kan dan ook voorkomen dat aanpassing van beleid nodig is. Aanpassing van beleid vindt plaats na vaststelling van deze omgevingsvisie en zodra er een concrete aanleiding voor is. De benodigde aanpassingen blijven via de vakafdelingen van de gemeente lopen. Vervolgens worden beleidsregels en verordeningen aangepast en zo nodig opgenomen in het omgevingsplan.

Financiën

De omgevingsvisie geeft de toekomstambities weer voor de komende jaren. Voor het verwezenlijken van de ambities zijn onvoldoende financiële middelen beschikbaar. We gaan de komende jaren dan ook op zoek naar financiële middelen, aanvullend op de middelen voor regulier onderhoud. Deze zijn deels te vinden in het programma Water en Riolering (met daarin bijvoorbeeld het budget voor de vervanging van de riolering in de wijken) en in de Nota BOR (Beheer Openbare Ruimte) waarin het budget voor onderhoud en vervangingen verharding is opgenomen. Deze budgetten zijn echter niet genoeg om ook de ambities voor de openbare ruimte te realiseren, opdat we de komende jaren een structurele verbeterslag kunnen maken. Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma's zoals groen en bereikbaarheid.

Transformaties (veranderingen, zoals herinrichting van straten en renovatie van gebouwen) spelen een belangrijke rol in het verwezenlijken van de ambities. Op die locaties kunnen we dan de ruimtelijke en financiële koppeling maken tussen de transformatie en de verbetering van de openbare ruimte. Ontwikkelende partijen, corporaties en andere initiatiefnemers investeren in de wijken. Hun plannen worden getoetst aan de omgevingsvisie. Door middel van kostenverhaal kunnen ingrepen in de openbare ruimte (mede) worden gefinancierd. Deze kosten hebben betrekking op bovenwijkse voorzieningen (het casco van de stad) en investeringen in de wijk (het casco van de wijk). Het college is voornemens de raad nog dit jaar een Nota Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen aan te bieden ter vaststelling.

De verkregen bijdragen (voor het casco van de stad en van de wijk) zetten we in als dekking voor investeringen op stad- en wijkniveau. Dit geldt ook voor projecten op erfpacht waar economische meerwaarde ontstaat.

Bijlage: Toelichting gezond stedelijk leven voor iedereen

De Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 is een strategisch document dat de ambities voor de stad beschrijft. De RSU is vastgesteld in 2021 en streeft ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ na. De volgende tekst komt rechtstreeks uit de RSU, pagina 44 en 46

‘Gezond stedelijk leven voor iedereen is erop gericht kwaliteiten te versterken, kansen te benutten, bedreigingen af te wenden en mensen in een kwetsbare positie gelijke kansen te bieden. De uitdaging voor de ruimtelijke ontwikkeling is ervoor te zorgen dat de stad en al haar voorzieningen toegankelijk zijn voor iedereen, uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners. Om daar richting aan te geven heeft de gemeenteraad in juni 2020 een Nota van Uitgangspunten vastgesteld. Daarin zijn 11 uitgangspunten benoemd die de basis vormen voor de ruimtelijke visie op 2040.

De 11 uitgangspunten geven invulling aan de ambitie ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ voor de verdere verstedelijking van de stad. Voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de komende twintig jaar betekent ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ in de eerste plaats het bewaken van de balans tussen verdichten en vergroenen. Daar waar Utrecht groeit door te verdichten, blijft de stad leefbaar door voldoende groen toe te voegen. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling. Niet alleen voor groenbeleving en recreatie, maar ook voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie en biodiversiteit. Daarom is als uitgangspunt gekozen dat groen, landschap en water niet het sluitstuk maar de start in het denken vormen bij de verstedelijking, bijvoorbeeld die van de openbare / publieke ruimte. De ruimte voor groen en water wordt multifunctioneel benut; als plek om te rusten en te ontspannen; voor ontmoeten, recreëren, bewegen, verplaatsen/ mobiliteit, energie en klimaatadaptatie. Er is meer dan voorheen aandacht voor nieuwe vormen van groen, zoals groen op daken en gevelgroen. Er wordt ook bekeken of nieuwe waterverbindingen mogelijk zijn.

Ook betekent gezonde verstedelijking dat de stad van iedereen moet blijven, dus het inclusieve karakter behoudt. Denk aan gemengd en betaalbaar wonen, gemengde wijken en voldoende, diverse en hoogwaardige voorzieningen die aansluiten op de behoefte van de (toekomstige) bewoners en gebruikers. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om samen met publieke en private partijen deze voorzieningen zodanig te realiseren, dat deze toegankelijk zijn voor iedereen, uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners. En leidt tot optimaal gebruik van, in sommige buurten, letterlijk schaarse ruimte.

Gezond stedelijk leven voor iedereen houdt ook in dat de gemeente goed wil zorgen voor het cultureel erfgoed en de unieke landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van de stad en dat de gemeente wil bewaken dat Utrecht een stad blijft die ruimtelijk, functioneel en sociaal-maatschappelijk veelkleurig en contrastrijk is. De gemeente koestert de verschillende wijken, de bewoners en hun eigen identiteit. Het onlangs vastgestelde Koersdocument ‘Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen’ geeft richting voor gebiedsontwikkeling vanuit een sociaal-maatschappelijk perspectief. Het gaat over de beschikbaarheid, bereikbaarheid, spreiding en inrichting van maatschappelijke voorzieningen. Het is geen blauwdruk, maar helpt bij het maken van afwegingen door het benoemen van enkele uitgangpunten en richtlijnen. Het vraagt maatwerk om dit te laten landen in de stad, wijk of buurt.

De gemeente wil scheidslijnen en segregatie voorkomen en beperken en streeft naar kansengelijkheid. Dat vraagt om een sociaal en ruimtelijk ongedeelde stad en het wegnemen van scheidslijnen en barrières. Kortom: maatwerk. Niet voor iedereen hetzelfde, maar ieder het zijne. Daarom is het onder andere van belang om in te zetten op bestaanszekerheid, voldoende kwaliteit van leven, goed onderwijs, een plek om te wonen, kansen op werk, zinvolle dagbesteding, toegang tot zorg en een groene en gezonde leefomgeving.

De gemeente kiest voor binnenstedelijke verdichting, omdat het meerdere voordelen met zich meebrengt, zoals: het behoud van het rijke landschap rondom de stad, het beter benutten of uitbreiden van bestaande economische en sociaal-maatschappelijke voorzieningen, energie-efficiency, minder (auto)mobiliteit en menging van functies. Niet elk gebied binnen de stad Utrecht zal in gelijke mate bijdragen aan de ontwikkeling van de stad. De ruimtelijke strategie zal per gebied verschillen en zo doet de gemeente recht aan bestaande wijken, hun kwaliteiten en ontwikkelmogelijkheden.

Bij de beoogde binnenstedelijke verdichting wil de gemeente de kansen benutten van meervoudig gebruik van ruimte en gebouwen en het combineren van functies. Dat maakt de stad veerkrachtiger en het zorgt voor efficiënter gebruik van onder andere energie en grondstoffen. Bovendien biedt meervoudig gebruik van de ruimte de mogelijkheid om meerdere van de hier genoemde uitgangspunten in dezelfde ruimte te realiseren zonder dat deze elkaar verdringen of beperken. Naar verwachting lost meervoudig gebruik niet alle ruimteclaims op. De gemeente moet keuzes maken en prioriteren om de groei van de stad in goede banen te leiden. De vastgestelde uitgangspunten geven houvast bij het maken van die keuzes.’

Gemeente Utrecht

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

Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk

Dit is een samenvatting. De hele omgevingsvisie leest u op www.utrecht.nl/omgevingsvisieket

In de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk staat hoe bewoners, ondernemers, organisaties en gemeente de toekomst van Kanaleneiland en Transwijk zien. Daarbij gaat het om zaken als wonen, groen, voorzieningen en verkeer. Bij elk plan in de toekomst zijn er gesprekken met omwonenden.

De belangrijkste punten uit de omgevingsvisie:

- Kanaleneiland en Transwijk zijn in 2040 groener, beter bereikbaar voor langzaam verkeer en goed verbonden met de rest van Utrecht.
- Er blijft een groot deel sociale huurwoningen. Er komen meer verschillende soorten woningen, onder andere door nieuwbouw.
- Ook zijn Kanaleneiland en Transwijk in 2040 klimaatbestendig. Dat zie je zowel terug buiten op straat als in gerenoveerde flats en duurzame nieuwe gebouwen.
- De openbare ruimte is in 2040 minder ingericht voor auto's en parkeren en meer voor groen, wandelen, fietsen en ontmoeten. Bovendien ziet het er mooi uit.

Wonen in de wijk van jong tot oud

In 2040 zijn er meer verschillende soorten woningen in Kanaleneiland en Transwijk, zodat mensen in hun eigen buurt een woning kunnen vinden als hun leefsituatie verandert, zoals op jezelf gaan wonen, samenwonen, kinderen krijgen en ouder worden. Sommige bewoners maken zich zorgen of ze in de wijk kunnen blijven wonen. De omgevingsvisie kan deze zorgen niet direct wegnemen, maar we willen deze wijken wel betaalbaar houden voor mensen met een laag inkomen of een middeninkomen. We willen het aandeel sociale huurwoningen houden zoals het nu is.

Verkeer: rustiger en veiliger

Om het verkeer in woonbuurten veiliger te maken, komen er afsluitingen voor auto's op sommige doorgaande wegen. Ook ontstaat er zo meer ruimte voor groen. Doorgaande wegen worden ook groener, met meer bomen. Fietsen en lopen worden veiliger en gemakkelijker en het openbaar vervoer wordt beter. Er komt betaald parkeren met parkeervergunningen voor bewoners. De komende jaren gaan we met de inwoners in gesprek over de invulling hiervan. De auto is immers belangrijk voor veel mensen, bijvoorbeeld voor hun werk.

'Cool' groen: mooi en verkoelend

Er is behoefte aan meer natuur in de wijken. Daar werken we aan. Stukken groen zoals het Marco Poloplantsoen, Park Transwijk en de Kanaalzone worden met elkaar verbonden. Het groen wordt mooier, met meer verschillende planten en bomen en ruimte voor insecten en andere dieren. Er komen wandel- en hardlooprondjes. Het vervangen van de riolering de komende jaren biedt ook een mooie kans om te zorgen voor meer groen. Waar verharding weg kan, komt groen.







Duurzame toekomst: klimaatadaptatie en energie

Soms liggen er grote plassen water op straat en in de zomer is het in de wijk veel warmer dan in het park. Doordat het klimaat verandert, wordt dat erger. Daar moeten we Kanaleneiland en Transwijk op voorbereiden. Bijvoorbeeld door het vervangen van verharding door extra bomen en planten. Ook voeren we water op een goede manier af of we houden het juist vast om uitdroging te voorkomen. Er komt meer schaduw door extra aanplant van bomen. Op platte daken zorgen we voor wateropvang, groen en/of energie. Het is de bedoeling dat flats (bijna) energieneutraal worden bij renovatie. We gaan onderzoeken of warmtenetten met lage temperatuur het beste alternatief zijn voor verwarming met aardgas.

Nieuwe gebouwen

Het ontwerp van de wijken uit de jaren ’60 van de vorige eeuw geeft Kanaleneiland en Transwijk een bijzonder karakter. Daar houden we aan vast. Nieuwe woningen komen langs de hoofdwegen of in plaats van gebouwen waar nu voorzieningen in zitten. Hoge flats (maximaal 70 meter hoog) mogen alleen bij kruisingen van de hoofdwegen of bij winkelcentrum Nova. Op de begane grond van zo’n flat komen voorzieningen of bijvoorbeeld een restaurant. Dit draagt bij aan de leefbaarheid en veiligheid op straat. Het is de bedoeling dat alle nieuwbouw in de wijken mooi ontworpen wordt, met aandacht voor details en voor de omgeving. Parkeerplaatsen komen in of onder het gebouw, zodat de buurt er geen last van heeft en er in de omgeving ruimte is voor groen.

Werken, leren en ontspannen

Kanaleneiland en Transwijk zijn in 2040 wijken met goede voorzieningen voor veel verschillende behoeftes, zoals gezondheidszorg, winkels, sport, bedrijfsruimte en horeca. De meeste voorzieningen zitten bij elkaar, zoals bij winkelcentrum Nova, Vasco da Gamalaan, Rijnbaan en Marco Pololaan.

Ook voor jongeren moeten Kanaleneiland en Transwijk in 2040 fijne plekken zijn, met ruimte voor talent en ontmoeting, voor ondernemen en werk. Scholen hebben goede gebouwen. De gemeente onderzoekt waar een nieuwe jongerenhuiskamer kan komen.

Het maken van de omgevingsvisie

De gemeente heeft de omgevingsvisie geschreven, samen met betrokken bewoners, ondernemers, de woningcorporaties, mensen van vrijwilligersorganisaties enzovoort. Daarbij kwamen er moeilijke keuzes naar boven. Ook zijn er verschillende meningen. De eerste versie is nu klaar en staat op de website van de gemeente. Iedereen kan erop reageren door een inspraakreactie aan de gemeente te sturen.

Er is een grote bijeenkomst in het Krachtstation en er zijn inloopspreekuren op het wijkbureau over de omgevingsvisie. Op de website staat wanneer.

De gemeenteraad van Utrecht neemt uiteindelijk een besluit over de omgevingsvisie; waarschijnlijk in het 3e kwartaal van 2022. Dan is het stuk definitief.

Lees de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk en laat weten wat je ervan vindt op www.utrecht.nl/omgevingsvisieket

Participatieparagraaf:
Concept Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk

INLEIDING

Het maken van een omgevingsvisie vergt een grote inzet van veel betrokkenen die allemaal hun tijd en wijsheid inbrengen. Onze ervaring leert dat er in een wijk altijd mensen zijn die zich graag inzetten voor de Omgevingsvisie en die soms ook bereid zijn taken en rollen van ons over te nemen, omdat ze dat kunnen en belangrijk vinden. In Kanaleneiland Transwijk hadden wij het grote geluk van de Wijkcoöperatie dat contacten had met netwerken door de beide buurten heen en die zelf in de zomerperiode van 2021, tussen de beide perioden van Corona lockdown, een uitgebreid participatietraject doorliepen.

Daar staan we graag bij stil en bedanken iedereen die heeft meegedacht en meegedaan.

LEESWIJZER

In deze participatieparagraaf wordt beschreven;

1. Hoe het participatieproces is opgebouwd.
2. Vanaf pagina 5 tot en met 14 vindt u een verkorte weergave van het doorlopen participatietraject.

Op de website van de gemeente Utrecht vindt u de verslagen van de bijeenkomsten in het kader van de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk

1. OPBOUW VAN HET PROCES

1.1 Het werven van deelnemers

Belangrijk bij het maken van een omgevingsvisie, is dat betrokkenen in een vroeg stadium worden betrokken, dat iedereen en ieders mening telt en dat we onze uiterste best doen om zoveel mogelijk mensen te bereiken om mee te praten. We hebben op verschillende manieren gezocht naar deelnemers;

1. Via de studenten van de HKU die gedurende hun kunstproject waarbij inwoners een mening mochten geven over hun wijk, het maken van de omgevingsvisie en de mogelijkheid van deelname daarvan hebben gepromoot.
2. De wijkcoöperatie heeft hun contacten en netwerken in de wijk gevraagd mee te doen aan de avonden over de OV.
3. De woningbouwcorporaties en Wijkbureau Zuidwest vroegen hun huurders, contacten en netwerken in de wijk mee te doen.
4. We hebben geworven via loting. Zo kregen 4000 aselect ingelote huishoudens een uitnodiging. Veel mensen meldden zich aan waarvan ook veel mensen aangaven dat ze het belangrijk vonden alle bijeenkomsten mee te doen.
5. Daarnaast zijn alle geregistreerde bedrijven uit de wijken uitgenodigd.
6. We hebben in de loop van het proces twee keer een video gemaakt om deelnemers te enthousiasmeren mee te doen. Dit werd gedeeld via diverse kanalen. Ook *U in de wijk* heeft een aantal keer aandacht besteed aan de omgevingsvisie .

1.2 De leidende principes bij de opzet van het participatietraject

Vaak werken we bij *intensieve* participatietrajecten van **breed, via smal, terug naar breed**. Daar bedoelen we mee dat we;

- **Van breed**; wijk- of stadsbreed halen we (bijvoorbeeld via een peiling) op welke onderwerpen inwoners belangrijk vindt om nader op in de gaan.

- **Via smal**; vervolgens bespreken we met betrokkenen die daarvoor belangstelling hebben (bijvoorbeeld tijdens een fysieke of online bijeenkomst) de onderwerpen die voortkomen uit de peiling, maar ook andere onderwerpen die spelen in de wijk. We gaan met deze groep betrokkenen meer de diepte in en betrekken daarbij ook het gemeentelijk beleid/ de opgaven waarvoor we staan. Wat we ophalen vormt de kern van het concept van een stuk waaraan we via participatie werken – in dit geval de concept-omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk.

- **Terug naar breed**; Via bijvoorbeeld een peiling toetsen we weer wijk- of stadsbreed of betrokkenen zich herkennen in het concept.

Voor de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk hebben we op deze wijze gewerkt. Op die manier hebben wij vanuit de breedte van de gehele wijk gezocht naar zoveel mogelijk meningen, wensen en ambities voor de toekomst van de wijk. Daarbij hebben we verschillende participatiemogelijkheden ingezet.

Van breed:

1. Studenten van de HKU deden eind 2019 een kunstproject waarbij inwoners een mening mochten geven over de wijk en ook voor een aantal hotspots nieuwe interactieve ontwerpen werden gemaakt. Deze zijn ter inspiratie op de bijeenkomst

van 7 maart getoond. De studenten leverden ook de eerste deelnemers en trokken de aandacht van de pers (U-in-de-wijk).

2. Een peiling (begin 2020) waarin we wijkbewoners vroegen om hun mening over de wijk te geven. Dit om een eerste indruk te krijgen van onderwerpen die in de wijk speelden.
3. Via social media (met een korte video) en via een loting onder 4000 huishoudens mensen uitgenodigd om mee te praten (voorjaar 2020).
4. De Wijkcoöperatie, de woningcorporaties en het Wijkbureau Zuidwest gevraagd de bestaande netwerken in te zetten (doorlopend).
5. Alle geregistreerde bedrijven in de wijk gevraagd om mee te denken.

Via smal:

6. Gesprekken via Attifa, Bij Bosshardt en JOU met specifieke doelgroepen bewoners om meningen over de toekomst van de wijk op te halen (voorjaar 2020). Zo gaven we kwetsbare groepen in de wijken een stem in de omgevingsvisie.
7. Grote bijeenkomst in Het Krachtstation met diverse werkvormen (7 maart 2020).
8. Breed: een tweede online peiling ter verdieping van de uitkomsten van 7 maart
9. Smal: Zeven online participatiegesprekken met geïnteresseerde inwoners, ondernemers, instellingen, verenigingen en overige betrokkenen. De thema's van de avonden waren: Groen, Jongeren op één en Trots op de wijk, Verkeer en Wonen. Op basis van de eerste gesprekken zijn er verdiepende workshops gehouden over Wonen en over de stedenbouwkundige gedachten achter de ontwikkeling van de wijk (zomer en najaar 2020).
10. Vanaf medio 2021 organiseerde de wijkcoöperatie, in samenwerking met de gemeente, aanvullende fysieke bijeenkomsten over de onderwerpen Groen, Verkeer, Jongeren en Wonen. Voor elke bijeenkomst maakte de gemeente een korte video over wat we tot nu toe aan input hadden opgehaald en hoe dat, in combinatie met stedelijk beleid, in de omgevingsvisie kan komen.

Terug naar breed:

11. Een peiling om de belangrijkste onderdelen van de omgevingsvisie te toetsen op mening in de wijken. (21 januari tot 7 februari 2022)
12. Gesprekken over de concept-omgevingsvisie met het wijkplatform, de wijkcoöperatie, de woningbouwcorporaties.
13. Inspraak van 20 april tot 1 juni 2022

<u>1.3 Daarbij gingen we uit volgende overwegingen:</u>

- We betrekken inwoners, ondernemers, instellingen en verenigingen op verschillende manieren om een zo breed mogelijk palet aan deelnemers te werven en iedereen in de gelegenheid te stellen om mee te doen.
- Een participatietraject bouwen we het liefst 'gelaagd' op, wat wil zeggen dat we per fase (breed-smal-breed) minimaal twee verschillende manieren van participeren toepassen zodat we extra informatie ophalen, maar ook kunnen kijken of

verschillende manieren van participatie misschien verschillende gegevens opleveren of juist dezelfde.
- We zien ‘het goede gesprek’ als kern van participeren. Daar bedoelen we dat we *wederkerige interactie tussen deelnemers* (tussen betrokkenen onderling en tussen betrokkenen en gemeente) als basis zien. Door met elkaar in gesprek te gaan, hoor je meer dan alleen je eigen mening en wordt elke deelnemer uitgedaagd om ook de mening van een ander te horen, waarderen en mee te nemen, om toe te werken naar common ground, de we met elkaar delen.

1.4 En geven we de volgende overwegingen mee:

- Het resultaat van participatie is nooit ‘representatief’. We doen ons best om zo veel mogelijk mensen te betrekken en om daarbij een afspiegeling van bijvoorbeeld de bewoners van de wijk te krijgen, maar dat lukt altijd maar ten dele. De ervaring met participatie leert immers dat er altijd bevolkingsgroepen zijn die niet kunnen participeren.
- Wat belangrijk is, is dat alle geluiden uit de wijk gehoord worden. Daar bedoelen we mee dat het minder belangrijk is wie iets zegt, dan dat het is dat we alle wensen, zorgen, ambities en visies horen vanuit de wijk. Het maakt niet uit wie die verhalen vertelt, als iemand ze maar vertelt.
- Het participatieresultaat is nooit naar *ieders* zin. Zo veel mensen, zo veel meningen. We zijn daarom op zoek naar ‘common ground’; iets waar we allemaal iets uit halen, waar we allemaal wat aan hebben.

1.5 De intrede van Corona

Vanaf 13 maart 2020 volgde de overstap van fysieke naar online bijeenkomsten vanwege de corona-maatregelen. De Toekomst expedities op 21 maart en op 4 april, beiden bedacht als fysieke bijeenkomsten, kwamen te vervallen.

We besloten om een serie van 5 online workshops te houden, om de ambities van 7 maart verder met elkaar te verdiepen. De onderwerpen verkeer/mobiliteit/parkeren en wonen (gemengd wonen, seniorenhuisvesting) werden daar aan toegevoegd vanuit het beleid van de gemeente.

Gedurende de online workshops werkten we op de achtergrond met QandR. Dit is een instrument om digitaal participatietrajecten te begeleiden.

2. VERKORTE WEERGAVE VAN HET PARTICIPATIETRAJECT

2.1 De eerste peiling

In februari 2020 organiseerden we een eerste peiling waarin wijkbewoners via social media werd gevraagd wat zij van hun wijk vonden en wat anders zou kunnen. Daar kwam bijvoorbeeld uit dat 53% van de wijk het dagelijks leven als goed bestempelt, tegenover 15% als slecht. Inwoners noemen het een rustige buurt, met weinig overlast en dichtbij winkels/winkelcentrum. Ze ergeren zich aan hangjongeren op straat, zwerfafval op straat en overlast van geparkeerde auto's. Prettig aan de wijken vinden inwoners het groen en de parken, het winkelcentrum, de bereikbaarheid en het vrij parkeren, en de diversiteit. De flitspeiling gaf een eerste voorzichtige indruk van wat er speelt in de wijk.

2.2 De eerste (en naar later bleek door Corona ook de laatste) fysieke bijeenkomst op 7 maart

Het werd een goed bezochte dag waaraan ongeveer 100 betrokkenen en ambtenaren meededen. Onderdelen van deze dag waren onder andere een informatiemarkt waarop op het vastgestelde stedelijk beleid gedeeld werd (wonen, verkeer en parkeren, voorzieningen, zorg en welzijn, sport en spel, onderwijs, veiligheid, energie, klimaat, circulariteit en economie). De uitkomsten van de eerste peiling werden gepresenteerd en besproken. Informatie over de ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis van de wijken en de huidige en toekomstige ontwikkelingen van de stad en om de wijken heen werden gedeeld.

Op een waslijn dwars door de zaal heen konden mensen een hartenkreet voor de toekomst van de wijk schrijven. Er was een uur lang de gelegenheid om met de wijkwethouder Linda Voortman in gesprek te gaan,.

Ook etaleerden enkele studenten van de HKU hun ontwerpen voor hotspots om de deelnemers te inspireren.

Met een speciaal voor de gelegenheid gemaakt kwartetspel werd in groepjes besproken wat belangrijke onderwerpen zijn. Daaruit is met de groep als geheel vervolgens een drietal conceptambities geformuleerd voor verdere uitwerking. Deze betroffen (in volgorde van draagvlak):

1. Het groen in de wijk te versterken, te verknopen, groene dwarsverbindingen te maken, groene oplossingen te ontdekken,
2. Het talent van jongeren meer en beter tot ontwikkeling te brengen; zij hebben de toekomst immers,
3. De wijk meer 'smoel' (grandeur) te geven zodat het prettiger wonen en leven is en zodat het een wijk wordt waar bewoners trots op kunnen zijn.

Impressies van de dag;







2.3 De tweede peiling

In maart 2020 hielden we een tweede flitspeiling, met wat we hadden gehoord aan wensen en ambities op 7 maart als basis voor de vragen. We vroegen mensen naar waar hun wensen lagen als het ging om ontspanning; meer groen, de wijk veiliger maken/cameratoezicht en wandel/fietsroute. Waar zijn de inwoners trots op was ook een vraag, onder andere de wandelboulevard langs Amsterdam-Rijnkanaal, park Transwijk, Prins Clausbrug, op de expositie over Kanaleneiland in Centraal Museum, de moskee en op het Krachtstation. We vroegen naar hun wensen voor de toekomst; de meeste mensen zouden trots zijn op een brandschone buurt, op de rozenvelden van vroeger, op nieuwe woningen met een bijzondere uitstraling, op een centrale cultuurplek en op een markant gebouw met uitstraling, op markante kunst in de ruimte.

Deze tweede peiling, de bijeenkomst op zaterdag de 7de maart gaven weer input voor de onlinebijeenkomsten die volgden.

2.4 De workshop over meer, mooier en aaneengesloten Groen in de wijk op 9 juni 2020

Het onderwerp groen kwam bij alle bijeenkomsten, gesprekken en workshops aan de orde. Betrokkenen vinden dit een erg belangrijk onderwerp. Ze vinden dat hun wijk groen is, maar dat het wel vaak een beetje saai groen is. Het kan beter en mooier. Ze willen vooral méér groen. “Ik wil uit elk raam van mijn huis groen zien”, zei één van de deelnemers.

De wensen van wijkbewoners zijn heel divers, maar de gemene deler is dat in Kanaleneiland en Transwijk meer groen moet komen dat verbindt en ontspant.

Voorbeeld van één van de besproken vragen;



2.5 De workshop op 16 juni 2020 over Jongeren op één

Samengevat zijn er twee lijnen die belangrijk zijn:

1. Jongeren met een niet-westerse culturele achtergrond balen ervan dat ze zich steeds moeten bewijzen. Dat moet een keer stoppen, vinden ze.
2. Volwassenen zeggen: onze jongeren barsten van het potentieel en talent. Het is er; zet het in. Maak gebruik van het 'in de wijk geboren' potentieel ten gunste van de wijk. Zij zijn immers de toekomst. En bestrijd de criminele overlast van een kleine groep. Maak het weer veilig voor iedereen in de wijk.

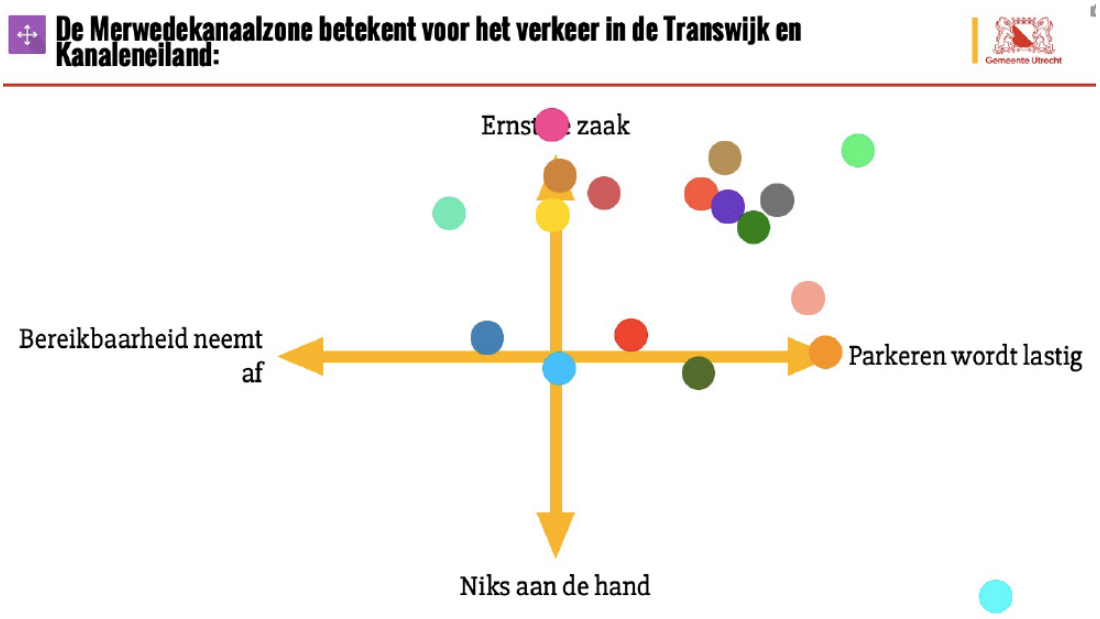
Voorbeeld van één van de besproken vragen



2.6 De workshop van 30 juni 2020 over Verkeer en (betaald) Parkeren

Hoe houden we de wijk bereikbaar? Hoe gaan we om met deze spaarzame ruimte? En hoe moeten we verkeer en parkeren vormgeven in de Kanaleneiland en Transwijk? Dat waren de vragen die wij vanuit de gemeente wilden bespreken.

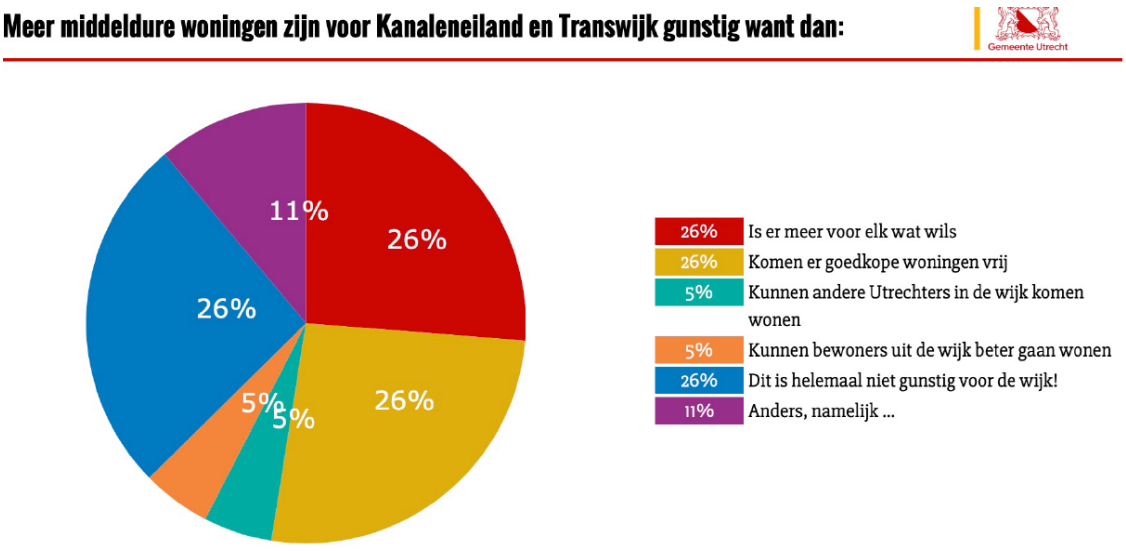
Voorbeeld van één van de besproken vragen



2.7 De workshop van 7 juli 2020 over Wonen

Betaalbaarheid is belangrijker dan een gemengde wijk, meer woningen voor ouderen en het voorkomen van een scheiding tussen ‘koop en sociale huur’. Dit zijn de drie punten die het meest in reacties naar voren komen.

Voorbeeld van één van de besproken vragen



2.8 De workshop 23 juni 2020 over Trots op de wijk

Op de bijeenkomst van 7 maart gaven bewoners aan graag weer trots op de wijk te willen zijn. Daarbij werd er gesproken over meer horeca en een bazaar, bijzondere architectuur, visitekaartjes van de wijk, zoals bijvoorbeeld het park en de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Dingen die een aantrekkingskracht hebben voor de hele stad en de wijken een positiever imago geven.

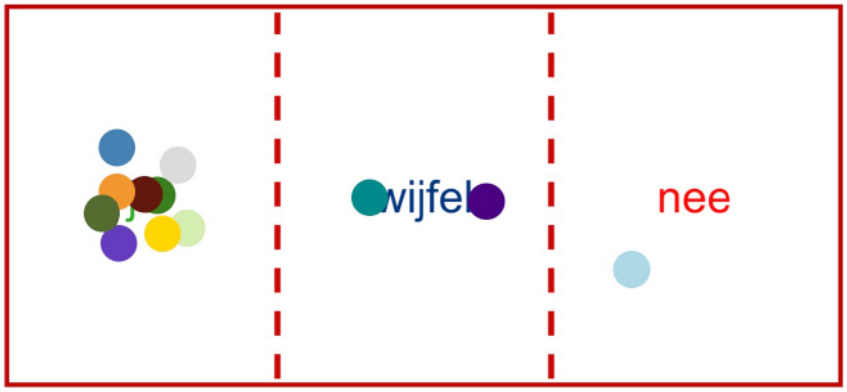
Voorbeeld van één van de besproken vragen



2.9 Verdiepende workshop over Wonen op 8 december 2021

Omdat het onderwerp wonen door deelnemers aan de workshops belangrijk wordt gevonden en nog verdere verdieping nodig is, wordt een extra, een zesde, workshop georganiseerd. Met name de wenselijkheid van het brengen van meer variatie in bewoners door meer verschillende typen woningen aan de wijk toe te voegen komt aan de orde. De meeste (55%) vinden dat de wijk er op vooruit zal gaan als er meer verschillende typen woningen en dus ook bewoners in de wijk komen. Maar er zijn ook zorgen om het groeiend klassenverschil.

Voorbeeld van één van de besproken vragen



2.10 De workshop ‘Een kijkje in de keuken’ op 15 december 2021

Daarna is gestart om een vertaling vanuit alle opgehaalde informatie en het vastgestelde beleid te maken naar een eerste ruwe versie van de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk. We gaven deelnemers een kijkje in hoe de gemeente al die informatie tot één visie voor de toekomst voor de wijken maakt. Begin 2021 volgt een conceptversie. Deze zal weer breed aan de wijk worden voorgelegd .

Aan de workshop deden 55 mensen mee, waarvan 7 ambtelijke organisatoren, vakinhoudelijke collega’s en het Wijkbureau namen deel aan het gesprek. Maar nadat vertegenwoordigers van de Wijkcoöperatie het woord kregen, maakten zij duidelijk dat ze het niet eens waren met de (door Corona noodgedwongen) online aanpak vanuit de gemeente en riepen zij deelnemers op om het scherm op zwart te zetten (camera uit en daarna uitloggen). Daarop haakte 10 deelnemers af. Het gesprek ging op verzoek van andere deelnemers door.

Naar aanleiding van de actie ’schermen op zwart’ tijdens deze workshop kwamen er schriftelijke vragen (zie SV nr. 258, 2020) en vond er een gesprek plaats tussen wethouder Verschuure en de Wijkcoöperatie. Afgesproken werd dat de Wijkcoöperatie zelf één of meerdere bijeenkomsten zou organiseren voor betrokkenen uit de beide wijken.

2.11 de workshops door de Wijkcoöperatie Kanaleneiland

De Wijkcoöperatie organiseerde een tweede ronde van het participatietraject rondom de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk. Zij trad op in de functie als gastvrouw op een reeks van avonden die plaatsvonden tussen 7 juni en 16 juli 2021 op het Krachtstation Kanaleneiland. Het traject werd ondersteund door de gemeente Utrecht.

Na een intensieve discussie hebben bewoners concrete voorstellen bedacht om hun wijk te verbeteren. Dat is gebeurd op vier avonden, vier zondagmiddagen en vier vrijdagmiddagen. Gesproken is over de thema’s Groen, Verkeer, Jongeren en Wonen. De eerste, ruwe voorstellen zijn in een huiswerksessie verder uitgewerkt tot concrete voorstellen. Vervolgens zijn vier sessies georganiseerd waarop bewoners konden stemmen op deze voorstellen. De

bedoeling van deze opzet was te komen tot een zoveel mogelijk gedragen advies vanuit bewoners. Door de stemronde toe te voegen is een dubbele check gedaan op de voorstellen.

De bijeenkomsten hebben veel opgeleverd. Dit is weergegeven in een verslag dat u kunt vinden als bijlage.

2.12 de derde peiling

Via deze peiling is getoetst of betrokkenen zich konden vinden op de belangrijkste onderdelen van de concept-omgevingsvisie via 20 vragen. Samengevat is te stellen dat de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk grotendeels wordt onderschreven. Opvallende punten waren daarbij de volgende:

Onderwerp Trots op de wijk

- De inwoners zijn trots als er geen vuil op straat ligt, als het groen netjes onderhouden is, als er verschillende typen woningen en bewoners zijn, als de sociale huurwoningen opgeknapt zijn, als jongeren meer kansen krijgen in voor werk en wonen. Heel ‘gewone’ wensen dus; de basis op orde.

Onderwerp wonen

- Er blijkt uit de enquête minder animo voor seniorenwoningen. De deelnemers zetten juist in op jongerenhuisvesting en eengezinswoningen. Dit kan te maken hebben met de leeftijd van de deelnemers, vaak onder de 40 jaar.
- Men wil graag het karakter van de wijk behouden (vooral in de stempels) en er is beperkt animo voor hoogbouw. Hoogbouw is niet vanzelfsprekend.
- Veel deelnemers aan de peiling zijn van mening dat het mixen van bewoners door meer typen woningen in de wijk te realiseren goed is voor de wijk.

Onderwerp verkeer en parkeren

- Parkeren heeft een belangrijkere functie dan het stedelijk beleid wenst.
- Men wil in elk geval niet buiten de wijk parkeren, onder andere omdat men dat niet veilig vindt (voor zowel de auto als uit angst voor ‘overlast’).
- Een groene inrichting vindt men belangrijker dan parkeerplekken.
- Men ziet knippen van lange wegen wel als middel om de verkeersveiligheid te vergroten, maar wil graag eerst kijken of dat op een andere wijze kan die minder invloed heeft op de bereikbaarheid.
- Men zou best vaker de fiets pakken als dat veiliger kan, voor zowel verkeer als ‘overlast’.

Onderwerp groen

- Cool groen wordt ondersteund, zowel voor aantrekkelijker en meer diversiteit in het groen, zoals groen voor klimaatadaptie, wateropvang, verkoeling, etc
- Veel deelnemers aan de peiling vinden dat er al genoeg mogelijkheden zijn om dicht bij huis een ommetje te maken.

Onderwerp bedrijvigheid en voorzieningen

- Horeca wordt duidelijk gemist in de wijk.

2.13 Slot

Diverse korte video’s om betrokkenheid te creëren, te informeren en deelnemers te werven

Door middel van het verspreiden van oproepen in diverse media zijn deelnemers geworven voor deelname aan het participatietraject door de gemeente en door de Wijkcoöperatie Kanaleneiland, onder andere via U in de wijk;

- Bewonersparticipatie Omgevingsvisie Kanaleneiland & Transwijk - YouTube
- Omgevingsvisie Kanaleneiland / Transwijk - YouTube
- Bewoners Kanaleneiland en Transwijk over omgevingsvisie - YouTube
- Omgevingsvisie groen in de wijk - YouTube
- Uitzending U in de Wijk Kanaleneiland 9 juni 2021 - YouTube

JULI 2021

WAT BEWONERS VINDEN

OMGEVINGSVISIE KANALENEILAND EN TRANSWIJK

Michiel Hulshof
Menno van der Veen

Tertium

Voorwoord

Voor u ligt het verslag van de tweede ronde van het participatietraject rondom de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk die georganiseerd is door de Wijkcoöperatie Kanaleneiland. Zij trad op in de functie als gastvrouw op een reeks van avonden die plaatsvonden tussen 7 juni 2021 en 16 juli 2021 op het Krachtstation Kanaleneiland. Het traject werd ondersteund door de gemeente Utrecht.

Namens de Wijkcoöperatie Kanaleneiland en de gemeente Utrecht heeft Tertium mogen optreden als neutrale procesbegeleider – de rollen waren moderator en notulist - in de tweede ronde van de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk.

Na een intensieve discussie hebben bewoners concrete voorstellen bedacht om hun wijk te verbeteren. Dat is gebeurd op vier avonden, vier zondagmiddagen en vier vrijdagmiddagen. Gesproken is over de thema's Groen, Verkeer, Jongeren en Wonen. De eerste, ruwe voorstellen zijn in een huiswerksessie verder uitgewerkt tot concrete voorstellen. Vervolgens zijn vier sessies georganiseerd waarop bewoners konden stemmen op deze voorstellen. De bedoeling van deze opzet was te komen tot een zoveel mogelijk gedragen advies vanuit bewoners. Door de stemronde toe te voegen is een dubbele check gedaan op de voorstellen.

De bijeenkomsten hebben veel opgeleverd. Uit de talloze voorstellen die zijn gedaan in de verschillende sessies blijkt duidelijk over welke onderwerpen de bewoners van Kanaleneiland en Transwijk zich zorgen maken, waar zij de grootste knelpunten zien en welke verbeterpunten zij aandragen voor de Omgevingsvisie. De voorstellen zijn rijp en groen door elkaar. Dat betekende ook dat de verschillende sessies niet alleen hebben geleid tot een reflectie op de Omgevingsvisie landen, maar ook concrete ideeën en voorstellen hebben opgeleverd die op een andere manier kunnen worden opgepikt of uitgevoerd.

Als procesbegeleiders kijken wij terug op een reeks interessante en vruchtbare bijeenkomsten, en zien uit naar de manier waarop de gemeente Utrecht met deze analyse en voorstellen vanuit de wijk omgaat.

Menno van der Veen
Michiel Hulshof
(Tertium)

Utrecht, juli 2021

Doel en opzet van De Tweede ronde

De tweede ronde van het participatietraject rondom de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk is georganiseerd door de Wijkcoöperatie Kanaleneiland en ondersteund door de gemeente Utrecht. De grondslag voor de organisatie is naar voorstel van de Wijkcoöperatie opgezet en aangepast in samenwerking met de gemeente. Hierbij functioneerde de Wijkcoöperatie als gastvrouw en is Tertium ingeschakeld als neutrale moderator. Hieronder beschrijven wij kort het doel en de werkwijze van de tweede ronde.

Doel

De tweede ronde toetste de ideeën van de gemeente Utrecht, en nieuwe ideeën die bewoners hebben ingediend, met als doel de gemeenteraad te ondersteunen bij de besluitvorming over de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk.

De uitkomsten zijn in op 16 juli 2021 als officieel en openbaar document naar de gemeenteraad gestuurd. Daarnaast is dit document op 16 juli 2021 op het Krachtstation formeel aan een vertegenwoordiger van de gemeenteraad overhandigd. Transparantie staat hierbij centraal. De gemeenteraad, maar ook belangengroepen en de pers kunnen het document gebruiken om hun belangen nader te onderbouwen.

Gebruik van dit document

Het staat politieke partijen, bewoners, ondernemers, organisaties en anderen natuurlijk vrij om dit document – dit document – te gebruiken voor hun eigen lobby. Elke belangengroep kan de ideeën en voorstellen uit dit document gebruiken of er naar eigen goeddunken een rangorde in aanbrengen. Het is uiteindelijke de gemeenteraad die beslist.

Representativiteit

De Wijkcoöperatie Kanaleneiland en de gemeente Utrecht hebben uitdrukkelijk gesteld dat alleen bewoners en ondernemers uit Kanaleneiland en Transwijk stemrecht hebben. Geen stemrecht hebben andere relevante stakeholders zoals de gemeente zelf, woningcorporaties en andere maatschappelijke organisaties. Deze kunnen door de gemeente op een andere manier worden benaderd en gehoord. Hier geldt: de bewoners staan centraal.

Ook is uitdrukkelijk vooraf benoemd dat de toetsing niet gedaan hoeft te worden door de totale bevolking of een representatieve afspiegeling. Het is de bedoeling om een kwalitatief beeld te krijgen van de houding en opvattingen van bewoners en ondernemers op Kanaleneiland. Uiteraard heeft de Wijkcoöperatie wel veel moeite gedaan om zoveel mogelijk mensen te betrekken. De deelnemers zijn fysiek aanwezig in de ‘Kuil’ op het Krachtstation Kanaleneiland en digitaal via een door de gemeente geleverde ZOOM-link.

Externe Communicatie

Via een persbericht opgesteld door de Wijkcoöperatie Kanaleneiland en de gemeente Utrecht is via de pers en sociale media de Omgevingsvisie onder de aandacht gebracht. Via het Wijkinformatiepunt Utrecht, een speciale website[1], sociale media (facebook, LinkedIn) van de Wijkcoöperatie, het officiële Wijkinformatiepunt/Buurtnetwerk[2], de sociale netwerken Samen. Kanaleneiland en vele anderen (WhatsApp) en persoonlijk gesprekken zijn zeer veel bewoners betrokken geraakt.

[1] https://omgevingsvisiekanaleneilandtranswijk-1.jimdosite.com/events/
[2] https://www.ugids.nl/informatiepunten-in-de-wijk/wijkinformatiepunt-kanaleneiland/

Interne Communicatie en aansturing

Er is door de Wijkcoöperatie Kanaleneiland een digitale omgeving aangemaakt welke alleen toegankelijk was voor het interne team bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeente, de Wijkcoöperatie Kanaleneiland en Tertium. Er was ook een kleiner intern team dat als een soort Dagelijks Bestuur functioneerde. De afspraak was dat in dit kleine team alles gezegd kon worden rond inhoud, procedures, emoties en dergelijke.

Thema's

Op basis van de eerste ronde zijn door de Wijkcoöperatie Kanaleneiland en de gemeente Utrecht vier thema's onder de loep genomen: Groen, Verkeer, Jongeren en Wonen. Een overkoepeld thema was 'Trots op Kanaleneiland'.

De invulling van dit laatste thema ontstond mede door de werkwijze die gevolgd is. Bewoners konden hun trotse gevoel over buren en buurt zonder enige belemmering tonen, zien het nu in het openbaar gedrukt en weten dat hun trots ook gezien wordt door de gemeenteraad.

Werkwijze

Elke thema is in drie ronden besproken. Elke ronde duurde ongeveer twee uur. Elk thema werd onafhankelijk besproken.

1. IDEE
    - Op vier maandagavonden presenteerde de gemeente plenair via een film de ideeën en gaf antwoorden op vragen door bewoners. Vervolgens werd er in groepjes gesproken. In de regel was er een groep de reageerde op de ideeën en een groepje dat nieuwe ideeën ontwikkelde. Plenair werden de resultaten gepresenteerd. Deze resultaten werden genoteerd in een document als basis voor het huiswerk. Deze ronde werd neutraal voorgezeten door Tertium.
2. HUISWERK
    - Op vier zondagen werden de documenten verder uitgewerkt door actieve bewoners. Dit document werd omgewerkt tot stemdocument. Deze ronde werd neutraal voorgezeten door een vertegenwoordiger van de Wijkcoöperatie Kanaleneiland.
3. STEMMEN
    - Op drie vrijdagmiddagen en een donderdagavond (8 juli 2021) werd gestemd over ideeën. Vier smaken zijn ontstaan: ja, nee, zonder overwegend bezwaar en neutraal. Gestemd werd fysiek in de Kuil, via Zoom en via WhatsApp-groepen. Deze ronde werd neutraal voorgezeten door Tertium. Genoteerd is door Tertium.
    - Er is doelbewust ook geen rangorde van ideeën voorgesteld omdat de groep geen representatieve afspiegeling is. Het is aan de gemeenteraad om te bepalen welke ideeën worden overgenomen en wat de rangorde c.q. gewicht is van de ideeën bij het bepalen van de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk. De gemeenteraad is democratisch gelegitimeerde organisatie die selectie en weging kan toepassen.

De Resultaten

Thema 1: Groen

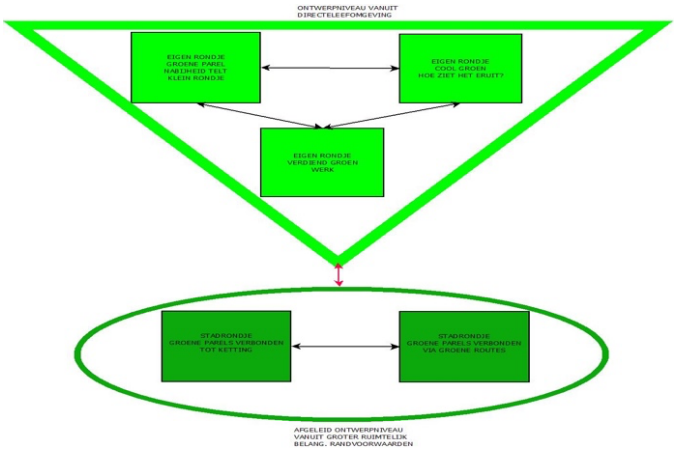
Op basis van de concept-omgevingsvisie van de gemeente Utrecht hebben bewoners voorstellen geformuleerd over het thema groen in Kanaleneiland/Transwijk. Op **vrijdag 19 juni** zijn bewoners in het Krachtstation bij elkaar gekomen om te stemmen over de verschillende voorstellen. Een deel van de bewoners was fysiek aanwezig, een ander deel nam online mee aan de bijeenkomst.

Hoofdvoorstel: Groene Principes

(17 voor / 0 tegen)

Het voorstel van bewoners is om 3 + 2 leidende principes te formuleren voor groen in de Omgevingsvisie:

1. **Groene parel: de nadruk ligt op groen dichtbij huis.**
   De nadruk moet liggen op groen in de nabijheid van de eigen woning (‘eigen rondje eerst’).
2. **‘Cool’ groen**
   Het groen moet zowel klimaatbestendig zijn als betekenisvol. Daarnaast dient een extra punt te worden toegevoegd: groen moet gezond zijn, een verbinding leggen en schoon zijn
3. **Verdien(d) Groen**
   Bewoners moeten het groen zelf kunnen beheren, onderhouden of in eigendom kunnen krijgen.
4. **Rondje stadseiland = parelketting**
   De grote groene stadsroute moet bestaan uit een aaneenschakeling (‘parelketting’) van kleine groene ‘parels’ dichtbij huis.
5. **Aanpassen van de ontsluitingsstructuur**
   Geen aanpassingen aan de tekst uit de concept-omgevingsvisie



De Groene parels – aangenomen voorstellen

- Rondje Kanaleneiland leidt tot irritatie, Kanaleneiland is al zo groot. Werk dus meer buurtgericht. De voorstellen voor groene rondjes zijn nu te groot. Maak vooral ‘kleine groene rondjes’ vanwege kinderen en ouderen (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Mogelijke locaties voor ‘rondjes’ zijn Livingstonelaan, Atleeplantsoen en Van Heuven Goedhartlaan. Rondjes hoeven niet altijd ‘rondjes’ te zijn, het gaat om de mogelijkheid om in de buurt een ‘ommetje’ te kunnen maken door het groen. Hou daarbij rekening met de structuur van de wijk (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Denk ook aan groene gevels en groene daken. Laat deze aansluiten op het groen op straatniveau (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Leg wandelpaden aan naast fietspaden, dit is veiliger dan naast de weg (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Om gevaarlijke situaties te voorkomen moeten de paden kronkelig worden aangelegd, anders rijden jongeren en kinderen te hard (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)

Voorzieningen bij de groene rondjes – aangenomen voorstellen

- Meer openbare toiletten voor mannen en vrouwen (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Meer en grotere prullenbakken die tijdig worden geleegd (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Meer waterpunten (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Meer speelplekken voor kinderen (16 voor, 1 neutraal)
- Meer verblijfsplekken voor ouderen (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Meer bankjes naast de wandelroutes voor ouderen (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)

'Cool groen' – aangenomen voorstellen

- Meer bomen (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Zet een natuurlijke manier in van het zuiveren van het water (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Maak het mogelijk water uit het kanaal te gebruiken voor sproeiwater (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Zorg dat bewoners kunnen zwemmen in het water (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Biedt insecten de ruimte (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Meer aandacht voor groen dat in verschillende seizoenen mooi is (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Meer eetbaar groen (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Meer bomen en struiken (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Biedt insecten de ruimte (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Meer avontuurlijk groen (minder saai) - (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Geef meer aandacht aan de rattenoverlast (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Geef meer aandacht het opruimen van zwerfafval (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Zorg dat het groen wordt onderhouden (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)

Verdiend groen – aangenomen voorstellen

- Werk per 'rondje' samen met een beheercommissie en werk samen tussen gemeente, coöperaties, ondernemers

Rondje stadseiland = parelketting – aangenomen voorstellen

- Het verbinden van 'kleine rondjes' leidt tot een groot rondje (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Leg verbinding tussen de groene zones met interessante planten en niet alleen gras (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Groen en (nieuw) blauw verbinden (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Een brug over de Beneluxlaan is nodig voor een groen rondje of ommetje (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- De trambaan vraagt om een overbrugging of wat anders (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)
- Creëer een betrokkenheid tussen Utrecht Natuurlijk en het Transwijkpark. Dat zijn nu twee verschillende werelden (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)

Naamgeving

- Gebruik bij de branding/ communicatie rondom groen in de wijk de naam Rozeneiland. Dat is de oude bijnaam voor Kanaleneiland (17 voor, 0 tegen, 0 neutraal)

Uitwerking

Bewoners hebben bovengenoemde voorstellen ook verder concreet uitgewerkt. Deze uitwerking maakt geen onderdeel uit van dit verslag.

Thema 2: Verkeer

Op **vrijdag 26 juni 2021** zijn bewoners bijeengekomen om een samen een advies te formuleren over het thema verkeer. De genoemde oplossingen gaan in op wat bewoners zelf zien als de grootste knelpunten in de wijk op het gebied van verkeer.

Analyse van de grootste knelpunten

Bewoners zien de volgende knelpunten op het gebied van verkeer:

1. De wijk is nooit ontworpen voor de huidige hoeveelheid verkeer: er zijn te weinig parkeerplaatsen, te smalle uitvalswegen, langzaam en snel verkeer zijn niet gescheiden en er is een gebrek aan fietspaden.
2. Het beperken van autoverkeer is lastig (werk, verre familierelaties, de hoge kosten van OV), bewoners in de wijk hebben hun auto nodig, en hebben een hekel aan 'autootje pesten'.
3. Het beleid van de gemeente om in te zetten op fiets, OV en wandelen, gecombineerd met deelauto's voor buiten de stad, is in Kanaleneiland niet realistisch. Al was het maar vanwege het tekort aan deelauto's
4. Er is grote verkeersonveiligheid door de toegenomen drukte en het rijgedrag.
5. Parkeren is een probleem

Aangenomen voorstellen

Betrekken de buurt bij verkeersplan
De aanwezigen vinden allen dat buurtbewoners beter betrokken moeten worden bij het uitwerken van verkeersplannen voor hun wijk. Daarnaast doen zij voorstellen voor meer klaar-overs, verkeersregelaars etc. Dit zou door buurtbewoners kunnen worden gedaan als betaalde (werk)stage of baan.

Verkeersmaatregelen rondom scholen
De aanwezigen doen de volgende voorstellen om de verkeersveiligheid rondom scholen te verbeteren:

- Meer zebrapaden rondom scholen (54 stemmen vóór, 1 neutraal, 0 tegen)
- Meer klaar-overs bij scholen (unaniem aangenomen)
- Meer verkeersdrempels rondom scholen (1 tegenstem, de rest stemt vóór)
- Meer plantenbakken op straat zodat je moet slalommen (unaniem aangenomen)
- Knipperbollen zoals in Engeland (unaniem aangenomen)
- *Kiss & ride* voor ouders (unaniem aangenomen)
- De aanwezigen doen het dringende beroep aan de scholen om actief het gesprek te voeren met ouders over verkeersveiligheid.

Verworpen voorstel: het ophangen van meer camera's bij scholen om 'huftergedrag' in het verkeer op te sporen en het voorstel om buslijnen niet langer langs scholen te laten rijden leveren meer discussie op, en worden door de aanwezigen verworpen.

Verkeersmaatregelen rondom de winkelcentra
De aanwezigen zijn het eens over een aantal voorstellen die de verkeersveiligheid en het parkeren bij de winkelcentra kunnen vergroten:

- Meer *kiss and ride* plekken rondom winkelcentra (unaniem aangenomen)
- Een blauwe parkeerzone met parkeerschijf bij winkelcentra voor kort parkeren (unaniem aangenomen)
- Verkeers- en parkeerregelaars die automobilisten die zoeken naar parkeerplek de weg wijzen (2 tegenstemmen)

Een voorstel om een vorm van 'valet parking' te introduceren wordt verworpen. Wel adviseren de aanwezigen dat de winkeliersvereniging wellicht een rol kan spelen door het mogelijk te maken boodschappen thuis te bezorgen.

Wonen
Met een aantal concrete maatregelen kan de verkeerssituatie in de woonstraten worden verbeterd:
- Voer een maximumsnelheid van 15 km/uur in op het Woonerf 2.0 - in conceptnota onterecht als buurtjes gemeld (unaniem aangenomen)
- Zorg dat parkeren op het Woonerf 2.0 alleen mogelijk is voor bewoners en hun bezoekers (unaniem aangenomen)
- Verbeter de ontsluiting van de woonerven

Openbaar Vervoer
De aanwezigen vinden dat meer rekening moet worden gehouden met het type weg waarover de bussen rijden: in smalle straten zouden alleen kleinere/ kortere bussen mogen rijden. Een alternatief is om de bestaande buslijnen om te leiden zodat ze niet door de smalle straten rijden.

Parkeren
Er is een tekort aan parkeerplekken. Dit kan verholpen worden op de volgende manieren:
- Versmal de brede stoepen en leg daar fietsstroken, voetgangersstrook en schuinparkeerplekken aan (unaniem aangenomen)
- Geef bewoners de kans hun (ondergrondse) parkeerplaats te verhuren (unaniem aangenomen)

Winkelcentrum NOVA
Een aantal maatregelen gaan over het parkeren bij winkelcentrum NOVA
- Herschikking van parkeerplaatsen: achter AH en Fit for Free toegankelijk maken: ook andere ingangen
- Richt het huidige parkeerterrein meer in voor fietsers.
- Maak een ander ontwerp voor de ingang voor auto's en fietsen
- Fietsers hebben geen in- en uitvoer
- Maak beide locaties in- en uitmaken
- Schuin in- en uitrijden zodat op Bernadotte en Truman geen congestie ontstaat. Dat kan door een minder breed voetpad.
- De parkeergarage wordt onderbenut o.a. door smalle parkeerplaatsen.

Ontsluiting – aangenomen voorstellen
De aanwezigen stellen voor om een doordacht doorstroommodel voor de wijk te maken op basis echte verkeerstellingen en ideeën van bewoners. Nu zien zij dat er te veel idiote ideeën worden ingevoerd die aantoonbaar niet werken.
- Sommige uitvalswegen naar Benelux zijn te klein voor afvoer (Bernadotte/ Van Heuven)
- Reken precies uit hoe de doorstroming verbetert (Afsluiten Truman/Peltlaan gaat sluipverkeer naar Van Heuven opleveren, idem Bernadottelaan
- Haal het ijzeren hek weg om de doorgang Oog in Al weer mogelijk te maken: Roosevelt naar Kennedylaan.

Vertraging/veiligheid
De volgende maatregelen worden voorgesteld om te zorgen dat er minder snel wordt gereden:
- Scheidt het langzaam verkeer en het snelle verkeer
- Leg meer zebrapaden aan
- Zet plantenbakken op straat zodat je moet slalommen
- Meer klaar-overs

Groenstroken/ wegen versmallen
Als wegen worden versmald, maak dan geen groene middenberm. In plaats daarvan stellen bewoners andere oplossingen voor:

- Leg meer nuttig groen aan de zijkant, waar mensen ook daadwerkelijk kunnen komen (unaniem)
- Creëer een middenstrook met schuinparkeren. Mensen doen dat op sommige straten nu al, reguleer dat.

Betaald parkeren – ter discussie
Onderzoek een betaalbaar systeem van parkeervergunningen voor bewoners. Die zouden toegestaan moeten worden hun parkeerplek te verhuren

Thema 3: Jongeren

Op **vrijdag 2 juli 2021** zijn bewoners bijeengekomen om een samen een advies te formuleren over het thema jongeren. Fysiek zijn 10 mensen aanwezig, online doen 68 mensen mee via WhatsApp-groepen en ZOOM.

Analyse van de grootste knelpunten

Bewoners zien in de concept-omgevingsvisie veel verschillende (sociale) punten over jongeren terugkomen. Wat opvalt, is daar meestal geen ruimtelijke vertaalslag aan wordt gegeven. De bewoners hebben een aantal voorstellen gedaan die ingaan op de ruimtelijke maatregelen die voor kinderen en jongeren in Kanaleneiland van belang zijn.

Algemeen
In de Omgevingsvisie Kanaleneiland Transwijk zou moeten worden genoemd dat er voor jongeren in de wijk meer ruimte moet komen voor

- Werk
- Scholing
- Ontspanning

Voor jongeren is het vooral belangrijk dat ze voldoende werk en stageplaatsen in de wijk kunnen vinden.

Jongeren moeten meer betrokken worden bij de inrichting van de fysieke omgeving. Dat betekent:

- Betrekken bij het ontwerp
- Betrekken bij het gebruik
- Betrekken bij het beheer

Dit kan onder begeleiding van volwassenen.

De deelnemers vinden verder:

- Dat bestaande ruimtes en gebouwen voor jongeren veel vaker en langer open moeten zijn (unaniem). Over hoe lang en tot hoe laat verschillende meningen. Je kan hierbij denken aan scholen die ontzettend veel leeg staan, en aan buurthuizen die hun openingstijden zouden kunnen verruimen.
- De gemeente zou een vast en duidelijk aanspreekpunt/ loket moeten hebben voor jongerenvoorzieningen dat makkelijk te vinden is.

Groen voor kinderen 0-12 jaar

De volgende punten worden aangenomen:

- Ontwerp het groen met de eindgebruikers (jongeren, kinderen). Dit kan bijvoorbeeld via scholen worden georganiseerd.
- Maak jongeren eigenaar of exploitant van groene locaties
- Maak ouders van jonge kinderen beheerder van de speeltuinen (discussiepunt: staat hier tegenover een vergoeding of is dat vrijwilligerswerk)
- Maak plekken waar kinderen komen rookvrij (1 tegenstem)

Verkeer kinderen 0-12 jaar

- Maak bewegwijzering voor kinderen door kinderen

Voorzieningen kinderen 0-12 jaar

- Op Kanaleneiland zijn veel speelplekken, maar in Transwijk zijn er te weinig.
- Leg meer spetterbadjes aan
- Ontwerp meer avontuurlijke speelplekken

Betaalbare bedrijfsruimte voor jongeren 12-21/25 jaar:

- Gebruik bestaande ruimten en/of gebouwen veel intensiever
- Creëer fysieke ruimte voor bedrijfsruimten in woonwijken.
- Investeer in betaalbare bedrijfsruimte voor de buurt (Krachtstation, Vechtclub XL).
- Zet in op werklocaties voor horeca/toerisme/recreatie (groeisector in Utrecht): kleine eettentjes en kiosken
- Zet in op werklocaties voor zorgbedrijven
- Zet in op werklocaties voor groenbeheer en verkeer

Ruimte voor scholing:

- Gebruik bestaande ruimten en gebouwen beter
- Maak ruimtes waar werk en scholing kunnen worden gecombineerd

Ruimte voor recreatie

Buurtbewoners vinden de volgende voorzieningen een goed idee:

- Leg een crossterrein voor fiets of brommer aan
- Denk aan een groot gebouw voor jongeren voor allerlei activiteiten

Over de volgende voorzieningen is discussie (de helft is voor, de helft is tegen):

- Creëer ontmoetingsplekken onder de bruggen die veilig zijn en goed worden beheerd
- Klimmuur op de flat (4 voor, 4 tegen)

Wonen en jongeren

De deelnemers stellen voor:

- Geef jongeren de mogelijkheid om samen een woning te huren
- Geef meer ruimte aan woongroepen
- Ontwerp ook ‘kangoeroewoningen’, waarbij jong en oud dichtbij elkaar kunnen wonen
- Heb aandacht voor de wijkgebondenheid: jongeren willen vaak niet in Utrecht een woning vinden, maar in Kanaleneiland Transwijk zelf
- Geef woning de mogelijkheid om een woning anders in te richten.

Thema 4: Wonen

Op **donderdagavond 8 juli** zijn bewoners bijeengekomen om een samen een advies te formuleren over het thema Wonen. Er zijn in het Krachtstation 12 bewoners. Daarnaast kunnen mensen meedoen via 3 WhatsApp-groepen waarin in totaal 103 deelnemers zitten. Per stelling is aangegeven hoe de aanwezigen stemmen.

Samenstelling en leefbaarheid

1. Geen verdringing
Bewoners vinden het vooral belangrijk dat de huidige bewoners van Kanaleneiland en Transwijk niet verdrongen moeten worden op de woningmarkt als de wijk verandert. Aangenomen voorstellen in dat verband:

- Er moeten voorrangsregels komen voor Kanaleneilanders en Transwijkers op een woning in de wijk (unaniem vóór)
- Het *"friends"*-wonen zou gestimuleerd moeten worden – individuele huishoudens die huurcontract delen (unaniem)
- De gemeente moet meer maatwerk leveren bij de kostendelersnorm (11 voor en 2 tegen)

Voorstellen die het niet hebben gehaald:

- Ontkoppel Transwijk en Kanaleneiland – het zijn hele verschillende wijken op het gebied van wonen (6 voor, 6 tegen, stemmers in de WhatsApp-groep verdeeld)
- Maak het mogelijk om wachttijden op te tellen zodat woningzoekenden sneller in aanmerking komen (5 tegen, 3 voor, WhatsApp-stemmers zijn verdeeld)

2. Stel leefbaarheid centraal

- Geef bewoners inspraak in het profiel van de nieuwe bewoners als er een huurwoning in hun portiek of hofje vrijkomt (10 voor, 2 onthouding, 1 neutraal, 7 blanco)
- Bewoners moeten actieve verantwoordelijkheid tonen voor het beheer en onderhoud van de portieken en hofjes (unaniem), en leggen de nadruk op hoffelijkheid als omgangsvorm.

3. Specifiek beleid voor ouderen

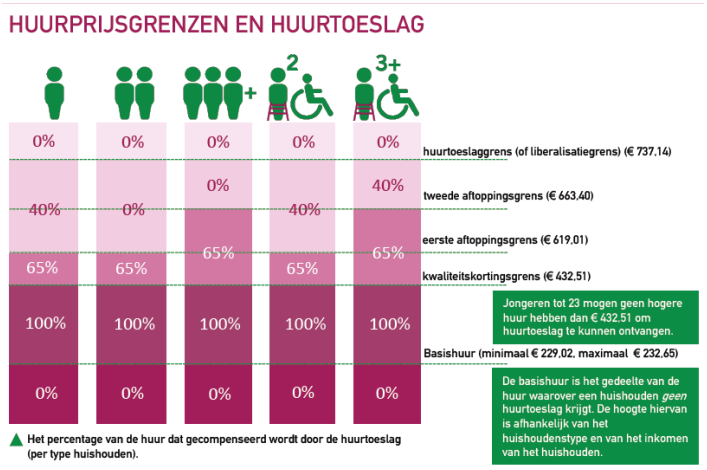
- Stimuleer woningruil waardoor ouderen naar de begane grond kunnen verhuizen met gelijkblijvende huur (unaniem)
- Investeer in kangoeroewoningen (unaniem)
- Stimuleer de regeling "van groot naar beter" bij verhuizen (unaniem)
- Geef voorrang aan ouderen die een woning achterlaten (unaniem)
- Geef ouderen een verhuissubsidie (unaniem)
- Lever maatwerk bij het hanteren van de kostendelersnorm (unaniem)
- Tel wachttijden van ouderen op zodat ze sneller aan de beurt komen (unaniem)
- Stimuleer friends woningen voor ouderen (12 voor, 1 onthouding)
- Investeer in voorlichting aan ouderen van wat er fysiek, sociaal en financieel kan (unaniem)

4. Buurtjes

- Het verbeteren van de leefbaarheid in de portiek en het hofje vraagt om het nadrukkelijk betrekken van bewoners bij ontwerp en beheer (unaniem)
- Als je in Kanaleneiland en Transwijk komt wonen moet je ook 'inbuurten' (unaniem) – 'Je zou je kinderen hier naar school moeten sturen bijvoorbeeld'.

Betaalbaarheid en toegankelijkheid

- Sloop/nieuwbouw in Kanaleneiland betekent volgens de bewoners vaak kleinere woningen met een hogere huurprijs (zoals bij Truman/ Roosevelt). Bewoners vinden dat er minder gesloopt moet worden, en meer gerenoveerd (unaniem)
- Er moeten minder woningen worden verkocht. Ook hier is renoveren een beter idee.
- Kies liever voor het optoppen van flats (extra laag erop) of eengezinswoningen (bijvoorbeeld ten behoeve van kangoeroewoningen) – 1 tegenstem, rest is voor
- Maak woningsplitsing gemakkelijker (ten behoeve van bijvoorbeeld mantelzorg)
- Investeer in nieuwe woonvormen zoals coöperaties (1 tegenstem, rest is voor)
- Onderzoek ook nieuwe woningbouwmodellen zoals de Community Land Trust, waarbij een buurtvereniging eigenaar wordt van de grond ten behoeve van woningbouw voor de buurt (5 voor, WhatsApp-stemmers en de andere aanwezigen zijn neutraal: zij willen eerst meer uitleg over dit model)
- Pleidooi: hou de huren in Kanaleneiland en Transwijk zo laag mogelijk. Een betaalbare huur betekent hier niet de huurtoeslaggrens (737 euro per maand in 2021) hanteren, maar eerder maximaal 619 euro per maand (de eerste aftoppingsgrens) of lager
- Op dit moment in het aandeel sociale huur in Kanaleneiland 53% en in Transwijk 55%. Deze percentages mogen niet omlaag (unaniem)
- Het percentage sociale huurwoningen moet omhoog (1 tegen, de rest voor)
- Investeer meer in sociale koopwoningen, en minder in middeldure en dure huurwoningen (unaniem)



Voorstellen die het niet hebben gehaald:

- Maak het mogelijk om tijdelijke (container)woningen te plaatsen in tuinen (voor bijvoorbeeld ouderen die zorg nodig hebben) – (4 voor, 8 tegen)

Duurzaamheid

- Investeer massaal in zonnepanelen op woningen in Kanaleneiland en Transwijk (1 neutraal, de rest voor)
- Verhuurders moeten meer investeren in afdoende hittebescherming (unaniem), of daar toestemming voor te geven (unaniem)

Verdichting

- Hoogbouw moet plaatsvinden aan de randen van de wijk, maar niet op centrale plekken zoals bij het Nova winkelcentrum (3 voor, 6 tegen, WhatsApp-groepen doen geen uitspraak)



Addendum wonen

Op de bijeenkomst Wonen is onderstaande tabel gebruikt bij onderdeel en stemming. Uitgangspunt van de gemeente is dat minimaal het aandeel sociale huur gelijk blijft in de periode waarvoor de Omgevingsvisie Kanaleneiland/Transwijk staat. Onderstaande stemming leverde op:

- Op dit moment in het aandeel sociale huur in Kanaleneiland 53% en in Transwijk 55%. Deze percentages mogen niet omlaag (unaniem)

Woningvoorraad naar eigendom en prijs - 2020								
	Subwijk Transwijk		Subwijk Kanaleneiland		Wijk Zuidwest		Utrecht	
	[aantal]	[percentage]	[aantal]	[percentage]	[aantal]	[percentage]	[aantal]	[percentage]
sociale huur	2381	55%	3635	53%	7908	44%	54218	35%
middenhuur	758	18%	1070	16%	2728	15%	18204	12%
dure huur	42	1%	269	4%	587	3%	7383	5%
goedkope koop	420	10%	870	13%	1410	8%	6238	4%
betaalbare koop	357	8%	652	9%	1697	10%	17376	11%
dure koop	152	4%	84	1%	2810	16%	45358	29%
onbekend	221	5%	298	4%	640	4%	7901	5%

Let op: huurprijzen binnen de particuliere huursector zijn geschat op basis van trends uit de WoON-enquête. Aantallen zijn exact gepresenteerd maar (voor huurwoningen) omgeven door een marge.
Cijfers voor Transwijk zijn inclusief Merwedekanaalzone! Vergelijk sociale huur met corporatiebezit in de voorgaande tabel.

Er is een fout gemaakt bij het percentage 55 % voor Transwijk. Dit percentage klopt niet, maar onduidelijk is nu welk percentage voor sociale huur klopt

Met de gemeente Utrecht is het volgende afgesproken

- Bovenstaande tabel wordt aangevuld met twee extra kolommen voor Transwijk. De eerste kolom betreft het gebied Transwijk – Omgevingsvisie Kanaleneiland/Transwijk en de tweede betreft het gebied Transwijk – Merwedezone. Elke kolom bevat absolute aantallen en percentages zoals ook in bovenstaande tabel. De som van de absolute aantallen van de nieuwe kolommen levert het totaal op zoals in bovenstaande kolom.
- Deze tabel wordt als addendum zo spoedig mogelijk en formeel bij dit verslag geleverd aan de bewoners van Kanaleneiland/Transwijk via de Wijkcoöperatie Kanaleneiland en aan de gemeenteraad. De levering is minimaal één maand voor de start van de behandeling Omgevingsvisie Kanaleneiland/Transwijk door de gemeenteraad[3].
    a. Bij de tabel wordt aangeven om welke twee gebieden het gaat. Niet behorend bij het gebied voor de Omgevingsvisie Kanaleneiland/Transwijk is de Merwedekanaalzone die begrensd wordt door Overste Den Oudenlaan (noord), Doctor M.A. Tellegenlaan/Europalaan (west), A12 (zuid), Merwedekanaal (oost). Deze begrenzingen horen niet bij de Merwedezone; wel bij het gebied voor de Omgevingsvisie Kanaleneiland/Transwijk.
- Expliciet wordt gemeld dat de Omgevingsvisie Kanaleneiland/Transwijk niet gaat over het gebied Merwede. Expliciet wordt wel gemeld dat de ruimtelijke relatie tussen beide gebieden wel kan leiden tot ingrepen in de begrenzingen – denk aan bijvoorbeeld fietsverbindingen, groenzoneringen e.d. – maar dat deze onderdeel zullen zijn van politiek-bestuurlijke afwegingen op basis van o.a. de Omgevingsvisie Kanaleneiland/Transwijk.

[3] https://omgevingsvisie.utrecht.nl/gebiedsbeleid/gebiedsbeleid-wijk-zuidwest/omgevingsvisie-kanaleneiland-en-transwijk/

Reactienota omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk



Reactienota
Concept omgevingsvisie
Kanaleneiland en Transwijk

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Bestuurlijk opdrachtgever
Eelco Eerenberg, wethouder ruimtelijke ordening

Opdrachtgever
Margo Meijer
Thomas van Elteren

Projectmanagement
Kika Aalberts
Lars Schotel

E-mail
omgevingsvisieket@utrecht.nl

Internet
www.utrecht.nl/omgevingsvisieket

Versiedatum
22 augustus 2022

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Doel reactienota 4
1.2 Opbouw reactienota 4
1.3 Participatieproces 4
1.4 Inspraakreacties 4
1.5 Wijze van beantwoording van de inspraakreacties 4
1.6 Procedure van vaststelling 5
2 Inspraakreacties en aanpassingen 6
2.1 Groene en openbare ruimte 6
2.2 Mobiliteit 6
2.3 Ruimtelijke opbouw en bebouwing 6
2.4 Wonen 6
2.5 Voorzieningen 6
3 Aanpassingen 7
Bijlage 1 Inspraakreacties en beantwoording 9

1 Inleiding

1.1 Doel reactienota

Tijdens de inspraakperiode van 20 april tot 1 juni 2022 lag de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk ter inzage. Bewoners, organisaties en andere betrokkenen konden reageren op deze eerste versie.

Inspraak is wettelijk verplicht en noodzakelijk voor de gemeenteraad om alle belangen te kennen en een goede afweging te maken bij besluitvorming. Met inspraak worden burgers –en belanghebbenden betrokken bij het voorbereiden, vormen of uitvoeren van beleid van de overheid. De plannen worden beter met de reacties en kennis van bewoners en betrokkenen uit het gebied en de omliggende wijken.

In deze reactienota zijn alle inspraakreacties van bewoners, gebruikers (van het gebied), mede (semi-)overheden, belangenorganisaties en andere belanghebbenden opgenomen en beantwoord.

1.2 Opbouw reactienota

In het overige deel van hoofdstuk 1 staat een beschrijving over het participatieproces, het aantal inspraakreacties en de wijze van beantwoording. Tenslotte wordt de procedure van de vaststelling van de omgevingsvisie beschreven.

Hoofstuk 2 bevat een overzicht van de verschillende onderwerpen die in de inspraakreacties genoemd werden en de beantwoording op hoofdlijnen per onderwerp.

In hoofdstuk 3 staan de aanpassingen van de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk naar aanleiding van de ontvangen inspraakreacties. Alle ontvangen inspraakreacties en de antwoorden hierop staan in een overzicht in bijlage 1.

1.3 Participatieproces

De concept omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk en een samenvatting waren beschikbaar op de website www.utrecht.nl/omgevingsvisieket en op het wijkbureau Zuidwest, zodat geïnteresseerden het document fysiek konden doornemen.

Op woensdagavond 11 mei 2022 organiseerde de gemeente een inloopavond in het Krachstation. Geïnteresseerden konden op die avond meer informatie krijgen over de plannen en ideeën die de gemeente de afgelopen 2 jaar heeft opgehaald. Ook konden ze in gesprek met de mensen die aan de plannen hebben gewerkt. En er was een mogelijkheid om een reactie achter te laten.

Op 18 en 25 mei 2022 konden bewoners met hulp van een medewerker van de gemeente een reactie in leveren op het wijkbureau. Bewoners zijn via berichten op social media en flyers geïnformeerd over de mogelijkheid om een reactie in dienen.

Voorafgaand aan de inspraakperiode heeft de gemeente een intensief participatietraject doorlopen. Het traject bestond uit een peiling waarover we in maart 2020 een eerste bijeenkomst organiseerden in het Krachtstation. Dit gesprek leverde de ambities van inwoners op. Daarna verliep het participatietraject online, door de maatregelen rond COVID-19. Via Zoom hield de gemeente een aantal sessies waarop ambities van de inwoners en de thema's wonen en verkeer verder werden besproken. Deze avonden vonden plaats tot eind 2020.

De wijkcoöperatie organiseerde vervolgens in juni en juli 2021 een serie fysieke bijeenkomsten voor bewoners in het Krachtstation over de thema's voor de omgevingsvisie.

1.4 Inspraakreacties

De gemeente ontving in totaal 50 reacties, waarvan 46 reacties van individuele bewoners of betrokkenen. De overige 4 reacties zijn van een bouwonderneming, ouderenzorgorganisatie, het waterschap en een wijkkrant.

1.5 Wijze van beantwoording van de inspraakreacties

Op de website www.utrecht.nl/omgevingsvisieket konden inwoners tijdens de inspraakperiode een reactieformulier invullen. Daarin stonden de volgende vragen:

- Wat vindt u goed?
- Wat kan er beter?
- Wat wilt u verder kwijt?

Een inspraakreactie bevat de mening, zorgen, wensen, vragen en suggesties van een indiener. De meningen in een inspraakreactie of de inspraakreactie zelf beoordeelt de gemeente nooit als goed of fout. De inspraakreacties worden kenbaar gemaakt aan de gemeenteraad, zodat zij alle belangen kunnen afwegen en in de gemeenteraad transparante besluitvorming plaatsvindt over of de omgevingsvisie aangepast kan of moet worden

De doorgevoerde wijzigingen of aanvullingen naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in hoofdstuk 2. Als een inspraakreactie vragen bevat, worden die in deze reactienota beantwoord.

1.6 Procedure van vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk voor. De voorbereiding bestaat uit beoordelen of de plannen duidelijk genoeg zijn of wellicht nog aangepast moeten worden. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor om de omgevingsvisie, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van de plannen die ter inzage lagen, vast te stellen. Voordat de gemeenteraad de plannen vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De raad kan eventueel besluiten om een raadsinformatiebijeenkomst te organiseren, waarin zij zich breder laat informeren en bewoners en andere belanghebbenden vraagt hun mening te geven over de plannen. Als de gemeenteraad alles gehoord heeft, stelt zij uiteindelijk de aangeleverde stukken vast.

De omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk is het ruimtelijk kader voor alle nieuwe (bouw)plannen in Kanaleneiland en Transwijk die niet meer binnen het bestaande bestemmingsplan passen. Het is een toekomstvisie die de kansen en ambities beschrijft voor de doorontwikkeling van deze twee wijken.
Deze omgevingsvisie is het kader voor de uitwerking van nieuwe (bouw)plannen. Om de (bouw)plannen mogelijk te maken is ook wijziging van het omgevingsplan Utrecht (voor 1 juli 2022 heette dat bestemmingsplan) nodig. Dit kan voor een groter gebied, meerdere kleinere gebieden of concrete projectlocaties. Op elk van de deelplannen is nog inspraak mogelijk.

2 Inspraakreacties

In de inspraakreacties komen een aantal onderwerpen vaker voor waarover de insprekers zich zorgen maken. Zij vinden dat dit aangepast of aangescherpt moeten worden in de omgevingsvisie. Ook hebben veel mensen de moeite genomen om aan te geven wat zij goed vinden aan de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk.

De onderwerpen die veel terugkomen in de reacties en de beantwoording staan in dit hoofdstuk per thema beschreven. Een overzicht van alle inspraakreacties staat met antwoord in bijlage van deze.

2.1 Mobiliteit en (betaald) parkeren

De reacties over parkeren gaan met name over het tekort aan parkeerplaatsen in de wijken en het invoeren van betaald parkeren. Het mobiliteitsplan van de gemeente is gericht op het stimuleren van andere vervoerswijzen dan de auto. De parkeerplaatsen die minder worden gerealiseerd bij gebiedsontwikkeling moeten worden gecompenseerd door andere vervoerswijzen, zoals fietsen en het gebruik van deelauto's. In andere wijken wordt parkeeroverlast voorkomen door invoeren van betaald parkeren en parkeren op afstand. Ook in het coalitieakkoord is betaald parkeren opgenomen.

De voorgestelde knips komen ook terug in de ontvangen reacties. Er zijn zorgen over de doorstroming van het verkeer en de invloed van de knips op de bestaande bus routes. De bus blijft door Kanaleneiland rijden, ondanks de invoering van de knips. Daar kan de bus nog steeds doorheen.

De knips zorgen voor meer verkeersveiligheid en voor meer verbinding van het groen in de wijk. De wijk wordt autoluw door de knips en het invoeren van 30km zones.

Het prioriteren van de fiets- en wandelroutes vinden veel insprekers een goed onderdeel van de omgevingsvisie.

De huidige inrichting van de Beneluxlaan wordt ook genoemd in de reacties. Op termijn wordt de Beneluxlaan opnieuw ingericht, naar vooralsnog één rijbaan in elke richting met een middenberm. Het plan hiervoor wordt in de toekomst opgesteld met mogelijkheid tot participatie. Ook bij de herinrichting van andere specifieke straten wordt participatie met de omgeving georganiseerd.

Bij nieuwbouwontwikkelingen voegen we minder parkeerplaatsen toe, en zetten we in op alternatieven voor de (privé)auto zoals deelmobiliteit en fiets. Betaald parkeren zorgt ervoor dat de parkeerdruk in de omgeving niet toeneemt. Bewoners en andere gebruikers van nieuwbouwontwikkelingen komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat.

In een deel van het gebied van de omgevingsvisie wordt betaald parkeren ingevoerd als gevolg van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. De verwachting is dat dat op termijn leidt tot betaald parkeren in het hele gebied. Het is onze ervaring dat de parkeerdruk in een gebied afneemt als we betaald parkeren invoeren, enerzijds doordat mensen die geen bestemming hebben in de wijk wegblijven, en anderzijds doordat (een deel van de) mensen worden gestimuleerd om een alternatief te kiezen voor de privé-auto. Als de parkeerdruk afneemt dan biedt dat kansen om een deel van de ruimte die nu nog is gereserveerd voor auto’s anders in te richten, bijvoorbeeld voor groen, spelen, lopen of fietsen.

2.2 Groene en openbare ruimte

Over groen kwamen er veel positieve reacties binnen. De insprekers vinden het een goede ontwikkeling dat er gewerkt wordt aan meer groen in Kanaleneiland en Transwijk.

In de reacties komen de zorgen naar voren over het verdwijnen van groen in de wijken, om plaats te maken voor nieuwe woningen. De gemeente vindt groen juist erg belangrijk, dit komt ander andere tot uitdrukking in het benoemen van 'Groot Park Transwijk', 'Rondje Stadseiland' en een aantal parken en plantsoenen die de gemeente wil verbeteren en met elkaar wil verbinden. De gemeente streeft naar vergroenen binnen de bebouwingsblokken, daarom zijn verschillende

zones aangewezen als 'gebouwen in het groen'. Uitganspunt is om in deze zones asfalt en bestrating te verminderen bij herontwikkeling.
Bij herinrichting van de openbare ruimte geldt het principe 'groen tenzij': de gemeente gaat uit van een groene inrichting, tenzij verharding echt noodzakelijk is

Het herdenkingsmonument aan het 24 Oktoberplein en het naastgelegen plantsoen 18 maart wordt in verschillende reacties genoemd. Het plantsoen stond eerder niet aangegeven als plantsoen op de kaarten op pagina 24 en 50. Dit is aangepast. Deze plaatsen staan niet ter discussie en blijven bestaan.

Er zijn zorgen over de aanwezigheid van zwerfafval, het grofvuil en het onderhoud van de openbare ruimte. De omgevingsvisie is hiervoor niet bedoeld, maar het wordt wel veel genoemd in de reacties. In het Actieplan Utrecht Schone Stad wordt ingezet op participatie van bewoners bij het schoonmaken en schoonhouden van de openbare ruimte. De projecten uit het Actieplan hebben vooral betrekking op innovatie, participatie, bewustwording en gedragsverandering. Het resultaat is dat er gestreefd wordt naar een groter netwerk van vrijwilligers die structureel meewerken.
Zie actieplan Utrecht Schone stad 2019-2022.

2.3 Ruimtelijke opbouw en bebouwing

Er zijn zorgen over de huisvesting van ouderen in de wijk. De locatie van ouderenzorg geeft aan bezwaar te maken tegen de bebouwingshoogte ‘S’ (small: maximaal 3 bouwlagen) die in de omgevingsvisie is opgenomen.
De gemeente heeft ervoor gekozen vanwege de bestaande bebouwing en het huidige bestemmingsplan, de bebouwingshoogte van beide locaties aan te passen naar ‘M’ (medium: maximaal 5 bouwlagen). Dit is aangepast in de omgevingsvisie.

2.4 Wonen

De verdeling van de huurwoningen over de verschillende huursegmenten komt terug in een aantal reacties. In Kanaleneiland en Transwijk is gekozen voor het behoud van het aandeel sociale huurwoningen, mede als reactie op de afname van het aandeel sociale huurwoningen in de afgelopen jaren. Over de gehele stad is het doel een toename van de sociale huurwoningen. Dit is onder andere terug te vinden in het recente coalitieakkoord (2022) waarbij per project in de hele stad ingezet wordt op 40% sociale huur.

Er wordt gevraagd om huisvesting voor senioren. We kijken naar kansen voor ouderenhuisvesting waarbij met name de aanwezigheid van de dagelijkse voorzieningen, zoals een supermarkt, maar ook medische voorzieningen.

2.5 Werken en voorzieningen

In de reacties komt terug dat er behoefte is aan meer ontmoeting in de wijk. Ook vinden mensen het positief als er meer horeca komt.

De gemeente benadrukt de noodzaak en wens voor openbare ontmoetingsplekken en ruimtes, in bijvoorbeeld welzijnsvoorzieningen zorgcentra, maar ook via horecavoorzieningen.

Via het wijkbureau Zuidwest zijn er eerder initiatieven gestart in de wijk waar mensen bijvoorbeeld samen komen om te moestuinieren. Dit is met behulp van het initiatievenfonds opgezet. Het wijkbureau komt graag in contact met mensen die hierin geïnteresseerd zijn.

3 Aanpassingen

In dit hoofdstuk staat een overzicht opgenomen van de wijzigingen die verwerkt zijn in de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk. De eerste tabel laat de wijzigingen zien in de tekst en in de tweede tabel staan de wijzigingen in de kaarten.

Tekstwijzigingen

Onderwerp	Pagina	Aanpassingen
Colofon	2	De naam Casper van Calsteren is toegevoegd aan de projectgroep. De ‘s’ is verwijderd bij de naam Jeroen Konings.
De oorspronkelijke wijkgedachte	10	‘10 bouwlagen’ vervangen door ‘11 bouwlagen’.
Participatieproces	20	Verdwaalde tekst ‘ds’ onderaan de tweede kolom is verwijderd.
Ruimtelijke opbouw en bebouwing	68	Tekst ‘10-laags flats’ is vervangen door ‘11-laags flats’.
Ruimtelijke opbouw en bebouwing	71	Twee keer tekst ‘10 lagen’ in tweede kolom is vervangen door ‘11 lagen’ en ‘12 lagen’ is vervangen door ‘13 lagen’.
Werken en voorzieningen	86	In de eerste kolom wordt een ‘wijkcultuurcentrum’ genoemd. Dit is aangepast naar ‘wijkcultuurhuis’.
Ontwikkelstrategie	100	In kolom twee is de tekst ‘en er sprake is van een klein gebied volstaat een m.e.r.-beoordeling’ vervangen door ‘volstaat een informele plan-m.e.r.-beoordeling’.

Aanpassingen op de kaarten

Onderwerp	Pagina	Aanpassingen
Legenda Visiekaart	24	De legenda-eenheid ‘gebouwen in het groen’ is aangepast. Er wordt dezelfde invulling gebruikt als de legenda van de kaart op pagina 50.
Herdenkingsplaats 24 Oktoberplein en naastgelegen plantsoen	24 en 50	De herdenkingsplaats 24 Oktoberplein en het naastgelegen plantsoen zijn ingetekend.
Herdenkingsplaats 24 Oktoberplein en naastgelegen plantsoen	50	Markering is toegevoegd, met toelichting in legenda ‘Herdenkingsplaats 24 Oktoberplein incl. plantsoen’
Symbool rotonde	56	De cirkels zijn aangepast. De cirkels worden als rotonde gelezen. Deze tekening gaat niet om het type wegaansluiting.
Bouwhoogtes	69	Op twee plaatsen (bij de Vreugdenhillaan en bij de Grebbeberglaan) de is de bouwhoogte aangepast van ‘S’ naar ‘M’, in verband met bestaande gebouwen en bestaande mogelijkheden in het bestemmingsplan

Bijlage 1 Inspraakreacties en beantwoording

Nummer	Vraag	Reactie	Antwoord
1	Wat vindt u goed?	Meer groen is fijn	
	Wat kan er beter?	Meer parkeerplaatsen, meer parkeervergunningen	In de omgevingsvisie wordt het vastgestelde parkeerbeleid toegepast. Daarbij worden voor nieuwe ontwikkeling ook nieuwe parkeerplaatsen gevraagd. In een deel van het gebied van de omgevingsvisie wordt betaald parkeren ingevoerd als gevolg van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. De verwachting is dat dat op termijn leidt tot betaald parkeren in het hele gebied. Het is onze ervaring dat de parkeerdruk in een gebied afneemt als we betaald parkeren invoeren, enerzijds doordat mensen die geen bestemming hebben in de wijk wegblijven, en anderzijds doordat (een deel van de) mensen worden gestimuleerd om een alternatief te kiezen voor de privé-auto. Als de parkeerdruk afneemt dan biedt dat kansen om een deel van de ruimte die nu nog is gereserveerd voor auto's anders in te richten, bijvoorbeeld voor groen, spelen, lopen of fietsen
2	Wat vindt u goed?	Meer groen! En meer snelheidsbeperkingen!	
	Wat kan er beter?	Te weinig parkeerplaats. Er wordt nu al dubbel geparkeerd. Daarnaast is er heel veel straatafval. Er wordt uit auto's gedumpt of zomaar grof vuil op straat gezet en het gebeurt regelmatig dat de stortplaatsen vol of geblokkeerd zijn. Ik ben bang dat het groen in no-time vol ligt met zwerfafval.	Het mobiliteitsbeleid is gericht op het stimuleren van gezond vervoerswijzen en minder op de auto. De verwachting is dat betaald parkeren leidt tot minder parkeeroverlast in de wijk. Bij nieuwbouwontwikkelingen voegen we minder parkeerplaatsen toe, en zetten we in op alternatieven voor de (privé)auto zoals deelmobiliteit en fiets. Betaald parkeren zorgt ervoor dat de parkeerdruk in de omgeving niet toeneemt. Bewoners en andere gebruikers van nieuwbouwontwikkelingen komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat.

			In het Actieplan Utrecht schone stad zetten we onder andere in op meer participatie van bewoners bij het schoonmaken en schoonhouden van de openbare ruimte. De projecten uit het Actieplan hebben vooral betrekking op innovatie, participatie, bewustwording en gedragsverandering. Het resultaat is dat er gestreefd wordt naar een groter netwerk van vrijwilligers die structureel meewerken, zoals aangegeven in onze raadsbrief van 2019 (van 275 in 2019 naar ca 5.000 in 2022). Zie actieplan Utrecht Schone stad 2019-2022. Met de nieuwe aanpak Hotspot Zwerfafval gaat de gemeente Utrecht de strijd aan tegen 'hotspots' van zwerfafval in de openbare ruimte. Hotspots zijn plekken waar vaak zwerfaval ligt. Daarbij is speciale aandacht voor afval rondom ondergrondse containers en afval dat achterblijft in parken & recreatiegebieden. De nieuwe aanpak Hotspots Zwerfafval is één van de actiepunten uit het Actieplan Utrecht Schone Stad, dat in juli 2019 werd gepresenteerd. Zie basis aanpak Hotspot Zwerfafval Utrecht. Alle documenten zijn te vinden op https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/
	Wat wilt u verder kwijt?	Ik zou graag zien dat de nieuwe inrichting dan ook goed onderhouden wordt.	We hebben met de gemeenteraad een onderhoudsnorm voor groen en schoon afgesproken. De norm voor zowel groen als schoon is: niet meer dan 10% van de gemeten punten scoort lager dan een B. Om te bepalen of deze wordt gehaald, laten we de openbare ruimte dertien keer per jaar schouwen door externe experts. Om de kwaliteit van de openbare ruimte te beschrijven, maken we sinds 2017 gebruik van de CROW-methodiek. De CROW-methodiek gebruikt een vijf-puntenschaal, dus vijf kwaliteitsniveaus, om de kwaliteit van een onderdeel van de openbare ruimte te beschrijven. Bij CROW is A+ het hoogste kwaliteitsniveau en D het laagste.
3	Wat vindt u goed?	Een visie voor de toekomst als richting is goed	
	Wat kan er beter?	Kanaleneiland en Transwijk wordt als geheel beschouwd, terwijl er grote verschillen in de wijken zijn. Zo zijn Kanaleneiland-Zuid en transwijk veel groener dan Kanaleneiland Noord en dat verschil wordt versterkt door de verbeterde verbinding tussen Zuid en Park transwijk. Aan het vergroenen van het	De noordzijde van Kanaleneiland-Noord (langs de M.L. Kinglaan) is al bestemd als gemeentelijke Groenstructuur, hier krijgt groen voorrang op andere initiatieven en wensen. Ook de strook langs het Amsterdam-Rijnkanaal heeft dezelfde bestemming gekregen. Het beheer wordt in de komende jaren zo ingericht dat het natuurlijke karakter hier versterkt wordt. Daarnaast wordt, naar

		versteende Kanaleneiland-Noord wordt maar weinig aandacht besteed. Dat moet meer en beter! Ook in Kanaleneiland Noord is behoefte aan een groenblauw raamwerk, groene hoofdaders en groenstructuur! Ook is er te weinig aandacht voor de bestaande en groeiende parkeerproblematiek. In de Trumanlaan en de Marshalllaan wordt het groen vernield door geparkeerde auto's. Dat is erg jammer, maar wordt veroorzaakt doordat er veel te weinig parkeermogelijkheden zijn voor de bewoners. een parkeerhub in een andere wijk is hiervoor geen oplossing. Het zou beter zijn en veel prettiger voor de bewoners als er meer parkeermogelijkheden in de wijk kwamen, bijvoorbeeld door ondergrondse parkeergarages aan de Rooseveltlaan of Attleeplantsoen. Verder mis ik het herstellen van de verbinding tussen Kanaleneiland en Oog in Al. Het hek aan het einde van de Rooseveltlaan (bij De Meernbrug) moet weer open. Dit nu doodlopende straatje is een dealerplek geworden, terwijl het een prima ontsluitingsweg kan zijn. Tot slot: De racebaan Van Heuven Goedhartlaan moet een heringerichte 30-km zone worden, waar racen niet meer mogelijk is.	aanleiding van onder andere de RSU (Ruimtelijke Strategie Utrecht), bij iedere ingreep in de openbare ruimte groen toegevoegd. Dit zijn niet alleen vierkante meters groen, maar ook groen met voldoende kwaliteit die een bijdrage kan leveren aan de biodiversiteit, het natuurlijke karakter van de plek en nog heel veel andere voordelen die het groen kan bieden. In de omgevingsvisie wordt het vastgestelde parkeerbeleid toegepast. Daarbij worden voor nieuwe ontwikkeling ook nieuwe parkeerplaatsen gevraagd. In een deel van het gebied van de omgevingsvisie wordt betaald parkeren ingevoerd als gevolg van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. De verwachting is dat dat op termijn leidt tot betaald parkeren en parkeervergunningen in het hele gebied. Meer parkeerplaatsen om bestaande problematiek op te lossen is in strijd met dat beleid. Wel wordt er bij herinrichting gekeken naar goede inrichting van de openbare ruimte met minder kans op foutparkeren. Bij nieuwbouwontwikkelingen voegen we minder parkeerplaatsen toe, en zetten we in op alternatieven voor de (privé)auto zoals deelmobiliteit en fiets. Betaald parkeren zorgt ervoor dat de parkeerdruk in de omgeving niet toeneemt. Bewoners en andere gebruikers van nieuwbouwontwikkelingen komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat. Het oude hek bij Den Hommel heeft een tijd open gestaan door een defect, maar het beheer van het bedrijventerrein Den Hommel houdt het gesloten vanwege de veiligheid. Er wordt gewerkt aan een fiets/voetgangersverbinding van het Attleeplantsoen naar Oog in Al, met een bruggetje over de Leidse Rijn. Als die er is zal het een doorgaande fiets en voetgangersroute gaan vormen, met meer toezicht. Op termijn wordt de Van Heuven Goedhartlaan ingericht als 30km weg. Op korte termijn werken wij aan snelheid remmende maatregelen.
	Wat wilt u verder kwijt?	Bewonersparticipatie laat te wensen over, een bewonersraad instellen met een representatieve	Bij het maken van de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk is een intensief participatietraject doorlopen. Het traject bestond uit

		vertegenwoordiging van de buurt lijkt me een goed hulpmiddel om de participatie te verbeteren.	een peiling waarover we in maart 2020 een eerste bijeenkomst organiseerden in het Krachtstation. Dit gesprek leverde de ambities van inwoners op. Daarna verliep het participatietraject online, door de maatregelen rond COVID-19. Via Zoom organiseerde de gemeente een aantal sessies plaats waarop de ambities van bewoners en de thema's wonen en verkeer verder werden besproken. Deze avonden vonden plaats tot eind 2020 De wijkcoöperatie organiseerde vervolgens in juni en juli 2021 een serie fysieke bijeenkomsten voor bewoners in het Krachtstation over de thema's voor de omgevingsvisie. Met deze bijdragen uit het participatietraject schreef de gemeente een eerste versie van de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk. Over de belangrijkste onderdelen van deze eerste versie hield de gemeente een online peiling om meningen daarover op te halen. In de bijlage wordt het participatieproces in het participatieboek uitgebreider beschreven.
4	Wat kan er beter?	Graag meer ruimte om te parkeren. De gestapelde bouw en bevolkingssamenstelling zorgen ervoor dat er relatief veel auto's per km² zijn. Bewoners hebben deze nodig voor hun werk.	Zie 2.1 Mobiliteit en (betaald) parkeren
5	Wat vindt u goed?	De fietsroutes vanuit Kanaleneiland zuid door parktranswijk daar zullen de wandelaars heel blij mee zijn.	
	Wat kan er beter?	Ik maak me zorgen over alle knips die voorgesteld worden in samenwerking met hoe je dan moet rijden. Want je moet dan om de wijk heen rijden maar die wegen worden weer smaller. En ik vrees dan dat hetzelfde gebeurt wat er nu al jaren in oog en al aan de hand is. De doorgaande weg staat muur vast. Invoeren van betaald parkeren is gewoon een slecht beleid voeren in omliggende wijken. Op dit moment is er weinig aan de hand. Maar door slecht beleid van de gemeente worden er nauwelijks parkeerplekken gemaakt waar straks duizenden mensen moeten	De knips zijn onder andere bedoeld om hardrijden door de wijk tegen te gaan en ook de ritten in de woonstraten te verkorten. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Dat u goed de wijk in en uit kunt is wel een randvoorwaarde. Dit moet nog nader onderzocht worden. Zie 2.1 Mobiliteit en (betaald) parkeren Het mobiliteitsplan is gericht op het stimuleren van andere vervoersmiddelen dan de auto. De parkeerplaatsen die minder worden gerealiseerd bij gebiedsontwikkeling moeten worden gecompenseerd door andere mogelijkheden zoals fietsen en het gebruik van deelauto's. Parkeeroverlast wordt in andere wijken

		wonen. En in plaats van het op te lossen moeten andere bewoners er maar voor gaan betalen. Dit heet gewoon een slechte planning en een niet realistische kijk op de omgeving hebben.	voorkomen door invoeren van betaald parkeren en parkeren op afstand.
	Wat wilt u verder kwijt?	Doe wat aan de rotonde Europalaan/Beneluxlaan het is een gedrocht van een ding voor elke vorm van vervoer. Tevens gebruiken jullie nog kaarten waar de rotonde van 5mei plein en 24 oktoberplein nog op staan terwijl zeker die laatste al heel erg lang een kruispunt is.	Op dit moment zijn daar geen concrete plannen voor. Het is niet ondenkbaar dat daar op termijn een andere inrichting komt, bijvoorbeeld door de komst van de Merwedelijn Waarschijnlijk bedoelt u de tekening op pagina 56. De getekende cirkels zijn bedoeld als symbool en niet als rotonde. Om misverstand te voorkomen, passen wij de tekening aan. Ook op pagina 42 is een aantal cirkels getekend ter hoogte van kruisende wegen. In de legenda staan deze cirkels aangeduid als 'volwaardige kruising'.
6	Wat vindt u goed?	Fijn dat er meer aandacht is voor groen en veiligheid.	
	Wat kan er beter?	De hoeveelheid parkeerplekken. Ik heb nu doordeweeks al bijna geen mogelijkheid meer om m'n auto neer te zetten in m'n eigen straat als ik na 17 uur thuis kom, en moet vaak uitwijken naar de extra parkeerplekken op Attleeplantsoen. Wanneer er meer parkeerplekken verdwijnen zorgt dit voor meer wildparkeren, iets wat op dit moment al gebeurt in de gehele wijk. Dit zorgt voor meer onveiligheid, aangezien auto's bijvoorbeeld ook in de bocht van Attleeplantsoen worden geparkeerd en het niet meer overzichtelijk is als je de bocht om rijdt. Hierdoor al een aantal keer bijna een aanrijding gehad.	Zie 2.1 Mobiliteit en (betaald) parkeren
7	Wat vindt u goed?	Veel groen Meer plek voor flora en fauna. Sociale huurwoningen behouden en uitbreiden Hou de wijk mooi open veilig en schoon !!	
	Wat kan er beter?	Veiligheid en schoon houden	Zie antwoord bij inspraaknummer 2 over afval.

8	Wat vindt u goed?	Dat er een fiets/voetgangerverbinding komt tussen de Chaussonlaan (Oog in Al) over de Weg der Verenigde Naties en de Admiraal Helfrichlaan (Transwijk). Dat alle parken en ander groen via groene wandel/fietswegen met elkaar verbonden wordt. Dat de Beneluxlaan van een vierbaansweg in een groene tweebaansboulevard verandert. Dat de Admiraal Helfrichlaan in een groene boulevard verandert. De vergroening en het prioriteren van voorgangers en fietsers boven automobilisten.	
	Wat kan er beter?	Ik hoop dat de Chaussonlaan/ Admiraal Helfrichlaanbrug meer het karakter gaat krijgen van een breed, groen ecoduct dan van een smal, betonnen fietsbruggetje. De ruimte is er. Maak het breder, maak het groen en zet er wat bankjes op: dan wordt het een miniparkje bovenop de Weg der Verenigde Naties waar je graag wilt zijn in plaats van een plek waar je noodzakelijkerwijs doorheen moet fietsen om van a naar b te komen. De "stedelijke accenten" langs de Weg der Verenigde Naties: worden dat woonlagen op het UWV-gebouw en woonlagen op het kantoorgebouw voor de Rechtspraak? Ik hoop namelijk niet dat onze groenstroken of parkeerterreinen opgeofferd gaan worden voor een gebouw van 70 meter hoog. Parkeerterreinen mogen van mij wel opgeofferd worden voor meer groen, maar je uitzicht kwijtraken door een paar gigantische gebouwen lijkt me niet de bedoeling. Kan de Weg der Verenigde Naties ook nog vergroend worden? Is daar ook nog ruimte voor autoverkeerbeperkende maatregelen?	De langzame verkeerverbinding van de Chaussonlaan richting Admiraal Helfrichlaan, over de Laan der Verenigde Naties, is een ambitie voor de langere termijn. Op welke manier deze verbinding vorm gaat krijgen, wordt op termijn verder onderzocht. Dank voor uw suggestie. Het zal altijd een wens zijn om een aantrekkelijke route te maken. Of deze route wordt gecombineerd met verblijfskwaliteit zal op termijn onderdeel zijn van de integrale afweging (kwaliteit locatie, kosten, veiligheid, etc.). De omgevingsvisie geeft mogelijkheid om op een aantal plaatsen langs de Laan der Verenigde Naties gebouwen tot 70 meter hoog te realiseren. Hoe dat gebeurt wordt besproken zodra een initiatiefnemer zich meldt. Op dat moment worden de plannen, inclusief bouwhoogte, vastgelegd. Dit zal gebeuren in een traject waar initiatiefnemer, gemeente en omwonenden/belanghebbenden bij betrokken worden. Op dit moment zijn er geen concrete plannen voor herontwikkeling van het UWV-gebouw en het gebouw voor de Rechtspraak. De Weg der Verenigde Naties is de belangrijkste weg voor de autobereikbaarheid van de Binnenstad, Beurskwartier en de Jaarbeurs. Daarom zal deze altijd een grote rol hebben voor noodzakelijk bestemmingsverkeer in deze gebieden. Het beleid is wel gericht op beperken van overlast van autoverkeer in de stad.

		Kunnen er tussen de Weg der Verenigde Naties en Transwijk (ten koste van parkeerplaatsen) extra rijen bomen komen?	Maar op deze plek leidt dat niet snel tot kansen voor vergroening door bijvoorbeeld asfalt weg te halen. Deze strook is opgenomen in de gemeentelijke groenstructuur. Dit betekent dat er bij ingrepen voorrang wordt gegeven aan groen in deze gebieden. Daarnaast wordt er nu al gekeken er op deze grasvelden meer ruimte kan komen voor bloemrijk hooilanden. Ook heesters en kleine bomen moeten in de toekomst in deze strook terecht komen.
		Langs Park Transwijk gaat er geen tram meer rijden over de Beneluxlaan. Wat gebeurt er dan met de middenberm? Is het een idee om daar een onverhard wandelpad te maken, daar waar de tram nu nog rijdt? Zou op de Beneluxlaan het asfalt voor het autoverkeer verlaagd kunnen worden, zodat er drempels ontstaan daar waar fietsers en voetgangers oversteken? Van belang is dat die fietsers vlak kunnen blijven rijden." Is autoverkeer überhaupt nodig op de Admiraal Helfrichlaan? Of kan het verkeer ook beperkt worden tot voetgangers, fietsers en openbaar vervoer?	Als er op de lange termijn geen tram meer rijdt op dit stuk kan er wellicht meer ruimte gegeven worden aan meer groen. Asfalt verlagen is niet mogelijk door de constructie van de weg. Ook zijn drempels op een weg van 50km/uur ongewenst. Onder andere voor bereikbaarheid van de hulpverleningsdiensten. Autoverkeer op de Admiraal Helfrichlaan blijft nodig voor bestemmingsverkeer, maar niet voor doorgaand verkeer naar de Jaarbeurs.
	Wat wilt u verder kwijt?	Ik ben erg blij met de vergroening van de wijken en het fiets- en wandelvriendelijk maken ervan ten koste van het autoverkeer.	Bedankt voor deze positieve noot. Wij doen ons best.
9	Wat vindt u goed?	Meer groen terug laten komen.	
	Wat kan er beter?	Het betaald parkeren en opbreken van doorgaande wegen. Nu stroomt het verkeer aardig goed door en ik zou dus ook geen files in de ruil willen krijgen voor meer groen.	Zie 2.1 Mobiliteit en (betaald) parkeren In de wijk staat betaald parkeren op de planning. Door de knips is ook meer groen mogelijk. Er moet nog wel onderzocht worden wat de gevolgen precies zijn voor de wegen waar het verkeer dan naar

			toe gaat, zoals de Beneluxlaan. Het is niet de bedoeling dat daar files ontstaan.
	Wat wilt u verder kwijt?	Er wordt niks gezegd over het vele afval waar de wijk keer op keer mee wordt geconfronteerd, het licht overal op straat.	Zie antwoord bij inspraaknummer 2 over afval.
10	Wat vindt u goed?	Overzichtelijk stuk met een heldere ambitie om de wijk te vernieuwen en herstructureren. Omdat ik weet dat er ook veel weerstand zal zijn, wil ik benadrukken dat ik voor de voorgestelde knips en aanpassing in parkeerbeleid ben.	
	Wat kan er beter?	Het is me onduidelijk wat er met enkele onderwerpen zal gebeuren: Hoe worden de busroutes beïnvloed door o.a. de knips? Ik hoop dat deze blijven bestaan met een bussluis o.i.d. de inrichting rondom Rijnbaan zal maatwerk zijn, maar het is nu erg vaag wat ermee gaat gebeuren. De doorstroom en verkeersveiligheid is hier op z'n hoogst twijfelachtig en het verdiend daarom wel extra aandacht. Blijft de route Van Heuven Goedhartlaan/Marshalllaan de doorgaand verkeersroute? Komt hier (net als bij de Bernadottelaan) langsparkeren voor de winkels?	De bus zal door de wijk blijven rijden. In de uitwerking van de knip moet worden uitgewerkt hoe de bussen deze de knips gaan passeren. Voor het noordelijke deel van Kanaleneiland zal de Van Heuven Goedhartlaan de belangrijkste weg zijn vanaf de Beneluxlaan. Het is dan niet de bedoeling dat autoverkeer via de Marshalllaan naar de Bernadottelaan e.o. kan rijden. Er is nog geen plan voor parkeren bij de winkels.
11	Wat vindt u goed?	Rekening houdend met klimaatverandering, veel groen in de wijk, diversiteit aan bewoners behouden.	
	Wat kan er beter?	Het is goed dat de sociale huurwoningen gelijk blijven zodat de wijk bewoond wordt door een diversiteit aan mensen. Door de alsmaar stijgende prijzen in de vrije sector (koop en huur) loopt de wijk het risico een groep jonge mensen/ starters te verliezen. In de ontwikkeling van nieuwe woningen dient er ook rekening te worden gehouden met die groep die te veel verdient voor sociale/ midden huur maar die een koopwoning in Utrecht (nog) niet kan betalen. Zo worden de inkomensverschillen in de wijk niet nog groter.	Om ook middeninkomens en hogere inkomens te behouden, wordt ook ruimte geboden voor het midden en dure segment (in totaal 50%). In het dure segment (10%-25%) is zowel ruimte voor huur als koop. Door in het middensegment huurvoorwaarden mee te geven, kunnen we langdurig afspraken maken over de ontwikkeling van de huurniveaus.

	Wat wilt u verder kwijt?	Het honden park aan de kanaalzone wordt veelvuldig gebruikt en gewaardeerd, dat mag zeker blijven. Ook een verhoogde diversiteit aan horeca aanbod zal de wijk ten goede komen.	
12	Wat kan er beter?	Ik vind niks goed aan de video die ik heb gekeken. Niks is waar behalve het bouwen. Kanaleneiland, tegenwoordig, is nog steeds een onveilig plek om te wonen, met 0% controle, 0% integratie, waar auto's rijden extra snel en waar politie doet absoluut niks. Het is inderdaad een getto, en ik weet dat, want ik woon we al 4 jaar. Jullie kunnen bouwen, renoveren, maar de sociale omgeving blijft precies hetzelfde. Doe iets, of stop met deze lelijke video's.	Een omgevingsvisie, die over de fysieke leefomgeving gaat, kan inderdaad niet alle sociale problemen die in de wijken spelen aanpakken. Toch kan dat wel een bijdrage leveren. Uit de participatiegesprekken was onveiligheid voor verschillende inwoners een reëel vraagstuk. Zij benoemden vooral verkeersveiligheid als issue. De omgevingsvisie benoemt het knippen van lange doorgaande wegen als oplossing en veel inwoners zijn positief daarover. Door het knippen ontstaan er ook kleinere buurten met minder anonimiteit als gevolg. De getto's die u noemt worden daarmee teruggedrongen. Desondanks zal tegelijk met het ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ook een sociale aanpak nodig zijn.
13	Wat vindt u goed?	Goed dat er een focus is op meer groen en koeler maken. Kanaleneiland heeft al hele fijne voorzieningen en dit zal het alleen maar beter maken, want de hitte is inderdaad niet te doen (zowel in vorige kanaleneilandhuis als in huidige nieuwbouw werd het 30+ graden)	
	Wat kan er beter?	Opties voor bewoners om elkaar te ontmoeten, vooral voor mensen die in hoogbouw wonen, geen kinderen hebben/willen en die fulltime werken. Bv tuinactiviteiten in Ellandsteede zijn alleen tijdens kantooruren helaas. Daarnaast zou het me top lijken als de focus op groen ook ruimte biedt voor moestuinieren/gezamenlijk tuinieren. Velen van ons, of het nu middenhuur is of sociale huur, hebben geen tuin en zouden graag groente verbouwen en dit samen doen met anderen om de buurtbewoners beter te leren kennen. Alleen dat kan nu niet.	Er zijn in de wijk al enkele initiatieven waar men een moestuin kan huren. Daarnaast kijkt de gemeente op dit moment of het mogelijk is, in samenwerking met bewoners, een plein nabij de Aziëlaan te vergroenen en het beheer door de bewoners te laten uitvoeren. Deze initiatieven juicht de gemeente toe en ondersteunt de gemeente. Ook de wetenschappelijke literatuur laat zien dat dit erg waardevol is voor (het welzijn van) bewoners. U kunt een plan/aanvraag indienen bij het wijkbureau. Een goed idee om in de wijk meer plek te creëren om elkaar te ontmoeten en/of gezamenlijk te moestuinieren. Vanuit het wijkbureau is hiervoor het Initiatievenfonds beschikbaar, én een wijkadviseur die graag meedenkt over de opties. Leuke voorbeelden: zo hebben bewoners met onze hulp in de Alexander de Grotelaan een buurtmoestuin opgestart met kinderen. Bij de flat naast de Prins

			Clausbrug starten bewoners met onze hulp op gemeentegrond een buurtmoestuintje. Het wijkbureau komt graag met u in contact. U kunt hen bereiken via zuidwest@utrecht.nl
		Ik zie in de visie ook staan dat daken van flats etc. groener zouden moeten. Dat lijkt me helemaal top en ik ben benieuwd hoeveel invloed de gemeente hierin heeft. Ons middenhuurgebouw heeft namelijk net gehoord dat er bij ons zendmasten op het dak komen. De stemming daarover liep heel raar (meerderheid van stemmen tegen, maar ze tellen ook iedereen mee die niet stemt). Daar kan de gemeente vast niks aan doen, maar veel bewoners zouden veel liever zonnepanelen op het dak willen.	Kanaleneiland en Transwijk kennen veel platte daken. In de omgevingsvisie staat onder paragraaf 8.1 verwoord dat we er naar streven 'om alle platte daken te benutten voor wateropvang, groen of voor energie, afhankelijk van de hoogte. Bij nieuwbouw is dit het uitgangspunt.' (pagina 94) Waar mogelijk zullen wij in overleg met gebouweigenaren de kansen verkennen om bestaande daken beter te benutten.
14	Wat vindt u goed?	Ik vind dat er eerst goed gehandeld moet worden wat betreft de sociale huurwoningen voordat ik iets goed kan vinden.	
	Wat kan er beter?	Sociale huurwoningen dringend.	We kiezen in dit gebied voor het behoud van het aandeel sociale huur, mede als reactie op de afname van het aandeel sociaal in de afgelopen jaren. Over de gehele stad is het doel een toename van de sociale huurwoningen. Dit is onder andere terug te vinden in het recente Coalitieakkoord (2022) waarbij per project in de gehele stad ingezet op een aandeel van 40% sociale huur.
	Wat wilt u verder kwijt?	Er is een groot nood aan woningen, voornamelijk sociale huurwoningen. Waarom pakken jullie dit niet zo snel mogelijk op en laten jullie het volk arm van zijne primaire basisbehoefte; namelijk een onderdak...!	
15	Wat kan er beter?	Meer de focus op leefbaarheid. Wonen in Kanaleneiland is momenteel slapen en de boodschappen doen. Verder is er niks te doen. Zorg voor leuke restaurants waar je een hapje en een drankje kan doen. Zorg ook voor ontmoetingsplekken waar diverse mensen met elkaar in gesprek kunnen. Dit zal zorgen voor verbinding (neem een café gericht op business). Er zitten namelijk veel bedrijven in de	In planontwikkelingen wordt op dit moment rekening gehouden met het toevoegen van nieuwe horeca-initiatieven die passen bij de behoefte van de bewoners en gebruikers van de wijk. Onderzocht moet worden wat voor type concepten bewoners en gebruikers in Kanaleneiland kan verbinden.

		omgeving (Deloitte, Bol). Maak dit goedkoop maar chique. Zorg dat deze richting Kanaleneiland komen en verbind deze aan lokale inwoners zodat deze advies kunnen geven over ondernemen. Maak dit aantrekkelijk door bijvoorbeeld de infrastructuur te verbeteren. Nogmaals: ER IS ECHT EEN HOGE URGENTIE OP CAFE EN VERBINDING! Iedereen leeft langs elkaar heen momenteel. Op een kort praatje in de supermarkt na is er geen mogelijkheid voor de Nederlandse inwoner, makkelijk connectie te maken met de inwoners met migratie achtergrond.	
16	Wat vindt u goed?	De knippen om het doorgaande verkeer in de wijken tegen te gaan.	
	Wat kan er beter?	Kanaleneiland en Transwijk zijn in 2040 groener" wat is groen? dit zijn de groenste wijken van Utrecht! (samen met Overvecht). Maar wel allemaal versnipperd en van lage kwaliteit. Dus verminder het versnipperde groen met o.a. verdichting en investeer in het uitbreiden en verbeteren van de parken. Voorbeeld; maak de Beneluxlaan 1baans, Maar wel geheel aan de kant van Kanaleneiland. zo verdwijnen de door ratten geïnfecteerde struiken en kan park transwijk gigantisch qua ruimte en kwaliteit uitbreiden. Help daarnaast de VvE’s met geluidsluwe gevels. "Parkeerplaatsen komen in of onder het gebouw." ONDER!! een van de grote ontwerpfouten van de wijk is dat het maaiveld compleet is ingericht voor de auto en bergingen. Er woont niemand en het is van niemand. Geef de straat terug aan de mens. Zorg hier bijvoorbeeld voor door nieuwe woningen op he maaiveld te realiseren en niet alleen erboven. Voorzieningen op het maaiveld vullen dit niet in die zijn 24/7 bewoond.	"Groen" betekent in deze wijk nog vaak "bomen op gazon". De kwaliteit van het bestaande groen zal verhoogd worden, waardoor de ecologische waarde en gebruiks- en belevingswaarde stijgen. Daarnaast willen we inderdaad de verbinding tussen groen verstevigen. Dit komt ook ten gunste van flora en fauna. Op termijn is herinrichting van de Beneluxlaan voorzien, vooralsnog met 1 rijbaan in elke richting met een middenberm. Ter zijne tijd zal hier een plan worden gemaakt met mogelijkheid tot participatie. Ook zijn niet de struiken oorzaak van de ratten, maar het bijplaatsen van afval en het neergooien van etensresten. Indien mogelijk worden parkeerplaatsen onder, of deels onder, gebouwen gerealiseerd. Dit wordt per project bekeken. De dominantie van auto's en bergingen op maaiveld is op meerdere plekken een probleem. Wij streven ernaar om tot betere parkeeroplossingen in de openbare ruimte te komen, met voldoende plekken, maar beter ruimtelijk ingepast. Bij herontwikkeling en nieuwe ontwikkelingen heeft de begane grond de volle aandacht. Dichte plinten met bergingen zijn niet gewenst.

			Op sommige plekken zijn woningen op de begane grond de goede oplossing, op andere plekken juist voorzieningen.
	Wat wilt u verder kwijt?	Vergroot de kwaliteit en oppervlakte van de parken. zodat er in de rest van de wijk verdicht kan worden. Ga voor duurzaamheid! Maak van Kanaleneiland een wijk zonder stadsverwarming en help de bestaande bewoner hier mee!	De eerste stappen naar een verbetering van Park Transwijk zijn gezet. Ook het "Rondje Stadseiland" moet bijdragen aan de verbinding van het groen en de hoeveelheid en kwaliteit van het groen. De gemeente kies juist bewust voor stadsverwarming. De aarde warmt op en het klimaat verandert. We kunnen ervoor zorgen dat die opwarming minder snel gaat en het klimaat niet nóg sterker verandert. Hoe? Door geen aardgas meer te gebruiken om te koken, voor ons warme water of om onze gebouwen te verwarmen. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat in 2050 alle huizen en andere gebouwen in Nederland, en dus ook in Utrecht, zonder aardgas verwarmen en koken. Dit is een enorme klus, want ongeveer 130.000 Utrechtse gebouwen zijn nu nog op aardgas aangesloten. We hoeven dit niet allemaal vandaag en niet met z'n allen tegelijk te doen. Maar we moeten wel nu aan de slag, want het is veel werk. De aanpak in Utrecht kent 3 onderdelen: - energie besparen - bronnen verduurzamen - buurt-voor-buurt overstappen op een duurzame manier van verwarmen. Welke manier deze duurzame manier van verwarmen is, wordt per buurt onderzocht met onder andere de bewoners.
17	Wat vindt u goed?	De Rooseveltlaan 'boulevard' is geweldig. Winkelcentrum nova is goed.	
	Wat kan er beter?	Ik zou heel graag ter hoogte van restaurant 'op Roose' de straat willen afsluiten.	In de omgevingsvisie is opgenomen dat er een aantal verkeersknips komt. Ter hoogte van 'op Roose' is de weg onderdeel van de verbinding tussen Kanaleneiland Noord en Zuid. Door knips op andere plekken in de wijk verwachten we dat hier geen doorgaand verkeer meer rijdt.
	Wat wilt u verder kwijt?	Succes :-)	

18	Wat vindt u goed?	Mooi plan. Vooral verkeer is een grote ergernis in de wijk.	
	Wat kan er beter?	De Rooseveltboulevard moet fietsvrij worden. Daar is de Rooseveltlaan voor. De fietsers en scooters rijden veel te hard en dat is gevaarlijk. De tweewielers worden nu ook elektrisch en die hoor je niet aankomen	Momenteel geldt op de Rooseveltboulevard het beleid 'voetgangersgebied fietsen toegestaan'. Dit betekent dat (elektrische) scooters niet zijn toegestaan. De bedoeling is dat doorgaand fiets- en scooterverkeer over de Rooseveltlaan rijdt. Uw suggestie om de Rooseveltboulevard vrij te maken van fietsverkeer nemen wij mee in de verdere uitwerking van 'Rondje Stadseiland'.
		Verder moet er meer rekening worden gehouden met honden. Meer plekken waar ze los kunnen lopen, de hondenveldjes moeten ook echt beter onderhouden worden. Er zijn in de corona tijd in Nederland 200.000 extra honden bijgekomen. Er zijn veel honden in Kanaleneiland, maar het is soms gevaarlijk om met de hond te lopen.	Het is een uitdaging om voor alle verschillende wensen een goede mix aan voorzieningen aan te brengen. Er zijn nu ruim 100 hondenspeelweiden in de stad en bijna 400 hondentoiletten. We proberen de bestaande voorzieningen zo goed mogelijk te onderhouden. Als u een bepaalde plek in gedachten heeft voor een hondenspeelweide, kunt u terecht bij het wijkbureau en een initiatief indienen bij het Initiatievenfonds. Hier moet dan wel voldoende draagvlak voor zijn in de directe omgeving. Het wijkbureau in uw wijk komt graag met u in contact, u kunt hen bereiken via zuidwest@utrecht.nl.
		Tot slot, meer restaurantjes en cafés. Er is nu alleen restaurant Op Roose. Jammer...de jonge generatie wil meer gezellige plekjes!	In planontwikkelingen wordt momenteel rekening gehouden met het toevoegen van nieuwe horeca-initiatieven die passend zijn bij de behoefte van de bewoners van de wijk.
	Wat wilt u verder kwijt?	Graag meer delen met de bewoners door middel van brieven, mails, posters. Het is toevallig dat ik dit van de buurman hoorde, maar het leeft niet echt in de wijk.	We hebben ons uiterste best gedaan om zoveel mogelijk mensen te betrekken en hun bijdrage een goede plek te geven in de omgevingsvisie. Dat hebben we gedaan door via social media mensen uit te nodigen, 4.000 bewoners via loting een uitnodiging te sturen via de post, flyers te verspreiden en de bestaande netwerken via de wijkcoöperatie uit te nodigen.
19	Wat kan er beter?	Met dit concept is er totaal geen gehoor gegeven aan de echte oorspronkelijke bewoners van Kanaleneiland. Ik ben in het begin betrokken geweest. Wat ik heb gezien is dat mensen die dit project leiden, hun ideeën	Het spijt ons te horen dat u denkt dat de gemeente bijeenkomsten voor de show organiseert en uitsluitend vooropgestelde ideeën doordrukt. Wellicht dat het online karakter (noodgedwongen door corona) daar aanleiding voor was. Het is goed om te weten dat er

		vanaf moment 1 doorgedramd hebben. Voor de show hebben ze bijeenkomsten gehouden. Dit is echt absurd!! Zo ga je niet met bewoners om!	in de zomer van 2021 verschillen fysieke participatiegesprekken zijn georganiseerd door de wijkcoöperatie Kanaleneiland. Deze gesprekken bevestigden vaak de uitkomsten van de eerste participatiegesprekken, gaven daar verdieping aan en verrijkten ook die opbrengsten. Veel ervan is overgenomen in de omgevingsvisie (bijvoorbeeld cool groen, veiliger wegen, ouderenhuisvesting, bedrijfs- en ontspanningsruimte voor jongeren). Als dat niet gebeurde was dat meestal omdat de omgevingsvisie niet geschikt is voor de wens (andere gemeentelijke plannen zijn dan benaderd), of omdat die in straat waren met de wet (meebeslissen over huurders) of met belangrijk stedelijk beleid (parkeren). In een online peiling zijn de keuzes van de omgevingsvisie door een behoorlijk groot aantal respondenten bevestigd.
		Sociale huurwoningen moeten jullie in Oog in al gaan bouwen. Er is afgelopen jaren behoorlijk veel gebouwd in oog in al. Hoeveel daarvan waren sociale huurwoningen of sociale koopwoningen? Hoeveel parkeerplaatsen zijn weggehaald in oog in al? In tegendeel elk woning heeft een/ twee parkeerplaatsen voor hun deur. Waarom? Omdat die mensen wel hun mond opentrekken. Mensen in Kanaleneiland zijn slachtoffer omdat ze zich niet kunnen verweren tegen absurde plannen van de gemeente.	Oog en Al valt in de wijk West, waar inderdaad de ambitie is om het aantal sociale huurwoningen te laten groeien. De komende jaren staan in deze wijk een aantal projecten gepland met sociale huur, zoals op de Johan Wagenaarkader en een grote ontwikkeling op de Cartesiusdriehoek, waar een groot aantal sociale huurwoningen zal komen. In het traject van deze omgevingsvisie is op meerdere momenten op een laagdrempelige manier ruimte geboden voor inspraak. Zie ook antwoord op vraag 19.
	Wat wilt u verder kwijt?	Dit gaat uiteindelijk een media verhaal worden en gaan we volledig blootleggen. Hoe gaat gemeente met mensen van de arbeidersklasse om!	Wat jammer dat u er zo tegenaan kijkt en dat u ons daar niet eerder op heeft aangesproken. We denken dat we de participatie zo goed als kon georganiseerd hebben, maar hadden misschien met uw ideeën ons voordeel kunnen doen. We hopen erop dat u ons in een volgend traject eerder bij uw bedenkingen betrekt.
20	Wat vindt u goed?	Meer groen en verbinding tussen de groenstukken (park en boulevard onder meer). Verbinding van het groen. Verbeteren kwaliteit van het groen. De besprekingen van eerdere groenworkshops	

		voor de wijk met de gemeente hebben mooie ideeën staan!	
	Wat kan er beter?	De boulevard mag meer cultuur en natuur samenbrengen: een voedselbos-gebiedje (deelname wijkbewoners) afgewisseld met een gewoon bosgebied met inheemse planten en afgewisseld met stukken gras, waarbij langs de weg er een goede afscheiding is, waar de honden niet doorheen kunnen, zodat ze veiliger kunnen spelen op dit groene stuk. Hier dan ook plek maken voor ontmoeting en samenwerken, misschien ook samen sporten. Een mooi wandelpad erdoorheen. Een mooi afgeplat stuk voor yoga bijvoorbeeld. Er staan al veel speeltoestellen en voedbalveldjes voor spelende kinderen. Toevoeging op eerder ingestuurd formulier: Bedrijventerrein Papendorp! Bij uitstek een heerlijke plek om te wandelen. Er is veel kaalgemaaid gras en ook mooi water. Daar kan de kwaliteit van het groen en het water nóg beter. Het staat in verbinding met de Stadstuinen Groenewoud - prachtig en kwalitatief. Als de kale groene velden in Papendorp een mooie invulling krijgen en daar ook wandelgelegenheid wordt verbeterd, dan is dat ook een mooie groenvoorziening. Is dat vanuit de gemeente mogelijk te beïnvloeden? Prachtige kans!	Het klinkt alsof u al een heel goed idee hebt. Een deel van ons beleid ligt in dezelfde richting als uw voorstel. U kunt bij het wijkbureau een aanvraag indienen waarin u uw ideeën uitlegt. Dan kan er, samen met de Adviseur Groen van deze wijk, een plan gemaakt worden. We juichen het toe als bewoners ideeën aandragen. Hierbij moet natuurlijk wel de kanttekening geplaatst worden dat er meer belangen zijn die een deel van de buitenruimte claimen. Op de maaikaart (te vinden op www.utrecht.nl) kunt u zien welke gazons, grasvelden en hooilanden de gemeente in haar beheer heeft. Daar hebben wij direct invloed op. Ook u als inwoner kunt aanvragen indienen om het beheer op deze grasvelden aan te passen, er is een aanvraagformulier. Verder juichen ook wij de omvorming van uitsluitend grazige weiden naar een meer gevarieerd beeld toe. Bedankt voor uw bijdrage.
	Wat wilt u verder kwijt?	Dat idee van die groenverbinding is echt super tof! Zou dat niet in de gehele gemeente een mooi plan zijn? Allerlei groenstroken en parken en dergelijke verbinden met elkaar, zodat je uiteindelijk in Utrecht een groene wandeling kunt doen door en om de gehele stad heen, zonder echt of met zo min mogelijk door bestrate wijken en stukken stad te wandelen.	De groenstructuurvisie van de gemeente bestaat al jaren en heeft precies dit doel. We werken daar dan ook hard aan. Fijn om te horen dat u dit idee waardeert.
21	Wat vindt u goed?	Zeker een goed idee! Er mag veel gebeuren aan de wijken.	

	Wat kan er beter?	Ik mis het stukje “schoon” in de wijken. Er ligt veel troep op de grond en door de gemeente wordt er weinig ingezet om te helpen de buurt schoon te houden. Dat zie ik graag veranderen. Aangezien er veel overlast is van ratten en vogels.	Zie antwoord bij inspraaknummer 2 over afval.
22	Wat vindt u goed?	Ik vind het ten eerste heel goed dat aandacht gegeven wordt aan deze buurt, daarnaast kan het hier veel groener en veiliger ook qua verkeer. Veel ontspannen kan in deze buurt niet behalve langs het kanaal. Park Transwijk is voor mijn smaak ook niet goed onderhouden maar meer van vogels veroverd.	
	Wat kan er beter?	Ik vind ook dat wij ruimte moeten creëren voor samenkomst. Hier wonen veel verschillende mensen uit diverse culturen maar er is geen centrale plek waar we elkaar kunnen ontmoeten. Een publieke tuin waar iedereen kan meehelpen of kook cursussen vind ik een super idee. Indien er buiten plekjes zijn werd het meteen als ontmoetingsplaats voor grote groepen van jonge mannen gebruikt die niet echt gezellig lijken en die je liever wil omgaan. Ik denk het moet veel meer gebeuren ook qua integratie dan alleen maar een mooie wijk maken die later sowieso weer te duur wordt om in te wonen.	De gemeente benadrukt de noodzaak en wens voor mogelijkheden tot ontmoeten g in de openbare ruimte en welzijnsvoorzieningen, zoals buurtcentra en zorgcentra, juist in een diverse wijk als Kanaleneiland/Transwijk. In de omgevingsvisie wordt dit op meerdere plekken benadrukt, bijvoorbeeld in het hoofdstuk over werken en voorzieningen.
	Wat wilt u verder kwijt?	Ik vind het ook belangrijk om incentives te geven voor woningeigenaren om de grote panden te moderniseren en vooral beter te isoleren. Wat hier elke winter aan verwarmingskosten en energie verspilling wordt creëert is ongelofelijk. Wij moeten niet alleen nieuw bouwen maar ook de gebouwen die wij hebben beter benutten en duurzamer worden.	De gemeente onderzoekt samen met woningeigenaren de mogelijkheden om de eigen woning te isoleren en om duurzame energie op te wekken met het project Jouw Huis Slimmer. Met de woningbouwcorporaties zijn afspraken gemaakt over het isoleren (het naar beneden brengen van de energievraag) in grote panden. Over de noodzaak van het isoleren en tot welke mate er geïsoleerd moet worden zijn afspraken gemaakt.
23	Wat vindt u goed?	Veel groen en ruimte voor voorzieningen. KET blijft bewoonbaar voor de lage en middeninkomens.	
	Wat kan er beter?	Veel bewoners van Kanaleneiland hechten een heel groot belang aan hun gebedshuizen en moskeeën.	Bij de planning van woningen die mogelijk geschikt zijn voor ouderen, kijken we met name naar de aanwezigheid van de

		Vooral voor de oudere bewoners is de moskee hun allerbelangrijkste sociale voorziening en zelfs de reden waarom zij in een bepaalde wijk blijven wonen. In de omgevingsvisie wordt echter met geen enkel woord gerept over deze zeer belangrijke voorzieningen. Wat is de visie omtrent moskeeën en gebedshuizen? Is er behoefte aan uitbreiding? Moet het anders? Minder? Op welke plekken is plek voor dit soort voorzieningen? Kunnen deze voorzieningen gepland worden in samenhang met woningen voor ouderen? Hoe worden bijvoorbeeld sociale veiligheid, welzijn en eenzaamheid dan wel positief of negatief beïnvloed door de aanwezigheid van moskeeën? Naar mijn weten speelt de gemeente geen actieve rol in het beleid m.b.t. religie en gebedshuizen, maar linksom of rechtsom zijn dit allemaal vragen die bij vele bewoners spelen, en vroeg of laat terug zullen komen in de toekomst. Desondanks wordt dit niet beantwoord in de omgevingsvisie.	dagelijkse voorzieningen, zoals een supermarkt, maar ook medische voorzieningen. Gebedshuizen, moskeeën en kerken spelen vaak een belangrijke rol in het aanbod van welzijnsvoorzieningen in de buurt, hiermee wordt in de plannen voor de welzijnsvoorzieningen rekening gehouden. (In de plannen voor Maatschappelijk Initiatief Onderdak is dit als categorie benoemd).
24	Wat vindt u goed?	Meer groen,	
	Wat kan er beter?	Betaald parkeren, meer burger participatie in groendelen	Zie 2.1 Mobiliteit en (betaald) parkeren Er is een mogelijkheid om een initiatief in te dienen via het wijkbureau. Het initiatievenfonds is precies voor dergelijke ideeën opgericht. We denken daarin graag met u mee.
	Wat wilt u verder kwijt?	Ik denk dat veel groen strike (bij de 4 torens, bijv. op de heuveltjes aan het einde van de Auriollaan en Marshallaan), nu veel werk en tijd in gaat zitten. Sommige groen stroken zijn al meerdere keren opnieuw beplant, en moet constant onderhouden worden. Nu staat er vooral onkruid. Zou mooi zijn als de buurt zou beslissen wat ze daar zouden willen doen i.p.v. dat dit vanuit hogerhand beslist wordt, aangezien de vorige beplantingen geen succes waren en overnieuw gedaan moesten worden.	Er is een mogelijkheid om een initiatief in te dienen via het wijkbureau. Het Initiatievenfonds is er voor ideeën zoals die van u. Het wijkbureau denkt daarin graag met u mee.

25	Wat vindt u goed?	Meer groen, vooral op de platte daken.	
	Wat kan er beter?	Kanaleneiland mist een eigen identiteit door te weinig horeca en buurtpleinen. Alles is in Nova gestopt, waardoor er daarbuiten weinig leven is.	Om winkelcentra levendig te houden is het van belang om publieksgerichte functies, zoals horeca, cultuur, sport en maatschappelijke voorzieningen) samen te voegen. Dit zorgt voor meer bezoekers en een langere verblijfduur rondom het winkelcentrum. Door op deze manier winkelcentra levendig te houden wordt leegstand voorkomen.
	Wat wilt u verder kwijt?	Ook zie ik weinig aandacht voor oplaadpalen die steeds schaarser worden in de wijken	We plaatsen een nieuwe openbare laadpaal zodra die nodig is. Daarvoor bekijken we hoe vaak de bestaande laadpalen gebruikt worden. Zijn de laadpalen in een buurt veel in gebruik? Dan komt daar een nieuwe laadpaal bij op een plek uit het locatieplan. Een laadpaal is in gebruik als een auto met een stekker op de laadpaal is aangesloten. In Kanaleneiland zijn in het locatieplan nog veel potentiële laadplekken die de komende jaren aangelegd kunnen worden.
26	Wat vindt u goed?	Meer groen en veilig verkeer.	
	Wat kan er beter?	Meer speelruimte voor de allerkleinste. Denk simpelweg aan schommels voor met extra bescherming. Er is wel wat voor 8+ jarige maar daaronder valt er weinig te doen voor de kleinere kinderen. Meer activiteiten voor kinderen. De bouw speeltuinen zijn beperkt open. Ook dit is een ontmoetingsplaats.	Dit wordt opgenomen bij herinrichting van de openbare ruimte en verbetering van bestaand groen en parken. De gemeente Utrecht heeft in maart een nieuw speelbeleid vastgesteld. We maken daarbij ook wijkscans om te kijken hoe het in elke wijk staat met de speelvoorzieningen. Voor Zuidwest gaan we na de zomer aan de slag. Hier kijken we naar alle speelplekken en leeftijden van de kinderen. Nadat we de scan hebben afgerond zullen we kijken wat we kunnen doen om plekken te verbeteren.
		Woningen met in elk geval een balkon of tuin. Klein beetje privacy wordt erg gewaardeerd.	Nieuw te bouwen woningen moeten voldoen aan het bouwbesluit, hierin staan regels opgenomen over de minimale grootte van buitenruimtes.
		Oplossing voor afval omdat er teveel ophoopt. Het lijkt meer op grof afval plaats	Zie antwoord bij inspraaknummer 2 over afval.
			Op dit moment geldt op de Rooseveltboulevard het beleid

		Scooter verbod bij het kanaal. Proberen om het aso rijgedrag aan te passen door het verkeer aan te passen. Rond tonde bij het winkelcentrum veiliger maken. Dagelijks wordt er door de bussen hard op de toeter gedrukt. Desnoods een balk ervoor als ze gaan rijden. Verkeer voor fietsers veiliger maken rondom de rotonde.	'voetgangersgebied fietsen toegestaan'. Dit betekent dat (elektrische) scooters niet zijn toegestaan. De bedoeling is dat dat doorgaand fiets- en scooterverkeer over de Rooseveltlaan rijdt. Uw suggestie om de Rooseveltboulevard vrij te maken van fietsverkeer nemen wij mee in de verdere uitwerking van 'Rondje Stadseiland'.
	Wat wilt u verder kwijt?	Meer bewoners betrekken. Ik probeer al jaren aan te geven dat ik betrokken wil zijn maar geen gehoor. Geen idee hoe de bewoners worden geselecteerd. Geef ook de ruimte voor kinderen om er wat over te zeggen. Zij zijn immers de toekomstige bewoners.	Zie antwoord bij inspraaknummer 3. Het wijkbureau komt ook graag met u in contact. U kunt hen bereiken via zuidwest@utrecht.nl.
27	Wat vindt u goed?	Meer groen en meer autoluw.	
	Wat kan er beter?	Alsjeblieft geen hoogbouw op het huidige UWV gebouw. Dit zou veel zonlicht voor ons als bewoners van Olof Palmelaan wegnemen. Bovendien past een toren tot 70 meter hoog meer bij het echt stadse deel, waardoor bijv. voormalig Holland Casino hier veel geschikter voor is.	De omgevingsvisie geeft mogelijkheid om op een aantal plaatsen langs de Laan der Verenigde Naties gebouwen tot maximaal 70 meter hoog te bouwen. Hoe deze eruit komen te zien wordt bepaald als een initiatiefnemer zich meldt. Op dat moment worden de plannen, inclusief bouwhoogte, vastgelegd. Dit zal gebeuren in een traject waar initiatiefnemer, gemeente en omwonenden/belanghebbenden bij betrokken worden. Er zullen dan ook bezonningsstudies worden uitgevoerd. Bij ontwikkeling van hoogbouw wordt de invloed van het gebouw op zonuren en wind voor omwonenden altijd onderzocht. Op dit moment zijn er geen concrete plannen voor herontwikkeling van het UWV-gebouw en het gebouw voor de Rechtspraak.
28	Wat vindt u goed?	Een helder en duidelijk plan	
	Wat kan er beter?	De bouwhoogten in het gebied dat omsloten wordt door de straten Afrikalaan, Amerikalaan, Marco Polo laan en de Columbuslaan is begrensd op vijf lagen. De grondeigenaren (Bo-ex, Dura Vermeer, en Cortese) hopen op een hogere bouwenvelop zodat	Deze locatie ligt in de voorzieningenzone, in een gebied met schaal M. Dit betekent dat hier bebouwing met maximaal 5 bouwlagen is toegestaan. Als het gebied wordt aangepast of als en sloop-nieuwbouw komt kunnen hier 2 bouwlagen bijkomen. Bij nieuwe ontwikkelingen geldt de bouwhoogte in de betreffende zone als maximum (zonder twee extra lagen). Per locatie wordt een afweging gemaakt wat de geschikte bouwhoogte is.

		herontwikkeling van dit gehele blok haalbaar wordt. Is 70 meter hoog een optie?	Gebouwen van maximaal 70 meter hoog (stedelijke accenten) liggen aan de hoofdwegen van Kanaleneiland. Soms zijn gebouwen van maximaal 50 meter hoog (wijkaccenten) toegestaan om een belangrijke plek te benadrukken. Beide type accenten zijn op de genoemde locatie niet aan de orde. De maximale bouwhoogte, zoals omschreven in de omgevingsvisie, wordt dan ook niet aangepast.
29	Wat vindt u goed?	Het versmallen van de wegen, de knippen van de wegen, de vergroening, het openbaar vervoer.	
	Wat kan er beter?	Minder woningen bouwen in Kanaleneiland, de dichtheid gaat naar 15500 per vierkant kilometer, dat wordt onleefbaar. Het vasthouden aan 48% sociale woningbouw en voor de rest van Utrecht aan 35%, dit moet gelijk getrokken worden. Het argument dat dit past bij het karakter van Kanaleneiland is een kulargument. Kanaleneiland staat bekend als een achterstandswijk, waarom dat in stand willen houden?? Lijnbus 7 niet meer door de wijk laten rijden maar over de Beneluxlaan zodat de wegen meer versmald kunnen worden. Of een kleiner bus gebruiken, het levert nu levensgevaarlijke situaties op.	Er is een grote vraag naar betaalbare woningen in de gehele stad Utrecht. Tegelijkertijd zien we ook grote verschillen in het aandeel sociaal per wijk. Daarom is bijvoorbeeld voor een wijk als Overvecht gekozen voor een inzet om het % sociaal daar te laten afnemen, omdat daar het aandeel sociaal verreweg het hoogst is van alle wijken in Utrecht. Maar we streven niet naar een aandeel van 35% per wijk. Juist ook door het vernieuwen van de voorraad in Kanaleneiland en investeringen in de buitenruimte, kan het gebied loskomen van het imago als achterstandswijk. De bus heeft een belangrijke functie voor de bereikbaarheid van de wijk en blijft daarom ook door Kanaleneiland rijden. Hardrijdend verkeer gaan we tegen door autoknips aan te leggen in de wijk. De bus kan daar nog steeds doorheen.
	Wat wilt u verder kwijt?	Er moet nagedacht worden over sociale cohesie in de wijk. De basisscholen zijn niet aantrekkelijk voor ouders van hoogopgeleide ouders, waardoor zodra deze mensen kinderen krijgen weggaan uit Kanaleneiland en ergens anders gaan wonen.	
30	Wat vindt u goed?	Onze conclusie; Conform het nieuwe regeerakkoord zijn water en bodem sturend in de ruimtelijke ordening. Dat geldt niet alleen voor locatiekeuzes, maar ook voor de ruimtelijke inrichting van een gebied. Wij zijn van mening dat water- en klimaatbelangen binnen de omgevingsvisie een prominente plaats hebben gekregen. Met de geformuleerde ambities realiseert de	

		gemeente een gezonde- en duurzame leefomgeving, waarbij Kanaleneiland en Transwijk zijn voorbereid op klimaatveranderingen.	
	Wat kan er beter?	Stimuleringsregeling HDSR; Wij willen in het hoofdstuk ontwikkelstrategie graag aandacht vragen voor de samenwerking met het waterschap. Het waterschap heeft namelijk diverse stimuleringsregelingen voor gemeente en bewoners, zie ook Subsidieregeling Blauwe Bewonersinitiatieven – HDSR Vroegtijdige afstemming bij initiatieven; Daarnaast zien wij graag dat er bij de beoordeling van initiatieven ook aandacht wordt besteed aan vroegtijdige afstemming met het waterschap (‘weging van het waterbelang’). Voor sommige initiatieven is naast een omgevingsvergunning ook een watervergunning nodig van het waterschap.	Aandacht besteden aan de samenwerking met het waterschap in de omgevingsvisie is een terecht punt, aangezien we een gezamenlijk belang hebben. We zoeken een haakje in de omgevingsvisie Kanaleneiland-Transwijk waar we de benodigde samenwerking kunnen aanstippen.
	Wat wilt u verder kwijt?	Vervolgproces: uitvoering Wij gaan ervan uit dat u ons in het vervolgproces actief blijft betrekken. Wij willen graag met u meedenken over de uitvoering van de opgaven uit de Omgevingsvisie.	
31	Wat vindt u goed?	Ik ben blij met: vergroening knips in straten parkeren onder gebouwen benoemen van deelauto's en elektrische auto's	
	Wat kan er beter?	1de geplande doorgaande fietsroutes' oost-west door Park Transwijk. Laat ten minste de meest noordelijke aub vervallen. Het park is nu rustig en uitermate geschikt voor een rustig ommetje wandelen. Door er fietsverkeer te stimuleren wordt het levensgevaarlijk met al die nieuwe vormen van 'fietsen'. Juist fietsers kunnen die paar meter wel om het park heen fietsen. De huidige paden zijn afdoende. 2 vergroenen: de Marco Pololaan ter hoogte van o.a. politiebureau is nu niet aangeduid als te vergroenen	De oostwest fietsroutes zijn belangrijk voor de bereikbaarheid van de stad en sluiten onder andere. andere aan op de nieuwe bruggen die bij de Merwedekanaalzone naar de Rivierenwijk gaan. Binnen de gemeente hanteren we het uitgangspunt "Groen, tenzij". Dit betekent dat er bij ingrepen in de buitenruimte alleen daar

		straat, en dat terwijl er daar enorm veel niet-functionele verharding ligt. Zo zijn er vast nog wel meer. Graag aangeven dat de kaart niet limitatief is als het over te vergroenen straten gaat, of liever nog juist wel alle te vergroenen straten aangeven. In ieder geval duidelijk maken OF ze vergroend kunnen worden. En ook graag op welke termijn. Een van uw collega's gaf op de inloopbijeenkomst namelijk aan dat het een indicatieve kaart is EN dat er al veel eerder dan 2040 iets gedaan wordt. Maar niet wanneer.	verharding ligt als het nodig is, verder wordt verharding zoveel mogelijk vermeden. Het eerste moment dat er iets in deze straat verandert, wordt alle bestrating opnieuw bekeken (we kiezen namelijk een logisch moment om werkzaamheden aan de bestrating uit te voeren) en onnodige bestrating verwijderd.
		3) op de kaart met bouwhoogten staat een kleur voor middelhoge bouw op de locatie van het huidige Marco Polo gezondheidscentrum. En dat terwijl het project voor een 12 verdieping(!) hoog gebouw behoorlijk ver is. Op de kaart op de infomarkt was het nog extremer: "zoekgebied voor een markant punt <50m. " Dit zet bewoners en geïnteresseerde op het verkeerde been. Graag aanpassen. Er is een plan dat echt niet meer ongedaan gemaakt gaat worden (helaas). Ben dan ook eerlijk op deze kaart en gebruik het als gegeven. "zoekgebied" = definitief gebied. "Markant punt" = hoog woongebouw. Een markant punt zou voor mij een uitkijktoren, een mast, een hoog beeld, een bijzondere boom o.i.d. zijn. Niet een woontoren.	De locatie van het huidige gezondheidscentrum aan de Marco Pololaan ligt in een gebied met schaal S. De zuidkant van deze locatie is een zoekgebied voor een 'wijkaccent', dat is een gebouw dat maximaal 50 meter hoog mag worden. Voor deze locatie ligt een initiatief in gevorderd stadium. De omgevingsvisie geeft mogelijkheden aan, geen bouwplannen. Er zijn veel redenen waarom een bouwplan in de loop van het traject kan wijzigen of niet uitgevoerd mag worden. De term 'zoekgebied' geeft een zone aan waarbinnen een bepaalde ontwikkeling kan plaatsvinden. Voor de precieze invulling wordt altijd rekening gehouden met de geldende randvoorwaarden in dat gebied. De term 'markante plek' wordt in de omgevingsvisie gebruikt om een bijzondere plek aan te duiden, zoals een plein, park of plantsoen. Dit zijn de plekken waar een stedenbouwkundig accent mogelijk is. De term 'markant punt' staat niet in de omgevingsvisie.
	Wat wilt u verder kwijt?	Ik voorzie dat het omzetten van de Beneluxlaan naar 2x1 juist extra verkeersdruk in de wijken gaat veroorzaken. Kunt u op dat punt nog eens kijken of het niet verstandiger is OF/OF toe te passen?	Het omzetten van de Beneluxlaan naar 2x1 rijstrook zal goed onderzocht worden voor dit wordt uitgevoerd, daarbij worden de gevolgen voor de wegen in de omgeving in beeld gebracht. Dit weegt mee in de uitvoering van dit idee.
		Is aan te geven op welke termijn de onderdelen uit het plan te verwachten zijn. 2040 is nog wel echt ver weg. Tegen die tijd zou de samenleving 100% klimaatneutraal moeten zijn, ben ik al lang met pensioen, rijdt iedereen elektrisch (of niet) Ook mis ik	De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijken richting 2040. Een omgevingsvisie is geen uitvoeringsplan met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. De verwezenlijking van de omgevingsstrategie vindt plaats aan de hand van vele projecten en initiatieven, waarvan sommige al bekend zijn (riolering), maar de meeste nog niet.

		de link met de ontwikkelingen op Papendorp. Waar zijn die opgenomen?	Hieronder staan een aantal instrumenten die de komende jaren hiervoor ingezet kunnen worden.
32	Wat vindt u goed?	Ruimte voor groen Verbinden van water	
	Wat kan er beter?	Suggestie 1. Betreft water & groen tussen scholen en sportcomplex Van Bijnkershoeklaan en Overste Den Oudenlaan. Dit brede water en smalle voetpad een oase van rust en natuur. Als hier een fiets hoofdroute komt, waar kan ik dan tot rust komen nabij? Wat is de impact op de flora en fauna? Groenstroken langs wegen zijn hier geen vervanger van, die zijn nog minder rustig. De Beneluxlaan, Van Bijnkershoeklaan en Overste Den Oudenlaan kunnen deze functie gaan vervullen met een betere inrichting. Dat sluit ook beter aan op de geplande verdichting met hoogbouw. Suggestie 2: Hoogbouw Verdichting en verhoging naast mijn buurt zie ik als mogelijkheid. Maar zoals het nu gepland is zie ik het als bedreiging voor de leefbaarheid. Daarom zou ik bij verhoging zoals in deze mate gepland willen aanbevelen om 1) de stadsbrede doelstelling van 35% sociale huur te handhaven. 2) de verhoging primair aan het water te plannen, om zo een stadsboulevard te creëren zoals andere steden dat al succesvol hebben gedaan. De daken van deze gebouwen lenen zich uitstekend voor bepaalde typen horeca. 3) Maak aan het water een prettig verblijf, met meer horeca, kunst of eventueel een hotel of waterverbinding met andere steden zoals Amsterdam. 4) Verbeter de leefbaarheid door hoogbouw te voorzien van hoogwaardige culturele plint (atelier, winkels, musea, co-werkruimte, nieuwe concepten of horeca) 5. Voorzie elke hoogbouw van ondergrondse parkeergarages. Zo kan de buurt verder vergroenen en hebben bewoners geen parkeerplekken buiten het gebouw nodig.	Alles wat we in Kanaleneiland en Transwijk doen staat in het teken van de verbetering van de leefbaarheid; dat is de belangrijkste opgave. Voor het functioneren van de wijken is het belangrijk dat er een gedeeld gevoel bestaat van ‘dit is onze wijk!’. De omgevingsvisie is het afwegingskader voor toekomstige plannen voor de inrichting van de openbare ruimte, waarbij betrokkenen (vaak bewoners) bij de uitwerking van die plannen betrokken worden. We stellen het op prijs als u uw ideeën daarover wilt inbrengen als er plannen worden gemaakt voor de (her)inrichting van het gebied tussen de tussen scholen en het sportcomplex Van Bijnkershoeklaan en Overste Den Oudenlaan. Om aan de grote vraag naar sociale huurwoningen in de gemeente te voldoen, is de inzet voor het totale gebied 50% sociale huurwoningen Het is niet helemaal duidelijk waar u de verdichting voorstelt. In de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk zijn verdichtingskansen aangegeven, daarnaast vindt er in de Merwedekanaalzone ook verdichting plaats. In zijn algemeenheid is het de doelstelling van de gemeente om ook bij verdichting levendige, veilige en groene plekken te maken. De door u aangedragen suggesties kunnen daaraan bijdragen en passen we ook al toe daar waar dat gewenst en mogelijk is.

33	Wat kan er beter?	1. Het verkeer over de Beneluxlaan geeft veel lawaai en vervuiling. Het zou fijn zijn als deze drukke weg teruggebracht wordt naar twee banen met de tramlijn ertussen en 30km max. 2. Is daar enige kans op?	De Beneluxlaan is een belangrijke weg voor het autoverkeer in Utrecht Zuidwest. Daarom zal deze vooralsnog 50 km/uur blijven. Het omzetten van de Beneluxlaan naar 2x1 rijstrook zal goed onderzocht worden voor dit wordt uitgevoerd, daarbij worden de gevolgen voor de wegen in de omgeving in beeld gebracht..
34	Wat vindt u goed?	Volgens de omgevingsvisie worden Transwijk en Kanaleneiland groener en veiliger. Ik zie dat op een aantal plaatsen terugkomen. Het smaller maken van autowegen, het verbinden van groen, dit zijn positieve punten.	
	Wat kan er beter?	Ik mis de ambitie en de onderbouwing om dit gebied echt veiliger en groener te maken. Het lijkt alsof Kanaleneiland en Transwijk nog meer doorstroomlocatie wordt. De horizontale lijnen blijven intact (weliswaar smaller), maar het lijkt alsof er verticale lijnen bij komen.	In Kanaleneiland en Transwijk ligt al veel versnipperd groen. Bij ieder project in de buitenruimte wordt groen toegevoegd en wordt groen verbonden. Ook kwalitatief zal het groen worden verbeterd. De knips in de straten zorgen voor verbindingen die er nu nog niet zijn.
		De gebieden in de omgeving worden autoluw. Waarom sluit dit gebied niet aan op deze visie om auto's meer te weren. Bepaalde wegen (bijvoorbeeld de Admiraal Helfrichlaan) zou je auto's helemaal kunnen weren. Bestaande parkeerplaatsen kunnen ook groener worden en bijdragen tot meer vergroening, duurzaamheid van het gebied. Al die hangplekken en mogelijkheden om snel weg te komen met de auto leiden ook tot een minder veilig gebied, meer criminaliteit en slechtere luchtkwaliteit	In Kanaleneiland en in Transwijk worden een aantal knips aangebracht voor het autoverkeer. Daarbij wordt het Noorden van Transwijk aan de Helfrichlaan gekoppeld. Het is wenselijk dat de wijk naar 2 kanten ontsloten worden.
		In Kanaleneiland en Transwijk zijn een aantal verwaarloosde gebieden, zoals de winkelgebieden maar ook onnodige verstening (langs Merwedekanaal). Ik denk dat een betere uitstraling van de wijk kan bijdragen aan een gevoel van veiligheid. Ik mis hier de concrete uitwerking van 'rondje stadseiland'. Het rondje stadseiland zelf komt wel stenig over. Waar	Er zijn verschillende plekken waar het Rondje Stadseiland zal aansluiten bij de bestaande groene structuren in de wijk. Denk hierbij aan het Aziëplantsoen, de doorsteek naar het Marco Poloplantsoen, de M.L. Kinglaan en de diagonale verbinding door de Merwedekanaalzone. Ook op kleinere schaal zal er meer verbonden worden tussen de verschillende groene vlekken in de wijk. De inrichting van het Rondje Stadseiland zal in een later stadium worden uitgewerkt.

		sluiten Kanaleneiland en Transwijk aan bij deze ontwikkeling? Ik mis duidelijkheid over waar bijgebouwd gaat worden. Wordt groen opgeofferd voor woningbouw? Heel concreet, welke plannen zijn er voor het grasveld tussen de Admiraal Helfrichlaan en de weg der verenigde naties? Een andere locatie die wordt genoemd is het UWV gebouw (we begrijpen dat er bovenop het UWV gebouw hoogbouw zou kunnen komen). Als hier hoogbouw wordt gebouwd dan zal dat niet alleen ten koste gaan van groen, het neemt ook het zonlicht weg van de woningen die daar nu staan. We denken dat er op andere plekken, bijvoorbeeld de hoek van de Admiraal Helfrichlaan en de Overste den Oudenlaan een mooiere locatie is voor mooie hoogbouw.	Waar precies gebouwd gaat worden weten we nog niet. De omgevingsvisie geeft mogelijkheid om op een aantal plaatsen langs de Laan der Verenigde Naties een gebouw te bouwen tot maximaal 70 meter hoog (stedelijk accent). Hoe deze gebouwen eruit komen te zien zal worden bepaald zodra zich een initiatiefnemer meldt. Op dat moment wordt het plan, inclusief bouwhoogte, vastgelegd. Dit zal gebeuren in een traject waar initiatiefnemer, gemeente en omwonenden/belanghebbenden bij betrokken worden. Er zullen dan ook bezonningsstudies worden uitgevoerd. Op dit moment zijn er geen concrete plannen voor herontwikkeling van het UWV-gebouw. De hoek van de Admiraal Helfrichlaan en de Overste den Oudenlaan ligt in de zone 'Groot Park Transwijk', op deze plek is het de intentie om de aanwezige sportvoorzieningen te intensiveren. Groen, ook bestaand groen, speelt een belangrijke rol bij (her)ontwikkelingen.
	Wat wilt u verder kwijt?	Het is niet duidelijk waar de bestemming wonen precies komt tussen de Admiraal Helfrichlaan en de weg der verenigde naties en of dit betekent dat we groen verliezen, ook weten we niet wat de effecten zijn van de hoogbouw. - Bij het verbinden van stukken groen zou aansluiting gezocht kunnen worden met het rondje stadseiland en de vergroening van het stukje bij de Sowetobrug. Het gebied zou meer autoluw gemaakt kunnen worden door bepaalde wegen exclusief te laten voor fietsers	De omgevingsvisie geeft mogelijkheid om op een deel van het gebied tussen de Weg der Verenigde Naties en de Admiraal Helfrichlaan een gebouw te realiseren, tot maximaal 70 meter hoog (stedelijk accent). Dit gebied staat op pagina 69 aangeduid als 'zoekgebied stedelijk accent'. Hoe het wonen wordt gerealiseerd, zal worden bepaald zodra een initiatiefnemer zich meldt. Op dat moment wordt het plan, inclusief bouwhoogte, vastgelegd. Een ander deel van de Weg der Verenigde Naties en de Admiraal Helfrichlaan ligt in de zone 'S', dit gedeelte betreft bestaande woonbebouwing. Bij het vergroenen van Kanaleneiland proberen we groen te verbinden en waar mogelijk te gebruiken om langzaam verkeerroutes aangenaam te maken. Het is een doelstelling om het Rondje Stadseiland op een prettige manier bereikbaar te maken via deze groene langzaam verkeerroutes Autoluw maken van woonstraten is onderdeel van het plan door het maken van knips maar ook door inrichting als 30 km-zone.

		en voetgangers. Auto’s kunnen ontmoedigd worden door drempels, snelheidslimiet Er kunnen meer parkeerplaatsen plaatsmaken voor groen. In de omgevingsvisie (samenvatting) staat dat de auto nog steeds belangrijk is. Dat strookt niet met de visie op omliggende gebieden. Een aantal delen van Transwijk en Kanaleneiland zijn verwaarloosde gebieden. De aanleg van de wandelboulevard (bij restaurant Op Rooze) laat zien dat een buurt is opknapt. Dat zou voor meer plekken kunnen.	In de introductie op pagina 20 staat dat uit gesprekken met bewoners blijkt dat de auto en parkeren nog steeds belangrijk zijn. Dit is een constatering die naar voren kwam tijdens het participatietraject. Bewoners gaven aan hun auto belangrijk te vinden en vaak moeite te hebben een parkeerplek te vinden. Tegelijk is het juist de ambitie van de gemeente om langzaam verkeer en het gebruik van hoogwaardig openbaar vervoer te bevorderen en bovendien om de wijk te vergroenen. Bij de herinrichting van de openbare ruimte zijn dit dan ook de belangrijke ingrediënten om een kwaliteitsslag te maken, in de wetenschap dat de auto voor veel bewoners een belangrijk vervoermiddel is.
35	Wat vindt u goed?	Plannen om de wijk beter te maken, aandacht voor groen, jeugd en leefbaarheid	
	Wat kan er beter?	Het plantsoen aan het 24 oktober plein staat nu niet op de kaart als zijnde een plantsoen, terwijl het dat wel is. Het is juist nog een beetje groen bij de ingang van Utrecht, en compenseert voor de uitstoot van het vele (en vaak meer dan 50 rijdende) verkeer op de fly-over en de Weg der Verenigde Naties. Verder is hier ook het herdenkingsmonument voor de aanslag van 18 maart. Dat dit zo makkelijk vergeten wordt in e toekomstplannen is wel jammer, en dat er zo gemakkelijk 'stedelijke vernieuwing' overheen gepland wordt. De stedelijke vernieuwing op het gebied van het huidige UWV zou een logische visie kunnen zijn. Maar mi. niet voor het 24 oktober plantsoen. Dus op de kaarten zou het plantsoen ingetekend moeten zijn (dat hoort er sowieso op te staan, aangezien het er is) en de stedelijke vernieuwing zou zich niet moeten uitstrekken over dit plantsoen.	Dank voor uw terechte opmerking. De 'Herdenkingsplaats 24 Oktoberplein' en het naastgelegen plantsoen staan niet ter discussie. Op tekeningen en in tekst zal duidelijk worden gemaakt dat we zowel de herdenkingsplaats als het plantsoen in stand houden.
36	Wat vindt u goed?	Niets	
	Wat kan er beter?	Geen extra hoogbouw	In Utrecht moeten de komende jaren veel extra mensen worden gehuisvest, ook Kanaleneiland en Transwijk zullen hier een bijdrage aan leveren. Door hoogbouw toe te voegen kunnen op

			een relatief klein oppervlak relatief veel woningen worden gerealiseerd. Hoogbouw komt alleen op die plekken waar dat stedenbouwkundig verantwoord is, op een manier die passend is in de lokale context. Bij ontwikkeling van hoogbouw wordt de invloed van het gebouw op zonuren en wind voor omwonenden altijd onderzocht.
37	Wat vindt u goed?	Überhaupt het initiatief om de buurt te verbeteren	
	Wat kan er beter?	Het lijkt alsof het stukje groen/herdenkingsmonument naast onze flat verdwijnt? Dit graag behouden en geen andere flat voor 'de deur'	Zie antwoord bij inspraakreactie 35
38	Wat kan er beter?	Het herdenkingspark 18 maart moet behouden blijven. Houd rekening met voldoende parkeergelegenheid wanneer nieuwe woningen worden gecreëerd.	Zie antwoord bij inspraakreactie 35 Bij het bouwen van nieuwe woningen worden de parkeernormen zoals vastgesteld door de gemeenteraad gebruikt.
	Wat wilt u verder kwijt?	Behoud karakter van Transwijk: met groen en laagbouw (i.t.t. grootschalig bijbouwen van flats). Meer woningen = meer bewoners = meer verkeersbewegingen = meer focus op verkeersveiligheid nodig	Het groene karakter van Transwijk zal in de komende jaren juist nog extra worden versterkt.
39	Wat vindt u goed?	Dat er over nagedacht is.	
	Wat kan er beter?	Het parkje van de aanslag 24 oktober. Plein staat niet op de kaart. Nu lijkt het alsof hier een zoekgebied is voor een flat tot 70m hoog. Pal voor onze flat De Hoogt (is vw Poelmanlaan 2 - 204) en bovenop het gedenkparkje. Dat is fout.	De 'Herdenkingsplaats 24 Oktoberplein' en het naastgelegen plantsoen staan niet ter discussie. Op tekeningen en in tekst zal duidelijk worden gemaakt dat we zowel de herdenkingsplaats als het plantsoen in stand houden. Het parkeerterrein tussen het plantsoen en de bestaande flat De Hoogt is onderdeel van een zone die staat aangeduid als 'zoekgebied voor verdichting' (p24) en als 'zoekgebied stedelijk accent' (p69). Dit betekent niet dat hier overal verdichting en/of hoogbouw gerealiseerd zal worden. Initiatieven moeten passen in de lokale context en planvorming zal altijd gebeuren in een traject waar

			initiatiefnemer, gemeente en omwonenden/belanghebbenden bij betrokken zijn.
	Wat wilt u verder kwijt?	Niets	
40	Wat vindt u goed?	Weinig	
	Wat kan er beter?	In ieder geval het monument op het Oktoberplein respecteren	Zie antwoord bij inspraakreactie 35
	Wat wilt u verder kwijt?	Er blijft wel erg weinig groen over!	De gemeente vindt groen juist erg belangrijk. Dit wordt onder andere duidelijk door het verbeteren van 'Groot Park Transwijk', 'Rondje Stadseiland' en een aantal parken en plantsoenen. Ook willen we deze groengebieden beter met elkaar verbinden. Daarnaast streven we naar vergroenen binnen de bebouwingsblokken en hebben we verschillende zones aangewezen als 'gebouwen in het groen'. Uitganspunt is om in deze zones verharding te verminderen bij herontwikkeling. Bij herinrichting van de openbare ruimte geldt het principe 'groen tenzij', in principe gaan we uit van een groene inrichting, tenzij verharding echt noodzakelijk is. De oost-westroutes in de omgevingsvisie zijn specifiek aangewezen als te vergroenen straten.
41	Wat wilt u verder kwijt?	Ik wil geen flat aan de zijde van het herdenkingsmonument ten noorden van onze flat "de Hoogt"	Het parkeerterrein tussen het plantsoen en de bestaande flat De Hoogt is onderdeel van een zone die staat aangeduid als 'zoekgebied voor verdichting' (p24) en als 'zoekgebied stedelijk accent' (p69). Dit betekent niet dat hier overal verdichting en/of hoogbouw gerealiseerd zal worden. Initiatieven zullen moeten passen in de lokale context en planvorming zal altijd gebeuren in een traject waar initiatiefnemer, gemeente en omwonenden/belanghebbenden bij betrokken zijn.
42	Wat kan er beter?	I.v.m. groen en herdenkingsmonument moet het 24 Oktoberplantsoen blijven zoals het is.	Zie antwoord bij inspraakreactie 35

43	Wat vindt u goed?	Er is plaats voor groen en hoogbouw past wel in de omgeving	
	Wat kan er beter?	Er wordt op een stukje de mogelijkheid gegeven om te bouwen waar nu een monument staat. Daar mag niet gebouwd worden. Tussen de trambaan en het UWV en woongebouw staat nu ruimte voor gebouwen, dat is er gewoon niet.	De 'Herdenkingsplaats 24 Oktoberplein' en het naastgelegen plantsoen staan niet ter discussie. Op tekeningen en in tekst zal duidelijk worden gemaakt we zowel de herdenkingsplaats als het plantsoen in stand houden. Het parkeerterrein tussen de trambaan (Beneluxlaan) en het UWV-gebouw, naast flat De Hoogt, is onderdeel van een zone die staat aangeduid als 'zoekgebied voor verdichting' (p24) en als 'zoekgebied stedelijk accent' (p69). Dit betekent niet dat hier overal verdichting en/of hoogbouw gerealiseerd zal worden. Initiatieven zullen moeten passen in de lokale context en planvorming zal altijd gebeuren in een traject waar initiatiefnemer, gemeente en omwonenden/belanghebbenden bij betrokken zijn.
	Wat wilt u verder kwijt?	Ik zie vooral veel plek voor gebouwen, maar erg weinig klein groen. Er is een park vlakbij, maar om alles vol te bouwen en alleen een park te houden vind ik geen goede visie.	Het klopt dat er ruimte wordt gemaakt om te bouwen in Kanaleneiland en Transwijk, dat is ook nodig in een groeiende stad. Onze ambitie is om te groeien in balans. Daarom vindt de gemeente, juist op plekken waar de stad verdicht, groen erg belangrijk. Dit wordt onder andere duidelijk door het verbeteren van 'Groot Park Transwijk', 'Rondje Stadseiland' en een aantal parken en plantsoenen. Ook willen we deze groengebieden beter met elkaar verbinden. . Daarnaast streven we naar vergroenen binnen de bebouwingsblokken en hebben we verschillende zones aangewezen als 'gebouwen in het groen'. Uitganspunt is om in deze zones verharding te verminderen bij herontwikkeling. Bij herinrichting van de openbare ruimte geldt het principe 'groen tenzij', in principe gaan we uit van een groene inrichting, tenzij verharding echt noodzakelijk is. De oost-westroutes in de omgevingsvisie zijn specifiek aangewezen als te vergroenen straten.
44	Wat vindt u goed?	Ik vind de nadruk op groen erg goed en ik vind het prettig dat de hoeveelheid sociale huur niet krimpt volgens dit plan. Meer toegankelijkheid in de wijk en	

		verschillende soorten woonvormen lijken me ook een goede ontwikkeling. Het idee van een bazaar zou erg goed passen in de buurt. Ik vind het ook prettig dat er gedacht is aan het voorkomen van heftige valwinden, dat is natuurlijk ook erg belangrijk voor het toegankelijk en fietsbaar houden van de straten. Het idee van de kabelbaan als trekpleister is leuk, al komt wat onrealistisch over. Als het betaalbaar zou blijven voor bewoners zou ik er echter wel voorstander van zijn	
	Wat kan er beter?	Ik maak me nog altijd zorgen dat sociale huur verdrongen kan worden door woningen uit het middensegment die niet echt veel beter zijn dan sociale huur maar meer winst opleveren voor projectontwikkelaars. De cijfers zien er redelijk uit, al zie ik met de beoogde toename van duurdere sociale huurwoningen het nut van middenhuur niet echt in, duurdere sociale huurwoningen lijken me juist toegankelijker voor middeninkomens. Ik weet niet wat ik moet vinden van het plan om de tram naar de rand van transwijk te verleggen, het lijkt mij dat dit de wijk met het openbaar vervoer minder bereikbaar maakt. Het lijkt me beter als er gekeken zou kunnen worden naar bijvoorbeeld tunnels of oversteekplaatsen zoals bij halte Kanaleneiland-zuid. Hoe dit samenhangt met de tram van Nieuwegein naar CS die verbonden wordt met de Uithoflijn is me ook niet helemaal duidelijk. Überhaupt mis ik informatie over verbinding met de universiteit wel. Ik weet niet precies wat de knips in de wegen concreet betekenen (of de weg vervangen wordt door een stuk groen, of er bijvoorbeeld een zebrapad komt), maar ik maak me zorgen over de consequenties hiervan voor de OV-tijden. Het lijkt me dat bijvoorbeeld busvervoer hier langzamer van zou kunnen worden. Ik zou wel graag meer zebrapaden willen zien bij bijvoorbeeld	Tussen de duurdere sociale huur en middeldure huur zit in onze ogen wel een groot verschil in de bereikbaarheid qua inkomens. Daarnaast kunnen we met de corporaties aanvullende afspraken maken, bijvoorbeeld ook over de toewijzing van de huidige sociale huurwoningen. Het middenhuur segment vinden we een belangrijke aanvulling om daarmee bijvoorbeeld doorstroom uit de sociale huur te bevorderen, waardoor deze weer vrijkomen. Een van de doelen van het verleggen van de tram naar de Europalaan is het versnellen van de OV-verbinding naar Nieuwegein. Hierdoor wordt het openbaar vervoer aantrekkelijk. Ook voor mensen die normaal de auto gebruikten. De tram kan binnenkort al doorrijden van de huidige lijn naar het Utrecht Science Park. De bestaande lijn kan dan via de Prins Clausbrug naar Papendorp gaan rijden. Hierdoor is het grootste deel van Kanaleneiland nog steeds goed bereikbaar met de tram. Verdere uitwerking en besluitvorming van de verandering van de tramlijn vindt niet plaats in het kader van de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk. Het is zeker niet dat de bedoeling dat de bussen hinder ondervinden van de knips. Daar waar de bus rijdt zal altijd een passage mogelijk blijven. Volledig inrichten als groen is dus ook niet mogelijk. Op andere plekken kan dit wellicht wel het geval zijn, bijvoorbeeld een plantsoen met een fietspad. Dit moet nog worden uitgewerkt.

		winkelcentrum Vasco da Gama waar vaak te snel gereden wordt. Ik deel de behoefte voor meer horeca niet echt, het lijkt me dat er al relatief veel horeca aanwezig is in Kanaleneiland. Ik denk wel dat gezondheidsvoorzieningen, en dan bedoel ik voornamelijk huisartsen, nog enigszins tekort komen. Vanuit mijn eigen postcodegebied kan ik maar bij één huisartsenpraktijk terecht Wat ik mis is meer details over wat er met de Rooseveltboulevard en het Amsterdam-Rijnkanaal gaat gebeuren. Ik vind zelf dat de aanmerende boten voor de flats flink wat overlast veroorzaken, zowel nachtelijk geluidsoverlast als beperkend voor de privacy. Ik zie niet waarom deze boten niet aan de stukken van de kade aan zouden kunnen meren waar geen mensen vlak boven wonen, of waarom er geen plek is voor de boten om aan te meren aan de andere kant van het kanaal zodat er geen sprake is van overlast. Daarnaast maak ik me zorgen over de uitstoot van deze boten en de gezondheidseffecten van de geluidsoverlast. Bij langsvarende boten is er vaak sprake van een vreemde soort resonantie waar de hele flat van lijkt te trillen, soms ook 's nachts. Het is dusdanig luid dat ik me zorgen maak of dit wel veilig is om te horen.	In de van oorsprong bestaande voorzieningenstroken zitten nu gezondheidscentra en zorgvoorzieningen en deze willen we behouden. In de Marco Pololaan komt een (vervangende) zorgvoorziening met apotheek, huisartsen, fysiotherapie en andere zorgaanbieders. Dit behoudt de zorgvoorzieningenstructuur in Kanaleneiland-Zuid. Bij eventuele herontwikkeling van winkelcentrum Nova is het behouden van het zorgcentrum belangrijk. Rijkswaterstaat beslist over de vaarwegen in Nederland en daarmee ook voor de afmeerplaatsen, zoals deze aan de Rooseveltlaan. De gemeente Utrecht heeft in de Plaatselijke verordening beperkende geluidsvoorschriften opgenomen voor de afgemeerde schepen. Voor het geluid van de varende schepen zijn in de Wet geluidhinder geen normen opgenomen. Bij nieuwbouw wordt het geluid van de schepen daarom ook niet meegenomen in berekeningen. Wel geeft de gemeente altijd het advies om hier wel rekening mee te houden bij het bouwen van woningen dicht bij het Kanaal.
	Wat wilt u verder kwijt?	Hoewel ik veel commentaar heb op het stuk ben ik vrij positief verrast door het geheel!	
45	Wat vindt u goed?	Het is een heel uitgebreid stuk, met een mooi stukje geschiedenis van de wijk. Er is zo te zien flink nagedacht over wat de wijk in de toekomst moet	

		bieden en welke kant e.e.a. op ontwikkeld gaat worden.	
	Wat kan er beter?	We zien dat er vanuit de wijk door verschillende externe partijen, waaronder vooral de woningcorporaties, is geparticipeerd. We vinden het jammer dat AxionContinu, als grote partij voor ouderenzorg in de wijk niet benaderd is om te participeren bij het opstellen van dit document. We zitten met 3 locaties verpleeghuiszorg, revalidatie, serviceappartementen en ons hoofdkantoor in deze wijk, met in totaal 563 bewoners/cliënten en een paar honderd medewerkers. Daarnaast zien we in het concept dat onze 3 locaties alle drie zijn aangewezen als zoekgebied voor verdichting. Het gaat dan om Voorhoeve aan het Trumanplein 1, De Bijnkershoek aan de Van Bijnkershoeklaan 250 en Domstate, Parkgraaf, Gildenborgh en Centraal Bureau aan de Beneluxlaan 922-928. We willen graag met de gemeente in overleg over de verdere invulling en verwachting rondom de aangewezen zoekgebieden.	Lijkt ons een goed idee om daar in de komende periode samen over in gesprek te gaan.
	Wat wilt u verder kwijt?	Op 2 van onze locaties zien we dat we flink terug gaan in bouwhoogte tot maximaal 3 bouwlagen. Dit staat haaks op de bouwhoogtes binnen het huidige bestemmingsplan (tot 25/30 meter) en de reeds aanwezige bouwhoogtes. We hebben binnen de ouderenzorg de komende 20 jaar een enorme uitdaging in de huisvesting van ouderen en zien deze locaties als mogelijke ontwikkellocaties in de nabije toekomst. We maken dan ook bezwaar tegen deze wijziging in maximale bouwhoogte en vragen de gemeente om dit in de definitieve versie aan te passen en aan te houden conform bestaande mogelijkheden in het huidige bestemmingsplan.	Beide door u bedoelde locaties liggen op dit moment in een zone met bebouwingshoogte 'S'. Gezien de huidige bestaande bebouwing en het huidige bestemmingsplan, wordt voor beide locaties de bebouwingshoogte gewijzigd in 'M' in de omgevingsvisie. De bebouwingshoogte per zone geldt als een maximum. Per locatie wordt bij een (her)ontwikkeling een afweging gemaakt wat de geschikte bouwhoogte is. Beide locaties zijn aangeduid als een 'zoekgebied voor verdichting'. Ook liggen ze in de zone 'Groot Park Transwijk' en in de zone 'gebouwen in het groen'. De doestelling is hier om de parkbeleving te versterken, in hoofdstuk 5.2 zijn de bouwregels omschreven die op deze locaties van toepassing zijn.
46	Wat vindt u goed?	Ik vind specifiek het opknippen van straten, waarbij er duidelijke buurten ontstaan en het toevoegen van meer gebruiksgroen heel interessant. Daarnaast vind ik de	

		focus op voetgangers en fietsers in plaats van auto's ontzettend goed!	
	Wat kan er beter?	Ik ben benieuwd hoe deze omgevingsvisie specifiek kan bijdragen aan de leefbaarheid voor kinderen in de wijk.	Er is in deze omgevingsvisie veel aandacht voor jongeren, dit kwam vooral voort uit de participatie. In het speelbeleid hebben we veel aandacht voor kinderen. Daarnaast gaan we voor de wijk Zuidwest een wijkscan maken voor het spelen in de wijk.
	Wat wilt u verder kwijt?	Ik ben student Spatial Planning and Design aan de Rijksuniversiteit Groningen, maar ben afkomstig uit Utrecht. Ik doe voor mijn scriptie onderzoek naar in hoeverre er rekening wordt gehouden met kinderen in (gemeente)beleidsdocumenten en visies van naoorlogse flatwijken. Heel graag zou ik iemand kort (online) willen interviewen over het de nieuwe omgevingsvisie van Kanaleneiland en Transwijk. Is dit mogelijk? Ik hoor het graag!	We hebben hiervoor een afspraak gemaakt de indiener van deze reactie.
47	Wat vindt u goed?	Leefbaarheid wordt flink verbeterd. Goed aandacht voor duurzaamheid, klimaatadaptie, energie/warmte, biodiversiteit. Aandacht behouden karakter wijk, maar ook signalen voor het tegenovergestelde zie volgende.	
	Wat kan er beter?	Nog beter meenemen bewoners in proces. Minder betrokken bewoners vinden dit niet, maar ervaren denk ik de meeste negatieve gevolgen. Riscico dat karakter verdwijnt. Te veel gendirianen.	Het spijt ons om te lezen dat u het gevoel heeft niet voldoende meegenomen te zijn in het proces. Participatie is voor ons belangrijk en proberen we zo goed mogelijk te organiseren, zodat zo veel mogelijk mensen mee kunnen praten. We hebben ons uiterste best gedaan om zoveel mogelijk mensen te betrekken en hun bijdrage een goede plek te geven in de omgevingsvisie. Dat hebben we op verschillende manieren: via social media zijn mensen uitgenodigd, er zijn flyers verspreid, 4000 bewoners zijn via loting uitgenodigd via de post, de bestaande netwerken zijn via de wijkcoöperatie uitgenodigd. We hebben een serie gesprekken gevoerd met bewoners voor wie het moeilijk is om mee te praten. We hebben gewerkt via een eerste fysieke bijeenkomst en een serie online bijeenkomsten tijdens de corona lockdown. De wijkcoöperatie heeft fysieke bijeenkomsten georganiseerd zodra dat weer kon.

		Sloopwoningen vervangen door meer naar kleinere en duurdere woningen.	Veel grote sloopplannen zijn er niet. Maar waar we dat doen zullen we een afweging maken ten aanzien van het meest geschikte programma. Gezien de grote vraag naar betaalbare woningen zullen we niet het accent leggen op het toevoegen van duurdere woningen (10%-25%)
48	Wat vindt u goed?	Aandacht voor functionele plint/voorzieningen op straatniveau en vrije tijdsbesteding in Kanaleneiland. Mobiliteit met fiets, ov en voetgangers als uitgangspunt. Groene wijk.	
	Wat kan er beter?	Meer nadruk op verminderen van doorgaand autoverkeer wellicht met verlagen van snelheden. Heel Kanaleneiland naar 30km.	Op de wegen in Kanaleneiland wordt 30km ingevoerd waar dit nog niet zo is. Uitzondering hierop zijn de Beneluxlaan de Churchilllaan/Bevrijdingslaan.
	Wat wilt u verder kwijt?	Ik hoop op een Kanaleneiland waar bewoners en bezoekers graag willen verblijven en vertoeven met veel passende (vrije tijds) voorzieningen.	
49	Wat vindt u goed?	Mijn reactie is als hoofdredacteur van wijkkrant de zuidwester (www.zuidwesterutrecht.nl) Graag zou ik zien dat de gemeente ook de wijkkrant gebruikt/inzet voor haar communicatie over zowel de procedure als de visie. (en algemene zin over procedures en plannen).	Het is een goed idee om op de pagina die het wijkbureau gebruikt in de wijkkrant aandacht te besteden aan de omgevingsvisie. Het wijkbureau denkt er graag over mee.
50	Wat vindt u goed?	Prima dat er meer groen komt in de wijk. Tip zorg ook voor bomen/planten die het gehele jaar door groen zijn.	
	Wat kan er beter?	Sneller betaald parkeren invoeren! Stoppen met het toestaan van bedrijfsunits in woonflats zoals aan de Colombuslaan. Dit zorgt voor overlast en een zeer onleefbare situatie.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat in de hele stad betaald parkeren wordt ingevoerd. Dit wordt momenteel uitgewerkt. Zie 2.1 Mobiliteit en (betaald) parkeren Als dit volgens het beleid is dan kunt u dit melden via het Klantcontactcentrum of het online loket.

	Wat wilt u verder kwijt?	In de toekomst dient er meer te worden gehandhaafd.	