

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. 8 december 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 90

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.

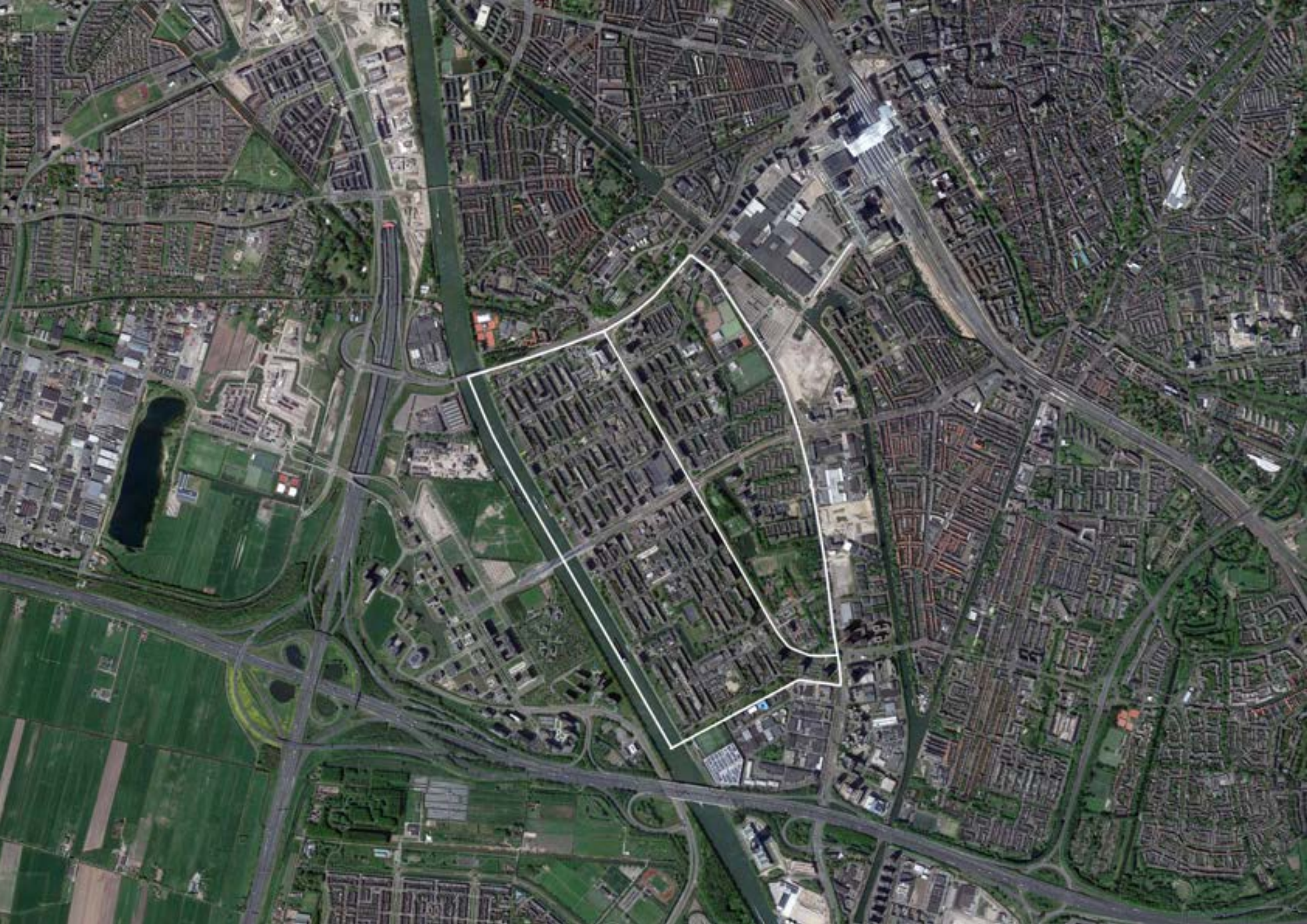
Utrechtse barcode
Om te laten zien dat leven in de stad niet alleen gaat over wonen, heeft de gemeente de Utrechtse barcode bedacht. Op die ‘barcode’ is te zien uit welke functies een stad in ideale situatie bestaat: fietspad, voetpad, weg, parken, sportvelden, winkels, scholen, theaters, kantoren enzovoort. 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.



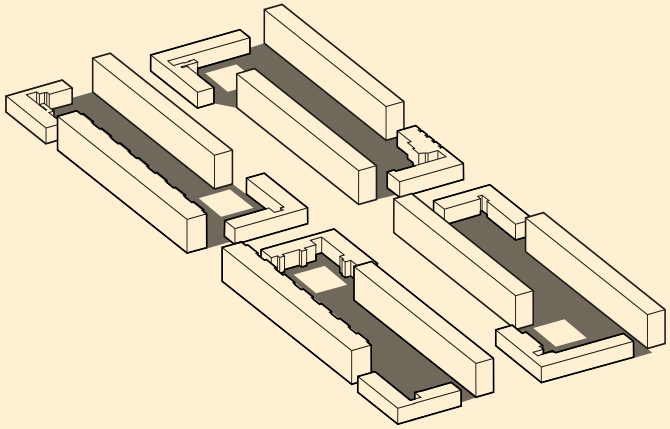
Zicht op de Beneluxlaan en park Transwijk

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.



▲ *Origineel 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.

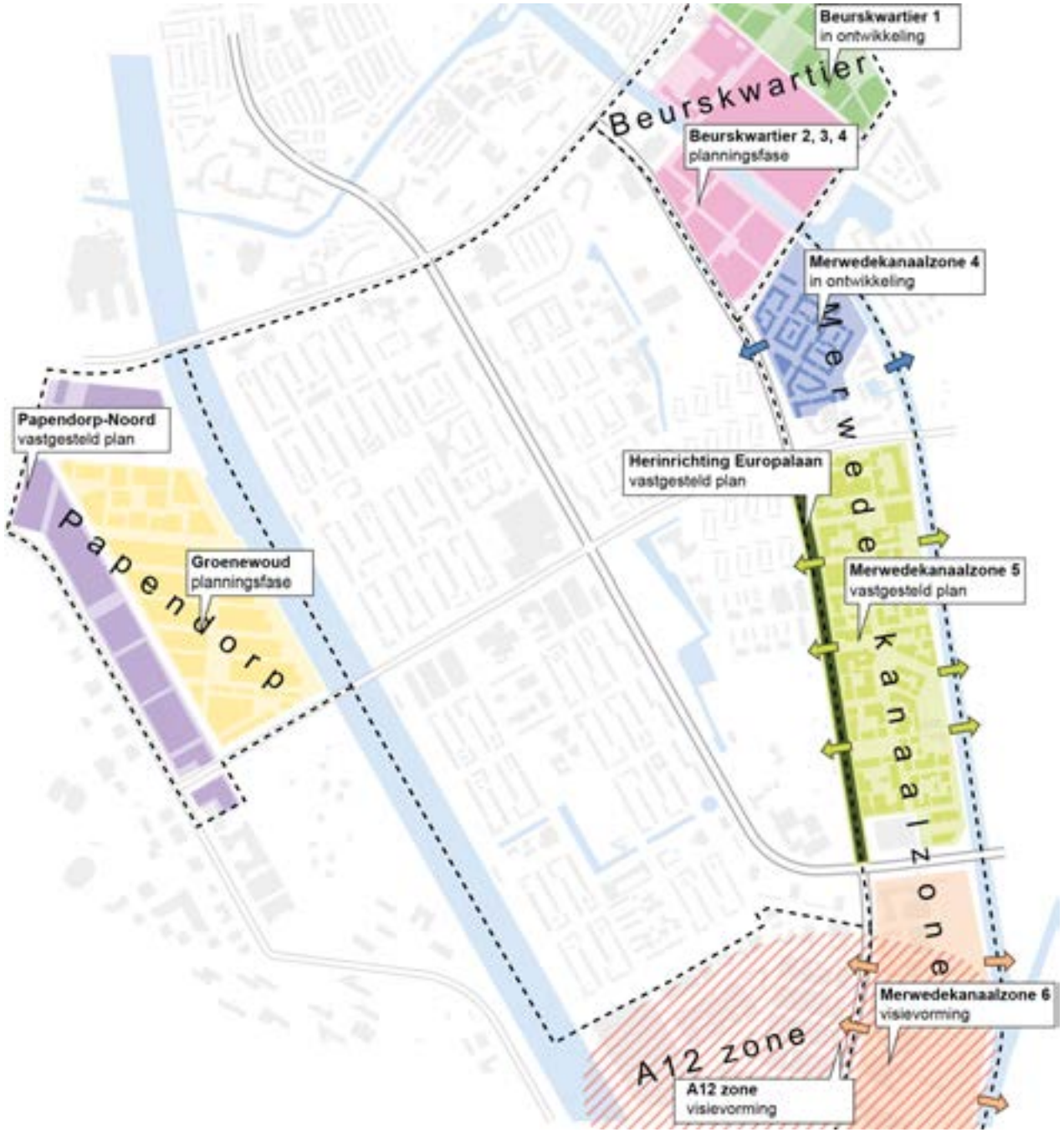
Ontwikkelingen aan de westzijde: Papendorp
Aan de westoever van het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van Kanaleneiland komt een woongebied bestaande uit twee buurten: Groenewoud en Papendorp-Noord. Het wordt een levendige plek om te wonen en te werken. In de nieuwe buurten komen sociale huurwoningen, 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*

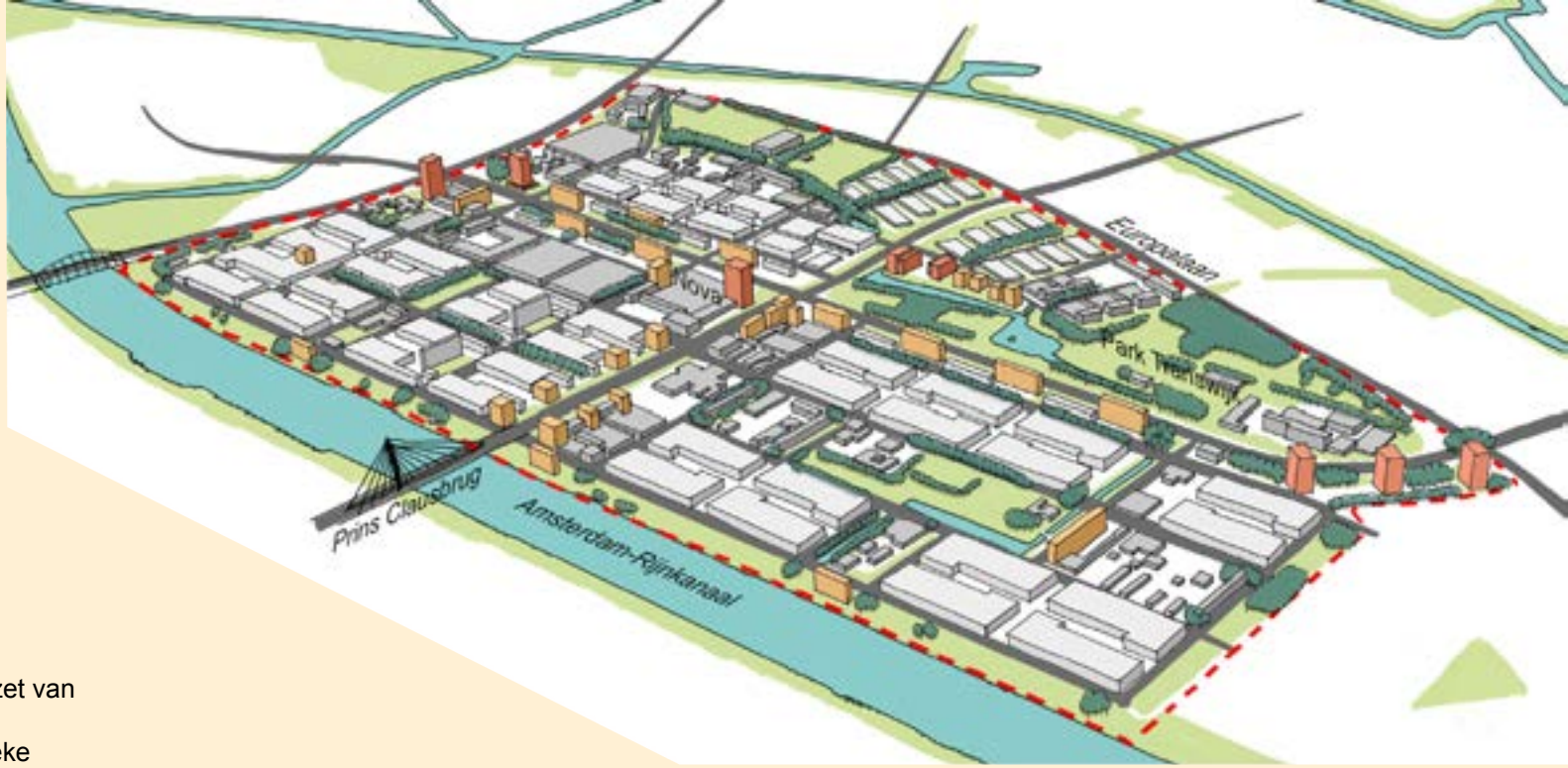
Ruimtelijke opbouw

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

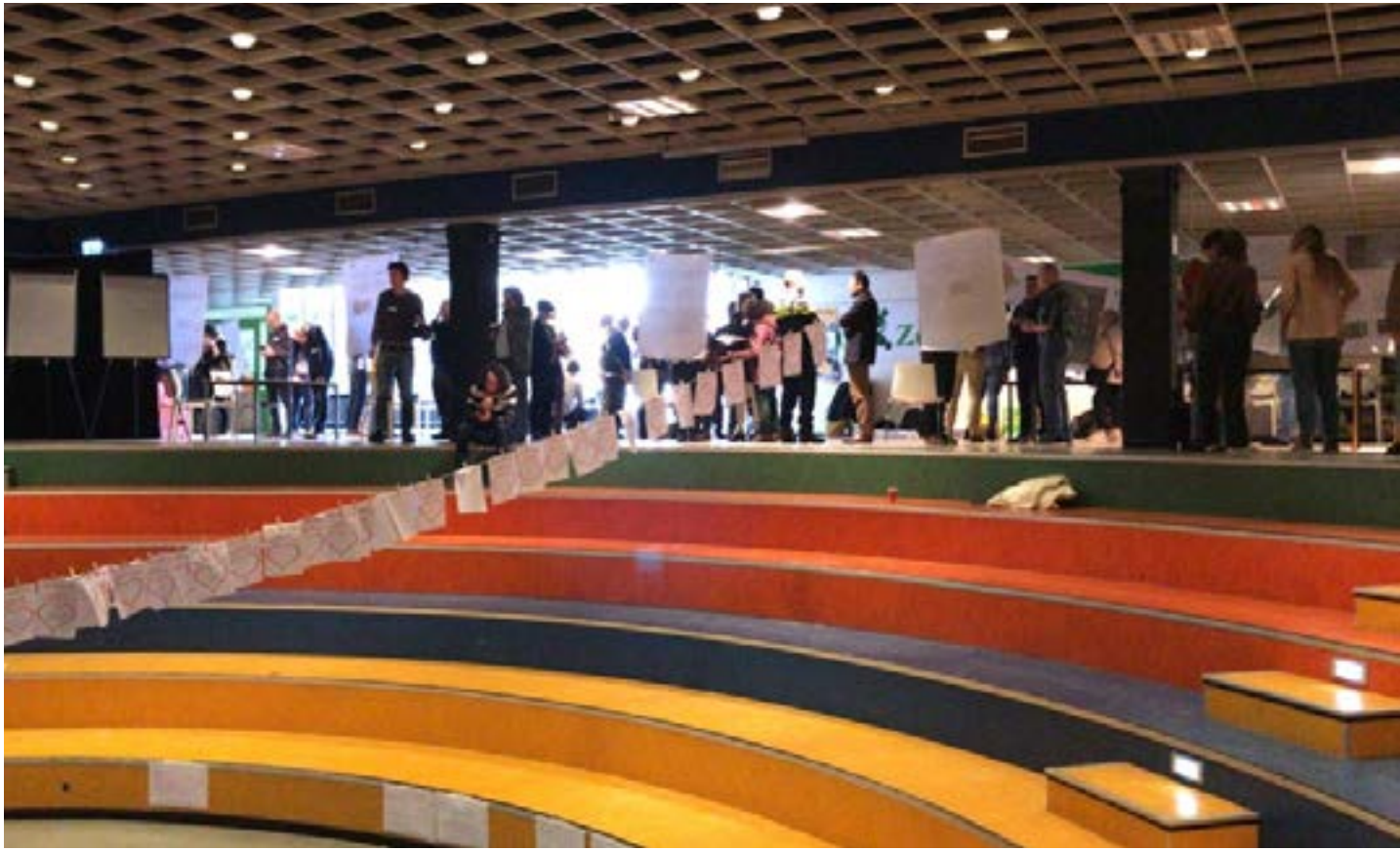
Voor de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk was het doel zo veel mogelijk mensen uit de wijk in een vroeg stadium te betrekken: inwoners, ondernemers en mensen van instellingen en verenigingen. Op die manier hebben wij vanuit de breedte van de gehele wijk gezocht naar zoveel mogelijk meningen, 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 2×2 naar 2×1. 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.

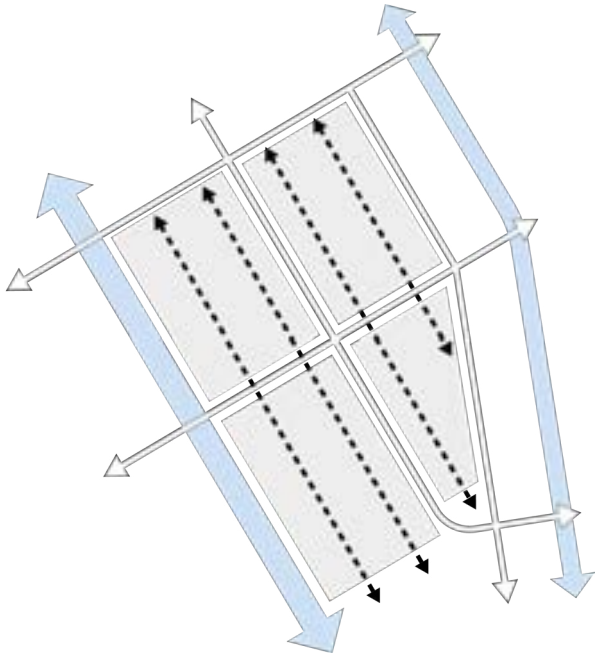
Het vervangen van de riolering in de wijken de komende jaren, biedt een mooie kans om de



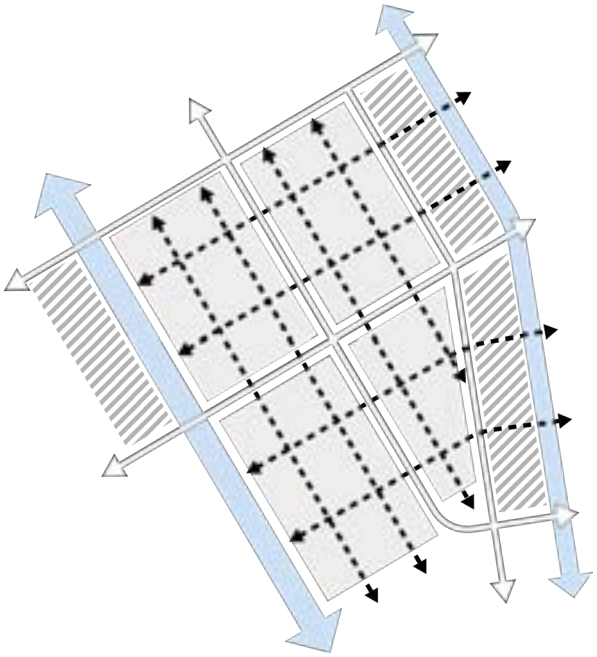
De schaalsprong groen en de ligging van de groenstructuur van Kanaleneiland-Transwijk in zijn toekomstige omgeving (bron: omgevingsvisie Merwedekanaalzone)

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*

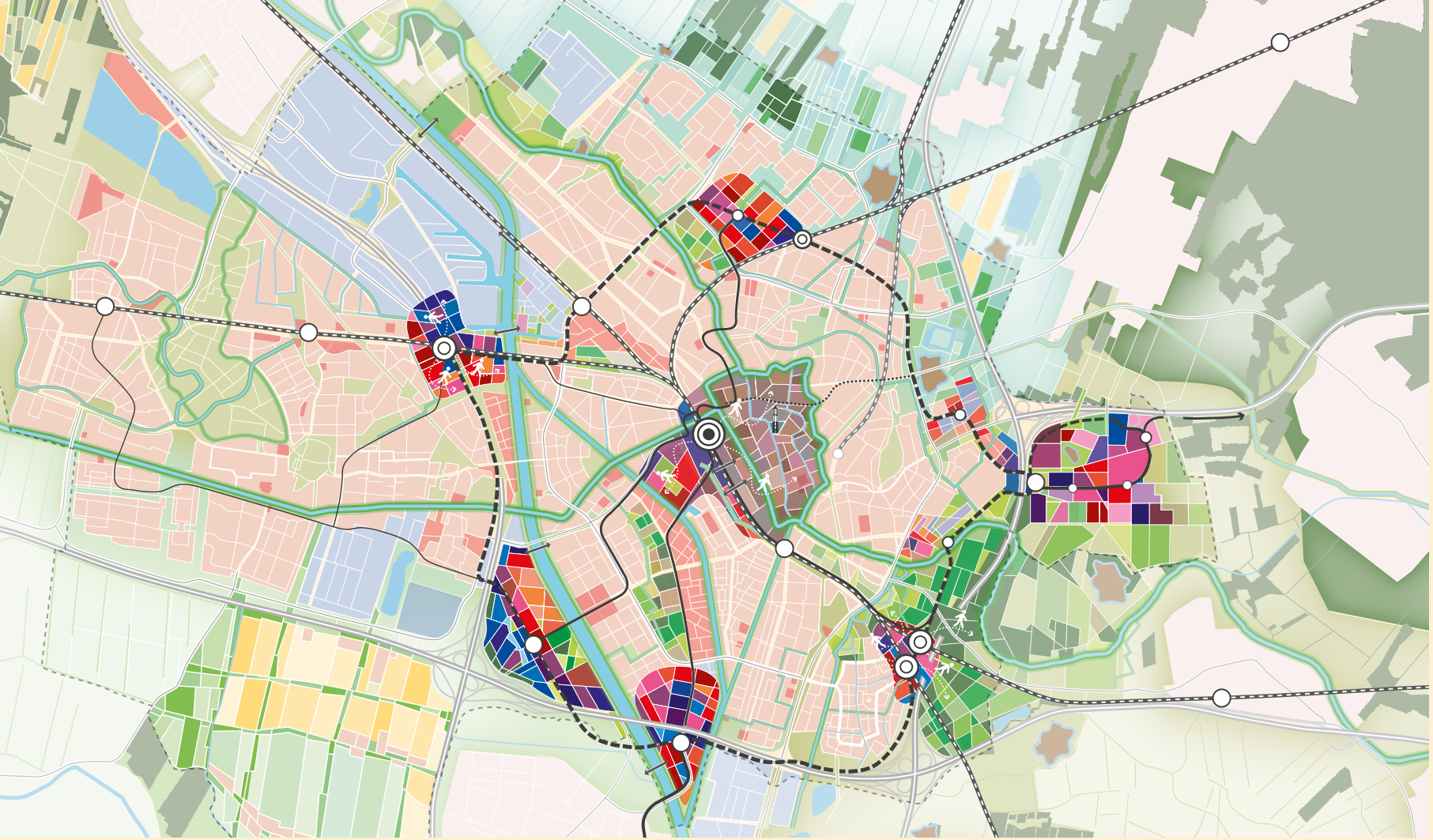
bewoners en gebruikers van de voorzieningen. De huidige voorzieningen voldoen ook voor de toekomst, alleen is er extra behoefte aan sport, recreatie en horeca. Alle voorzieningen, commercieel of niet-commercieel, zijn in principe onderbracht in de voorzieningenstroken en in winkelcentrum Nova, met uitzondering 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.

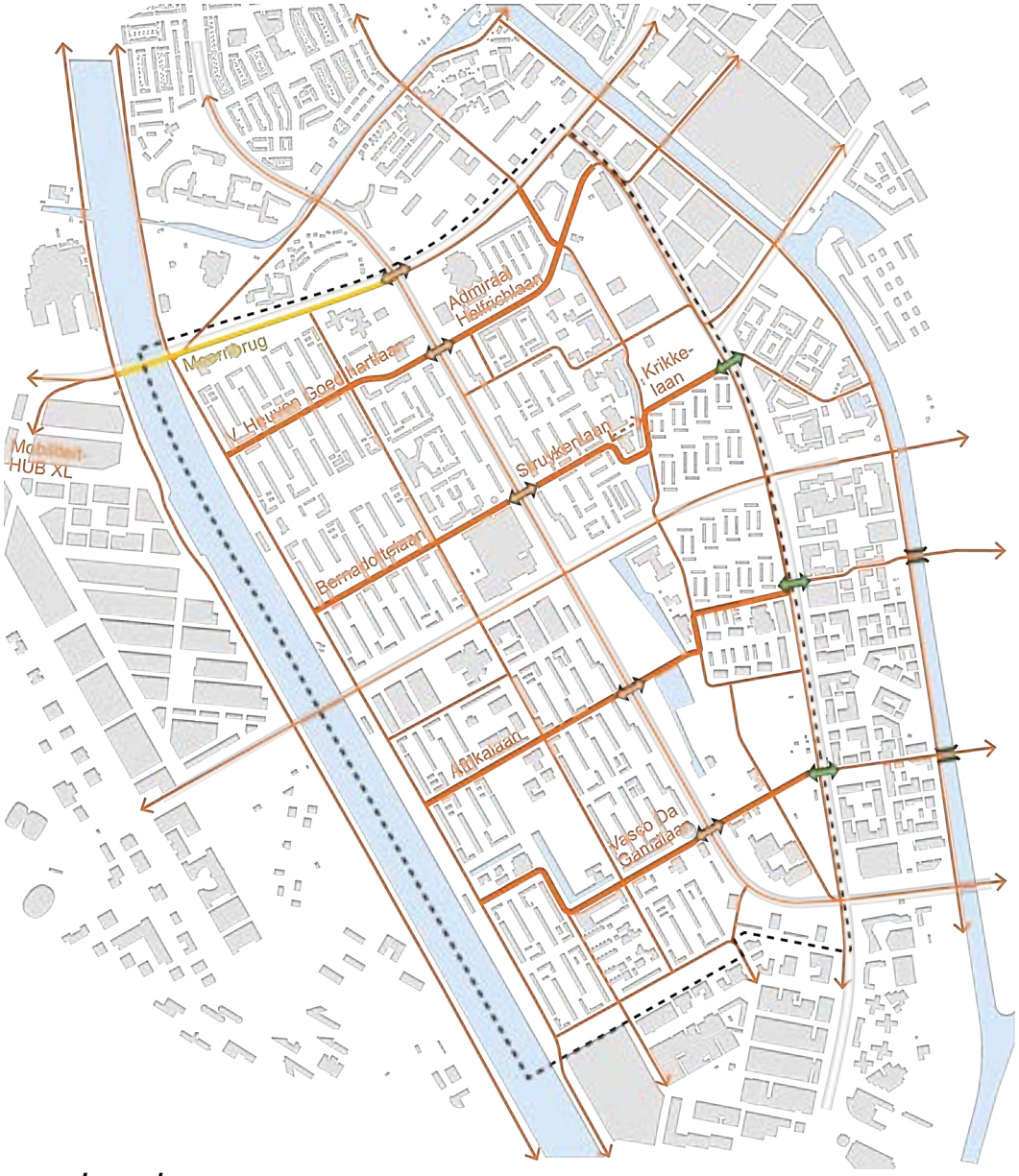
Veilig verkeer bij onze scholen

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

- *fietsroute*
- *nieuwe routes Kanaleneiland en Transwijk*
- *te onderzoeken verbinding*
- *zoekgebied recht doorgaande fietsroute*
- *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.

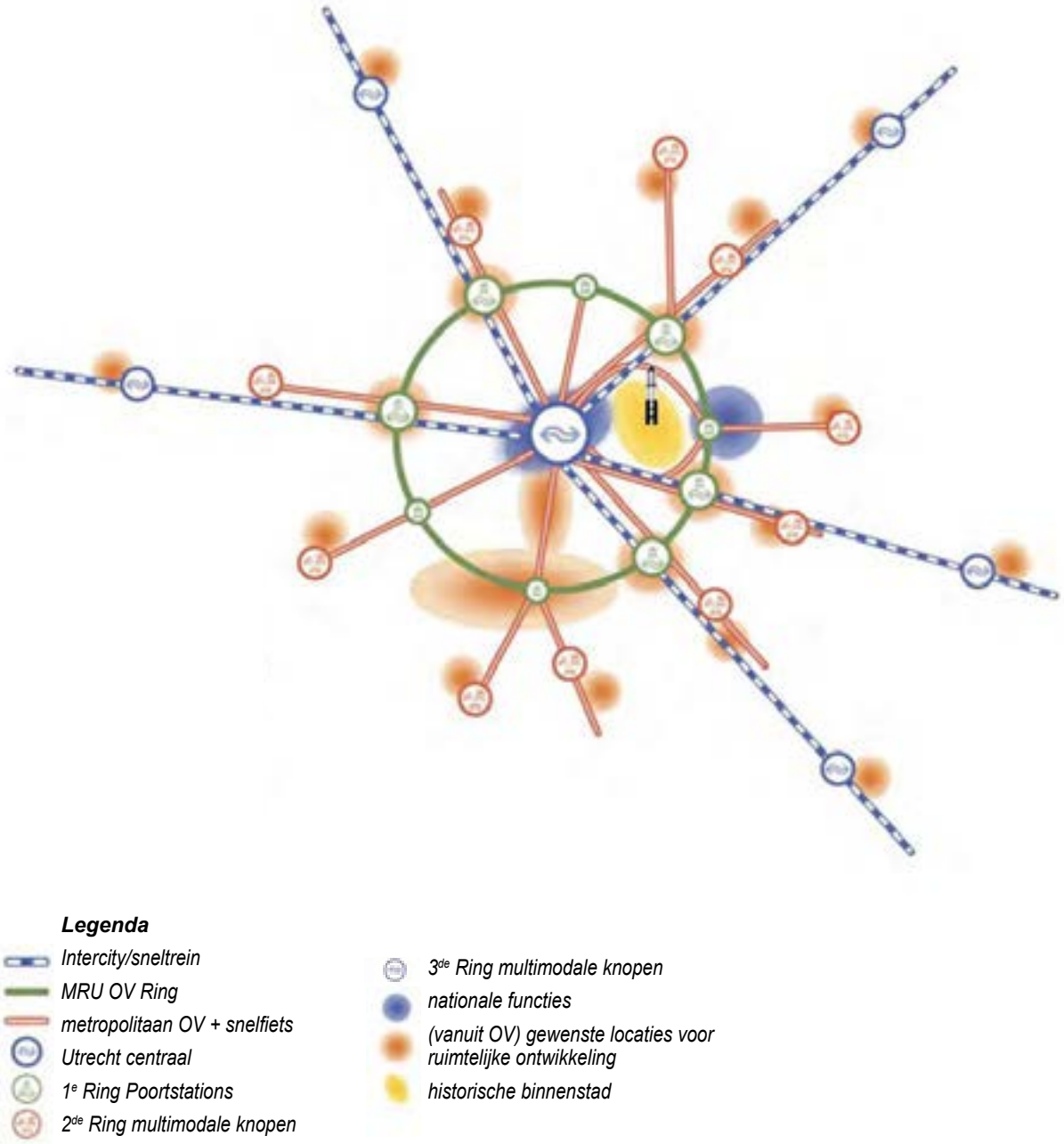
Lopen

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.

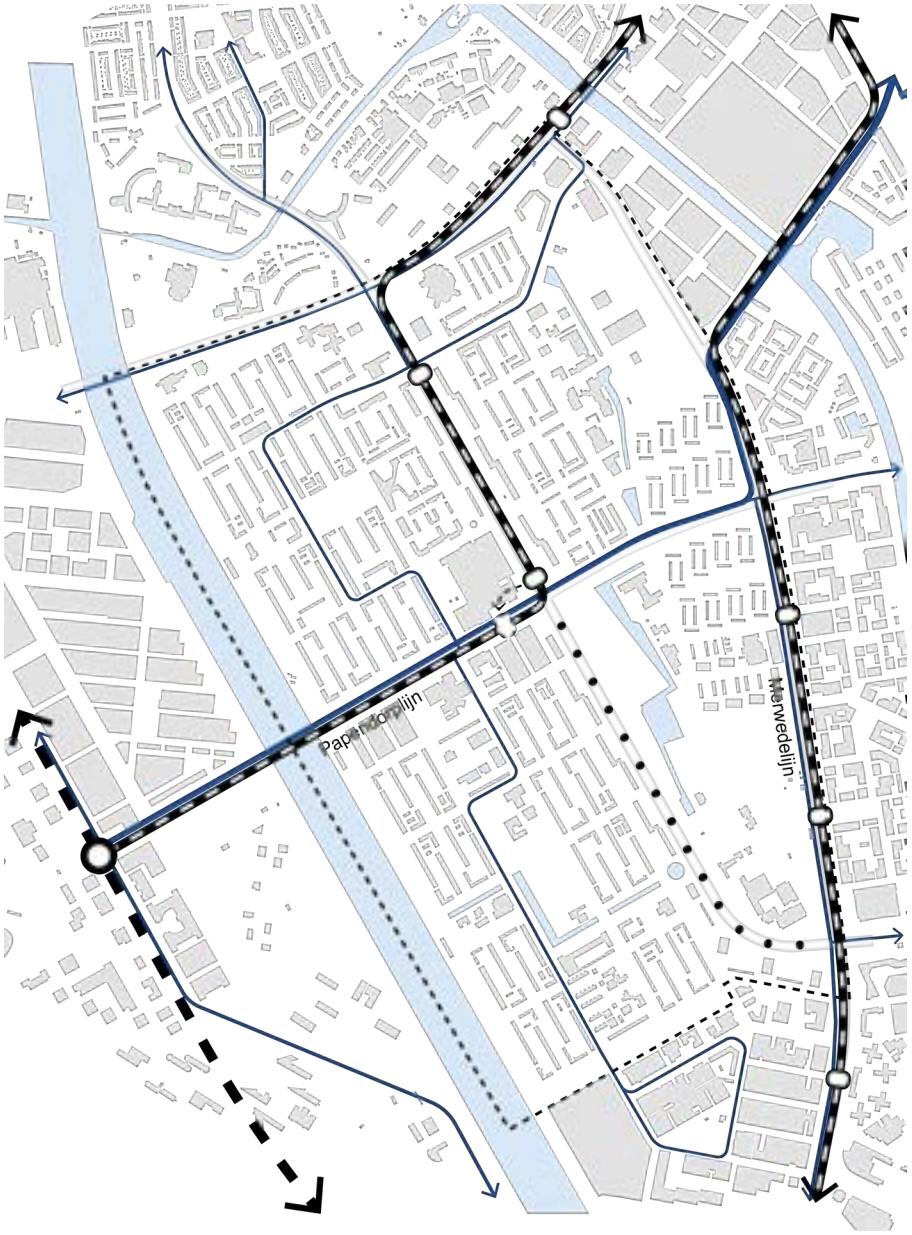
3.2 Openbaar vervoer

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*

Legenda

- *HOV-verbinding - spaak*
- *HOV-verbinding - wiel (zoekgebied)*
- *HOV-verbinding - te vervallen*
- *HOV-bus route*
- *bus route*
- *HOV-halte*
- *onderzoek verplaatsen HOV-halte*
- *HOV-knooppunt*

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.

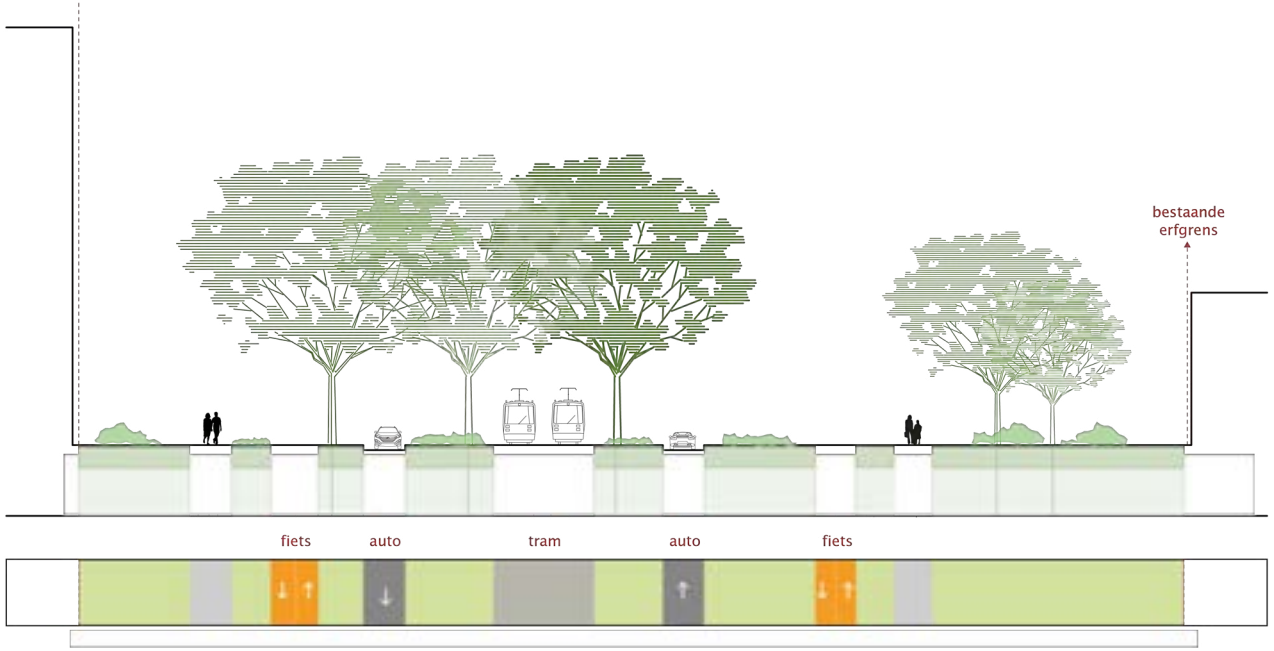
Hoofdwegen
In de wijken liggen een aantal hoofdontsluitingswegen, met een maximum snelheid van 50km/uur. Twee van deze wegen worden aangepast: de Beneluxlaan en de Europalaan.

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 2×2 naar 2×1.
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.

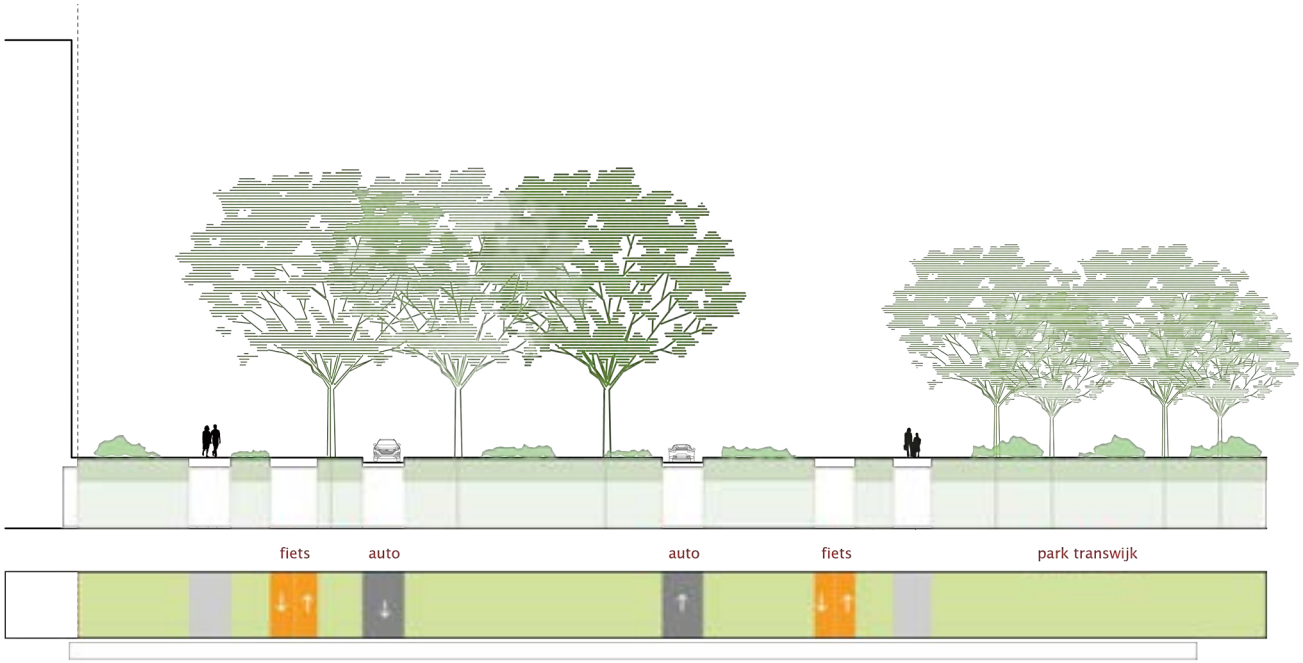
De Europalaan verandert ook. In verband met de komst van de wijk Merwede wordt het profiel heringericht.



▲ *Profiel Beneluxlaan huidig met 2×2 rijbanen*



▲ *Profiel mogelijke situatie Beneluxlaan-Noord met 2×1 rijbaan*



▲ *Profiel mogelijke situatie Beneluxlaan-Zuid met 2×1 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*



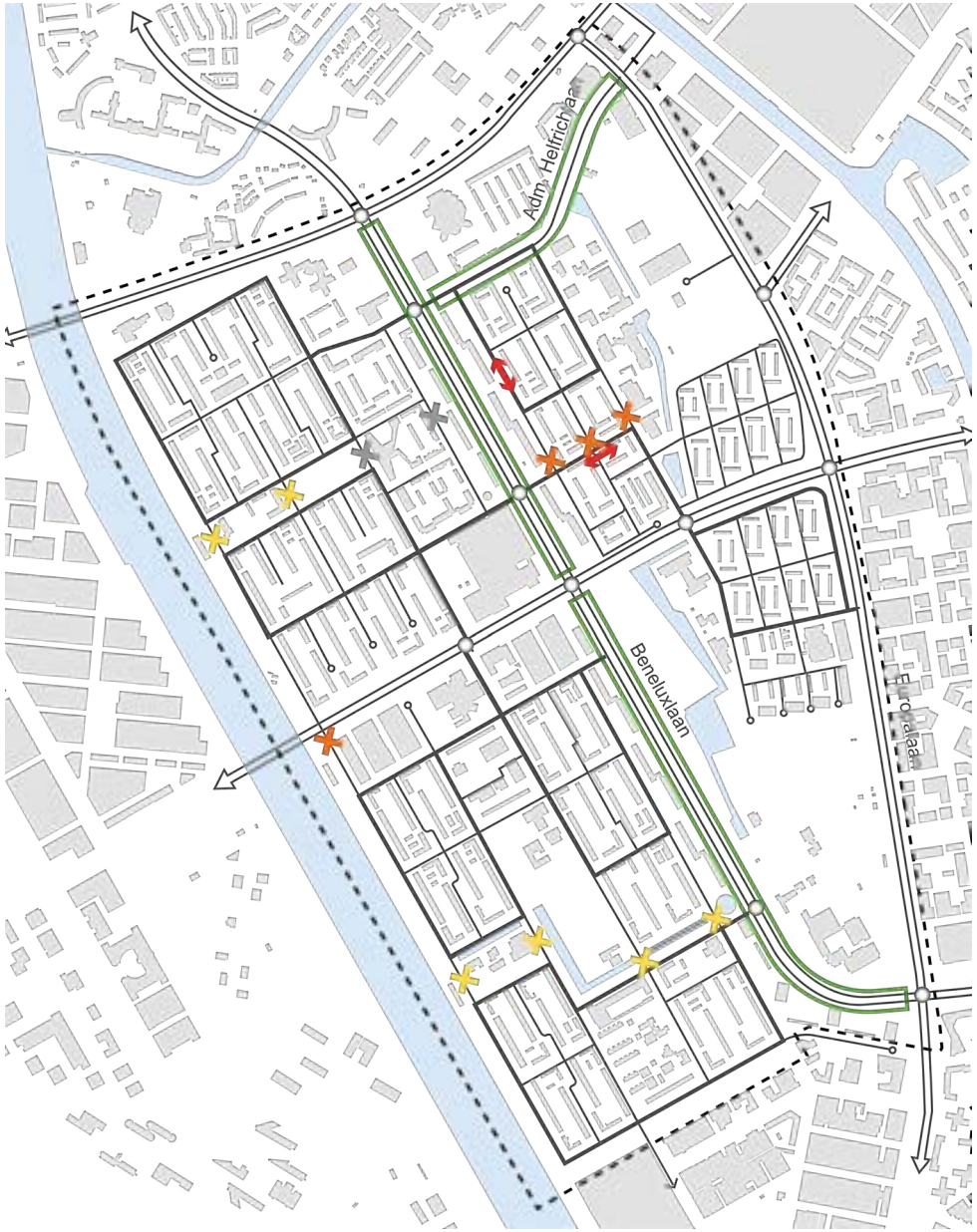
▲ *Artist impression mogelijke situatie Beneluxlaan toekomst*



▲ *Europalaan huidig*



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



▲ *Aanpassingen in de autostructuur*

Legenda

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

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

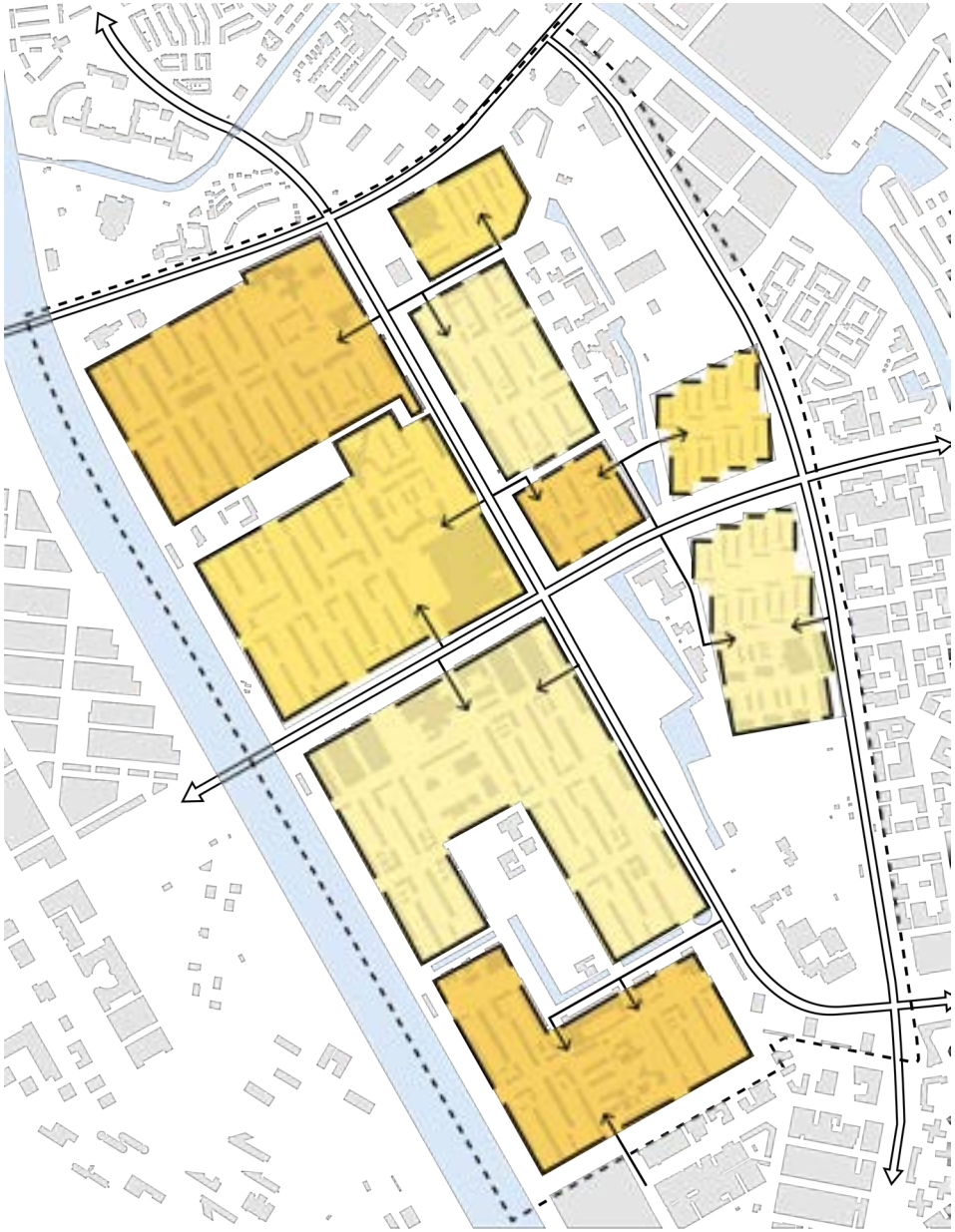
We knippen niet in oost-west verbindingen, bijvoorbeeld op de Vasco da Gamalaan, omdat er relatief weinig oost-west verbindingen zijn. Deze zijn daarom nodig om de wijken in en uit te kunnen.

[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*

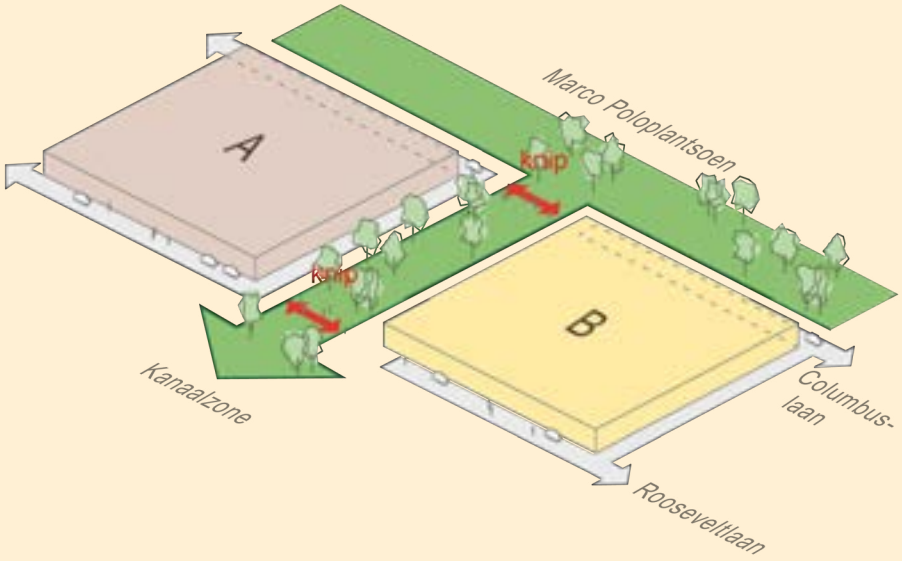
Kanaleneiland-Zuid: Welke voordelen brengt het opknippen van de straten?

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 participatie-bijeenkomsten 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 wijk-bewoners en hun bezoek. Voor veel bewoners en ondernemers in de wijken betekent de auto veel voor hen. De wijk-bewoners willen graag dat forenzen in de toekomst niet meer in de wijk parke-ren 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 gro-tere 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 klimaatadaptatie**
- **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.

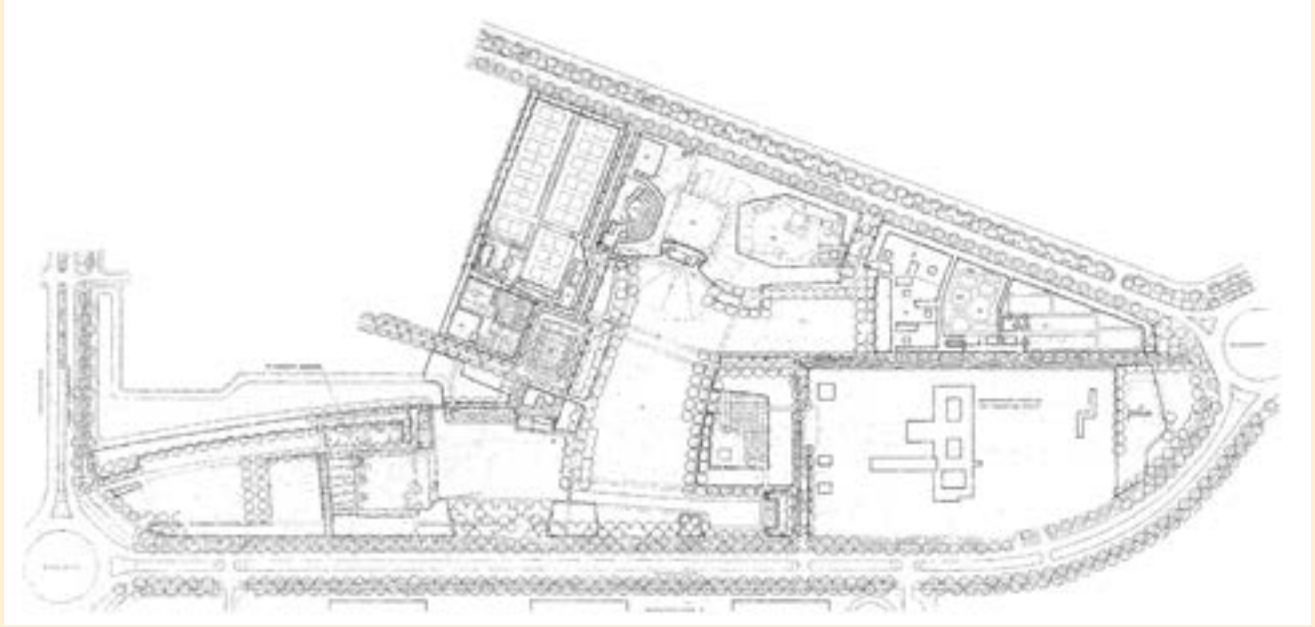
De grotere groengebieden zoals Park Transwijk en Marco Poloplantsoen worden beter met elkaar verbonden voor mens en dier.

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:

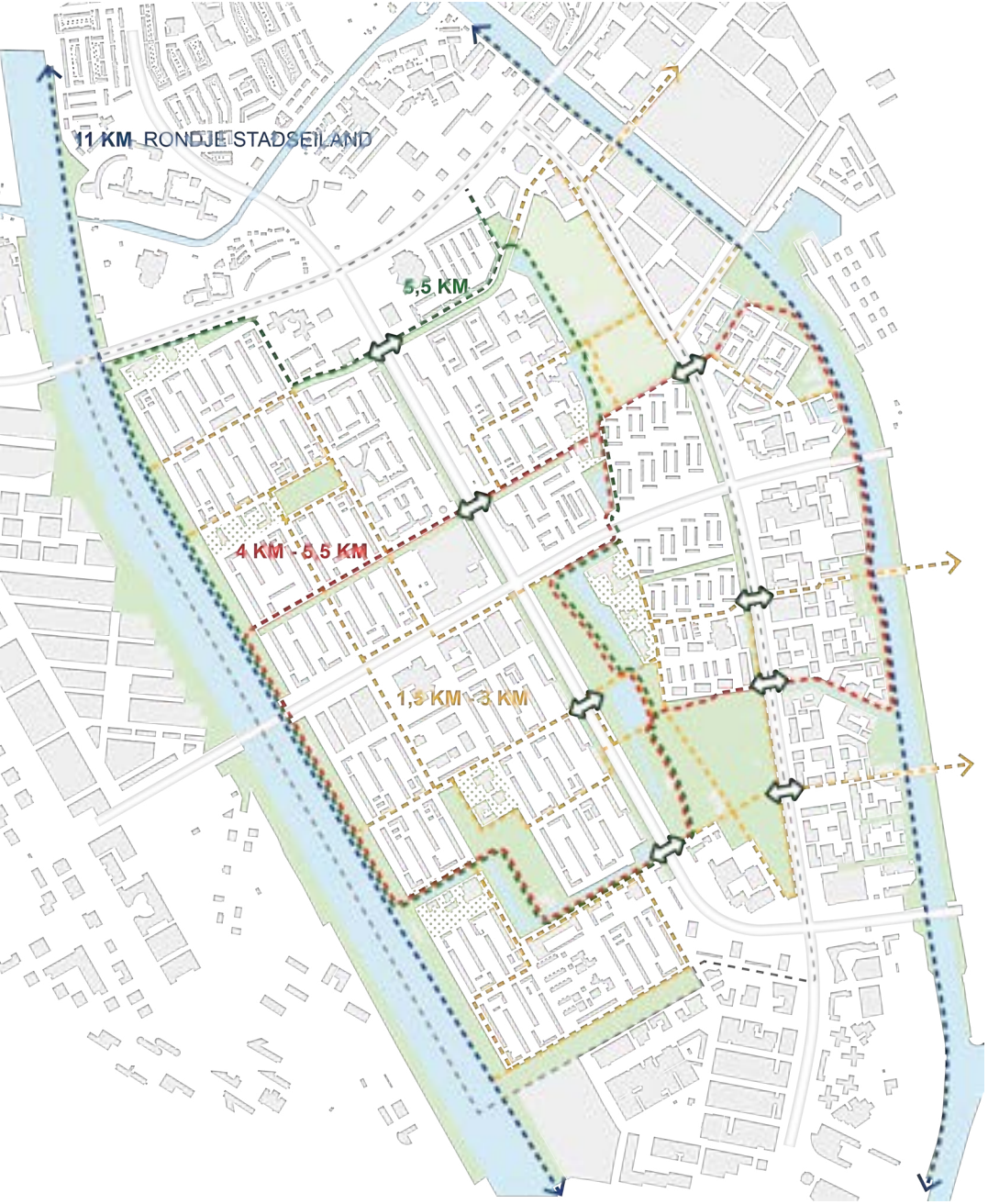
- het behouden van de cultuurhistorische waarde van het park;
- zorgen dat meer mensen van het park gebruik kunnen maken, omdat er in de omgeving veel; woningen bij komen;
- het verbeteren van de randen en entrees van het park, achterstallig onderhoud wegwerken, opruimen etc.;
- zorgen dat alles wat 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*



Legenda

- *Rondje Stadseiland (11 km)*
- *wijkrondje (5,5 km)*
- *kanalenroute (4 t/m 5,5 km)*
- *buurtroute (1,5 t/m 3 km)*
- *verbeterde oversteken*

▲ *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.*

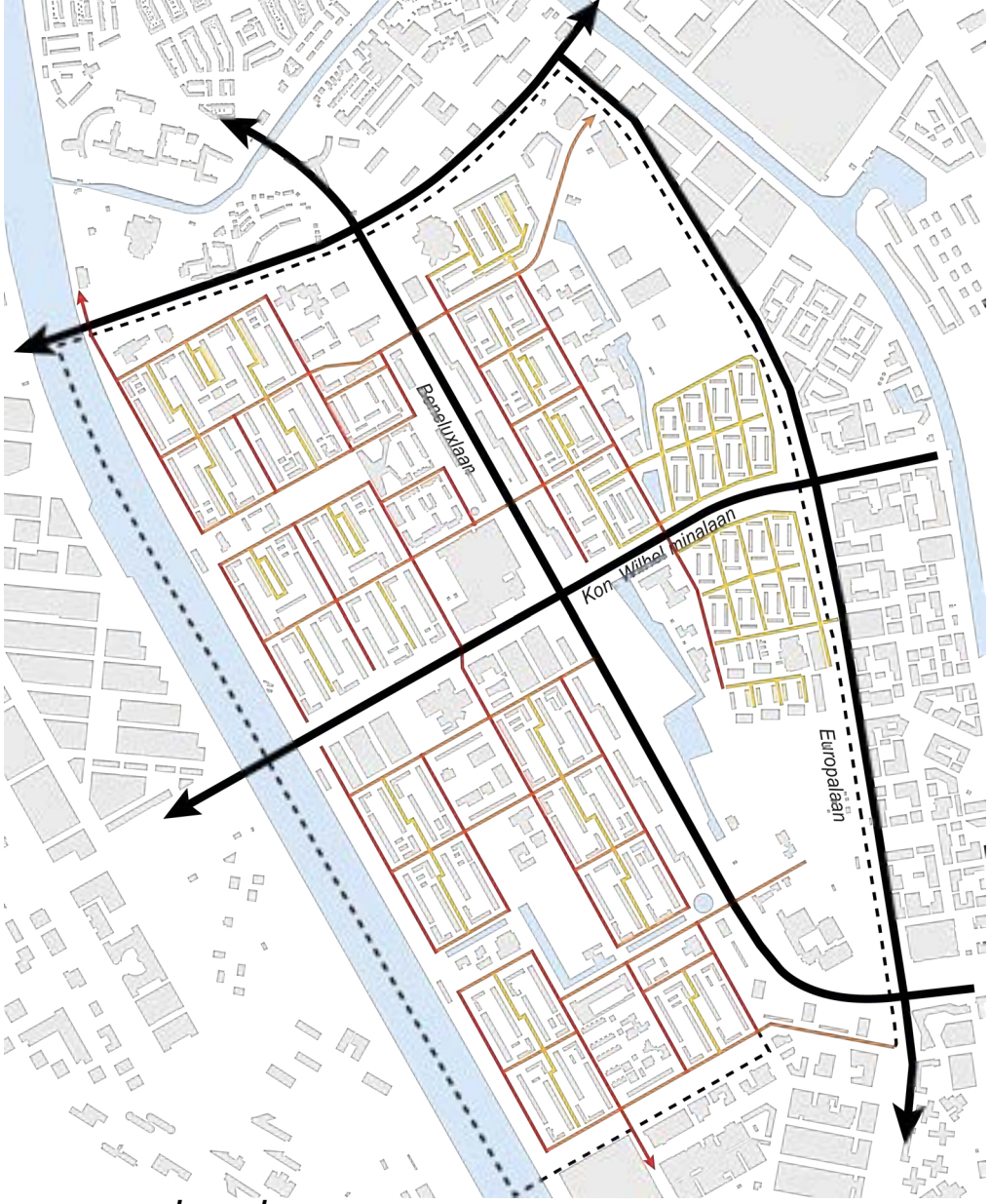
Er komen ook wat langere wandelrondjes (ongeveer 4 tot 5 kilometer) tussen de kanalen in: de kanalenroute.

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, etc. 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

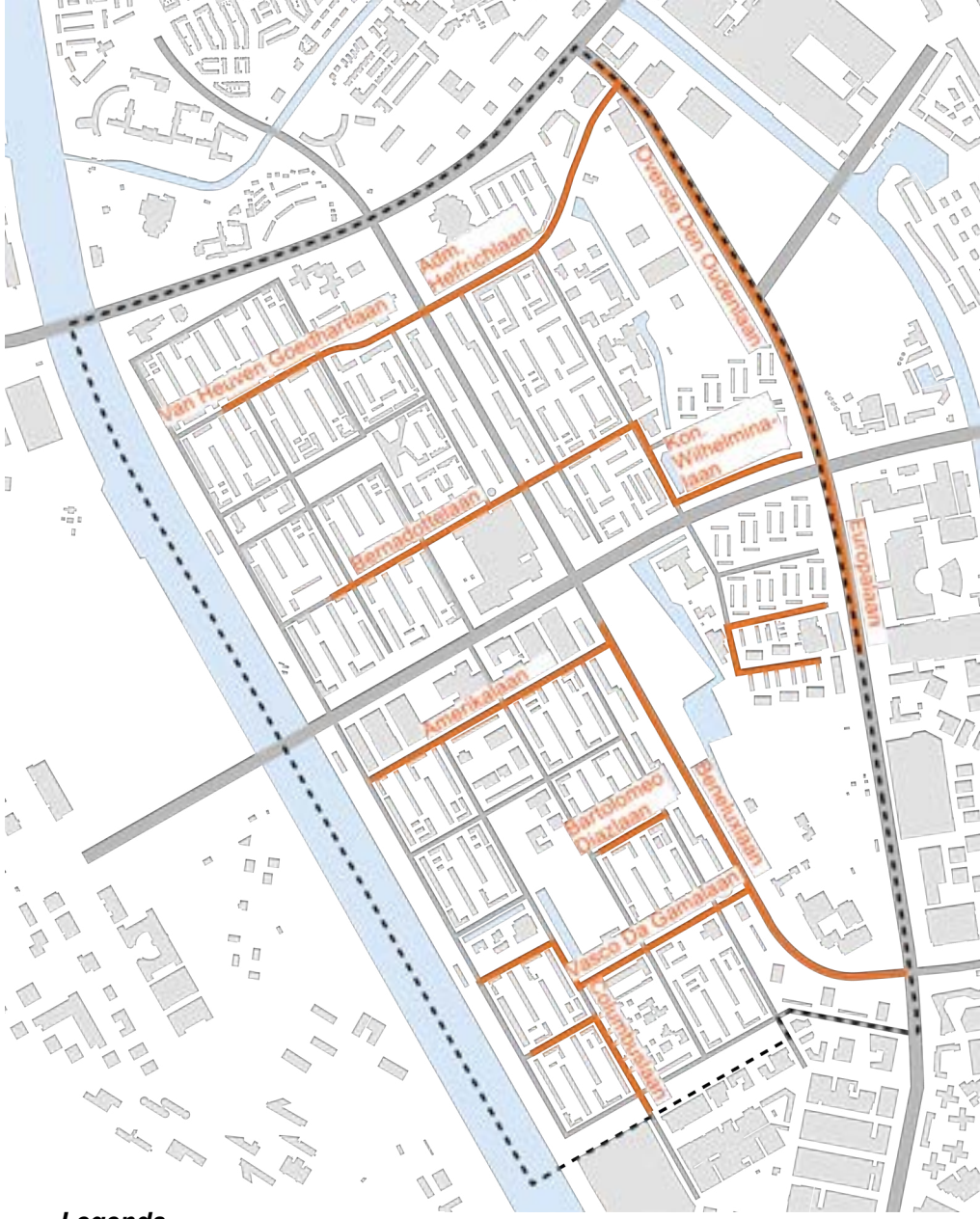
langzaam verloop. Om de opbouw van het wegennet te benadrukken en tegelijk ervoor te zorgen dat de straten herkenbaar blijven, maken we bij herinrichting gebruik van herhaling, ritme, boomsoort, boomgrootte en seizoenen.

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 ▶

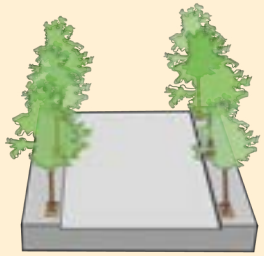


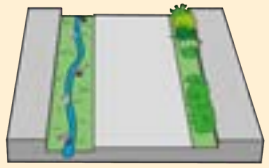
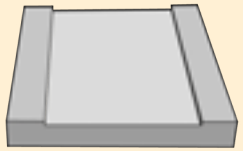
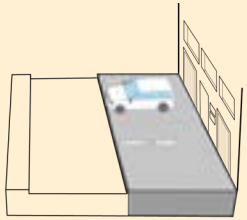
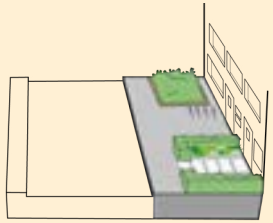
Legenda

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

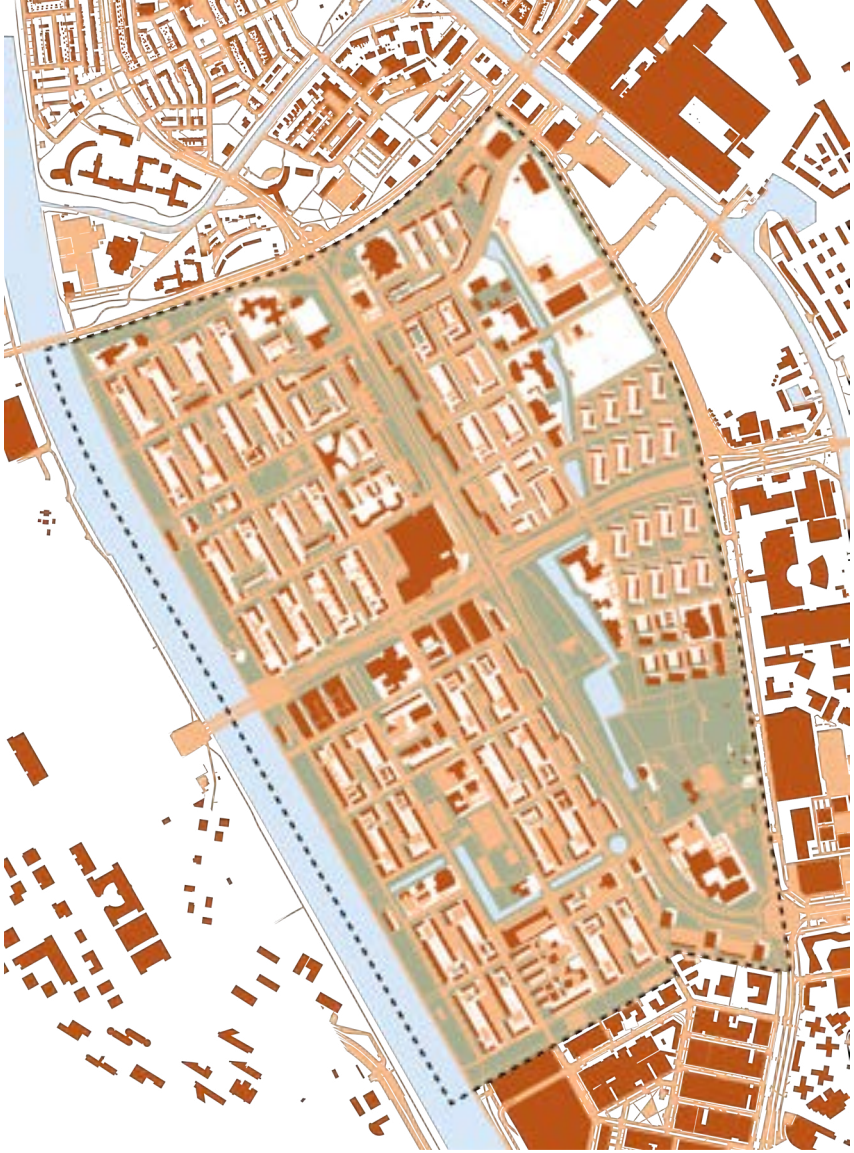
In de stempels zijn er goede mogelijkheden om meer aantrekkelijk groen aan te brengen. Dat kunnen groene borders in de straten zijn of meer kleinere plantsoenen. De beleving van groen laten we zo veel mogelijk ononderbroken zijn als je buiten bent; waar je je ook in de stempel bevindt, er is altijd zicht 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

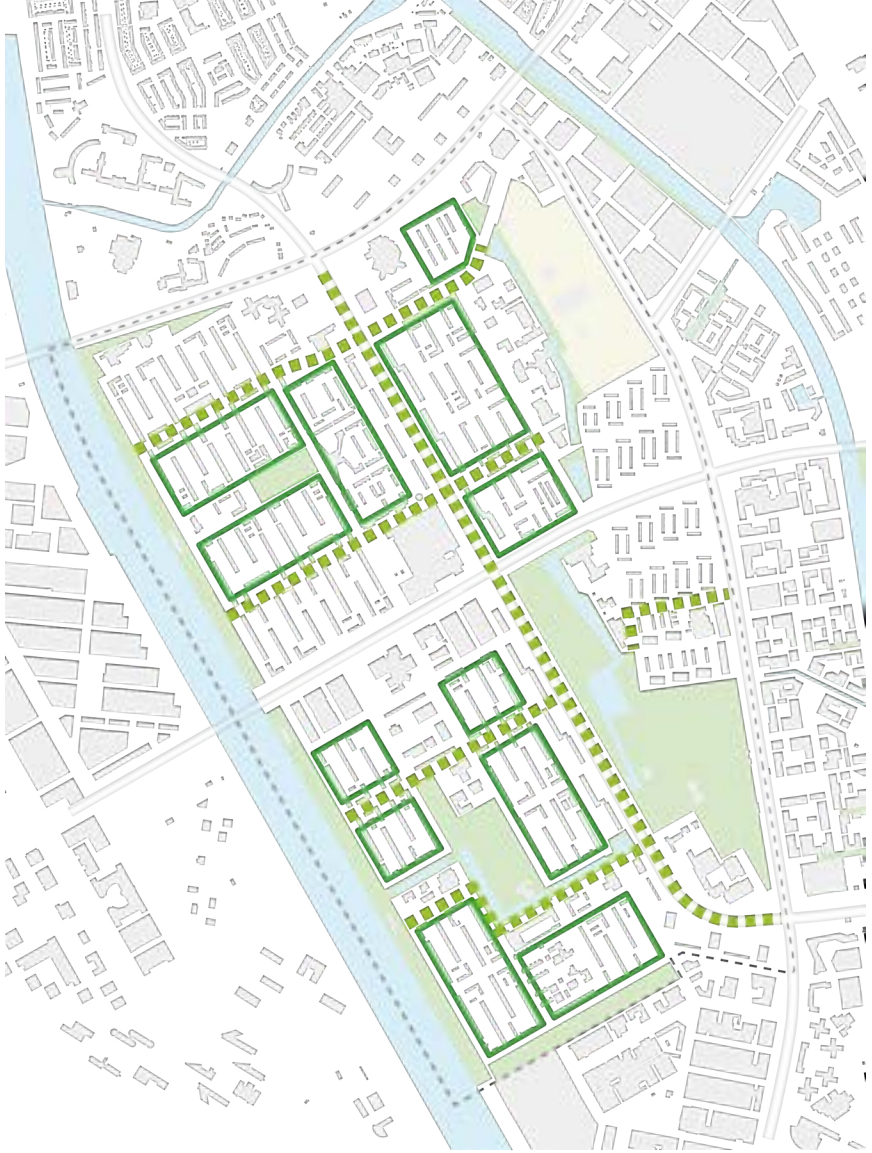
De ambitie is om dit in de beide wijken door te zetten. De combinatie van alle vergroeningsplannen (in de hoofdgroenstructuur, de herinrichting van straten en wegen en binnen de stempels) levert een veel extra groen in de wijken op. De ambitie is om in totaal minimaal ongeveer 7 hectare extra groen toe 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*

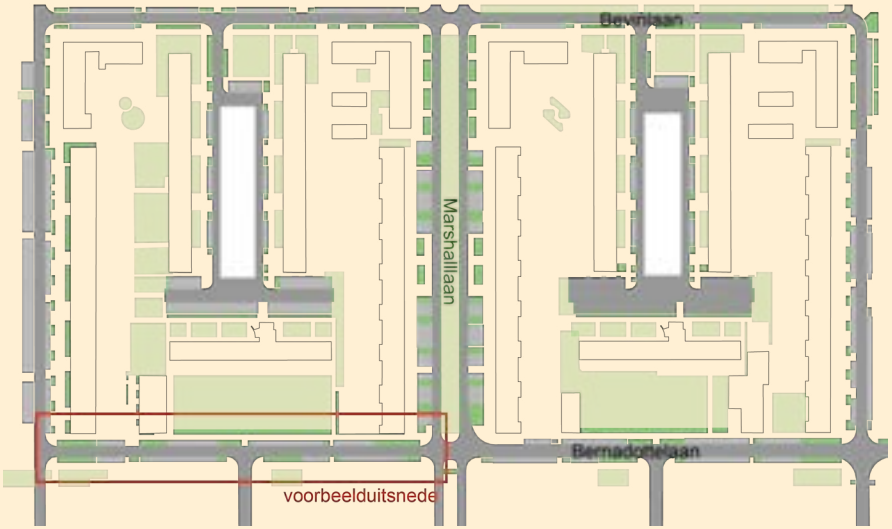
Vergroening Bernadottelaan en omgeving

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

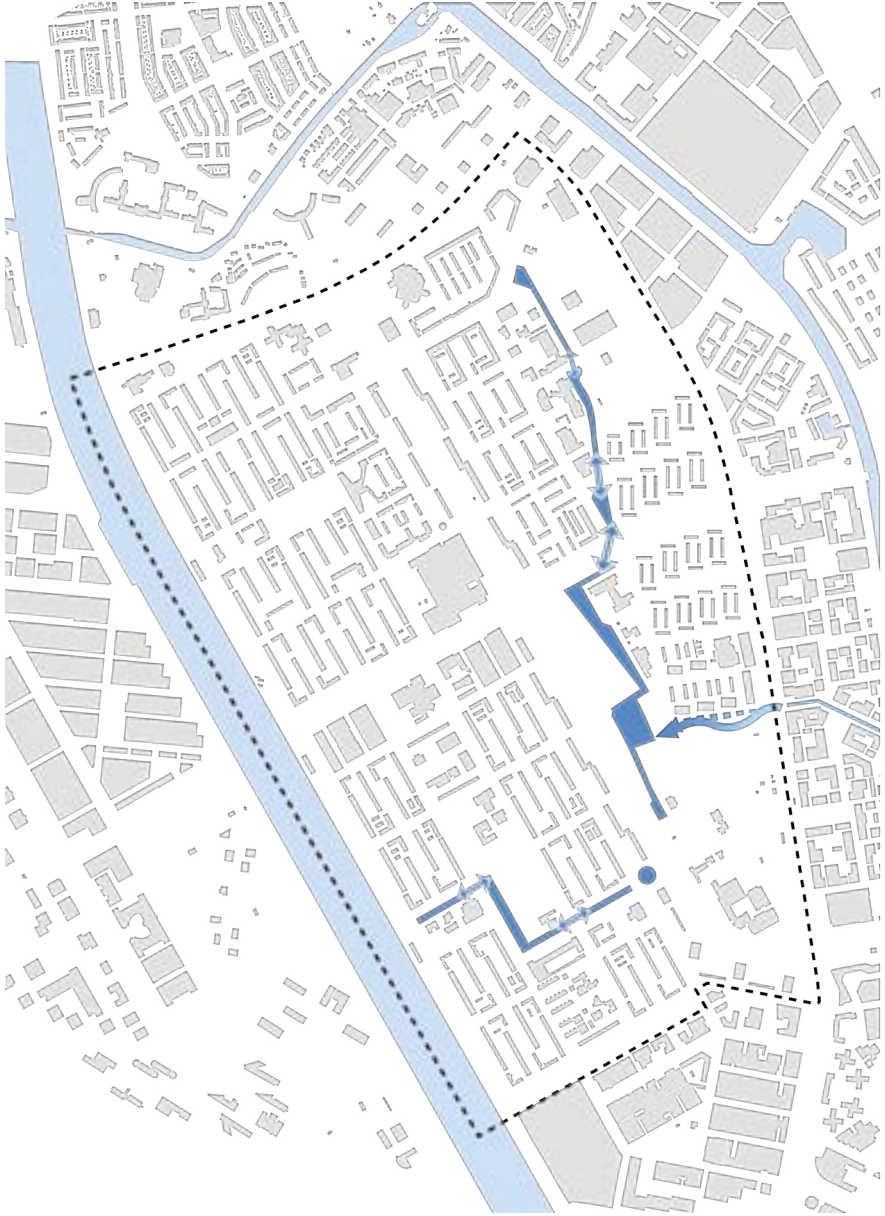
Kanaleneiland en Transwijk zijn naoorlogse wijken met eigen stedenbouwkundige principes. Bij herinrichting is het de bedoeling ervoor te zorgen dat regenwater goed kan wegzakken in groenzones en parkeerstroken, terwijl de kenmerken van de wijk behouden blijven. Voorzieningen om regenwater in de ondergrond 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

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:

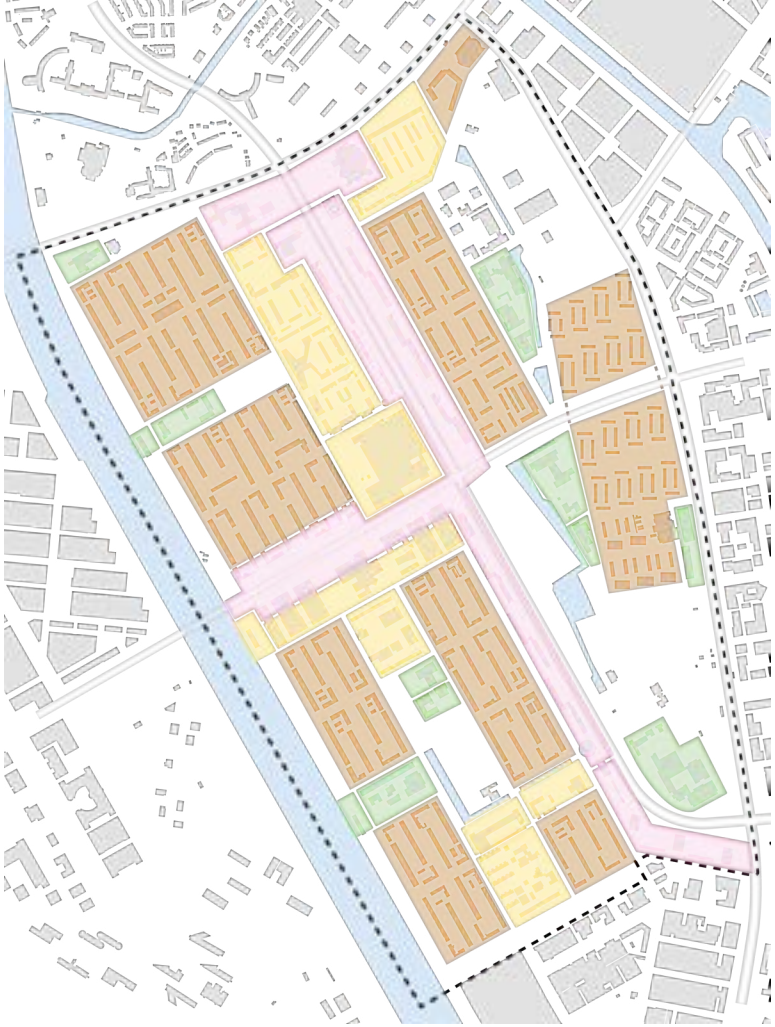
- De schaal S, small: maximaal 3 bouwlagen
- De schaal M, medium: maximaal 5 bouwlagen
- De schaal L, large: maximaal 11 bouwlagen

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.

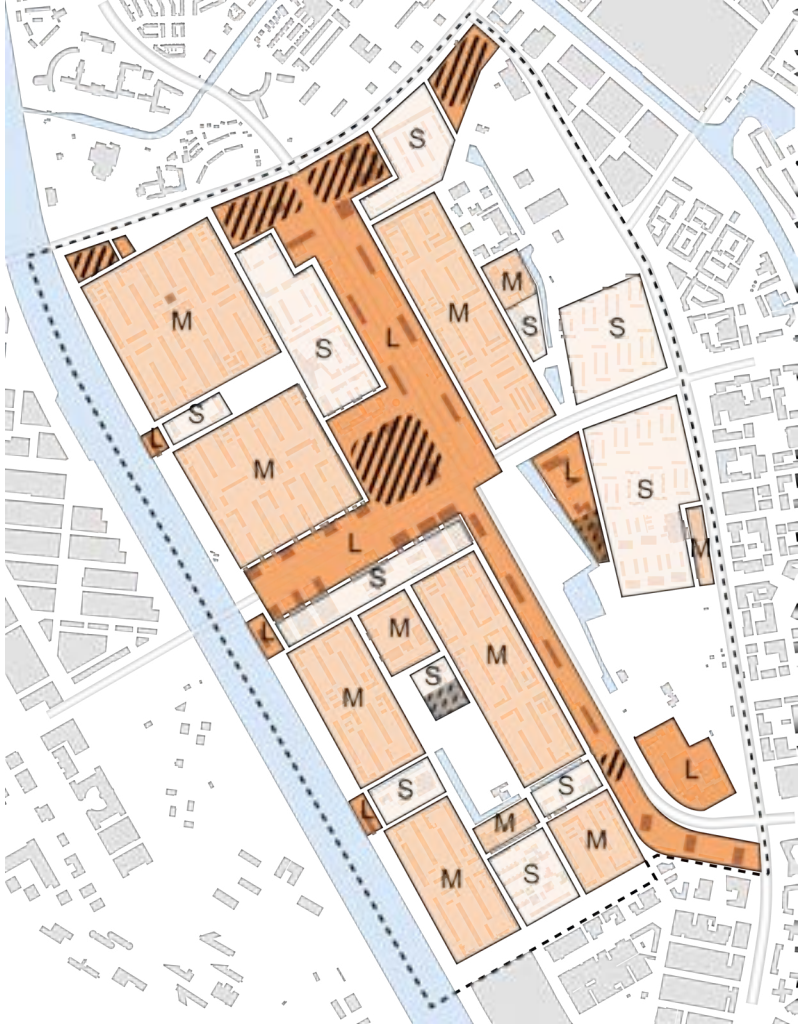
Motivatie locaties en principes
Alleen op de belangrijke plekken aan de hoofdwegen is ruimte voor hoogbouw tot 70 meter hoog, met name op die plekken waar verschillende hoofdwegen elkaar kruisen. Voorbeelden van dergelijke plekken zijn bij winkelcentrum Nova en het 24 Oktoberplein. Nieuwe hoogbouw heeft 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).

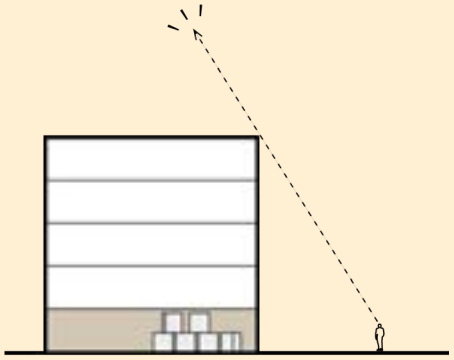
Beneluxlaan
De bebouwing bestaat momenteel voornamelijk uit een combinatie van geschakelde 4- en 5-laagse en 11-laagse flats, in de zone 'L'. De stempelzijde van de flats is grotendeels verhard en wordt gedomineerd door parkeervoorzieningen. Hier ligt een opgave voor het verbeteren van leefkwaliteit; 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.

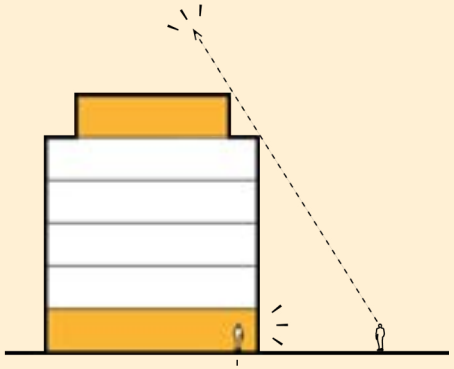
Churchilllaan
De bebouwing bestaat nu grotendeels uit een afwisseling van appartementengebouwen van ongeveer 8 tot 11 lagen hoog die haaks op de weg staan en lagere gebouwen parallel aan de weg. Dit blijft zo. De maximale bouwhoogte is 11 lagen. Op belangrijke plekken is bij uitzondering een bouwhoogte 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 voor-zieningen, 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; bewoners 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.*



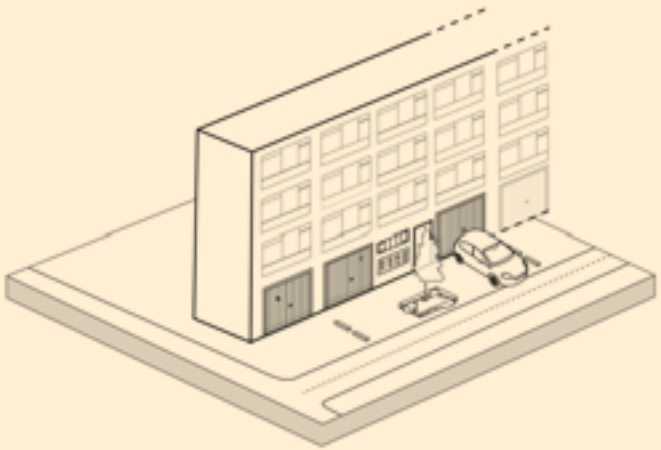
▲ *Ogen op straat = meer sociale veiligheid*

Verdichting binnen de stempels

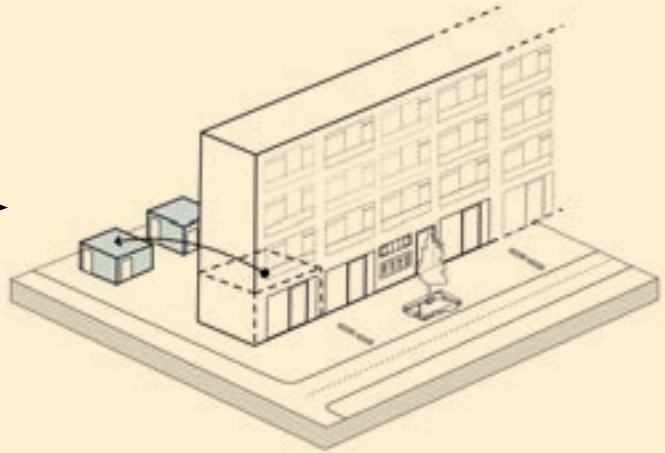
De flatgebouwen binnen de stempels hebben een zeer herkenbare vorm. Ze bestaan uit lange, schijfvormige gebouwen van 5, 7 of 11 bouwlagen hoog. Deze ruimtelijke opbouw is kenmerkend voor Kanaleneiland en Transwijk en is daarom van cultuurhistorische waarde. Bij verdichting en/of verandering binnen deze 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.



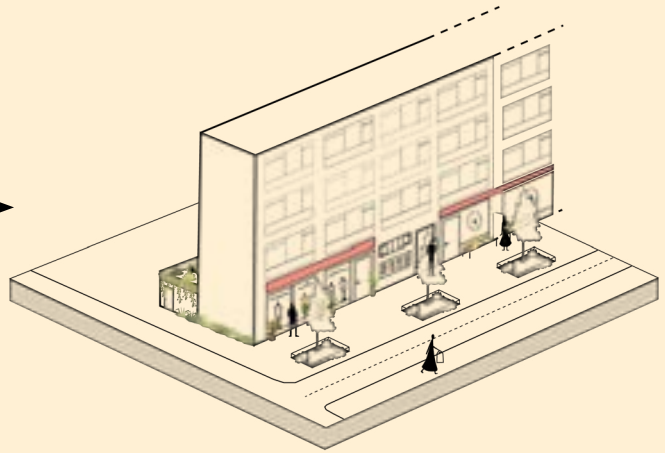
Huidige situatie: dichte plinten



(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).

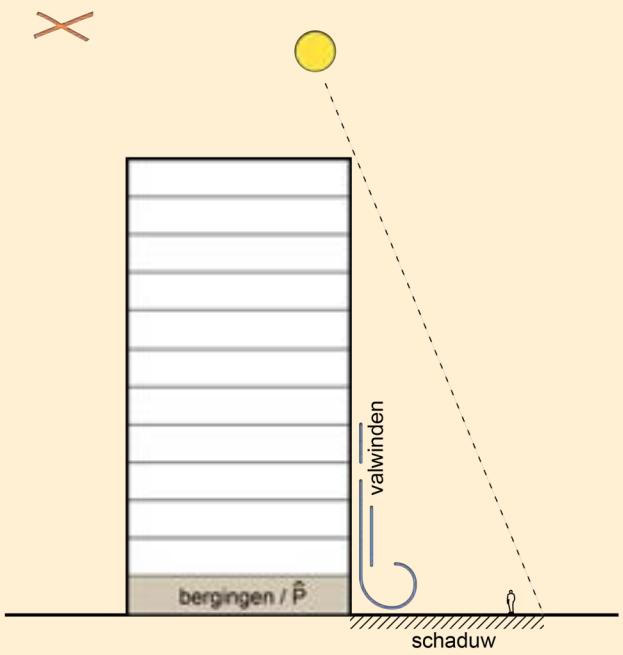
In de voorzieningstroken wordt in principe altijd uitgegaan van het behoud of toevoegen van (maatschappelijke) voorzieningen en werkfuncties. Als er een aanleiding voor is kan dit ook in een gebouw, bijvoorbeeld door boven de voorzieningen in de plint woningen te bouwen. Qua bebouwing en architectuur 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

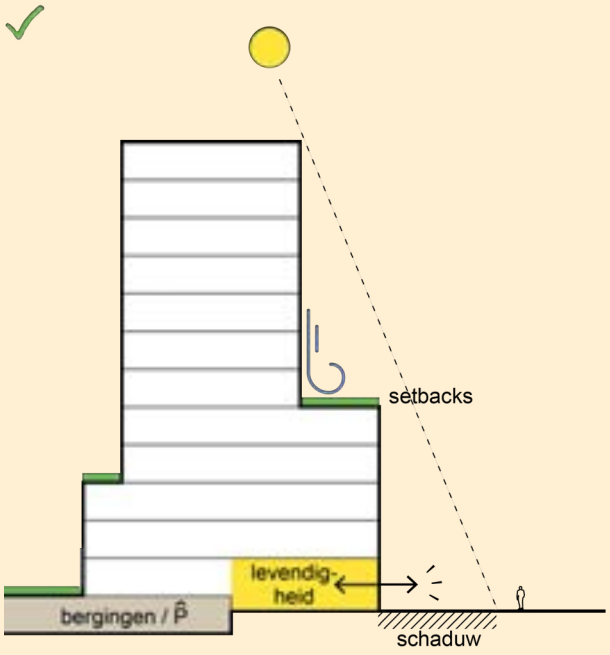
Voor Utrecht wordt een nieuwe Hoogbouwvisie opgesteld, één van de toetsingskaders voor de wijkaccenten en stedelijke accenten. Wat is de essentie van de Utrechtse Hoogbouwvisie?

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 begane grond, 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. Daarbij gelden de uitgangspunten van het woonbeleid voor de gehele stad. 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. 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*

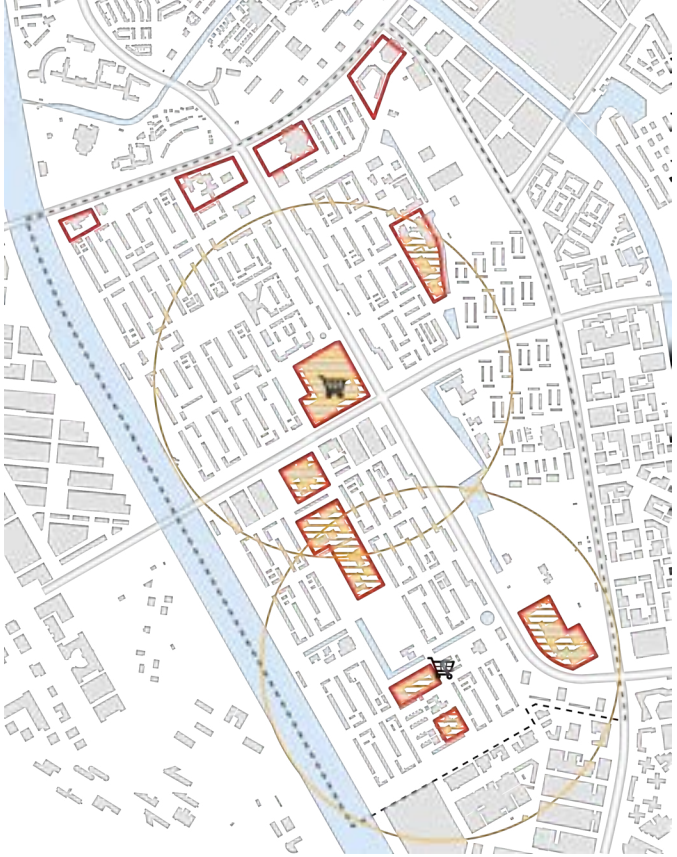
6.3 Het dure segment

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.

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



Zoekzone verdichtings-locaties die geschikt zijn voor woonvormen voor ouderen ▶

Legenda

zoekzone verdichten met woningen

zoekzone specifieke woonzorgwoningen

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

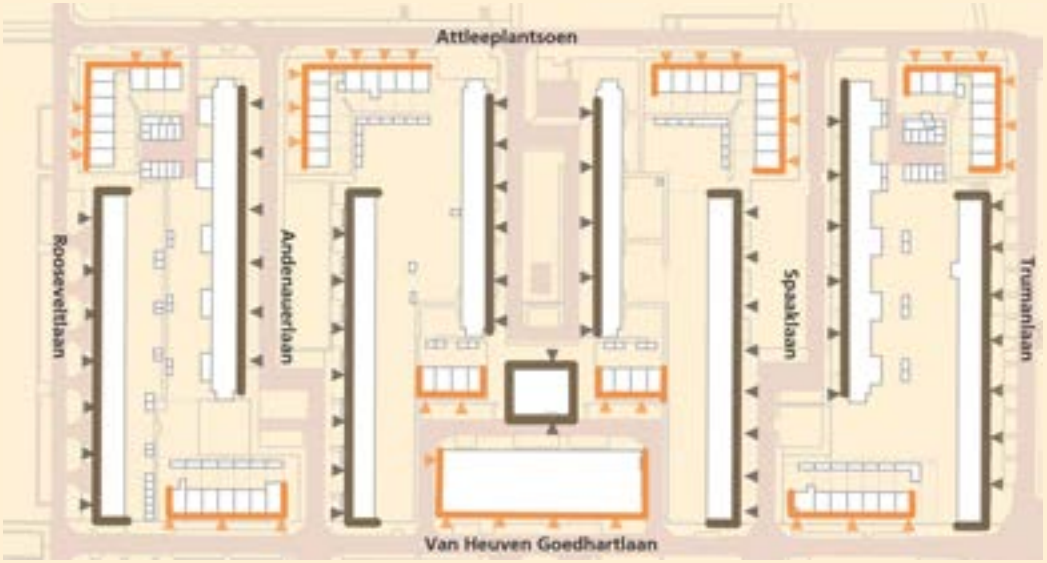
Het groeiende aantal ZZP'ers en de toename van flexwerken heeft ertoe geleid dat wonen en werken in de wijken steeds meer samengaan. Meer wijkbewoners werken vanuit huis of zoeken plekken waar faciliteiten gedeeld kunnen worden. Naast zelfstandige bedrijfs- en kantoorruimtes en bedrijfsverzamelgebouwen 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

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. De huidige voorzieningen voldoen voor de toekomst, maar er is behoefte aan meer sport, recreatie, horeca en ruimte voor gemeenschappen. 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. In Kanaleneiland en Transwijk is in 2040 voldoende fysieke ruimte voor maatschappelijke voorzieningen en gemeenschappen zoals bijvoorbeeld kerken, moskeeën en buurtorganisaties, waarbij mogelijkheden worden geschept voor zelfbeheer.

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

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 sport-voorzieningen, vooral voor jongeren. Een concreet voorbeeld is een crossbaan voor fietsers.





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 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 voorziening-stroken 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. De omgeving wordt ingericht met een divers en toegankelijk aanbod om te sporten (georganiseerd en ongeorganiseerd), spelen, bewegen & recreëren. 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

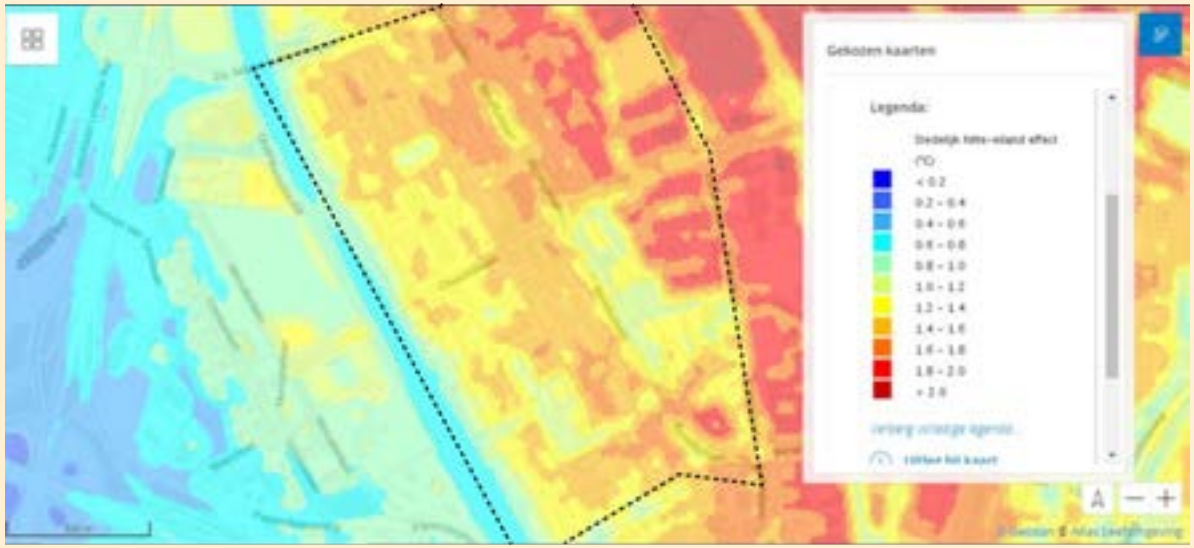
Bewoners maken zich zorgen over de betaalbaarheid van duurzame energie. Men wil geen 'energie-armoede'. Bewoners zien het klimaatneutraal maken van de wijken ook als een kans, die werk kan opleveren voor de wijk. Is het mogelijk om werk aan wijkbewoners te gunnen?

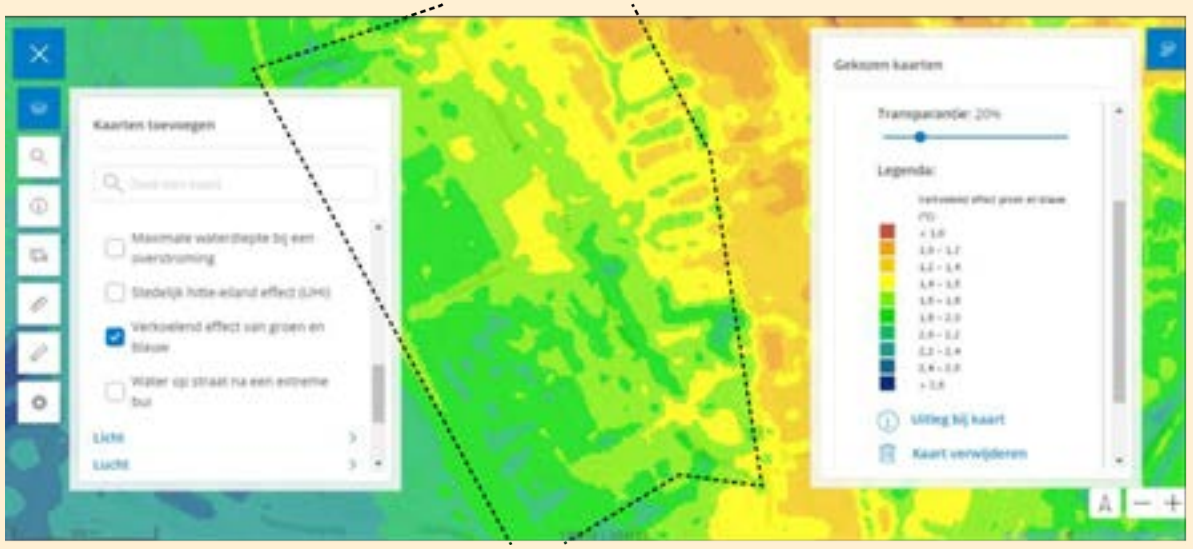
De opwekking van elektriciteit in de wijken – het potentieel is groot in vergelijking met andere Utrechtse wijken door de vele platte daken – zou benut moeten worden. Bijvoorbeeld door bewoners uit andere wijken waar weinig mogelijkheden zijn, financieel mee te laten doen, zoals binnenstadbewoners.

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.

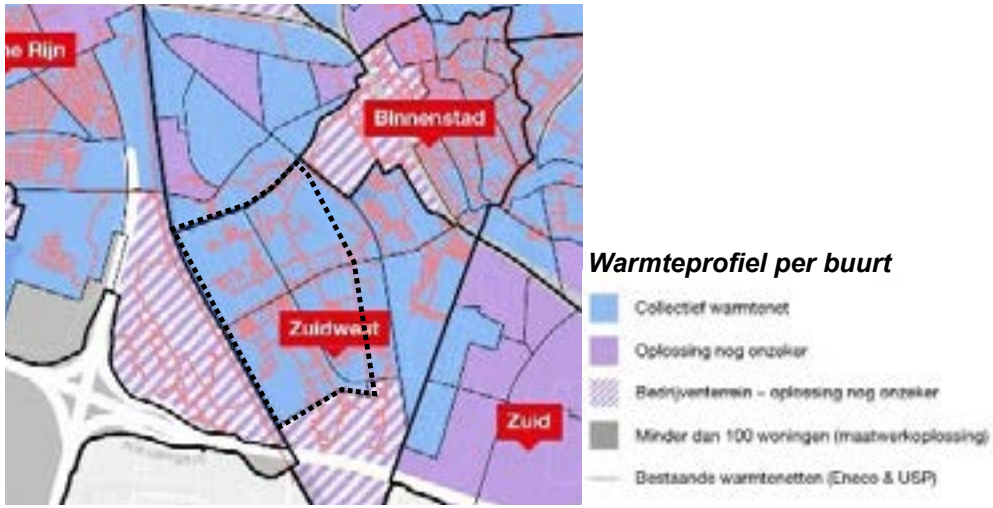
In het IRIS project is de renovatie van flats (bijna) energieneutraal. Het principe van de ervaringen die wij hebben opgedaan in het IRIS project willen we doorzetten in de rest van de wijken.

8.3 Warmte

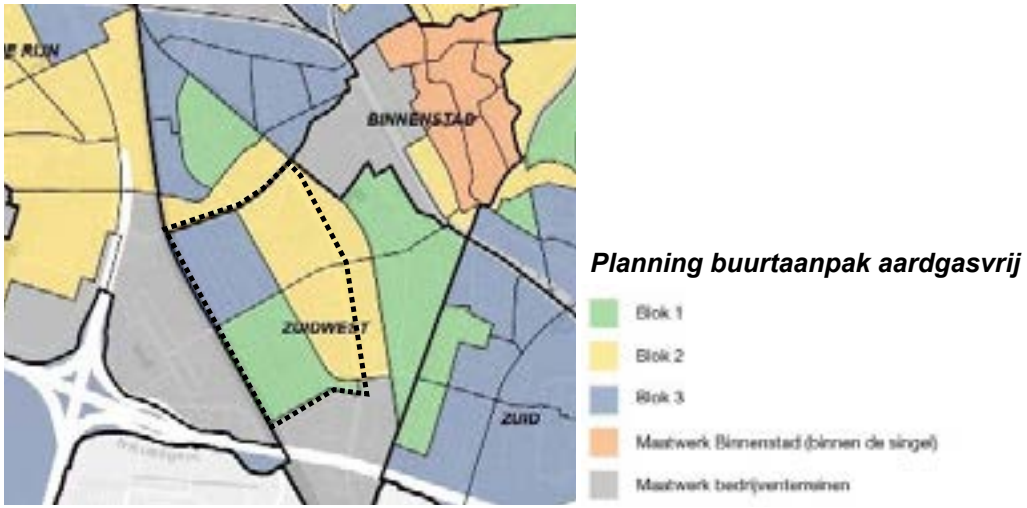
De gemeente Utrecht heeft een plan gemaakt hoe en wanneer de stad tot 2050 aardgasvrij wordt. Dit is de Transitievisie Warmte. Hierin staat per buurt wat het meest logische alternatief is voor aardgas, op de WAT-kaart. Voor sommige buurten is dit een warmtenet, voor andere buurten is het alternatief 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 plantsoenen**
- **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.’

Bijlage: Omschrijvingen beelden en figuren

Begrenzing Omgevingsvisie
Noordzijde: Martin Luther Kinglaan en Weg der Verenigde Naties. Oostzijde: Europalaan. Westzijde: Amsterdam-Rijnkanaal. Zuidzijde: Aziëlaan.

Stempel Kanaleneiland
Schematische tekening van een ‘stempel’ in Kanaleneiland. Een combinatie van 5-laags portiekflats met 2-laags rijwoningen, diverse malen herhaald (‘gestempeld’) in de wijk.

Bouwplannen omgeving Kanaleneiland en Transwijk
Bouwplannen in omgeving Kanaleneiland en Transwijk. Aan westzijde: Papendorp. Aan oostzijde: Beurskwartier en Merwede-kanaalzone. Aan zuidzijde: A12-zone.

Impressie Beneluxlaan
Impressie van toekomstige situatie Beneluxlaan, met 2×1 rijbaan, in plaats van de huidige 2×2 rijbanen. Extra bomen en groene bermen.

Kaart omgevingsvisie Merwedekanaalzone
Kaart met het groenblauw raamwerk, stedelijke verbindingswegen, voorzieningen, parken/plantsoenen. Bron: Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.

Fietsnetwerk in 2040
Nieuwe oost-westroutes voor langzaam verkeer:
1. Vasco da Gamalaan; 2. Afrikalaan;
3. Bernadottelaan, Struykenlaan, Krikkelaan;
4. Van Heuven Goedhartlaan,
Admiraal Helfferichlaan.

Beneluxlaan-Noord nieuwe situatie
Profiel Beneluxlaan-Noord nieuwe situatie. 2×1 rijbaan in plaats van huidige 2×2. Bredere groene bermen en ruimte voor meer bomen.

Beneluxlaan-Zuid nieuwe situatie
Profiel Beneluxlaan-Zuid nieuwe situatie. 2×1 rijbaan in plaats van huidige 2×2. Centrale groenstrook en ruimte voor meer bomen.

Artist impression mogelijke toekomstige situatie Beneluxlaan
2×1 rijbaan, bredere groene bermen, meer bomen, betere oversteekbaarheid.

Effect knips op buurten en groenstructuur
Door de autoweg op te knippen, kan een aan-eengesloten groenstructuur worden gemaakt, verbetert de verkeersveiligheid en ontstaan herkenbare buurten.

Bomenstructuur Kanaleneiland-Noord en Kanaleneiland-zuid
Kaart met structuur van op rij geplaatste en gestrooide bomen van eerste en tweede grootte in Kanaleneiland-Noord en Kanaleneiland-Zuid.

Water meer beleefbaar maken
Kaart met ambities meer beleefbaar maken water: minder duikers en zoekgebied waterverbvinding Park Transwijk met Merwedekanaalzone.

Voorbeeld trekpleister
Fotomontage van een tokkelbaan van het dak van de kantoortoren in winkelcentrum NOVA naar Park Transwijk. Als voorbeeld van een nieuwe spectaculaire trekpleister.

Gemeente Utrecht

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