

Ontwikkelkader Rondje Stadseiland

Concept, maart 2022

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/

Colofon

Projectgroep
Gideon Vreeman
Eric Rossen
Marissa van Leur
Ellen de Boer

Projectmanagement
Anouk Teuns
Rob Hendriks

Opdrachtgever
Anouk Teuns

Grafische realisatie
OntwerpStudioRuimte

Versiedatum
15-03-2022

Bestuurlijke besluitvorming
Concept ter vaststelling college
8 maart 2022

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 3

1 Een nieuw oeverpark voor de stad 5
1.1 Groen en rood trekken gelijk op 5
1.2 Hoe komen we tot het Rondje Stadseiland? 7
1.3 Plangebied 7
1.4 Leeswijzer 7

2 Achtergrond Stadseiland 11
2.1 Ontstaan 11
2.2 Hoe zien de oevers en kanalen er nu uit? 11

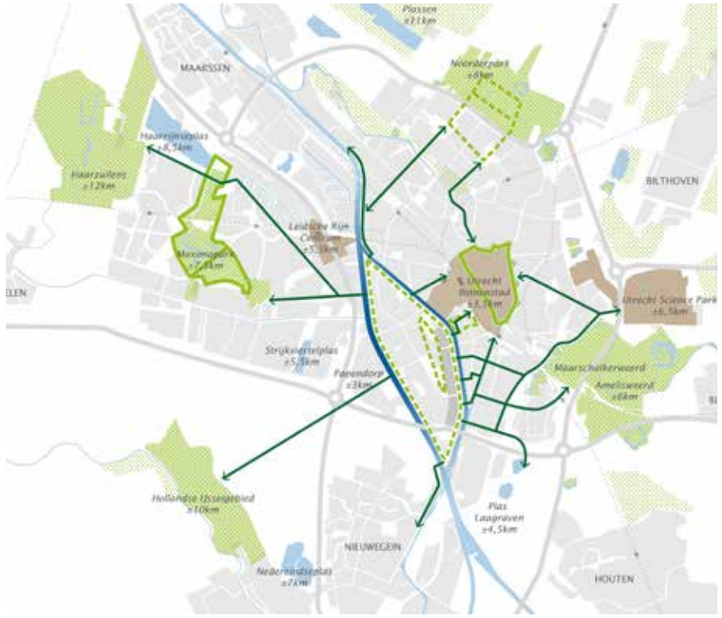
3 Ruimtelijke uitwerking 15
3.1 Leidende principes 17
3.2 Ontwerpuitgangspunten 18
3.3 Principeprofielen Merwedekanaal 29
3.4 Voorbeelduitwerkingen 30

4 Uitvoeringsstrategie 37
4.1 Opgave deelgebieden 38

5 Participatie 45
5.1 Stadsgesprekken 2017 45
5.2 Onderzoek Academie van de stad 45
5.3 Raadsinformatiebijeenkomst 18 april 2019 en inloopbijeenkomsten Merwedekanaalzone 45
5.4 Hoe toegepast 45

Bijlage 1 48

Bijlage 2 49
Principeprofielen Merwedekanaal 49



Stedelijke voorzieningen goed bereikbaar per fiets
Bron: Omgevingsvisie Merwedekanaalzone



Visiekaart voor Utrecht in 2040, Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad
Bron: concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

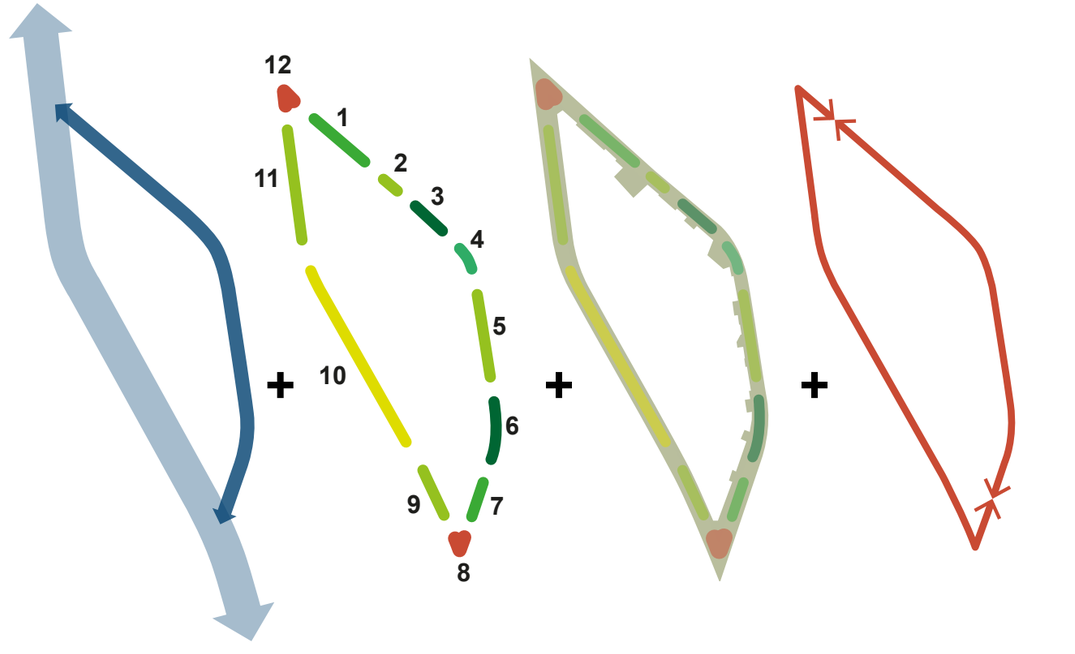
1 Een nieuw oeverpark voor de stad

1.1 Groen en rood trekken gelijk op

Utrecht staat aan de vooravond van een enorme groei van de stad. Tot 2040, bouwen we 60.000 woningen extra in de stad en creëren we extra werkgelegenheid. Dat betekent minimaal 80.000 tot 100.000 extra inwoners en 70.000 extra arbeidsplaatsen. Om al die inwoners en werknemers een prettige en gezonde leefomgeving te bieden, richten we de openbare ruimte groener in. De openbare ruimte wordt beter bruikbaar voor de voetganger, we maken ruimte om te bewegen en te ontspannen. Ook maken we ruimte voor (de beleving van) natuur en ruimte om de gevolgen van klimaatverandering aan te kunnen.

De groei van het aantal inwoners (en het aantal woningen), bezoekers en gebruikers vereist ook dat er groen wordt toegevoegd.
Groen en Rood samen gelijk op, dat is het uitgangspunt. Die ruimte voor groen zoeken we in de hele stad. Met de herinrichting van de oevers van het Merwedekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal realiseren we een compleet nieuw stedelijk oeverpark van ruim 45 hectare (450.000 m2) met een stadslint van circa 12 km. Voor bewoners en werknemers van de Merwedekanaalzone en omliggende wijken komt hier ruimte om te spelen, sporten, bewegen en ontspannen. Het park wordt ingericht met prioriteit voor voetgangers en fietsers. Bij de uitwerking van de verschillende deelgebieden wordt met belanghebbenden onderzocht hoe het nieuwe park vormgegeven kan worden en hoe de bereikbaarheid van bestaande functies georganiseerd kan worden. Dit vraagt om maatwerk bij bestaande bedrijven, woningen en woonboten.

Is alles nieuw? Nee, we zijn al een aantal jaren aan het werk voor het Rondje Stadseiland. Zo is de westelijke kant, het Amsterdam-Rijnkanaalpark al in ontwikkeling (o.a. bij de Rooseveltboulevard en de Johan Wagenaarkade). In de Merwedekanaalzone werken we in deelgebieden aan stedenbouwkundige- en inrichtingsplannen. Hier zal de bestaande openbare ruimte bij de Kanaalweg veranderen in een oeverpark voor voetgangers en fietsers. Daarbij houden we rekening met de bereikbaarheid van bestaande (en in te passen) bedrijvigheid. Het Rondje Stadseiland is daarmee een opgave in de transformatie van alle bestaande stedelijke functies naar een ruimte waar de parkfunctie prioriteit krijgt.



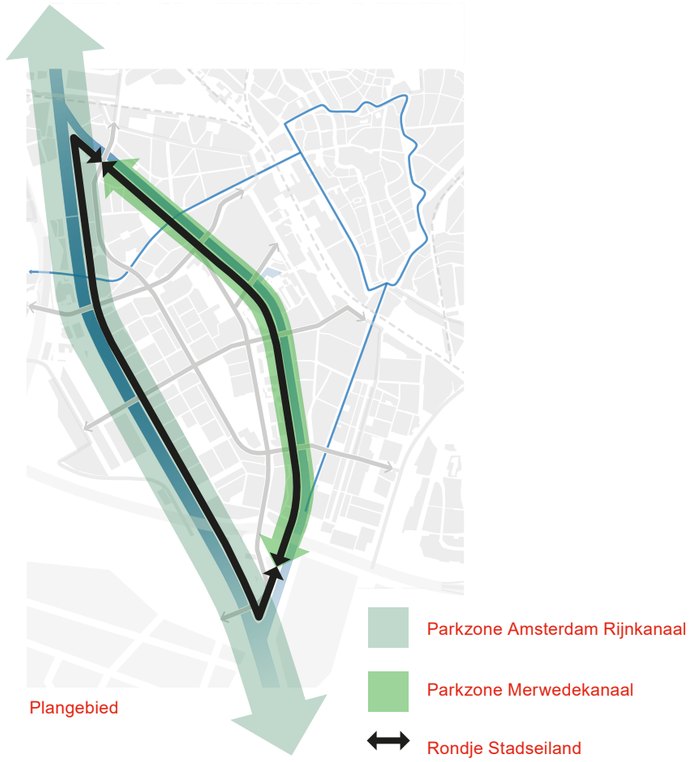
De 2 kanalen van het Rondje Stadseiland elk met hun eigen karakter

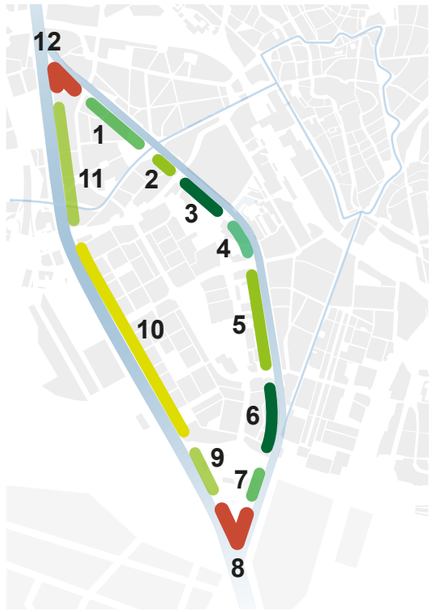
De 12 deelgebieden met elk met hun eigen bijzonderheden en opgave

Stedelijk oeverpark van ca. 45 ha en recreatieve route van ca. 12 km

Robuustheid en diversiteit in de parkzone per deelgebied

Herkenbaarheid in recreatief routenetwerk





De 12 deelgebieden van Rondje Stadseiland

Ontwikkelingskader Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal, Parkzone Merwedekanaal en Rondje Stadseiland

Eerdere besluitvorming:

- Het Ontwikkelingskader parkzone Amsterdam-Rijnkanaal (11 feb 2016) gaat over de onbebouwde ruimte en de relatie met de bebouwing aan weerszijden van het Amsterdam Rijnkanaal binnen de gemeentegrens.
- Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 (8 feb 2018) en Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 (7 okt 2021).
- Dit ontwikkelkader Rondje Stadseiland gaat over de onbebouwde ruimte en de relatie met de bebouwing aan de westzijde van het Merwedekanaal, verbindt de beide parkzones en vult het bestaande ontwikkelingskader Parkzone Amsterdam Rijnkanaal aan op enkele punten (toegelicht in de thematische ontwerpuitgangspunten).



1.2 Hoe komen we tot het Rondje Stadseiland?

Dit Ontwikkelkader is het vervolg en aanvulling op het Ontwikkelingskader Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal. Delen van de herinrichting van de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal zijn al eerder uitgevoerd of in uitvoering.
In dit document geven we aan hoe de ontwikkeling van het Rondje Stadseiland in fasen tot stand kan komen terwijl we rekening houden met alle veranderingen in de toekomst. En geven we de belangrijkste voorwaarden mee om de oevers zo in te richten dat dit een nieuw uniek park voor Utrecht wordt.
Dit Ontwikkelkader biedt de inrichtingsprincipes voor het hele Rondje Stadseiland, maar gaat uitgebreider over de westzijde van het Merwedekanaal. Dit kader is nodig om de uitgangspunten en kwaliteiten van het park vast te leggen.

In de tijd die de ontwikkeling vraagt zullen we nog veel vraagstukken moeten oplossen over de precieze inrichting. De richtlijnen voor de parkinrichting maken de ontwikkeling van een samenhangend geheel mogelijk.

De fasering in tijd, de verschillende transformaties, de inpassing van huidige functies die doorgaan en hun bijbehorende infrastructuur maken dit een interessante opgave. Hoe maken we dat park? Hoe spelen we in op de ontwikkelingen die we voorzien, maar ook: hoe kunnen we verder terwijl sommige ontwikkelingen nog nauwelijks op het netvlies staan, zoals de transformatie van de A12 zone? We bieden een strategie die flexibiliteit bevat, maar ook de principes om te komen tot het aaneengesloten oeverpark waar de groei van de stad om vraagt.

Hiervoor zijn in dit document de leidende principes opgenomen en vertaald in ontwerpuitgangspunten, die nodig zijn om dit park in de toekomst voor elkaar te krijgen. Het sluit uiteraard aan op de al eerder ontwikkelde delen van het Rondje Stadseiland zoals de Rooseveltboulevard en Stadsstrand Oog in Al en de ontwikkeling die nu gepland is bij de Johan Wagenaarkade.

De leidende principes in dit Ontwikkelkader zijn het handvat, zorgen voor heldere kaders en blijvende aandacht op het park van de toekomst. Daarmee kunnen we voldoende flexibel reageren op de specifieke voorwaarden per (toekomstig) deelgebied van het Rondje Stadseiland.

Als de stedelijke ontwikkelingen langs het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal afgerond zijn, heeft Utrecht en compleet nieuw oeverpark voor de stad en al haar nieuwe en bestaande bewoners. Dit is een cruciale opgave voor de leefbaarheid van de stad en hoort bij de opgave dat “Groen en Rood samen gelijk opgaan”.

1.3 Plangebied

Het Rondje Stadseiland is een aaneengesloten oeverzone van circa 45 hectare (ongeveer 4 keer het Julianapark of 2 keer Park Transwijk) en daarin een 12 kilometer lang lint. Het plangebied gaat over de oostkant van het Amsterdam-Rijnkanaal en de westkant van het Merwedekanaal. Met bestaande en toekomstige verbindingen betrekken we de omliggende wijken en buurten en zorgen ervoor dat dit nieuwe park ook voor deze wijken bruikbaar wordt.

Vanaf het strand Oog in Al loopt de route via de westelijke oever van het Merwedekanaal (Kanaalweg, Zeehaenkade, Winthontlaan) tot aan de zuidpunt van Westraven. Vanaf de zuidpunt gaat de route via de oostelijke route van het Amsterdam-Rijnkanaal in noordelijke richting (Gelderlantlaan, Rooseveltboulevard, Johan Wagenaarkade) tot aan het strand Oog in Al.

1.4 Leeswijzer

Dit document beschrijft de ontwikkeling van een samenhangend Rondje Stadseiland.

Hoofdstuk 1 gaat over het nieuwe park voor de stad: waarom is dit oeverpark belangrijk en waarom is een kader voor de ontwikkeling nodig?
Hoofdstuk 2 beschrijft het ontstaan van het stadseiland en hoe de oevers van het Rondje Stadseiland er nu uitzien en gebruikt worden.
Hoofdstuk 3 gaat over de ruimtelijke uitwerking met leidende principes, ontwerpuitgangspunten en principeprofielen. Met deze ‘gereedschapskist’ zijn drie voorbeelduitwerkingen gemaakt.
Hoofdstuk 4 geeft aan hoe we het Rondje Stadseiland willen realiseren.
Hoofdstuk 5 beschrijft de wensen en aandachtspunten die we hebben opgehaald in de stad en hoe we hiermee verder gaan.

Referenties transformatie rivieroevers
Andere steden gingen ons voor in het transformeren van oevers met veel verkeer of parkeren naar een parkachtige setting. Deze parken worden nu met veel plezier elke dag gebruikt door honderden sporters en, recreanten én het levert veel meer natuur in de stad op.







Beeld DUIC.nl Photo slider by Flourish team
https://www.duic.nl/algemeen/utrecht-door-de-jaren-heen-de-veranderende-singel-in-beeld/

Lyon, oevers Rhône



Lyon oever Rhône voor transformatie



Lyon oever Rhône na herinrichting
Bron: www.insituarchitecture.net

Madrid, Rio Park, oevers Manzanares







Madrid Rio oever Manzanares voor transformatie



Madrid Rio oever Manzanares na herinrichting
Bron: www.espinillo.org

Vorming van het Stadseiland

Oudegracht / Keulse Vaart / Zocherplantsoen

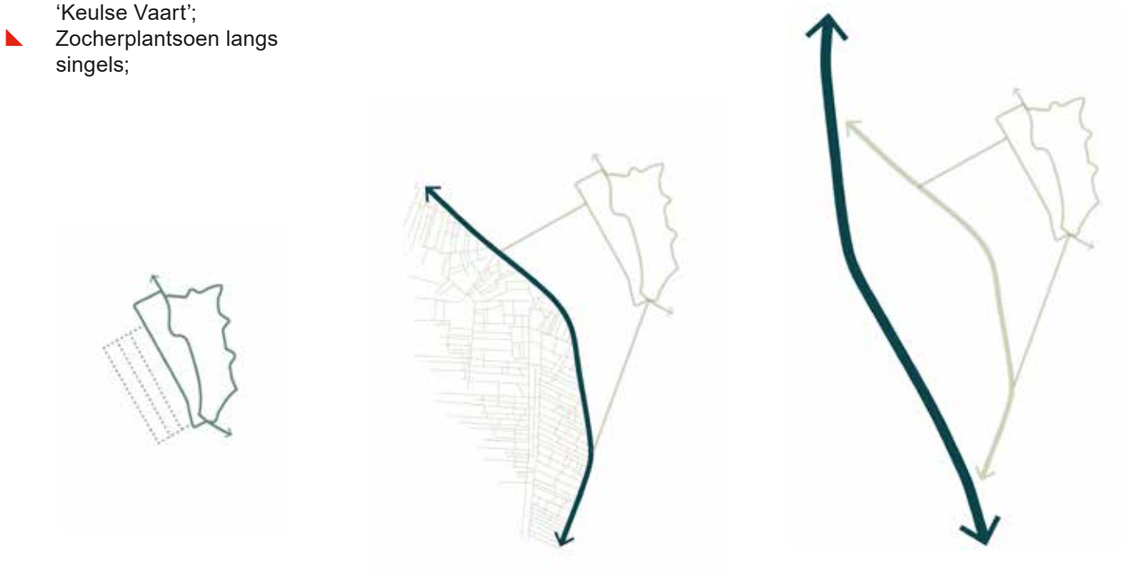
- Tussen de 10e en 19e eeuw aangelegd;
- Oudegracht met stadskastelen en werfkelders;
- Catharijnesingel route ‘Keulse Vaart’;
- Zocherplantsoen langs singels;

Merwedekanaal

- In 1882 geopend;
- Overgang van open landschap naar tuindersgebied;
- Vestiging industriële bedrijvigheid langs kanaal.

Amsterdam Rijnkanaal

- In 1954 geopend;
- Merwedekanaal verliest betekenis voor bedrijvigheid.





Gezicht op de Lucasbrug met links het singelplantsoen ca. 1900
Bron: catalogusnummer 83849 collectie Het Utrechts Archief



Merwedekanaal 1908
Bron: catalogusnummer 4472 collectie Het Utrechts Archief



Links het Merwedekanaal, rechts het Amsterdam Rijnkanaal ca. 1960
Bron: catalogusnummer 83849 collectie Het Utrechts Archief

2 Achtergrond Stadseiland

2.1 Ontstaan

Met de groei van de scheepvaart werd de stadsbuitengracht van Utrecht te klein en werd het Merwedekanaal aangelegd. Dit kanaal zorgde voor een betere aanvoer van goederen naar de groter wordende stad, maar ook voor de export van in Utrecht geproduceerde goederen. Aan het Merwedekanaal kwamen verschillende bedrijven, zoals de huidige Cereolfabriek, de Rijksmunt en Mobach. Toen de schepen ook te groot werden voor het Merwedekanaal, is het Amsterdam-Rijnkanaal aangelegd. Het Merwedekanaal verloor daarmee haar belangrijke economische functie. Met de aanleg van het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal werd het deel van de stad wat daartussen ligt, een ‘stadseiland’.

2.2 Hoe zien de oevers en kanalen er nu uit?

Het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal hebben ieder eigen kenmerken, door de functie en betekenis van de kanalen.

Merwedekanaal
De breedte van het Merwedekanaal van circa. 30 meter is gebaseerd op de grootte van de schepen van rond 1900 en de breedte van de oeverzone heeft te maken met de afstand van de bedrijven tot het water (circa 26 meter). De markante bedrijfsgebouwen uit het verleden zijn een belangrijk kwaliteit voor de Merwedekanaalzone. Een aantal van deze gebouwen heeft een nieuwe betekenis gekregen voor de stad, zoals de Cereol fabriek, de Munt en het Jongerius complex. Parallel aan het kanaal is de Vleutense wetering gegraven als verbinding naar de voormalige groenteveiling in Vleuten. Dit water is hier en daar nog goed zichtbaar.

Het Merwedekanaal en de oever wordt op verschillende manieren gebruikt. In het noordelijk deel van de Merwedekanaalzone is in de jaren ’30 de woonwijk Oog in Al gebouwd. Later zijn in het monumentale sluizencomplex en in de wetering woonboten gelegd. Het Merwedekanaal en de oever wordt op verschillende manieren gebruikt. De woonbootbewoners benutten delen van de oever als tuin en om te parkeren. Het Merwedekanaal wordt gebruikt om te roeien, schaatsen, vissen en te zwemmen. Vanaf de jaren ’60 kwamen in grote delen van de Merwedekanaalzone andere bedrijven en kantoren, bereikbaar via o.a. de Kanaalweg voor (vracht)autoverkeer.

De Kanaalweg is ook een lange stedelijke noord-zuid verbinding met weinig kruisingen. Daardoor ontsluit het niet alleen bedrijven en woningen maar is er ook druk fietsverkeer. Delen van de route zijn nu al doorfietsroute voor bewoners, forenzen, scholieren, roeicoaches en bezoekers met medegebruik door (vracht)autoverkeer. Per deelgebied zijn nu verschillende oplossingen gekozen voor de fietsers. Op veel plekken ontbreekt nu juist de straks zo belangrijke ruimte voor de voetganger.

Amsterdam-Rijnkanaal
Het Amsterdam-Rijnkanaal werd in 1954 geopend. Het kanaal vormt de verbinding tussen de Waal bij Tiel en het IJ bij Amsterdam en is ca. 72 km lang en ongeveer 100 m breed. Het water en de oeverzone hebben een weids en grootschalig karakter. Het kanaal behoort tot de drukste vaarroutes van Nederland voor de beroepsvaart. De recreatieve mogelijkheden van het kanaal zijn hierdoor zeer beperkt.
Eerder zijn al delen van de oever heringericht zoals de Rooseveltboulevard in Kanaleneiland en de openbare ruimte bij het strand Oog in Al. Hiermee is een eerste slag in de aanleg van het Rondje Stadseiland gemaakt en zijn deze oevers te gebruiken om te wandelen, ontspannen en bewegen. En vooral in de zomer om de koelte op te zoeken en boten te kijken. Voor de Johan Wagenaarkade wordt een inrichtingsplan gemaakt.

Kenmerken Merwedekanaal

De belangrijkste kenmerken op een rij:
- Kleinschalig
- Mix van functies: bedrijvigheid, kantoren en wonen, cultuurhistorisch waardevolle industriële gebouwen/ complexen
- Gebieden veelal afgekeerd van het kanaal
- Beperkte ruimte voor voetganger en kwalitatief groen
- Inrichting ten behoeve van ontsluiting bedrijven (auto's)
- Weinig verblijfswaarde
- Weinig samenhang in inrichting
- Delen in voorbereiding











Huidige situatie langs het Merwedekanaal.

Kenmerken Amsterdam-Rijnkanaal

De belangrijkste kenmerken op een rij:
- Grootschalig (weids uitzicht)
- Vooral wonen
- Aanliggende wijken op kanaal gericht
- Voetgangers aan waterzijde, deels fietser te gast
- Fietser voornamelijk via straten (parallel aan het kanaal) in de wijk
- Grote delen al verblijfswaarde
- Weinig samenhang in inrichting
- Rooseveltboulevard al aangelegd, Johan Wagenaarkade in voorbereiding











Huidige situatie langs het Amsterdam Rijnkanaal

Groen raamwerk Stadseiland

De kaart combineert bestaand en nieuw groen en levert op termijn een aaneensluitend routenetwerk voor groene ommetjes op het stadsdeiland en naar de omliggende wijken. De locatie van het groen is indicatief.



3 Ruimtelijke uitwerking

Het open water van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal is een enorme kwaliteit in een drukker wordende stad. De oevers van de kanalen bieden mensen de ruimte om zich te verplaatsen en te recreëren. De oevers van de kanalen zijn onderdeel van een groter groenblauw netwerk, dat buurten, wijken en buitengebieden met elkaar verbindt. Voor Utrecht (zuid) west verbeteren we naast de oeverzones ook het park Transwijk en een aantal (nieuwe) groene oost-westverbindingen. Fietsers en voetgangers gebruiken deze groene verbindingen voor hun ontspanning en woon-werk verkeer.

Het uitgangspunt voor het Rondje Stadseiland is het maken van een groot stedelijk te benutten oeverpark. Allereerst om rust en ontspanning te bieden in een steeds drukker wordende stad. De basisinrichting gaat daarom uit van een natuurlijke en ecologische inrichting met daarin een recreatieve route van 12 km lang, met wandelen aan de waterkant en hier en daar een bankje om te genieten van de rust en koelte. Maar ook plekken waar meer drukte is, bijvoorbeeld waar routes samenkomen.

Op deze plekken maken we het oeverpark breder/groter waardoor er ruimte is voor (sportieve) activiteiten. Denk bijvoorbeeld aan ligweides of natuurlijke speeltuinen. Bij de ontwikkeling van Merwede combineren we hier de te maken pocket parks met het Rondje Stadseiland zodat natuur en groen dieper de gebieden in kan gaan.

De optelsom van het water, de groene en autovrije omgeving, en de continue route (zichtbaar in materiaal en meubilair) maakt het rondje herkenbaar in de stad. Dit is verwerkt in de leidende principes. Maar er zijn ook verschillen die te maken hebben met specifieke eigenschappen, waaronder de maat van de kanalen. Deze verschillen leveren mede identiteit aan de parkzone en zijn uitgewerkt in de ontwerpuitgangspunten.

Bij de toepassing en verdere uitwerking wegen we per gebied integraal de bereikbaarheid af voor economische en recreatieve functies.

Voor de oever van het Merwedekanaal zijn principeprofielen opgesteld met drie voorbeelduitwerkingen.



Visie groenblauw raamwerk Zuidwest
bron: Omgevingsvisie Merwedekanaalzone



Visie groenstructuur 2030
bron: Actualisatie groenstructuurplan 2030

Groen raamwerk Stadseiland

De kaart combineert bestaand en nieuw groen en levert op termijn een aaneensluitend routenetwerk voro groene ommetjes op het stadsdeiland en naar de omliggende wijken. De locatie van het groen is indicatief.



Legenda

pocketpark (indicatief)

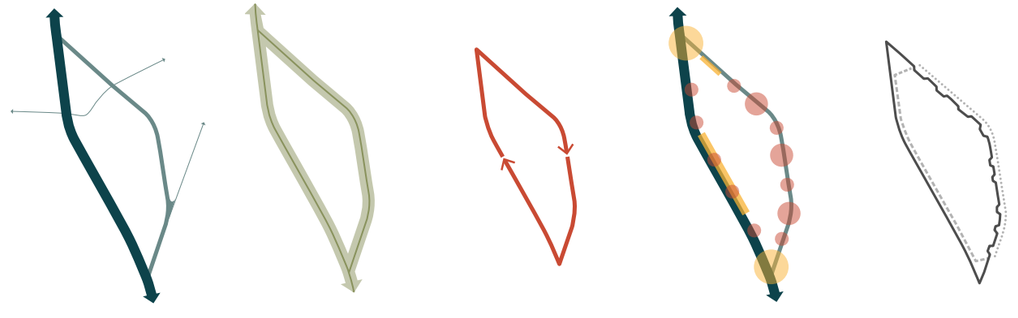
sportvoorziening

bijzonder gebouw (monument)

brug bestaand / gepland (indicatief)

Inrichting groen, oever en functies volgen de leidende principes en worden uitgewerkt per deelgebied.

3.1 Leidende principes



Water en oevers openbaar

Één doorgaande openbare oever langs het kanaal

Vanaf de oevers is het water zichtbaar en beleefbaar

Bebouwing en functies oriënteren op de kanalen

Robuuste parkzone

Doorlopende parkzone aan weerszijden van de kanalen: ‘groen-tenzij’

Balans tussen ecologische en recreatieve waarden

Groenstructuur met kruid-, struik- en boomlaag en ruimte voor 1e orde bomen

Versterking van het verkoelend effect & waterbergend vermogen

Continue route

Verplaatsen en verblijven in balans

Een recreatieve route langs de kanalen: sporten, spelen en bewegen

De route is waar mogelijk autovrij (bereikbaarheid bestaande functies n.t.b.)

Evenwicht in (soort) activiteiten en bestemmingen

Balans tussen dynamische en rustige plekken

Noord- en zuidpunt zijn unieke, groene verblijfsplekken met betekenis voor de stad

Erfgoed is zichtbaar onderdeel van de parkzone

Eenheid in toepassing van materialen en meubilair

Palet aan verharding met een continue herkenbare loper als basis

Gezond gedrag stimuleren (waterpunten en sportmarkering)

Meubiliar is één familie.
Het formaat past bij de maat en schaal van het kanaal

Herkenbare ruimtelijke indeling voor het routenetwerk.

3.2 Ontwerpuitgangspunten

Water en oevers openbaar
De oevers van het Rondje Stadseiland zijn openbaar, groen en bieden zicht op het water. De aangrenzende bebouwing richt zich op het kanaal.

Amsterdam-Rijnkanaal
Het Amsterdam-Rijnkanaal heeft een grootschalig karakter met een harde kade. De breedte van het water is 100 m. De gebouwen staan vooral op één lijn die doorloopt. In Halve Maan staat de bebouwing op een afstand van ongeveer 35 m en in Kanaleneiland op ongeveer 70 m van het water.

Merwedekanaal
Het Merwedekanaal heeft een kleinschalig karakter met een zachte, groene oever. De breedte van het water is 30 m. De (toekomstige) openbare parkruimte kent een wisselende breedte langs het kanaal: 29 m, 35 m en meer dan 50 m. Wanneer de afstand meer dan 50 m is, ontstaat naast de doorgaande recreatieve route een kleine parkruimte of ‘pocket park’. Afhankelijk van de omvang en dichtheid van een deelgebied worden één of meer pocket parks gerealiseerd. Een maat voor de omvang van een pocket park is ca. 1 ha. In deze maat is het mogelijk om verschillende functies (bijvoorbeeld een speelvoorziening of ecologische oever) een plek te geven in een groene omgeving. Samen met de roeiverenigingen werken we de principes per deelgebied uit om zicht en veiligheid voor de roeiers te bewaken.

Robuuste parkzone
Klimaatbestendig
Meer groen, bomen en beplanting versterkt de verkoelende en waterbergende werking van de kanaaloevers. Deze zijn beter bestand zijn tegen weerextremen zoals stortbuien, hittegolven en droogteperioden. Het oppervlak aan verharding is beperkt en daarom is toepassing van waterdoorlatende verharding niet nodig. Om hitte tegen te gaan hanteren we het principe ‘groen, tenzij’ en zorgen we voor schaduw door (bij voorkeur eerste orde) bomen op de fiets- en looproutes. Waar nodig maken we ruimte voor koele groene verblijfsplekken. Tot slot maken we bij de materiaalkeuze voor verharding gebruik van materialen die minder warmte opnemen en uitstralen.

Amsterdam-Rijnkanaal
Het kanaal kan overdag verkoeling bieden aan de omgeving. Er staat meer wind en er verdampt meer water in het Amsterdam-Rijnkanaal. De parkzone houdt het regenwater vast op de plek waar het valt. De bankjes staan bij groepen bomen die schaduw bieden en de wind breken.

Merwedekanaal
Op de oever van het Merwedekanaal planten we extra groen. Dit zorgt ervoor dat regenwater makkelijker in de bodem komt. Daardoor vult het grondwater zich aan en krijgen planten meer water. Dat helpt dit ecosysteem te versterken. De grotere bomen bieden veel schaduw en helpen de temperatuur te verlagen (door water te verdampen). De wetering, of mogelijk extra nieuwe wadi’s (een lager gelegen plek waar water gebufferd wordt), kan bijdragen aan de waterberging die nodig is.



Openbare oevers; zichtbaar en beleefbaar water



Grootschalig en weids versus geborgen en informeel



De historische wetering behouden of terug brengen als een verwijzing in de vorm van een wadi

Groen en ecologisch oeverpark.

















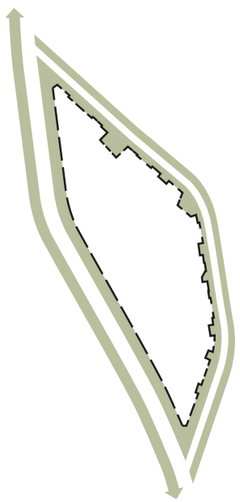
Sfeerbeelden bron onbekend

Groen en ecologie
De oevers van het Rondje Stadseiland vormen een stevige doorlopende parkzone als onderdeel van de stedelijke groenstructuur. In deze parkzone wordt een balans gezocht tussen ecologische en recreatieve waarden. Uitgangpunt voor de inrichting is ‘Groen-Tenzij’, beplanting in verschillende hoogtes, ruimte voor minimaal grote bomen (eerste orde) en ruimte voor natuurlijke dynamiek. Tegelijkertijd is het park sociaal veilig, is er passende verlichting (zowel voor veiligheid als ecologie) en goed zicht in het park en op het water zonder de parkbeleving daarbij uit het oog te verliezen. Het park staat in verbinding met andere groengebieden en wordt een plek waar diverse soorten planten en dieren leven. Afwisseling van natuurrijk hooiland, struiken en bomen zorgt voor voedsel en bescherming. De soort beplanting en bomen is bij voorkeur inheems en passend bij het karakter van het kanaal en verschilt daarom voor de twee oeverzones.

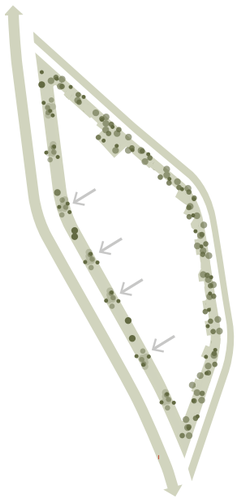
Amsterdam-Rijnkanaal
De groeninrichting sluit aan op de openheid en weidsheid van het kanaal. Boomgroepen staan bij de Rooseveltboulevard op de uiteinden van de aangrenzende woonstraten.
Om te zorgen voor een ecologische verbindingszone en leefgebied voor dieren, worden tussen de boomgroepen in, nieuwe kruid- en struiklagen geplant. Dit gaat niet ten koste van de weidsheid van het kanaal.

Waar dat kan, worden in de oever plekken gemaakt waar dieren makkelijk in en uit het kanaal kunnen (fauna uittreedplaatsen).

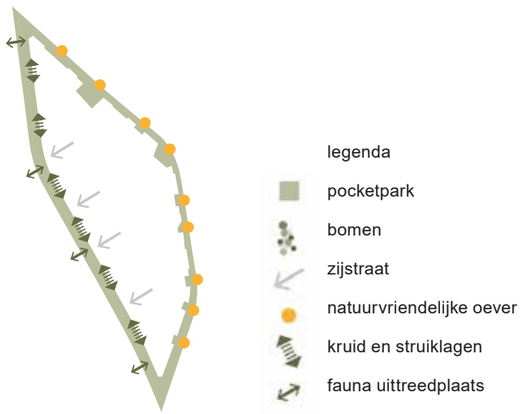
Merwedekanaal
Het groen bestaat uit een rijke, losse boomstructuur met daar tussen open ruimtes bij de aanlanding van de bruggen en in de pocket parks.
Beplanting vormt een doorlopende groenstructuur en bestaat naast bomen uit natuurrijk hooiland, een kruidenlaag en struiken. Samen met de roeiverenigingen werken we de beplantingsprincipes per deelgebied uit om de balans tussen natuur en zicht en veiligheid voor de roeiers te bewaken. Natuurvriendelijke oevers maken we in de vorm van een ondiepe nattere zone achter de beschoeiing (een plasdrasberm) en waar mogelijk lagere beschoeiing om ook de verbinding tussen water en oever te versterken en gelijk uitstapplaatsen voor fauna te realiseren.



Één robuuste doorlopende parkzone voor mens én dier



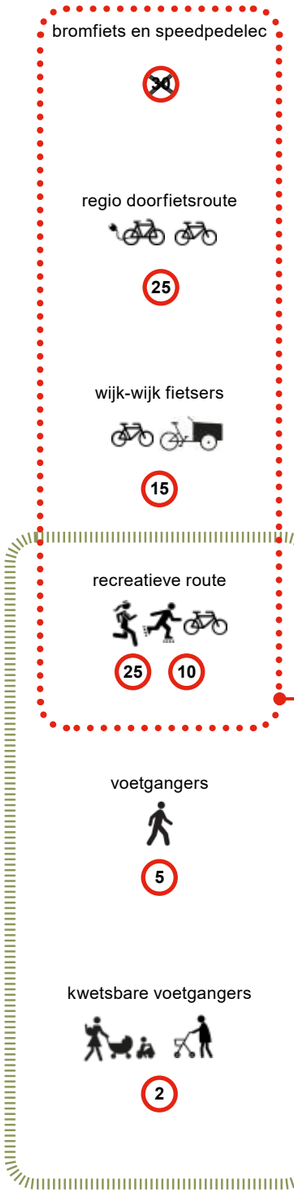
Openheid en weids versus geborgen en informeel

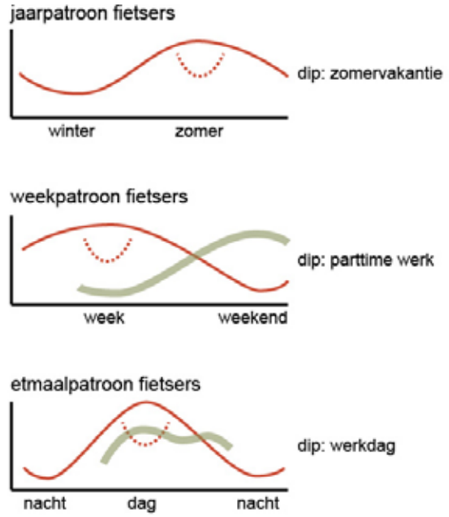


Kruid- en stuiklagen en fauna uittreedplaatsen toevoegen versus natuurvriendelijke oevers waar mogelijk

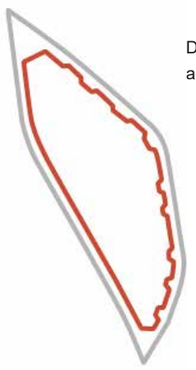
Gebruik recreatieve route

Gebruikers verschillen sterk als het gaat om snelheid, het moment van gebruik en benodigde ruimte. De breedte van de paden volgt uit verkeersonderzoek dat is gebaseerd op de verwachte drukte.





Grafiek gebruik Kanaalweg (indicatief)



Doorgaande fietsers maken gebruik van de aanliggende straten en het fietspad.



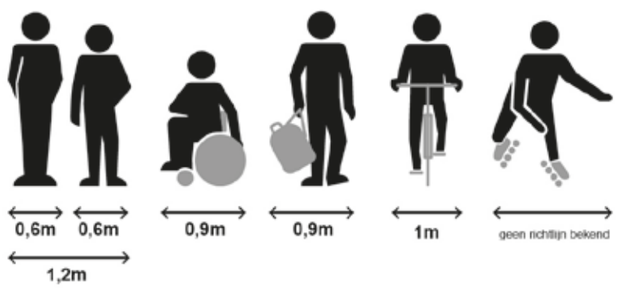
Voetgangers en kwetsbare gebruikers maken gebruik van het wandelpad aan de waterzijde.

Veilige route
Een herkenbare recreatieve route parallel aan het water waar verplaatsen en verblijven in balans zijn. Voetgangers, skaters, hardlopers en recreatieve fietsers krijgen de ruimte in een parkachtige omgeving, veilige omgeving. Uitgangspunt is dat voet- en fietspad gescheiden worden aangelegd met de wandelroute langs het water. Waar autoverkeer moet worden ingepast houden we daar rekening met de profielmaat maar loopt materiaalgebruik van het park door.

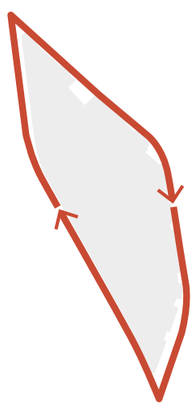
Belangrijke punten:
- De verwachting voor de Kanaalweg is dat het in de toekomst drukker wordt met fietsers (bron: Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwede – Goudappel Coffeng december 2019 en Actualisatie cijfers en reactie op inspraak bruggenstudie – september 2020). Om deze reden is gekozen voor een vrij liggend wandelpad.
- De maatvoering van het fietspad is standaard 5 meter (daar waar intensiteiten hoog zijn) en gebaseerd op de verwachte drukte en de Ontwerpwijzer Fietsverkeer CROW. De maat van het wandelpad is met 2,5 meter geschikt voor het passeren van meerdere gebruikers naast elkaar.
- Gebruikers verschillen sterk als het gaat om snelheid, het moment van gebruik (spits, week of weekend) en de ruimte in de breedte en soort verharding die zij nodig hebben.
- Alle paden zijn het hele jaar door goed toegankelijk. De inrichting voldoet aan de richtlijn ‘Voetpaden voor iedereen’

Amsterdam-Rijnkanaal
De breedte van het wandelpad is 2,5 m breed. Deze route kan worden gebruikt door wandelaars en hardlopers. Uitzondering hierop is de Rooseveltboulevard die als kade is ingericht. Hier is de breedte van het pad 3,5 m, waardoor ook de ontscheping van auto’s op vrachtschepen mogelijk blijft. Voor de fietsers en skaters wordt in principe een apart pad aangelegd. Waar dat nog niet mogelijk is, kan gebruik gemaakt worden van de aanliggende straten.

Merwedekanaal
De recreatieve route bestaat uit een fietspad, in principe maximaal 5,0 m breed en een wandelpad aan de waterkant, in principe maximaal 2,5 m breed. De paden worden gescheiden door een groenstrook.
Per deelgebied vindt maatwerk plaats, afgestemd op verwacht gebruik en/of medegebruik door ander verkeer. Waar dat qua verkeersstromen mogelijk is, leggen we minder brede verharding aan (standaard 5 meter bij intensief gebruik) van 4,5 m en minimaal 4 m breed (zie profielen pagina 28). Leidend is de mix van functies en de te verwachten gebruiksdruk.
Daar waar onvoldoende ruimte is, combineren we wandel- en fietspad. Hier wordt de scheidende groenstrook vervangen door een 50 cm brede band.
In de pocket parks wordt de doorgaande route iets verder van het kanaal af gelegd om de snelheid van de doorgaande fiets te controleren en verblijfsplekken aan het water te realiseren. De paden liggen hier ook verder uit elkaar waardoor de bestaande wetering (of een soort wadi) kan worden ingepast.



Maatvoering verschillende gebruikers. De breedte van de paden is zo gekozen dat gebruikers elkaar niet alleen achter elkaar maar ook naast elkaar kunnen passeren.



Eén herkenbare recreatieve route, verplaatsen en verblijven zijn in balans



Waar mogelijk vrij liggende paden: wandelpad aan de waterzijde en fietsers aan de binnenzijde

Activiteiten in het oeverpark.



Loop van Leidsche Rijn
bron Ronald Correljé Fotografie



Strand Oog in Al bron exploreutrecht.nl



Johan Wagenaarkade



Loop van Leidsche Rijn bron Ronald Correljé Fotografie



Amsterdam speeltuin bron: woestewesten.nl



Boomkronenpad Vondelpark bron: carve.nl



Graspad bron tvbolsward.nl

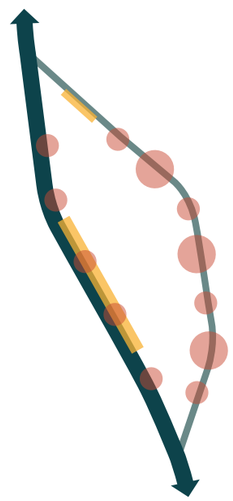
Evenwicht in (soort) activiteiten en bestemmingen
De kwaliteit en de ruimte van het water trekt mensen met uiteenlopende recreatiewensen aan (zie §5 Participatie). Van actief sporten of het bezoeken van een horecagelegenheid, of juist het zoeken naar rust. Daarom wordt het Rondje Stadseiland een afwisseling van drukke plekken - waar veel mag gebeuren en mensen elkaar ontmoeten- en rustige plekken - waar af en toe een bankje staat.
De noord- en zuidpunt van het stadseiland zijn unieke groene verblijfsplekken in de stad. Het zijn dynamische plekken waar veel stadsbewoners op af komen, zoals Stadsstrand Oog in Al (SOIA) op de noordpunt.

Amsterdam-Rijnkanaal
Dynamische plekken zijn onder andere de kades waar levendigheid is door aanmerende schepen en passagiers die aan land komen. Dit zijn ook de plekken waar fiets- en wandelroutes uit de aanliggende wijken samenkomen op de recreatieve route langs het kanaal. Deze dynamische plekken kunnen nog worden versterkt, zoals de horeca ‘Op Roose’ en de Montessorischool bij de Dafne Schippersbrug.

Merwedekanaal
Dynamische plekken zijn te vinden daar waar het langzaam verkeer in oost-west richting de recreatieve route langs het kanaal kruist. Dit is vaak ook de plek waar cultuurhistorisch waardevolle gebouwen staan en bijzondere functies een plek krijgen.



Bijzondere noord- en zuidpunt met betekenis voor de stad



Boulevard met bijzondere plekken versus dynamische parkruimtes en bijzondere gebouwen

Voorbeelden hiervan zijn de diverse functies in de Cereolfabriek en de zalenverhuur en horeca in de Jongeriusvilla. Op deze plekken krijgt het park een fors bredere maat, een zogenaamd ‘pocket park’. Dit zijn ook plekken waar mogelijk kunst in de openbare ruimte versterkend kan werken.

Het oeverpark:
- Is gericht op het ontsnappen aan de stedelijke hectiek, is een park voor ontspanning, om te sporten, spelen en bewegen in de luwte.
- Biedt op de smallere delen ruimte voor natuur. Hier is geen of zeer beperkt ruimte voor aanvullende functies en activiteiten. Een bankje of vlonder op de oever kan beperkt toegepast worden.
- Biedt naarmate de parkruimte breder wordt (bij de pocket parks), ruimte voor aanvullende functies, activiteiten en initiatieven die passend zijn bij de schaalgrootte en parkuitstraling (bijvoorbeeld op het gebied van natuureducatie en kunst). Dit is ook de plek voor openbare toiletten, opgenomen in (de horeca) voorzieningen.
- De noord- en zuidpunt zijn bij uitstek plekken waar veel functies, activiteiten en initiatieven georganiseerd kunnen worden.
- Biedt de mogelijkheid voor zelfbeheer wanneer dit een publiek doel dient (‘Stichting Vrienden van het Rondje?’ naar voorbeeld van ‘Stichting Vrienden van het Maximapark’).
- Wordt in overleg met de roeiers uitgewerkt zodat coachen vanaf de oever goed mogelijk blijft.
- Heeft publieke functies in de bijzondere bebouwing.
- Sluit door de inrichting goed aan op aanliggende functies. Aanliggende functies sluiten andersom goed aan op het park, o.a. door inrichting van de buitenruimte en entrees en oriëntatie van gebouwen (voorkant).
- Sluit door de inrichting goed aan op bestaande sportvoorzieningen Deze worden daarmee een vanzelfsprekend onderdeel van het oeverpark. De sportvoorzieningen sluiten we goed aan op het park, o.a. door inrichting, erfafscheiding, entrees en oriëntatie (voorkant) zo vorm te geven dat er geen barrière werking vanuit gaat.

Bedrijvigheid in het park
Bestaande bedrijven blijven bereikbaar. Daar waar een gebiedsontwikkeling plaats vindt, is de bereikbaarheid van bedrijven onderdeel van de integrale opgave en zoeken we oplossingen in de parkzone of daarbuiten.

Materialisering van de recreatieve route.

Wandelpad waterzijde
- Asfalt met lichtgrijs split
- Materiaal met parkachtige uitstraling
- Comfortabel gebruik voor wandelaars
- Ook in natte periodes voor alle gebruikers goed toegankelijk
- Materiaalovergang met de deelgebieden ligt op de rooilijn

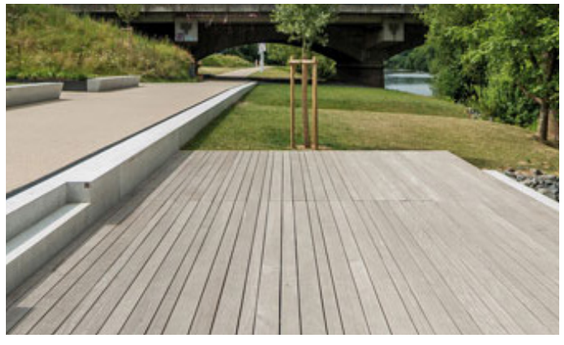
Fietspad binnenzijde
- Glad asfalt leemkleurig
- Materiaal met herkenbare kleur voor het hele Rondje
- Comfortabel gebruik voor fietsers, skaters en hardlopers
- Materiaalovergang met de deelgebieden ligt langs het pad
- De route is overal dominant en alleen bij de kruising met de Leidseweg ondergeschikt





Referentiebeeld Fort aan de Klop

Verblijfsplek aan het Merwedekanaal
Materialisering in natuurlijke materialen met een parkachtige uitstraling: vlonder in groene oever met betonnen (zit)rand



Referentiebeeld Giessen oever Lahn bron: www.baunetz-architekten.de



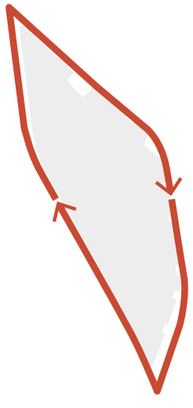
Referentiebeeld Rio park Madrid bron: dearchitect.nl



Referentiebeeld Rio park Madrid bron: theculturetrip.com

Eenheid in toepassing van materialen en meubilair
De oevers van de kanalen zijn ingericht met één palet aan materiaal en straatmeubilair. Uitgangspunt daarbij is dat het materiaal en het straatmeubilair bijdraagt aan een landschappelijk park sfeer. De recreatieve route is herkenbaar door een aaneengesloten leemkleurige asfaltloper voor het fietspad en een lichtgrijze asfaltloper met split (fijn grind) als wandelpad. Met bijzonder toe te voegen elementen die gezond gebruik stimuleren (bijvoorbeeld waterpunten en sportmarkering).

Gecombineerde ontsluiting bedrijven / auto te gast principe
Als het onmogelijk is om de ontsluiting van bestaande bedrijven en andere functies anders op te lossen, is medegebruik van de parkroute noodzakelijk. Bij die vormgeving sluit het materiaalgebruik aan op de parkinrichting. Daarmee inspelend op de functie van auto te gast. De profielmaten moeten daarbij mogelijk worden aangepast om veilig de dubbelfunctie van gebruik mogelijk te maken.
Indien de ontsluiting gaat over een groter dagelijks aanbod van voertuigen onderzoeken we hoe een separate ontsluiting, direct aanliggend aan de bedrijven, voldoende parkruimte en beleving mogelijk maakt. Dit vraagt altijd om maatwerk zodat de parkuitstraling zo groot mogelijk en ononderbroken kan blijven. Deze integrale zoektocht kan op diverse locaties nodig zijn.



Een continue asfaltloper als basis voor de recreatieve route

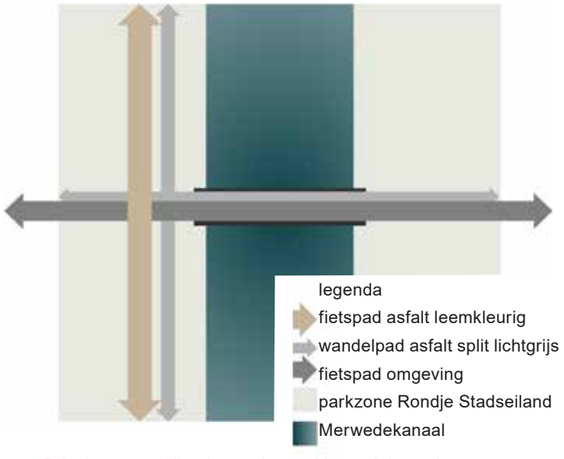


Één palet aan materiaal en meubilair versus onderscheid per kanaal

Amsterdam-Rijnkanaal
Het materiaal en straatmeubilair sluit aan bij het karakter van het kanaal door gebruik van robuuste materialen. Langs de donkergrijze asfaltloper ligt een keienstrook van natuursteen. Op de Rooseveltboulevard is eerder een betonnen zitrand toegepast die past bij de schaalgrootte van het Amsterdam Rijnkanaal.

Merwedekanaal
Het materiaal en straatmeubilair sluit aan bij het karakter van het kanaal door toepassing van (natuurlijke) materialen met een parkachtige uitstraling, zoals houten vlonders en een wandelpad bestrooid met split. Een betonnen band komt tussen de paden waar wandel- en fietspad zijn gecombineerd en bij verblijfsplekken aan het water.

De keuze van materiaal, meubilair en inrichtingselementen volgt nog. Uitgangspunten zijn:
- Bij de materiaalkeuze voor verharding kiezen we voor materialen die minder warmte opnemen en uitstralen: leemkleurig asfalt voor de fietspaden
- circulair en natuurlijk (karakter van het oeverpark, bijvoorbeeld een houten lichtmast)
- terughoudend met bebording
- goed te onderhouden: uitwerking in afstemming met beheer, en het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) als vertrekpunt
- verlichting: laag geleid en actief gestuurd afhankelijk van gebruik, veiligheid borgen en niet verstorend voor ecologie
- beeldende kunst in de openbare ruimte kan bijdragen aan herkenbaarheid en eenheid



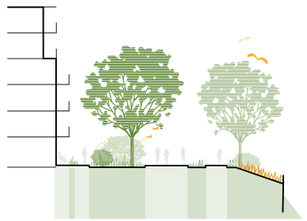
Principe materialisering parkzone Merwedekanaal

Toolbox voor de opbouw van profielen Merwedekanaal

Parkzone

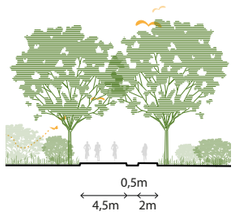
‘Als het niet anders kan’

Smal < 26m



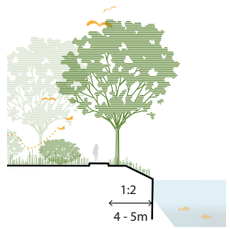
Paden recreatieve route

Gecombineerde paden



Oever

Smalle oever

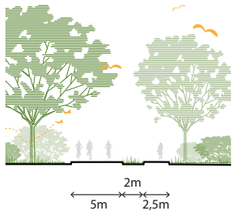


Uitgangspunten basisprofiel

Middel 29m of 35m



Vrij liggende paden
smalle middenberm



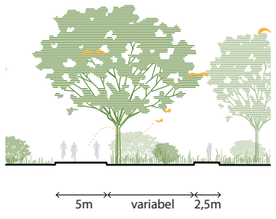
Oever met plasdrasberm
minimaal 6,5m



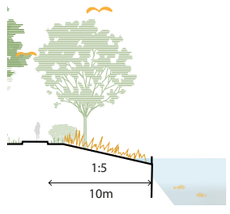
Breed (pocket park) > 50m



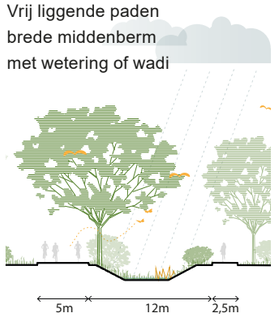
Vrij liggende paden
brede middenberm



Natuurvriendelijke oever
minimaal 10m



Vrij liggende paden
brede middenberm
met wetering of wadi



3.3 Principeprofielen Merwedekanaal

Toolbox
Het oeverpark is ruimtelijk opgebouwd uit de parkzone, de paden en de oever. Deze drie elementen variëren in breedte en de verschillende mogelijkheden zijn weergegeven in de toolbox.

De parkzone is in de basis 29 m of 35 m breed. De parkzone is smaller bijvoorbeeld ter hoogte van bestaande bebouwing en breder bij de pocket parks.

De recreatieve route bestaat in principe uit een vrij liggend fietspad en een wandelpad aan de waterkant. De paden worden gescheiden door een groenstrook. Daar waar onvoldoende ruimte is kunnen wandel- en fietspad worden gecombineerd, gescheiden door een brede band.
In de pocket parks wordt het fietspad juist iets verder van het kanaal af gelegd. De paden liggen hier verder uit elkaar waardoor de bestaande wetering (of een soort wadi) kan worden ingepast.

Waar mogelijk maken we (een ruimtelijke reservering voor) een natuurvriendelijke oever. In de basis is dit een plasdrasberm. Als het niet anders kan, behouden we de bestaande oever en daar waar meer ruimte is, in de pocket parks, maken we juist een bredere, ecologische oever.

In de uitwerking per deelgebied zijn verschillende combinaties uit de toolbox mogelijk. De inrichting wordt o.a. afgestemd op de beschikbare ruimte, zowel bovengronds als ondergronds. Ook bestaande bomen, de wetering die deels nog aanwezig is en onderdoorgangen zijn bepalend voor de opbouw van het profiel. Aan de hand van de toolbox zijn drie voorbeelduitwerkingen gemaakt.

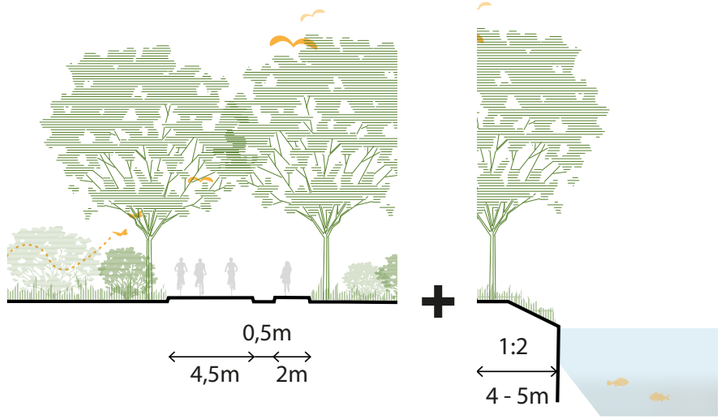
In deze parkzone wordt een balans gezocht tussen ecologische en recreatieve waarden.
Uitgangpunt voor de inrichting is ‘Groen-Tenzij’, beplanting in verschillende hoogtes, ruimte voor minimaal grote bomen (eerste orde) en ruimte voor natuurlijke dynamiek. Tegelijkertijd is het park sociaal veilig, is er passende verlichting (zowel voor veiligheid als ecologie) en goed zicht in het park en op het water.



Bestaande situatie deelgebied 1 Kanaalweg ter hoogte van Park Oog in Al

3.4 Voorbeelduitwerkingen

Voorbeelduitwerking smalle parkzone ‘als het niet anders kan’
In deelgebied 1 ligt de Kanaalweg tussen de wetering en het kanaal in. Aan weerszijden van de weg staat een rij bomen. De bomen blijven behouden en daardoor is er onvoldoende ruimte voor een natuurvriendelijke oever en een vrij liggend wandel- en fietspad. De paden worden hier gecombineerd, gescheiden door een 50 cm brede band.



Principeprofiel smal: gecombineerde paden + smalle oever



Impressie gecombineerde paden waar het niet anders kan



Aanduiding locatie impressie



Bestaande situatie deelgebied 2

Voorbeelduitwerking basis profiel
In deelgebied 2 ter hoogte van de Ravellaan is ruimte voor toepassing van het basisprofiel met een natuurvriendelijke oever in de vorm van een plasdrasberm. De recreatieve route bestaat uit een fietspad, in principe maximaal 5,0 m breed en een wandelpad aan de waterkant, in principe maximaal 2,5 m breed. De paden worden gescheiden door een groenstrook.



Principeprofiel basis: vrij liggende paden met smalle middenberm + plasdrasberm



Impressie deelgebied 2

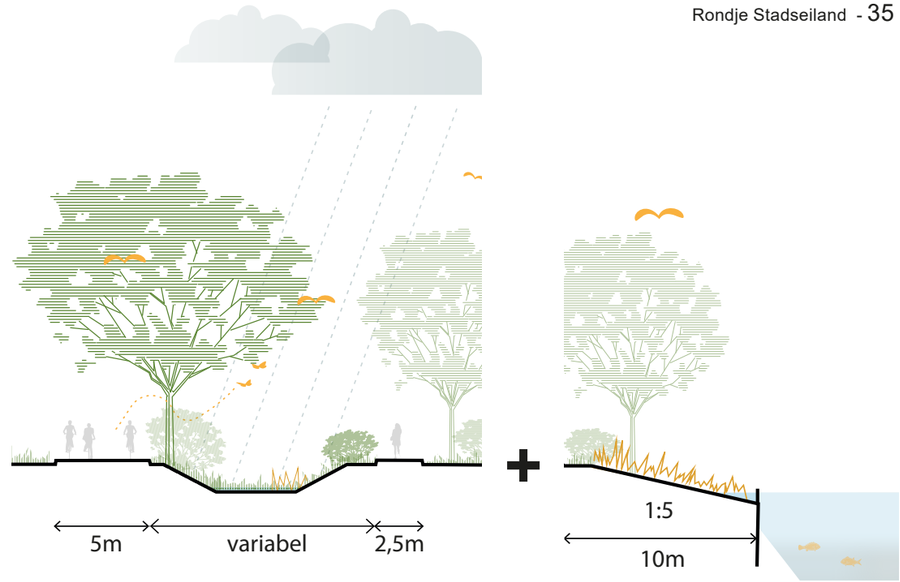


Aanduiding locatie impressie



Bestaande situatie deelgebied 5

Voorbeelduitwerking pocket park
In deelgebied 4 en 5 ter hoogte van de pocket parks buigt het fietspad iets verder van het kanaal af. Hierdoor ontstaat ruimte voor verblijfsplekken aan het water en een ecologische oever. De paden liggen hier verder uit elkaar waardoor op sommige delen de bestaande wetering (of een soort wadi) kan worden ingepast. Ook ter hoogte van deelgebied 3 wordt ruimte gecreëerd voor een pocket park.



Principeprofiel pocket park: vrij liggende paden met brede middenberm + ecologische oever



Impressie deelgebied 5



Aanduiding locatie impressie

Twee kanalen en twaalf deelgebieden met een eigen karakter en opgave

Amsterdam-Rijnkanaal

Karakter: grootschalig met weids uitzicht op kanaal en bruggen

Merwedekanaal

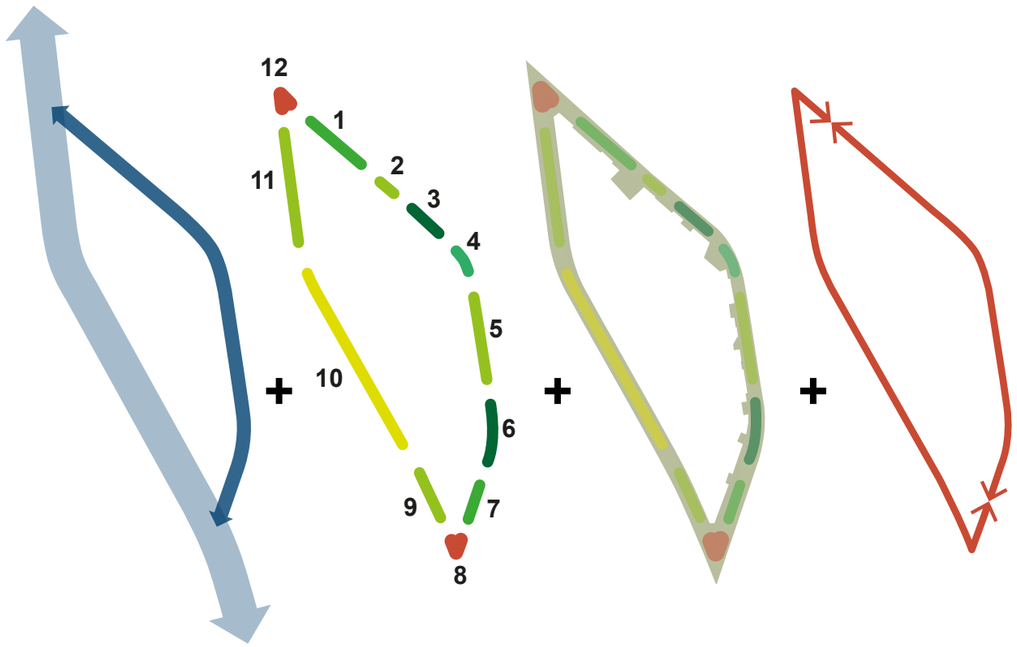
Karakter: kleinschalig met zicht op het water

Eenheid en verscheidenheid in de deelgebieden

In de bestaande situatie verschillen de 12 deelgebieden van het Rondje Stadseiland behoorlijk. De wisselende situatie betekent per deelgebied een eigen opgave die in de uitwerking tot verschillende oplossingen kan leiden. Deze verscheidenheid biedt elk deelgebied de kans om bijzonderheden of historie te laten zien binnen de context van de overkoepelende kaders voor het Rondje Stadseiand.

De leidende principes en ontwerpuitgangspunten maken de inrichting van een samenhangend geheel mogelijk. Tegelijkertijd geven ze antwoord op / laten ze zien hoe je omgaat met verschillen in ruimte en fasering per deelgebied. De toolbox voor de opbouw van profielen biedt ruimte om in te spelen op de lokale situatie.

Bij de uitwerking van de verschillende deelgebieden wordt met belanghebbenden onderzocht hoe het nieuwe park vormgegeven kan worden en hoe de bereikbaarheid van bestaande functies georganiseerd kan worden. Dit vraagt om maatwerk bij bestaande bedrijven, woningen en woonboten.



De 2 kanalen van het Rondje Stadseiland elk met hun eigen karakter

De 12 deelgebieden elk met hun eigen bijzonderheden en opgave

Stedelijk oeverpark van ca. 45 ha en recreatieve route van ca. 12 km

Robuustheid en diversiteit in de parkzone per deelgebied

Herkenbaarheid in recreatief routenetwerk

4 Uitvoeringsstrategie

Dit Ontwikkelkader Rondje Stadseiland geeft de ambitie weer die onze groeiende stad heeft. De stad vraagt om meer openbare en groene ruimte. Dat betekent dat we overal inzetten op vergroten van de openbaarheid en toegankelijkheid van groene plekken. Dat geldt zeker ook voor het Rondje Stadseiland. Deze ambitie willen we in de komende jaren nastreven en om dit waar te maken, zetten we in op het pakken van kansen. Sommige ambities en onderdelen kunnen we op korte termijn uitvoeren, andere moeten samen met betrokken bewoners en bedrijven verder worden uitgezocht.

Voor de ontwikkeling van het Rondje Stadseiland sluiten we aan bij logische momenten in lopende projecten, opgaven of andere ontwikkelingen. Deze manier van werken betekent dat we niet een harde uitvoeringsplanning maken en deze stap voor stap uitvoeren, maar we ‘surfen mee op de golven’ van bijvoorbeeld de ontwikkeling van deelgebieden in de Merwedekanaalzone of rond de Jaarbeurs. Op die manier krijgen we de mogelijkheid om samen met bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden de inrichtingsdetails, ontsluiting bestaande functies en groeninvulling verder uit te werken. Nog niet overal zijn projecten gepland of andere werken in de openbare ruimte in het vooruitzicht. Dit vraagt voor de toekomst om ook deze projecten mee te programmeren met ingrepen in de openbare ruimte.

Ook zijn nog niet alle financiële middelen voorhanden of gepland. Om te komen tot een samenhangend Rondje Stadseiland is financiering een belangrijke randvoorwaarde. Op dit moment benutten we financiën uit zowel Groenprogramma, Mobiliteitsprogramma en liften mee op ontwikkeling van deelgebieden in de Merwedekanaalzone. Met het rijk, waaronder Rijkswaterstaat, als huidige eigenaar van het kanaal en van delen van de oever, voeren we gesprekken over de toekomstige eigendomssituatie, de gewenste inrichting en het bijbehorende beheer en onderhoud.

Voor het uitvoeren van het Rondje Stadseiland passen we vier financieringsstrategieën toe:

1. Investeringskader Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU)
Vanuit de RSU werken we aan een stedelijke investeringskader om alle “barcodes” uit de RSU opgave te kunnen ontwikkelen. Het Rondje stadseiland is onderdeel van deze stedelijk groenopgave voor de gezonde stad.

2. Meeliften binnen de grondexploitatie van een aanliggend deelgebied
In de ontwikkelgebieden 3, 4 en 5 van de Merwedekanaalzone behoort ook de opgave “groen groeit gelijk mee met rood”. In elke Grondexploitatie zit een deel Bovenwijkse Opgave waarmee de aanleg van het park gefinancierd wordt. Een belangrijke ontwikkeling in de nabije toekomst is de transformatie van de A12 zone.
Voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers is nog geen financiering georganiseerd omdat dit samenhangt met de herstelopgave van RWS en de mogelijk daarop te volgen overdracht van het gehele kanaal aan de gemeente. De kosten voor een eventuele overdracht van het kanaal en de bijbehorende oevers door het Rijk aan de gemeente, zijn nog niet meegenomen. Ook de daarbij behorende beheer- en onderhoudsbudgetten niet. Dit wordt separaat bekeken.

3. Meeliften met andere ontwikkelopgaven
In het Rondje Stadseiland zitten ook Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) opgaven vanuit mobiliteit, zoals o.a. bruggen en aanlandingen vanuit Rivierenwijk en aanpassingen aan de fietsstructuur en wandelstructuur. Deze opgaven maken mede onderdeel uit van de transformatieopgave.

4. Andere ontwikkelkansen
In onderdelen van het park waar nu geen stedelijke ontwikkeling plaatsvindt, werken we vanuit bestaande programma’s samen. Dit geldt vooral voor de programma’s beheer en onderhoud, het groenprogramma en mobiliteitsprogramma. Subsidies van andere overheden en waterschappen kunnen benut worden voor de vergroeningsopgave.

4.1 Opgave deelgebieden



Deelgebied 1 Kanaalweg Oog in Al (van Spinozabrug tot Muntbrug)

Bestaande situatie
Diverse functies: sportpark Marco van Basten, kinderopvang, woonwagencomplex, horeca, bedrijvencomplex Kanaalweg 95, Buurten in de fabriek, woonboten en maatschappelijke functies (bibliotheek en wijkvoorziening).

Bijzondere kwaliteit
Park Oog in Al, Cereolfabriek, Muntcomplex, Vleutense wetering, Leidsche Rijn, Merwedekanaal; drukke fietsverbinding via Dafne Schippersbrug en Everard Meijsterlaan tussen Leidsche Rijn en centrum Utrecht en verbindingen over Merwedekanaal naar Lombok.

Opgave
Inpassen parkontwikkeling binnen de bestaande situatie, groen toevoegen en kwaliteit van het groen verbeteren waar dat kan, onderzoeken hoe in het parkdeel voorkeur voor langzaam verkeer kan worden ingepast en hoe om te gaan met parkeren en verbindingen in bestaand gebied.

Aanvullende informatie
- geen transformatieopgave op dit moment
- enkelvoudige opgave park versterken
- uitvoering in tijd nog niet bekend



Deelgebied 2 Kanaalweg Welgelegen (van Muntbrug tot Sowetobrug)

Bestaande situatie
Bestaande woningen, kantoor en tijdelijke functies.

Bijzondere kwaliteit
Uitzicht op en onderdeel van het Muntcomplex met historische bruggen over Merwedekanaal en Leidsche Rijn, belangrijke fietsroute/verbinding tussen zuidwest en noordoost: van Nieuwegein naar Lage Weide, van De Meern naar binnenstad en Utrecht Science Park, etc. Recreatief belangrijke plek in de stad met Muntsluiscomplex als niet formele zwemlocatie.

Opgave
Transformatieopgave in Welgelegen met ombouw van kantoren en enkele garagebedrijven naar wonen. De herinrichting tot parkzone uitwerken als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Welgelegen.
Onderzoeken of de onderdoorgang onder de Sowetobrug heringericht kan worden voor wandelaars en fietsers in het groen. Daarmee levert het ook een veilige wandel- en fietsroute naar het centrum op.

Aanvullende informatie
- transformatie naar wonen, toevoegen van groen
- gezamenlijke opgave gebiedsontwikkeling en park
- planning: 2023-2028



Deelgebied 3 Kanaalweg Jaarbeurs (van Sowetobrug tot Nelson Mandelabrug)

Bestaande situatie
Kantoorgebouwen, parkeerterrein en garage Jaarbeurs, voormalig casino

Bijzondere kwaliteit
Aanwezigheid Vleutense wetering, uitzicht op Merwedekanaal met (woon)boten en roeiers, loopbrugverbinding met Jaarbeursgebied en route naar Binnenstad.

Opgave
De herinrichting uitwerken als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Jaarbeurs. Toevoegen van groen bij de ontwikkeling van het Beurskwartier.

Aanvullende informatie
- transformatie naar gemengd stedelijk gebied
- gezamenlijke opgave gebiedsontwikkeling en park
- planning: niet bekend, in samenhang met ontwikkeling Jaarbeurs



Deelgebied 4 Kanaalweg Defensieterrein en Wilhelminawerf (van Nelson Mandelabrug tot Balijebrug)

Bestaande situatie
Diverse functies: Villa Jongerius, nieuwbouw Wilhelminawerf, horeca. Woningbouw voormalige Defensieterrein (De Nieuwe Defensie) in uitvoering.

Bijzondere kwaliteit
Het rijksmonument Villa Jongerius, de schoorstenen van de warmtecentrale(industrieel monument), aanwezigheid van de Vleutense wetering en de oude verkaveling, uitzicht op Parkhaven.

Opgave
De herinrichting tot park als onderdeel van de ontwikkeling van Wilhelminawerf en het Defensieterrein met integratie van de bereikbaarheid van functies zoals Villa Jongerius en warmtecentrale. Verbinding via parkzone naar Jaarbeurs en Binnenstad.

Aanvullende informatie
- transformatie naar gemengd stedelijk gebied
- gezamenlijke opgave gebiedsontwikkeling en park
- planning: deels in uitvoering, deels in voorbereiding



Deelgebied 5 Kanaalweg Merwede (van Balijebrug tot Socratesbrug)

Bestaande situatie
Gemengd (voormalig) bedrijventerrein met diverse ondernemers (o.a. Kanaal030) en kantoren (o.a. Smart Business park) en wonen (Max, Pax et Lux)

Bijzondere kwaliteit
Gebouwen van de voormalige Pharmaceutische Groothandel (OPG), nu in gebruik door verschillende ondernemers zoals Boulderhal Sterk, Skatepark, Circus Diedom, Bluelinked, Vechtclub XL (met 120 creatieve bedrijven), Rijksmonument Mobach Keramiek, oude kavelsloot en verkavelingsrichting, bruggen met sluizen.

Opgave
De herinrichting tot park als onderdeel van gebiedsontwikkeling Merwede, met integratie van de bereikbaarheid van diverse bedrijven (Mobach en Stedin).
Omgaan met belemmeringen ondergrondse infrastructuur.

Aanvullende informatie
- transformatie naar gemengd stedelijk gebied
- gezamenlijke opgave gebiedsontwikkeling en park
- planning: 2024-2030



Deelgebied 6 Zeehaenkade (van Socratesbrug tot A12 viaduct)

Bestaande situatie
Diverse functies: bedrijven (GEPU, Terberg leasing, Sigma coatings e.d.), kantoren (o.a. ABN AMRO, Santander, Leger des Heils), Hotel van der Valk, Casino en wonen (City Pads).

Bijzondere kwaliteit
Uitzicht op samenvloeiing van Vaartse Rijn met Merwedekanaal. Naar woningen getransformeerde Neerlandia fabriek, de zeeverkenners en roeiloodsen van Triton, Orca en Viking.

Opgave
In de omgevingsvisie Merwedekanaalzone transformeert dit gebied naar een gemengd stedelijk gebied. De parkaanleg is onderdeel van deze gebiedsontwikkeling.

Aanvullende informatie
- transformatie naar gemengd stedelijk gebied
- gezamenlijke opgave gebiedsontwikkeling en park
- planning: onbekend



Deelgebied 7 Winthontlaan (van A12 viaduct tot Liesboschbrug)

Bestaande situatie
Diverse bedrijven (o.a. ANWB, Miltenburg pallets) en kantoren (Element offices), Bastionhotel, enkele woningen en een verbinding over het Merwedekanaal naar bedrijventerrein Laagraven

Bijzondere kwaliteit
Echte stadsrandzone

Opgave
De transformatie van Westraven tot gemengd stedelijk gebied rond een nieuw openbaar vervoer-knoop als onderdeel van de transformatie van de A12- zone (uitwerking opgave RSU 2040). De parkaanleg met integratie van de bereikbaarheid van bestaande functies.

Aanvullende informatie
- transformatie naar gemengd stedelijk gebied
- gezamenlijke opgave gebiedsontwikkeling en park
- planning: nog niet bekend, in samenhang met ontwikkeling A12 zone



Deelgebied 8 Noordersluis (van Liesboschbrug tot Jutfasebrug)

Bestaande situatie
Diverse bedrijven (o.a. De Resolutie), enkele woningen en woonboten.

Bijzondere kwaliteit
Zuidpunt waar de Merwede- en Amsterdam-Rijnkanalen samenvloeien.

Opgave
De transformatie van de zuidpunt tot bijzonder stedelijk gebied nabij een nieuwe openbaar vervoer-knoop.
De zuidpunt is een markante plek in het Rondje Stadseiland dat vraagt om een groene setting gecombineerd met een bijzondere stedelijke functie, bijvoorbeeld Museum des Confluences Lyon.

Aanvullende informatie
- transformatie naar gemengd stedelijk gebied
- gezamenlijke opgave bijzonder park en gebiedsontwikkeling
- planning: nog niet bekend, in samenhang met ontwikkeling A12 zone



Deelgebied 9 Gelderlantlaan (van Jutfasebrug tot Galecopperbrug)

Bestaande situatie
Busstation en transferium Westraven, Varo Energy (inclusief terminal) en hoofdkantoor Rijkswaterstaat, tramlijn Utrecht- Nieuwegein

Bijzondere kwaliteit
Vergezichten over het Amsterdam-Rijnkanaal

Opgave
De transformatie van Westraven tot gemengd stedelijk gebied rond een nieuw openbaar vervoer-knoop als onderdeel van de transformatie van de A12- zone (uitwerking opgave RSU 2040). De parkaanleg met integratie van de bereikbaarheid van bestaande functies. Bij Rijkswaterstaat parkaanleg combineren met de eerdere aanleg.

Aanvullende informatie
- transformatie naar gemengd stedelijk gebied
- gezamenlijke opgave gebiedsontwikkeling en park
- planning: nog niet bekend, in samenhang met ontwikkeling A12 zone



Deelgebied 10 Rooseveltboulevard (van Galecopperbrug tot De Meernbrug)

Bestaande situatie
Ikea, Meubelboulevard, woningen

Bijzondere kwaliteit
De Rooseveltboulevard is al eerder heringericht als park met ruimte om te bewegen en te genieten van de vergezichten over het Amsterdam-Rijnkanaal. Het benutten van de boulevard als aanlegplaats voor schepen zorgt voor levendigheid en sociale veiligheid. De boulevard is hier bewust op ingericht.

Opgave
Verbeteren parkinrichting onderdoorgang Galecopperbrug tussen IKEA en kantoor Rijkswaterstaat zodat parkbeleving en sociale veiligheid sterker wordt.

Aanvullende informatie
- geen transformatie
- planning: 2025 – 2030, in samenhang met werk RWS aan de onderdoorgang



Deelgebied 11 Johan Wagenaarkade (van De Meernbrug tot Cervanteslaan)

Bestaande situatie
Gebied met onderdoorgangen Meernbrug, sportvoorzieningen (Den Hommel zwembad, Tennisvelden, Denksportcentrum) en woonbebouwing langs bestaand parkgebied.

Bijzondere kwaliteit
De zone van voormalige buitenplaatsen Welgelegen en Den Hommel langs de Leidsche Rijn en de Dafne Schippersbrug.

Opgave
- Verbinden sportfuncties aan park (meer onderdeel van het Rondje Stadseiland)
- Opheffen barrière werking onderdoorgang Meernbrug en kruising Leidsche Rijn
- Verbeteren bestaand park Johan Wagenaarkade

Aanvullende informatie
- beperkte transformatie sloop/nieuwbouw
- planning: 2021-2023



Deelgebied 12 Noordpunt (van Cervanteslaan tot Spinozabrug)

Bestaande situatie
Stadsstrand Oog in Al (SOIA) op de punt waar Merwedekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal samenvloeien.

Bijzondere kwaliteit
Uitzicht op de gele brug en beide kanalen, scheepvaart, (historische) panden van Douwe Egberts.

Opgave
Onderzoeken hoe het stadsstrand in de toekomst met een brugverbinding over Merwedekanaal beter met de stad verbonden kan worden.



5 Participatie

De afgelopen jaren zijn, op meerdere manieren, wensen en aandachtspunten voor het Rondje Stadseiland opgehaald in de stad.

5.1 Stadsgesprekken 2017

Zo voerden we gesprekken met inwoners en gebruikers op verschillende locaties in 2017 (mei tot en met september). Op tien plekken in de wijken West en Zuidwest zijn inwoners en andere gebruikers geïnterviewd over het gewenste gebruik van het Rondje Stadseiland. De locaties waren zo gekozen dat er zoveel mogelijk verschillende (potentiële) gebruikersgroepen werden bereikt. Naast het ophalen van wensen, hadden de gesprekken ook tot doel om het Rondje breder bekend te maken bij de inwoners van Utrecht.

De belangrijkste punten die zijn opgehaald:
- Ontspanning door rust, ruimte, uitzicht en uitwaaien, zitplekken, jongeren, visplekken
- Ontspanning door levendigheid en gezelligheid, programmering van horeca, picknickplekken, steigers e.d.
- Geef identiteit door gebruik te maken van geschiedenis
- Meer variatie in groen, park en natuur
- Prettige plek voor kinderen en ouderen, veilige paden, plekken voor ouderen en kinderen
- Beweegvriendelijke inrichting oevers, o.a. meer ruimte voor wandelaar, bruggen, alleen bestemmingsverkeer, oriëntatiepunten, verlichting
- Benut kwaliteit van het water
- Geef ruimte aan inwoners

5.2 Onderzoek Academie van de stad

Daarnaast heeft de Academie van de Stad samen met studenten van de Universiteit Utrecht onderzoek gedaan naar wensen van gebruikersgroepen.

Hieruit kwamen de volgende punten naar voren:
- Verkeersveiligheid is niet overal goed; oversteekplekken met autoverkeer en conflicten met fietsers
- Onvoldoende ruimte om te wandelen en de hond uit te laten
- Lengte maakt het geschikt als fietsommetje
- Verlichting van de route is slecht, kan veel beter en maakt het ’s avonds aantrekkelijker
- Maken van kleine ommetjes, waarbij de oever(s) van de kanalen deel uitmaken van een ommetje
- Weinig voorzieningen voor sporters (bijv. eenvoudige klimtoestellen)
- Meer zitgelegenheid
- Groenere uitstraling
- Meer bestemmingen maken (plekken om naar toe te gaan) en activiteiten om te doen

5.3 Raadsinformatiebijeenkomst 18 april 2019 en inloopbijeenkomsten Merwede-kanaalzone

Verder zijn de reacties van insprekers op de Raadsinformatiebijeenkomst van 18 april 2019 meegenomen. Ook is op de inloopavonden van de Merwedekanaalzone en de participatie van de Johan Wagenaarkade door meerdere inwoners input gegeven voor het gebruik en inrichting van de oever van zowel Merwedekanaal als Amsterdam-Rijnkanaal. Dit is meegenomen in de inrichtingsprincipes (van dit Ontwikkelkader) en de ambities voor dit oeverpark van 45 hectare (ongeveer 75 voetbalvelden).

Veel van de inspraakreacties gingen over:
- echt park maken
- natuur en parkfuncties toevoegen
- veilige verkeersstromen
- belang van recreatieve drukkere plekken

De inrichting van het park gaat hieraan voldoen.

5.4 Hoe toegepast

De inrichting gaat zorgen voor een evenwicht tussen rust en drukte in een veilig oeverpark. De gescheiden voet- en fietspaden en het zorgvuldige groene maatwerk -met verschillende profielen voor wat kan en past- maken beweging en ontspanning in dit park aan het water voor iedereen aantrekkelijk, veilig en bereikbaar. Voor andere wensen kunnen we aansluiten bij gemeentelijk beleid: voor hondenuitlaatplekken, scooters en pedelecs, goede verlichting voor sociale veiligheid, bijvoorbeeld. Het oeverpark wordt hoe dan ook uitnodigend voor gebruik en sport en spel. De ontsluiting primair voor wandelen en fietsen, en soms medegebruik voor bevoorrading indien geen andere ontsluiting past.

Met de roeiverenigingen wordt gewerkt aan een convenant voor gebruik van de paden als coach pad, met zicht op het water zodat de veiligheid van het roeien gewaarborgd wordt.

Samen met sport, spelen en bewegen gaan we op zoek naar attractieve elementen in de inrichting. De ontwikkeling gebeurt in fasen.







En dan nu aan de slag!

Met dit ontwikkelkader heeft de gemeente Utrecht een gereedschapskist voor de aanleg van een oeverpark als groot nieuw park voor de stad in handen. Met de herinrichting van de oevers van het Merwedekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal realiseren we een compleet nieuw stedelijk oeverpark van ruim 45 hectare (450.000 m2) met een stadslint van circa 12 km. Hiermee maken we voor de groei in het westelijk deel van het centrum veel nieuwe parkruimte voor alle nieuwe bewoners en bestaande bewoners. Door het park integraal te ontwikkelen met alle overige stadsopgaven, zoals Economische Ontwikkeling, Wonen, Sport, spelen en bewegen en Klimaatbestendig, staan we hier gesteld voor wat de stad ons in de toekomst vraagt. Groen dichtbij, groen direct bij de voordeur en een stadgebied waar hittestress flink is afgenomen, alles geheel in lijn met de toekomstvisie zoals die recent in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is vastgelegd.

Bijlage 1

Overzicht begrenzing deelgebieden



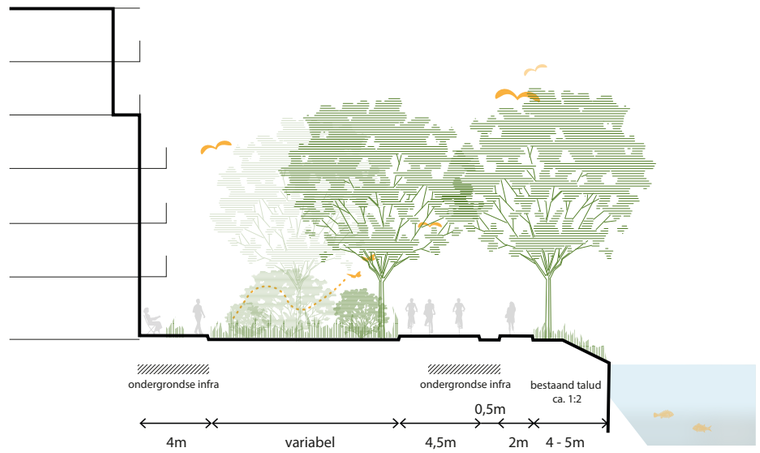
Bijlage 2

In het eerdere Ontwikkelingskader parkzone Amsterdam-Rijnkanaal (11 feb 2016) zijn de principes voor inrichting van de profielen voor deze parkzone opgenomen. Dit ontwikkelkader Rondje Stadseiland vult het bestaande ontwikkelingskader Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal aan op enkele punten (toegelicht in de thematische ontwerpuitgangspunten) o.a. het toevoegen van meer en ecologisch groen (met aandacht sociale veiligheid).

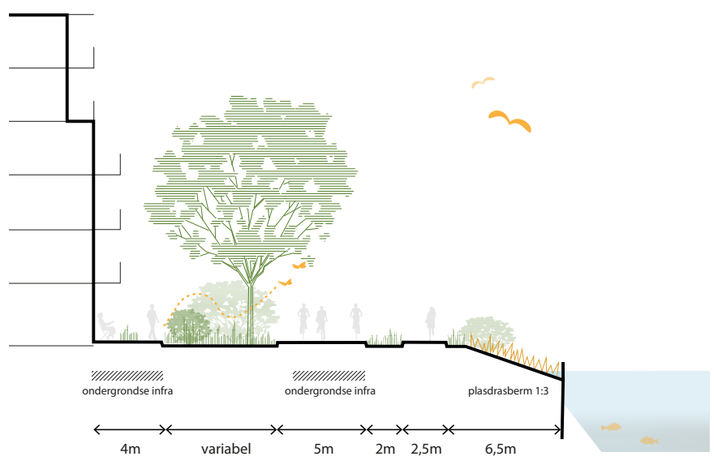
Principeprofielen Merwedekanaal

Smalle parkzone < 26m

In de parkzone wordt een balans gezocht tussen ecologische en recreatieve waarden.
Uitgangpunt voor de inrichting is ‘Groen-Tenzij’, beplanting in verschillende hoogtes, ruimte voor grote bomen (eerste orde) en ruimte voor natuurlijke dynamiek. Tegelijkertijd is het park sociaal veilig door passende verlichting (voor zowel voor veiligheid als ecologie) en goed zicht in het park en op het water zonder daarbij de parkbeleving uit het oog te verliezen.



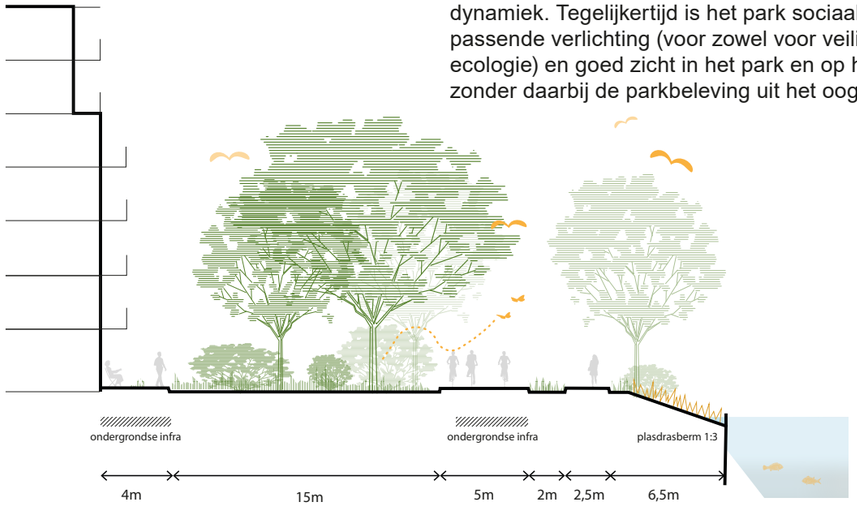
Gecombineerde paden en smalle oever wanneer het niet anders kan



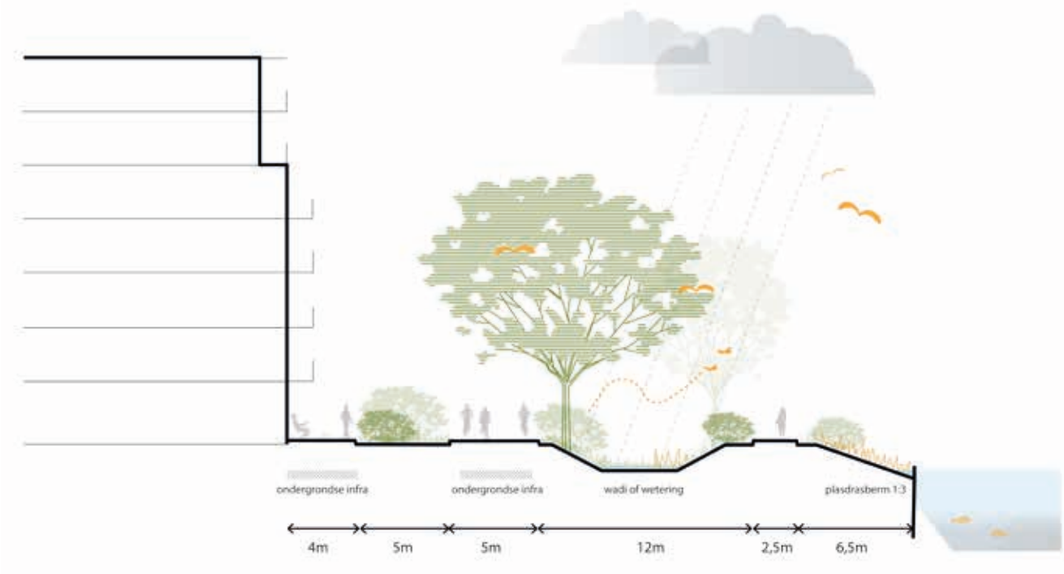
Vrij liggend fiets- en wandelpad met een plasdrasberm

Parkzone 29m of 35m

In de parkzone wordt een balans gezocht tussen ecologische en recreatieve waarden.
Uitgangpunt voor de inrichting is ‘Groen-Tenzij’, beplanting in verschillende hoogtes, ruimte voor grote bomen (eerste orde) en ruimte voor natuurlijke dynamiek. Tegelijkertijd is het park sociaal veilig door passende verlichting (voor zowel voor veiligheid als ecologie) en goed zicht in het park en op het water zonder daarbij de parkbeleving uit het oog te verliezen.



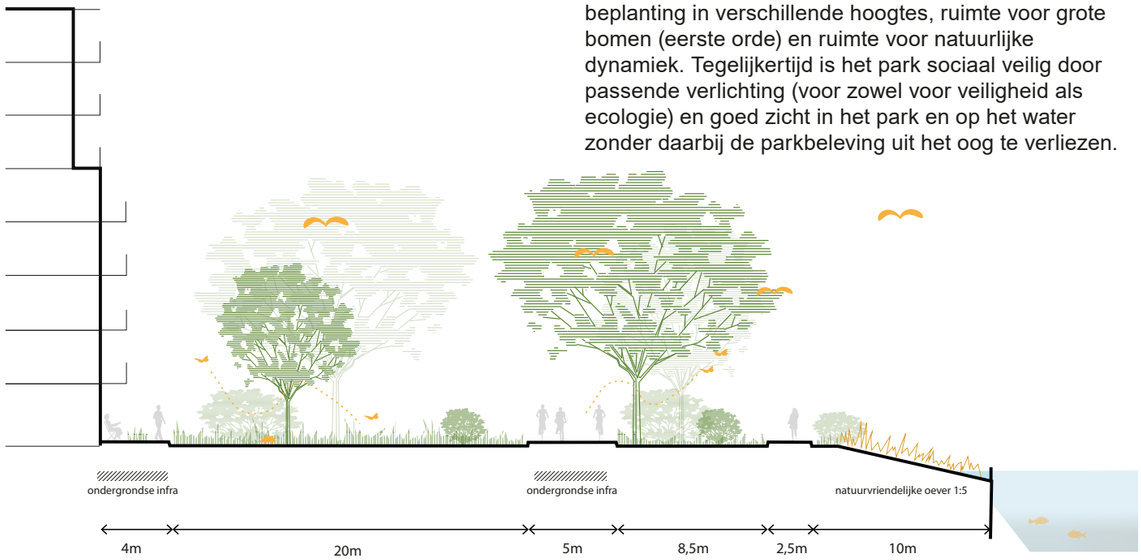
Vrij liggend fiets- en wandelpad gescheiden door een groenstrook met een plasdrasberm



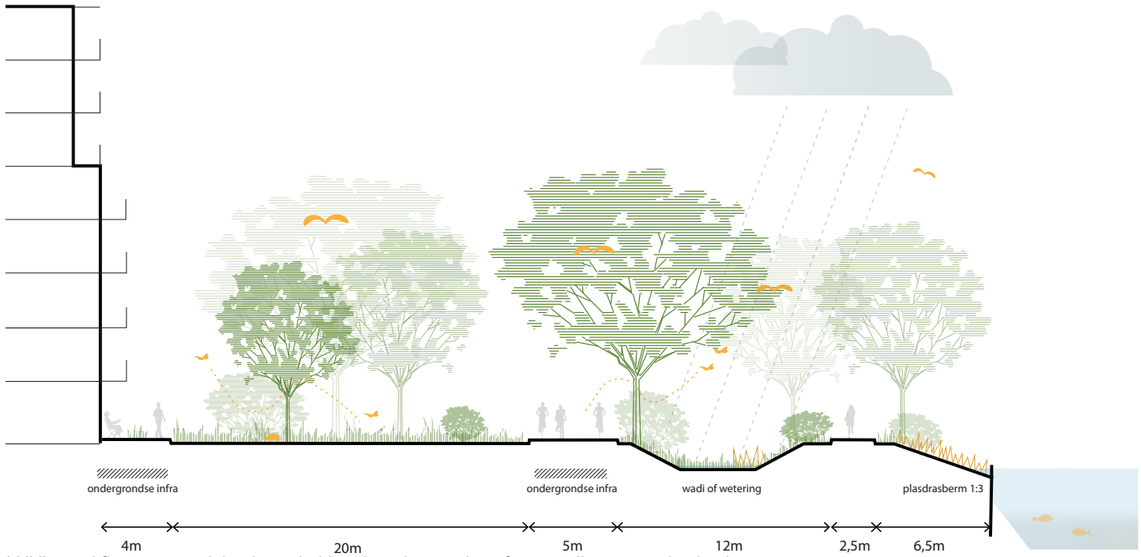
Vrij liggend fiets- en wandelpad gescheiden door de wetering of een wadi met een plasdrasberm

Brede parkzone pocket park > 50m

In de parkzone wordt een balans gezocht tussen ecologische en recreatieve waarden.
Uitgangpunt voor de inrichting is ‘Groen-Tenzij’, beplanting in verschillende hoogtes, ruimte voor grote bomen (eerste orde) en ruimte voor natuurlijke dynamiek. Tegelijkertijd is het park sociaal veilig door passende verlichting (voor zowel voor veiligheid als ecologie) en goed zicht in het park en op het water zonder daarbij de parkbeleving uit het oog te verliezen.



Vrij liggend fiets- en wandelpad gescheiden door een brede groenstrook met een ecologische oever



Vrij liggend fiets- en wandelpad gescheiden door de wetering of een wadi met een plasdrasberm