Bundel - Gemeenteraad van 24 februari 2022

Agenda bijlagen

AVG-versie Lijst Ingekomen Stukken t.b.v. raadsvergadering d.d. 24 februari 2022.docx

1 Opening

2 Vaststellen agenda

3 Ingekomen stukken

4 Geheimhouding

Raadsvoorstel bekrachtiging geheimhouding 24 februari 2022.pdf

Bekrachtiging geheimhouding - gemeenteraad 24 februari 2022.pdf

Raadsbesluit Bekrachtiging Geheimhouding 24 februari 2022(24022022)

5 Raadsvoorstel Zienswijzebrief op Kaderbrief 2023 GGD regio Utrecht (GGDrU)

Wethouder Eerenberg
Status: A
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. Bijgevoegde brief vast te stellen als zienswijze van de raad op de concept kaderbrief 2023 van de GGD regio Utrecht (GGDrU), waarin de raad positief oordeelt over de concept Kaderbrief en aandachtspunten en randvoorwaarden meegeeft voor uitwerking van de Kaderbrief in de begroting 2023.

Dossier 2439 voorblad

Raadsvoorstel Zienswijze kaderbrief 2023 GGDrU (februari 2022).docx

Zienswijzebrief GGDrU Kaderbrief 2023 (februari 2022).docx

Aanbiedingsbrief van GGDrU bij concept kaderbrief 2023.pdf

Concept Kaderbrief 2023.pdf

STREKT TER VERVANGING Raadsvoorstel Zienswijze kaderbrief 2023 GGDrU (na ZWCS).pdf

STREKT TER VERVANGING Zienswijzebrief GGDrU Kaderbrief 2023 (na ZWCS).pdf

Raadsbesluit Zienswijze concept Kaderbrief 2023 GGD regio Utrecht (24022022)

6 Benoeming lid Raad van Toezicht SPO Utrecht

Wethouder Klein
Status: A
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. De heer Bram Eidhof per direct te benoemen tot lid van de Raad van Toezicht van SPO Utrecht

Dossier 2480 voorblad

Raadsvoorstel Benoeming lid Raad van toezicht Stichting Openbaar Primair onderwijs Utrecht.docx

Curriculum Vitae lid RVT SPO Utrecht.pdf

Brief SPOU over benoeming lid RvT aan gemeente.pdf

Raadsbesluit Benoeming lid raad van toezicht Stichting Openbaar Primair onderwijs Utrecht (SPO)(24022022)

7 Raadsvoorstel Zienswijzebrief programma- en productbegroting AVU 2023

Wethouder Verschuure
Status: A
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. De bijgevoegde brief aan de AVU vast te stellen als zienswijze op de concept programma- en productbegroting 2023, waarin de raad aangeeft het eens te zijn met het door AVU gevoerde beleid en de financiën en de AVU verzoekt om Cirkelwaarde op de punten samenwerking en resultaten van Expertisecentrum en Handelshuis te evalueren.

Dossier 2456 voorblad

Raadsvoorstel Zienswijzebrief programma- en productbegroting AVU 2023.docx

Zienswijzebrief programma en productbegroting AVU 2023.docx

Aanbiedingsbrief van AVU over begroting 2023.pdf

Ontwerpbegroting 2023.pdf

Raadsbesluit Zienswijze programma- en productbegroting AVU 2023(24022022)

8 Raadsvoorstel Wijziging verordeningen precariobelasting, leges en leges omgevingsvergunning 2022 voor tijdelijke terrassen in verband met Corona

Wethouder: Verschuure
Status: A-punt
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. De wijziging van de verordening precariobelasting 2022 vast te stellen, waarbij het tarief van nul euro wordt vastgesteld voor de extra vierkante meters van tijdelijke terrassen in verband met de 1,5m-inrichting, met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2022
2. De wijziging verordening van de leges omgevingsvergunning vast te stellen, waarbij het tarief van nul euro wordt vastgesteld voor de aanvraag van een vergunning voor een tijdelijke terras als gevolg van de coronamaatregelen, met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2022
3. De wijziging van de verordening leges vast te stellen, waarbij het tarief van nul euro wordt vastgesteld voor de aanvraag van een vergunning voor een tijdelijke terras als gevolg van de coronamaatregelen, met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2022

Dossier 2447 voorblad

Raadsvoorstel Wijziging verordeningen precariobelasting en leges.docx

Besluit tot wijziging verordening precariobeslasting gemeente Utrecht 2022 - DROP.docx

Besluit tot wijziging verordening leges omgevingsvergunning gemeente Utrecht 2022 - DROP.docx

Besluit tot wijziging legesverordening gemeente Utrecht 2022 - DROP.docx

Raadsbesluit Wijziging verordeningen precariobelasting, leges en leges omgevingsvergunning 2022 voor tijdelijke terrassen in verband met Corona(24022022)

9 Raadsvoorstel Vaststelling Omgevingsvisie Binnenstad 2040

Wethouder Klein
Status: B
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. De Omgevingsvisie, deelgebied binnenstad (Omgevingsvisie Binnenstad 2040) vast te stellen waarin 26 ontwikkelingsrichtingen benoemd worden onder vier kwaliteiten, t.w.
a. Schoonheid
b. Variatie
c. Veerkracht
d. Ontspannen Omgeving
2. De Omgevingsvisie, deelgebied binnenstad (Omgevingsvisie Binnenstad 2040) op te nemen in de Omgevingsvisie Utrecht – onderdeel gebiedsbeleid - en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl hierop aan te passen.

Dossier 1936 voorblad

Raadsvoorstel Omgevingsvisie Binnenstad 2040.docx

Omgevingsvisie Binnenstad Utrecht 2040.pdf

Reactienota Omgevingsvisie Binnenstad 2040.pdf

Procesverslag Binnenstadgroep.pdf

Communicatie- en participatieactiviteiten omgevingsvisie Binnenstad.pdf

Wijzigingen concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040.pdf

Raadsbesluit Omgevingsvisie Binnenstad 2040 (24022022)

10 Raadsvoorstel Erfgoednota

Wethouder Klein
Status: B
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. De nota 'Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden' vast te stellen, met daarin de volgende uitgangspunten voor het beleid rond het erfgoed in de stad:
a. Afwegingskaders (beleidsregels, richtlijnen en kaders) transparanter en eenduidiger maken voor de samenleving.
b. In de historische binnenstad (Domplein, wervengebied, religieus erfgoed) en de werelderfgoederen de erfgoedwaarden het fundament voor de ruimtelijke ontwikkeling te laten zijn.
c. Bij hergebruik van monumentale panden mogelijkheden creëren voor creatieve werk- en cultuurplekken, plaatsen van ontmoeting / broedplaatsen, en voor werkgelegenheid en wonen.
d. Erfgoedwaarden volwaardig mee te wegen in het Utrechts Planproces en daarbij in zwaarwegende gevallen gebruik te maken van effectanalyses zoals de Erfgoed Effectrapportage en de Heritage Impact Assessment.
e. Prioriteit te geven aan het behoud en versterking van de historische groene en blauwe structuren en de daarin aanwezige historische en ecologische waarden.
f. De innovatie in het verduurzamen van monumenten te stimuleren onder meer door het initiëren van pilots.
g. De participatie van inwoners te vergroten bij alle aspecten van het erfgoedbeleid, onder meer door informatie en kennis breed beschikbaar te stellen en ruimte te bieden voor burgerinitiatief bij het aanwijzen van monumenten
2. De Erfgoednota: Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden' op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter vervanging van de nota 'Beheer van de chaos der eeuwen' - onderdeel van het thematisch beleid - en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/hierop aan te passen.

Dossier 2152 voorblad

Raadsvoorstel Erfgoednota ‘Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden’.docx

Erfgoednota ‘Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden’.pdf

Raadsbesluit Erfgoednota ‘Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden’.(24022022)

11 Raadsvoorstel vaststellen bestemmingsplan, Chw. Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1

Wethouder Diepeveen
Status: B
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. Het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 4 van het vaststellingsrapport vast te stellen;
2. Geen exploitatieplan vast te stellen;
3. Het bestemmingsplan Chw Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1 dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.MRO.0344.BPMERWEDEDG5EUROPA-VA01 gml met ondergrond NL.MRO.0344.BPMERWEDEDG5EUROPA-VA01 dgn vast te stellen, waarmee ten hoogste 4.250 woningen en maximaal 107.820 m2 bvo aan voorzieningen mogelijk worden gemaakt.
4. Het vaststellen van een bestemmingsplan voor het gebied dat door middel van arcering is aangeduid op ‘Kaart delegatiebesluit’ te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders.
5. Voor de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheid de volgende beleidsregels vast te stellen:
a. aan het gearceerde gebied (‘Kaart delegatiebesluit’) mag in plaats van de bestemming ‘Bedrijf’ van artikel 3 van het Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1 (hierna: het bestemmingsplan), uitsluitend een gemengde bestemming als bedoeld in artikel 5 van het bestemmingsplan worden toegekend die past bij het gebruik dat en de bebouwing die in de omgeving van het gearceerde gebied op grond van het bestemmingsplan mag plaatsvinden respectievelijk mag worden opgericht en voorts met inachtneming van hetgeen in deze beleidsregels is bepaald;
b. de planregels moeten regels bevatten die het in het gearceerde gebied aanwezige rijksmonument voldoende beschermen. Dat sprake is van voldoende bescherming moet blijken uit een uitgevoerd bouwhistorisch onderzoek en/of overleg met de RCE. Uit deze stukken moet blijken dat voor de beoogde (bouw)plannen of (-) geen omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 aanhef en onder f van de Wabo vereist is, of (-) een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 aanhef en onder f van de Wabo naar alle waarschijnlijkheid verleend zal kunnen worden;
c. gebruik (in enge zin) en bebouwing moeten (-) in lijn zijn met de stedenbouwkundige spelregels en richtlijnen van het Stedenbouwkundig Plan Merwede (SP) dat de raad heeft vastgesteld (bijlage 10 bij de plantoelichting van het bestemmingsplan) en passen (-) in de studie die Bureau BuRa specifiek heeft gedaan voor het gearceerde gebied (‘Studie BuRa delegatiebesluit’). Ten aanzien van de studie van Bureau BuRA geldt dat deze past binnen de stedenbouwkundige spelregels en richtlijnen van het SP, met dien verstande dat in aanvulling op het in het SP (en het bestemmingsplan) vastgelegde bouwvolume maximaal 4.000 m2 brutovloeroppervlakte (met uitzondering van gebouwde, ondergrondse of half verdiept gelegen, parkeervoorzieningen en de bestaande bedrijfswoning) en programma binnen het gearceerde mag worden toegevoegd;
d. het kostenverhaal door middel van een anterieure overeenkomst en/of een exploitatieplan of exploitatieregels in het bestemmingsplan, met inachtneming van de daarvoor geldende wettelijke bepalingen uit de Wet ruimtelijke ordening, het Besluit ruimtelijke ordening en/of het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet is geregeld;
e. het college van burgemeester en wethouders verschaft de raad op de voet van artikel 10:16 lid 2 van de Algemene wet bestuursrecht inlichtingen over de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheid.

Dossier 2412 voorblad

Raadsvoorstel Vaststelling (Chw) bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5 (februari 2022).docx

Vaststellingsrapport Chw bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 5, Europalaan fase 1.docx

Bestemmingsplan deelgebied 5, Europalaan fase 1_vastgesteld_1_regels.(februari 2022).rtf

Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1_Toelichting.pdf

Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1_Plankaart (februari 2022).pdf

Link naar RO publiceer Chw BP MWKZ 5 Europalaan fase 1.docx

Kaart Delegatiebesluit (februari 2022).pdf

Studie BuRa Delegatiebesluit.pdf

Merwedekanaalzone, deelgebied 5, Europalaan fase 1, Presentatie technische sessie BP deelgebied 4 en 5 16 november 2021.pptx

STREKT TER VERVANGING Raadsvoorstel Vaststelling (Chw) bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5.pdf

STREKT TER VERVANGING Bestemmingsplan deelgebied 5, Europalaan fase 1_vastgesteld_1_regels.pdf

STREKT TER VERVANGING Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase1_Plankaart.pdf

STREKT TER VERVANGING Kaart Delegatiebesluit.pdf

Raadsbesluit Vaststelling Crisis- en herstelwet (Chw) bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 5, Europalaan fase 1(24022022)

11.1 Raadsbrief Beantwoording vraag uit commissie over bestemmingsplan Merwede over Europalaan Noord

Dossier 2561 voorblad

Raadsbrief Beantwoording vraag uit commissie over bestemmingsplan Merwede over Europalaan Noord.docx.pdf

LIJST INGEKOMEN STUKKEN T.B.V. RAADSVERGADERING D.D. 24 FEBRUARI 2022

In de laatste kolom is een behandeladvies gegeven. Uiteraard kunt u naar aanleiding van deze brieven onderwerpen agenderen voor informatiebijeenkomsten en/of commissiebehandeling.

Ontvangstdatum	Beleidsveld	Afzender	Onderwerp	Behandeladvies
17-02-2022	Energie	Coupry advocaten, namens MRP Kruisvaartkade B.V. (cliënte) - zaaknr. 9655088	MRP Kruisvaartkade B.V. (cliënte) kan zich niet verenigen met de afdoening van onze brief van 20 december 2021 door de raad in haar vergadering van 3 februari 2022 op basis van het afdoeningsvoorstel van uw griffie	De brief voor advies in handen van stellen van het college. Het college wordt verzocht om op basis van de inhoud van de brief voor 10 maart 2022 de raad te adviseren over heroverweging van de afdoening van het genoemde raadsbesluit.
17-02-2022	Onderwijs	Mevrouw A. B., namens de ouders van de Internationale School Utrecht - zaaknr. 9785963	Petitie Help ISUtrecht aan een adequate en veilige huisvesting, zoals op 17 februari 2022 aangeboden aan de commissievoorzitter de heer D. Gilissen	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen

LIJST INGEKOMEN STUKKEN T.B.V. RAADSVERGADERING D.D. 24 FEBRUARI 2022

In de laatste kolom is een behandeladvies gegeven. Uiteraard kunt u naar aanleiding van deze brieven onderwerpen agenderen voor informatiebijeenkomsten en/of commissiebehandeling.

Ontvangstdatum	Beleidsveld	Afzender	Onderwerp	Behandeladvies
16-02-2022	Wonen	Regioplatform Woningcorporaties Utrecht en Stichting Utrechtse Woningcorporaties - zaaknr. 9781965	Voorstel het lotingspercentage te verlagen	De inhoud betrekken bij de behandeling van het voorstel Raadsvoorstel Wijziging Huisvestingsverordening regio Utrecht 2019, gemeente Utrecht (opkoopbescherming, loten en omzetten) van de commissievergadering Energie(transitie), Duurzaamheid en Wonen d.d. 17-2-2022
14-02-2022	Energie	Huurdersraad Portaal Regio Utrecht - zaaknr. 9783913	Tariefsverhoging stadsverwarming	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen
12-02-2022	Wonen	Woon Kracht - zaaknr. 9784039	Verzoek om met raadsleden in contact te komen m.b.t. ideeën/oplossingen Woningtekort	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen
10-02-2022	Mobiliteit	Gerrit Rietveld College - zaaknr. 9781029	Parkeerbeleid	Voor kennisgeving aannemen. De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen.

LIJST INGEKOMEN STUKKEN T.B.V. RAADSVERGADERING D.D. 24 FEBRUARI 2022

In de laatste kolom is een behandeladvies gegeven. Uiteraard kunt u naar aanleiding van deze brieven onderwerpen agenderen voor informatiebijeenkomsten en/of commissiebehandeling.

Ontvangstdatum	Beleidsveld	Afzender	Onderwerp	Behandeladvies
10-02-2022	Mobiliteit	De heer R. S. - zaaknr. 9777550	Boodschappen Plus Bus	Voor kennisgeving aannemen. De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen.
10-02-2022	Merwede-kanaalzone	Wijn Stael Advocaten, namens Mobach Beheer B.V. - zaaknr. 9781133	Merwedekanaalzone deelgebied 5 (Mobach) [WS-55061]	Desgewenst betrekken bij behandeling RV Vaststellen bestemmingsplan Chw. Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1
09-02-2022	Sport	Mevrouw A. S. (voorzitter Zuilense Tennisclub) namens Tennisnetwerk Utrecht - zaaknr. 9777229	Oproep Tennisnetwerk Utrecht & antwoorden vragen raadsleden	Voor kennisgeving aannemen. De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen.
08-02-2022	Ruimtelijke Ontwikkeling	De heer A.P.J. vd H. - zaaknr. 9761722	Klacht i.z. het in strijd handelen met Bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht	Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.
06-02-2022	Middelbaar Beroepsonder-wijs	MBO Utrecht, mevrouw J. v H. - zaaknr. 9776902	Debat op MBO Utrecht organiseren	Voor kennisgeving aannemen. De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen.

LIJST INGEKOMEN STUKKEN T.B.V. RAADSVERGADERING D.D. 24 FEBRUARI 2022

In de laatste kolom is een behandeladvies gegeven. Uiteraard kunt u naar aanleiding van deze brieven onderwerpen agenderen voor informatiebijeenkomsten en/of commissiebehandeling.

Ontvangstdatum	Beleidsveld	Afzender	Onderwerp	Behandeladvies
06-02-2022	Economische Zaken	De heer R. d H., mede namens kleine horecaondernemers - zaaknr. 9776669	Besteding Tijdelijke Ondersteuning Noodzakelijke Kosten (TONK)	Voor kennisgeving aannemen. De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen.
05-02-2022	Wonen	De heer S. M. - zaaknr. 9783617	Onrechtvaardige sociale huren in Nederland	Voor kennisgeving aannemen
04-02-2022	Energie	World Service on Energy (WISE) - zaaknr. 9783790	Opslag kernafval	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen.
03-02-2022	Mobiliteit	De heer C. M. - zaaknr. 9762161	Herinrichting van de Maliebaan	Voor kennisgeving aannemen. De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen.
02-02-2022	Openbare ruimte	Wijkplatform Overvecht - de heer K. vd B. - zaaknr. 9776461	Amendement plannen verplaatsen RWZI (Rioolwaterzuiverings-installatie)	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen
31-01-2022	Werk en inkomen	De heer S. N. - zaaknr. 9739154	Bghu een inkomensgat	Voor kennisgeving aannemen. De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen.

LIJST INGEKOMEN STUKKEN T.B.V. RAADSVERGADERING D.D. 24 FEBRUARI 2022

In de laatste kolom is een behandeladvies gegeven. Uiteraard kunt u naar aanleiding van deze brieven onderwerpen agenderen voor informatiebijeenkomsten en/of commissiebehandeling.

Ontvangstdatum	Beleidsveld	Afzender	Onderwerp	Behandeladvies
30-01-2022	Ruimtelijke Ontwikkeling	De heer J. V. - zaaknr. 9738802	Bestemmingsplan-wijziging Johan Wagenaarkade 1-10bis	De inhoud desgewenst betrekken bij de behandeling van het raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Johan Wagenaarkade 1-10 bis, Halve Maan-Zuid
26-01-2022	Wonen	Mevrouw B. T. - zaaknr. 9761943	Problemen rondom woningnood	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Bekrachtiging geheimhouding

Opgesteld door	Stafbureau Gemeentesecretaris
Kenmerk	6838480/20220224
Vergaderdatum raad	24 februari 2022
Geheim	Nee
Bijlage	Bekrachtiging geheimhouding 24 februari 2022

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

1 De door het college opgelegde geheimhouding op documenten zoals vermeld in de bijlage ‘Bekrachtiging geheimhouding – gemeenteraad 24 februari 2022’ te bekrachtigen conform artikel 25 lid 3 Gemeentewet.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris

De burgemeester,

Bekrachtiging gemeenter aad 24 februari 2022 van de door het college opgelegde geheimhouding op grond van artikel 25, derde lid, van de Gemeentwet van:

Onderwerp	Kenmerk/ Zaaknr	Datum aanbieding gemeenteraa	Wat is geheim?	WOB grond	Grondslag Gemeentewet	Is het stuk permanent geheim	Geheim tot
Raadsbrief Reactie wensen en bedenkingen borgstelling ISUtrecht: de bijlage 'Financiële informatie reactie wensen en bedenkingen borgstelling ISUtrecht'	9697887/202 20222	22-2-2022	Bijlage	10 lid 2 sub b en g	55 lid1 + 86 lid 2 + 25 lid 2	Nee	tot aan oplevering van het project van de nieuwbouw of zoveel eerder als het college de raad (gedeeltelijk) in openbaarheid kan informeren.

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Bekrachtiging geheimhouding

Opsteller	Stafbureau Gemeentesecretaris
Zaaknummer	6838480/20220224
Jaargang en nummer	2022, nr. 28
Vergaderdatum Raad	24 februari 2022
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. De door het college opgelegde geheimhouding op documenten zoals vermeld in de bijlage ‘Bekrachtiging geheimhouding – gemeenteraad 24 februari 2022’ te bekrachtigen conform artikel 25 lid 3 Gemeentewet.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 24 februari 2022.

De griffier,

Merel van Hall

De voorzitter,

Sharon A.M. Dijksma

Gemeenteraad

Dossiernummer	2439
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	24 februari 2022
Agendapunt	5
Titel	Raadsvoorstel Zienswijzebrief op Kaderbrief 2023 GGD regio Utrecht (GGDrU)
ID	2609
Behandelend ambtenaar	Miriam Weber
Telefoon	06 - 52 71 07 49
E-mail	m.weber@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Volksgezondheid
Referendabel	Nee
Reden niet referendabel	Sub i: Raadsvoorstel over stukken van een gemeenschappelijke regeling.
Raadsadviseur (lijst)	Eveline Hamelink/Cie Zorg, Welzijn, Cultuur en Sport/06-39276727
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	24 februari 2022

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Zienswijze concept Kaderbrief 2023 GGD regio Utrecht (GGDrU)

Beleidsveld	Volksgezondheid
Organisatieonderdeel	Volksgezondheid
Opsteller	Miriam Weber
Kenmerk	9647178
Vergaderdatum Raad	Volgt
Geheim	Nee

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

1. Bijgevoegde brief vast te stellen als zienswijze van de raad op de concept kaderbrief 2023 van de GGD regio Utrecht (GGDrU), waarin de raad positief oordeelt over de concept Kaderbrief en aandachtspunten en randvoorwaarden meegeeft voor uitwerking van de Kaderbrief in de begroting 2023.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting
Met het nu voorliggende voorstel maakt de gemeenteraad gebruik van de mogelijkheid van een zienswijze op de Kaderbrief 2023 van de GGDrU. De raad oordeelt positief over de concept Kaderbrief en geeft aandachtspunten en randvoorwaarden mee voor uitwerking van de Kaderbrief in de begroting 2023.

Context
Aanleiding
De gemeente Utrecht neemt sinds 2014 deel aan de Gemeenschappelijke Regeling GGD regio Utrecht (GR GGDrU). De deelname van de gemeente Utrecht aan de GR GGDrU volgt uit de Wet Publieke Gezondheid (WPG). De gemeente Utrecht heeft bij de GGDrU basistaken uit de Wet Publieke Gezondheid belegd op het gebied van de gezondheidsbescherming, advies en ondersteuning bij crisissituaties, en heeft daarnaast maatwerkafspraken gemaakt op het gebied van de Openbare Geestelijke Gezondheid, de uitvoering van de Wet verplichte GGZ (WvGGZ) en de Forensische zorg.
In de GR GGDrU is bepaald dat de gemeenteraad in gelegenheid is om een zienswijze in te dienen op de jaarlijkse Kaderbrieven, die de ‘kaders’ vormen voor de begrotingen. Via een zienswijze kan de raad invloed uitoefenen op het beleid van de GGDrU. Op 30 maart 2022 besluit het Algemeen Bestuur van de GGDrU over de Kaderbrief 2023. Op 6 december 2022 heeft de Directeur Publieke Gezondheid de raad per brief in de gelegenheid gesteld om een zienswijze op de Kaderbrief 2023 in te dienen. Zienswijzen die voor de AB vergadering van 30 maart 2022 zijn ingediend worden betrokken bij de besluitvorming over deze Kaderbrief.

Samenvatting Zienswijze
In de zienswijze:
- Wordt ingegaan op de directe en indirecte gevolgen van corona op de GGDrU, met het verzoek gezamenlijk lessen te trekken uit crisisbestrijding en vaccineren voor de samenwerking met de gemeente(n) en voor de GGDrU organisatie, met aandacht voor het bestrijden van gezondheidsverschillen
- Wordt gevraagd om een plan van aanpak voor (financiering van de) preventieve gezondheid(szorg) en preventie infrastructuur
- Wordt gevraagd om de Raad te betrekken bij de discussies over de vormgeving van de nieuwe Gemeenschappelijke Regeling en onder de nieuwe GR actief te informeren over (financiële) trends.
- (Financiële) Randvoorwaarden worden gegeven voor de uitvoering van forensische geneeskunde, de Aanpak Meervoudige problematiek Sociaal domein, gezondheidszorg voor asielzoekers, en het expertisecentrum vaccinatiezorg
- Wordt terug gekomen op het belang van de SOA-bestrijding, het zoeken naar alternatieven en prioriteren op moeilijk bereikbare groepen, en op de gezamenlijke lobby daarop bij het Rijk.

Juridische context
De grondslag voor het bieden van de gelegenheid aan de raad om een zienswijze in te dienen is artikel 59 van de Wet Gemeenschappelijke regelingen en artikel 43 en 44 van de Gemeenschappelijke regeling GGDrU.

Beoogd effect
De zienswijze zal worden betrokken bij de besluitvorming over de Kaderbrief 2023 door het Algemeen Bestuur van de GGDrU op 30 maart 2022.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
Zienswijze op de Kaderbrief 2022 (zie link) en de op begroting 2022 (zie link).

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico’s

Beslispunt	

1	De bijgevoegde brief vast te stellen als zienswijze van de raad op de concept Kaderbrief 2023 van de GGD regio Utrecht (GGDrU), waarin de raad positief oordeelt over de concept Kaderbrief 2023 en aandachtspunten en randvoorwaarden meegeeft voor uitwerking van de Kaderbrief in de begroting 2023.
Argumenten	
1.1	Het is belangrijk om lessen vanuit de coronabestrijding in samenwerking met de gemeente toe te passen op crisisorganisatie en vaccineren.
	De ontwikkelingen in coronabestrijding, de impact van corona op de samenleving en op de GGDrU organisatie zijn onzeker en omvangrijk.
1.2	De effecten van corona vragen om aandacht voor en aanpak van gezondheidsverschillen, en het voorkomen van kansenongelijkheid
	De impact van corona op de gezondheid, de mentale weerbaarheid en het welbevinden van uiteenlopende kwetsbare groepen is groot. In de zienswijze wordt, in lijn met eerdere zienswijzen, gesteld dat we betrokken willen zijn bij de lessen die uit de coronabestrijding te trekken zijn en dringen we aan op een herstelplan met aandacht voor de effecten van COVID-19 op de fysieke en mentale gezondheid, wonen, werken, een gezondere leer- en leefomgeving en armoede/ schulden. Dit vraagt tevens om ongelijk investeren om gezondheidsverschillen te verkleinen en kansengelijkheid te vergroten.
1.3	Het is belangrijk om bij diverse ontwikkelingen t.a.v. wet- en regelgeving en landelijk beleid rekening te houden met de financiële en organisatorische consequenties
	Het belang van publieke gezondheid en preventieve aanpak ter voorkoming van gezondheidsverschillen is, mede door corona, toegenomen. De (financiële en wettelijke) kaders daarvoor worden herzien, bijvoorbeeld m.b.t. infectieziektenbestrijding en de preventie infrastructuur. De door de GGD-en gevraagde extra financiering hiervoor is (nog) niet beschikbaar. In de zienswijze vragen we om een plan van aanpak om tot structurele financiering te komen.
1.4	Het is belangrijk om bij de diverse, deels nieuwe, ontwikkelingen t.a.v. Forensisch Medisch Onderzoek (FMO) en medische arrestantenzorg (MAZ), expertisecentrum vaccinatiezorg, zorg rondom kwetsbaren en asielzoekers), vaccinatie kenniscentrum en de verbouwing van locatie De Dreef, rekening te houden met financiële en organisatorische consequenties.
	De concept Kaderbrief 2023 benoemt diverse ontwikkelingen op deze dossiers, die allen onzekerheden kennen, en wel een invloed kunnen hebben op de totale organisatie en financiële situatie. In de zienswijze geven we daarom randvoorwaarden voor de uitwerking en uitvoering van deze ontwikkelingen mee
1.5	Het is belangrijk gezamenlijk in te blijven zetten op een passende financiering voor seksuele gezondheidszorg
	De seksuele gezondheidszorg staat al langere tijd onder druk door een tekort vanuit de Rijksfinanciering. Daarnaast heeft het Rijk aangekondigd diverse regelingen m.b.t. seksuele gezondheid te herzien of te laten vervallen. De gesprekken met het Rijk lopen moeizaam. In de zienswijze verzoeken we bij de uitvoering te prioriteren op moeilijk bereikbare groepen en gezamenlijk de lobby bij het Rijk voort te zetten.

Financiën

In de concept Kaderbrief 2023 wordt een inschatting gemaakt van de cijfermatige effecten van de verwachte indexatie in 2023 van 2,9% en van de verwachte volumemutatie (gebaseerd op inwoneraantallen) in 2023.

De uiteindelijke cijfermatige effecten volgt bij de ontwerpbegroting 2023, die deze zomer aan de Raad zal worden aangeboden voor zienswijze.

Vervolg
De uitwerking van de concept Kaderbrief 2023 in een concept begroting 2023 wordt naar verwachting op 22 juni 2022 in het Dagelijks Bestuur van de GGDrU worden vastgesteld. De zienswijze op de concept begroting zal in juni in de Raad behandeld worden.

Participatie
Er heeft geen participatie over dit voorstel plaatsgevonden.

Communicatie
Er is geen aanvullende communicatie voorzien.

Niet-Referendabel
Op dit raadsbesluit is de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht niet van toepassing omdat het een raadsbesluit betreft over stukken van een gemeenschappelijke regeling (artikel 3 lid 2 onder i Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Zienswijze op Concept Kaderbrief 2023 GGD regio Utrecht

Bijlagen informatief
- Aanbiedingsbrief bij concept Kaderbrief 2023 GGD regio Utrecht
- Concept Kaderbrief 2023 GGD regio Utrecht

Gemeenteraad
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/gemeenteraad

Gemeente Utrecht

VERSIE VOOR BESLUITVORMING

GGD regio Utrecht
N. Rigter
Postbus 51
3700 AB ZEIST

Behandeld door	M. Weber	**Datum**	volgt
Doorkiesnummer	06 - 52 71 07 49	**Ons kenmerk**	9647178
E-mail	m.weber@utrecht.nl	**Onderwerp**	Zienswijze concept kaderbrief 2023 GGD regio Utrecht
Bijlage(n)	1		
Uw kenmerk	Uit-2021/10352/	**Verzonden**	
Uw brief van	6 december 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte mevrouw Rigter,

Op 6 december 2021 hebt u ons de concept kaderbrief 2023 gezonden met de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen die u betrekt bij de vaststelling van de kadernota 2023 in uw algemeen bestuursvergadering van 30 maart 2022 en in het verlengde daarvan uw conceptbegroting 2023. Van de gelegenheid tot zienswijze maken wij graag gebruik.

Gezien de onzekerheid en het blijvend grote beslag van de coronabestrijding op uw organisatie, en de bestuurlijke speerpunten die u voornemens bent om met het nieuwe algemeen bestuur te verkennen, is dit een beleidsarme kaderbrief. Ook ligt er inmiddels een nieuw regeerakkoord dat nog niet in deze concept kaderbrief is verwerkt. Onze zienswijze is dan ook in lijn met eerdere zienswijzen op de kaderbrief 2022 (zie link) en de begroting 2022 (zie link). We gaan in op de directe en indirecte gevolgen van corona op de gezondheid(sverschillen) van de inwoners van de regio Utrecht, op het vaccineren en de infectieziektenbestrijding. Vervolgens komen we net als in eerdere zienswijzen terug op het belang van een financieel gezonde en voor de toekomst goed uitgeruste organisatie en op SOA-bestrijding.

Corona, vaccineren en infectieziektenbestrijding
Ook dit jaar willen we onze grote waardering voor de enorme inzet en veerkracht tijdens de coronabestrijdiing overbrengen. Wij zijn onder de indruk over de slagkracht van GGDrU om in korte tijd de boostercampagne aanzienlijk te versnellen, en dat na het grote beroep van de laatste jaren op uw organisatie rond testen, bron- en contactonderzoek en de groepsvaccinatie.

Naar het zich laat aanzien zal het beroep op de GGD-n in 2022 onveranderd groot blijven, met werken en organiseren in onzekere omstandigheden als leidraad. U verwacht dat de coronabestrijding onderdeel zal worden van de infectieziektenbestrijding en dat in de loop van 2022 duidelijk zal worden hoe het virus zich ontwikkelt en hoe de bestrijding daarvan precies vorm krijgt. Tot dusver echter stelt het virus ons voortdurend voor verrassingen. Vrijwel gelijktijdig met het toesturen van de kaderbrief was de introductie van de omikron variant in Nederland een feit, met een versnelling van de boostercampagne als gevolg. Ook zijn er geluiden dat deze boostercampagne niet de laatste zal zijn. Dit leidt bij ons tot de volgende constatering en verzoeken.

Wij blijven bij het verzoek om ons als raad actief te betrekken bij het formuleren van lessen van de coronapandemie. Gevraagd was om voor de gemeenteraadsverkiezingen hiervoor een bijeenkomst te plannen. Vanwege de drukte rond de boostercampagne en de voortdurende crisis is het te vroeg om al bestand op te maken. Dit neemt de zorgen over de gevolgen van de coronapandemie niet weg. In eerdere zienswijze wezen wij op het voorkomen van kansenongelijkheid door een scheiding tussen inwoners die niet voldoende toegang hebben tot vaccinatie. In lijn hiermee verwachten wij dat u het fijnmazig prikken in de wijk en speciale acties voor kwetsbare doelgroepen volledig hervat zodra de boostercampagne bij de algemene bevolking dat toelaat."
In zienswijzen op de kaderbrief en de begroting 2022 hebben wij u ook gewezen op de impact van corona op de gezondheid, de mentale weerbaarheid en het welbevinden van uiteenlopende kwetsbare groepen. Deze zorgen nemen toe vanwege nieuwe lockdowns om nieuwe besmettingsgolven in te dammen. Onverminderd ten opzichte van de zienswijze op de begroting 2022 is de topprioriteit om te komen tot een herstelplan met aandacht voor de neveneffecten van COVID-19 op de fysieke en mentale gezondheid, wonen, werken, een gezondere leer- en leefomgeving en armoede/ schulden. Dat vraagt meer dan ooit om ongelijk investeren, om kansengelijkheid te vergroten en gezondheidsverschillen te verkleinen.

Een financieel gezonde en op de toekomst uitgeruste organisatie
Sinds het toesturen van de kaderbrief 2023 hebben we een nieuw regeerakkoord en een nieuw kabinet. De GGD-n krijgen niet de gevraagde € 600 miljoen voor de versterking van de publieke gezondheid. Direct toeleidbaar tot het GGD GHOR NL voorstel is een bedrag van € 300 miljoen voor pandemische paraatheid. Behalve voor versteviging van de infectieziektenbestrijding moet dit echter ook ingezet moet worden voor extra IC-capaciteit en beschermingsmiddelen. Dat zal zijn weerslag hebben op de realisatie van ambities in de kaderbrief over structurele financiering van preventieve taken en een preventie infrastructuur.
De raad maakt zich op dit punt zorgen. Wij onderschrijven de beweging van ziekte en zorg naar gezondheidsbevordering en leefstijl en de noodzaak van een stevige basis voor de publieke gezondheid. Echter, dit kan niet zonder extra structurele middelen vanuit het Rijk. Graag vernemen wij van u een plan van aanpak om alsnog tot structurele financiering te komen, en hoe u in uw lobby daarbij samen op wilt trekken met gemeenten en de VNG.

Daarnaast benoemt de kaderbrief diverse, deels nieuwe, ontwikkelingen met elk hun financiële en organisatorische consequenties. Wij denken hierbij aan de wijziging Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr), de ontwikkeling van een expertisecentrum voor vaccinatiezorg, de forensische geneeskunde, de aanpak bij kwetsbare groepen en de publieke gezondheid van asielzoekers. Daarnaast staat een ingrijpende verbouwing van uw hoofdkantoor in de planning.
Wij hebben een aantal inhoudelijke opmerkingen. En we brengen in lijn met onze zienswijze op de begroting 2022 ook nu twee harde randvoorwaarden voor nieuwe of nieuw in te vullen taken mee, te weten: (i) voldoende beschikbare externe middelen voor een verantwoorde uitvoering (zoals Forensisch Medisch Onderzoek (FMO) en medische arrestantenzorg (MAZ), expertisecentrum vaccinatiezorg, zorg rondom kwetsbaren en asielzoekers) en (ii) budgettaire neutraliteit (zoals FMO, MAZ, en de verbouwing van locatie De Dreef).

Met de wijziging Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) zal de huidige rol van de gemeenteraden en de samenwerking tussen raden en uw organisatie veranderen. U brengt de keuzes en consequenties van de wetswijziging in kaart en legt deze voor aan het bestuur. Wij verzoeken u hierin , óók de raad te betrekken bij de discussie over de vormgeving van de nieuwe GR, met behoud van ieders taken en verantwoordelijkheden. In de nieuwe Gemeenschappelijke Regeling zal de democratische legitimiteit sterker worden. In dit licht verzoeken wij u om ons, via informatie uit uw P&C cyclus, ons ook te voorzien van trendmatige informatie, waarbij inhoudelijke trends en de gevolgen daarvan voor de begroting meer in samenhang worden beschreven.

Wij herkennen het belang van samenwerking met, advisering en ondersteuning van gemeenten bij beleid en uitvoering van vaccinaties, zoals onder meer specifiek beschreven is in de RVP-richtlijn Samenwerking JGZ en GGD-izb. De ontwikkeling van een organisatiebreed programma en rol van expertisecentrum voor vaccinatiezorg past hierbij. Echter met de grote inzet die uw organisatie ook komend jaar (jaren) zal moeten leveren in de coronabestrijding constateren wij ook dat deze invulling wellicht meer voorbereidingstijd en inzet zal vragen dan nu is voorzien. Wij vragen u daarom om ons

na de zomer van 2022 te informeren wat uw plannen zijn voor 2023 en hoe u de zelfstandige Jeugdgezondheidszorg van de gemeente Utrecht hierbij wilt betrekken,

De (nieuwe) regionale samenwerking m.b.t. forensische geneeskunde vraagt ook in 2023 nog uitwerking van afspraken, uniformering van taken, producten en o.a. het functiehuis. Daarnaast deelt u uw zorg over de capaciteitsproblematiek bij forensisch artsen. Voor wat betreft het forensisch medisch onderzoek en de medische arrestantenzorg (MAZ) is door het uitstellen van het aanbestedingstraject door de politie onduidelijkheid over de eventuele uitvoering en financiering van deze taak ontstaan. Zeker is in ieder geval wel dat dit vanaf 2023 een uitbreiding van taken voor de GGDrU zal zijn, waarbij de financiering nog niet zeker gesteld is. Dit laatste stelt ons niet genoeg gerust, gelet op de bovenstaande financiële randvoorwaarden.

Met de inwerkingtreding van de Wet Aanpak Meervoudige problematiek Sociaal domein in 2023 zullen gemeenten, in samenwerking met uw organisatie en andere partners, de huidige werkwijzen, zoals het Meld- en Adviespunt Bezorgd (MAB) aanpassen en versterken. Ook ten aanzien van een andere kwetsbare groep, de asielzoekers, is er nog onduidelijkheid over de uitvoering; in dit geval vanwege het aflopen van de overeenkomst met de COA na 30 september 2022. Wij hechten aan een goede ambtelijke voorbereiding, op deze en andere hiervoor genoemde onderwerpen, en worden graag tijdig geïnformeerd over (financiële en organisatorische) consequenties.

Onzekere rijksfinanciering voor seksuele gezondheid
Het Rijk heeft aangekondigd diverse regelingen m.b.t. seksuele gezondheid te herzien (regeling Aanvullende Seksuele Gezondheidszorg), te continueren in 2023 (PrEP-regeling) dan wel waarschijnlijk te laten vervallen (stimuleringsregeling Relaties &Seksualiteit). In combinatie met de moeizame gesprekken met VWS m.b.t. de niet passende financiering vanuit de ASG-regeling, willen wij u net als in onze zienswijzen op de kaderbrief en begroting 2022 verzoeken gezamenlijk met de gemeente Utrecht te blijven inzetten voor meer middelen uit de huidige ASG-regeling en voor een passender financiële nieuwe regeling vanaf 2023 en ons te informeren over het resultaat. Daarnaast verzoeken wij u om bij de uitvoering van de seksuele gezondheidszorg vooral te prioriteren op moeilijk bereikbare groepen en te zoeken naar nieuwe alternatieven, in bijvoorbeeld outreachtend werken, Voor ons is het belangrijk dat de SOA-preventie en behandeling op orde is. Voor de zomer van 2022 willen wij hierover graag in gesprek met u in een raadsinformatiebijeenkomst, met daarin ook aandacht voor de financiering en creatieve ideeën in de uitvoering.

Wij wensen u voor de komende tijd sterkte en gezondheid toe om de belangrijke taken die ook voor de komende periode weer wachten goed te kunnen vervullen.

Hoogachtend,
Gemeenteraad van Utrecht,

de griffier,
Merel van Hall

de voorzitter,
Sharon A.M. Dijksma

GGD regio Utrecht

Aan de raadsleden

Kenmerk	:	Uit-2021/10352/
Doorkiesnr.	:	030-6086030
Bijlagen	:	--
Datum	:	6 december 2021
Onderwerp	:	Kaderbrief van GGDrU voor het begrotingsjaar 2023

Geachte raadsleden,

Voor u ligt de kaderbrief van de GGD regio Utrecht voor het begrotingsjaar 2023. De kaderbrief vormt het startpunt van het proces van begroting en verantwoording.
Gezondheid als uitgangspunt

Publieke gezondheid is meer dan niet ziek zijn. Het gaat over het beschermen tegen gezondheidsrisico's waar inwoners zelf geen invloed op hebben zoals milieuvervuiling, hittestress, klimaatverandering, infectieziekten en gevaarlijke stoffen. En over het bevorderen van gezondheid door aandacht voor gezond gedrag en preventie. GGDrU heeft het bevorderen en beschermen van de gezondheid verdeeld over de pijlers kansrijk opgroeien, een gezonde leefomgeving en langer gelukkig en gezond zelfstandig. Sommige inwoners hebben meer aandacht nodig om dezelfde kansen te krijgen. Ongelijke gezondheidskansen ontstaan niet plotseling. Ze zijn vaak een gevolg van een opeenstapeling van problemen gedurende de levensloop en zelfs van generatie op generatie.
GGDrU is vanaf februari 2020 tot en met 2021 intensief betrokken bij de bestrijding van het COVID-19 virus. Er is nu nog onzekerheid over wat het virus gaat doen de komende tijd. De verwachting is dat de bestrijding van het COVID-19 virus onderdeel wordt van de reguliere GGD-taak 'Infectieziektebestrijding'.
Daarnaast is er onzekerheid over de voornemens van het nieuw te vormen kabinet, de gemeenteraadsverkiezingen en hebben gemeenten aangegeven financieel in zwaar weer te zitten. De kaderbrief 2023 heeft daarom een sober karakter.
Graag stellen wij u in de gelegenheid om uw zienswijze over de algemene financiële en beleidsmatige kaders naar voren te brengen. Alle zienswijzen worden betrokken bij het opstellen van de programmabegroting van 2023.

Postbus 51, 3700 AB Zeist
BTW nr. NL0083.53.475.B01
T 030 608 60 86
K.v.K. nr. 50909185
E info@ggdru.nl
IBAN NL77.RABO.0395.2312.80
I www.ggdru.nl

Het algemeen bestuur GGDrU stelt de kaderbrief in de vergadering van 30 maart 2022 vast en betrekt daarbij uw zienswijze. Op basis van de uitgangspunten in de vastgestelde kaderbrief wordt de ontwerpbegroting 2023 opgesteld. Voordat de begroting 2023 definitief wordt opgesteld wordt deze eveneens voor zienswijze aan de gemeenten aangeboden. U kunt de ontwerpbegroting 2023 medio april 2022 voor zienswijze tegemoet zien. De gemeenten hebben op deze manier twee momenten om invloed uit de oefenen op de kaderstelling van de bestuurlijke keuzes voor GGD regio Utrecht. Zo kunnen de 26 gemeenten gezamenlijk hun rol als eigenaar en opdrachtgever van deze GGD waarmaken.

Opbouw kaderbrief

In de kaderbrief worden specifiek de kaders vermeld die als basis dienen voor het uitwerken van de ontwerp begroting 2023. Daarnaast komen enkele ontwikkelingen aan bod, die van invloed zijn of kunnen zijn op de ontwerp begroting 2023. De begroting van GGDrU is een meerjarenprogrammabegroting met één programma: 'Publieke Gezondheid'. In de begroting wordt het programma Publieke Gezondheid verder uitgewerkt in ambities bij de volgende onderwerpen:

- Een gezonde en veilige leefomgeving
- Sociaal kwetsbaren
- Gezonde wijken en scholen
- Een goede start voor ieder kind
- Eigentijdse dienstverlening

Naar aanleiding van het verzoek van raden bij de kaderbrief 2021 is ook in deze kaderbrief een financiële doorkijk op basis van de tot nu toe bekende kengetallen opgenomen. Voor de inschatting van de gemeentelijke bijdrage in 2023 is als basis de in juni 2021 vastgestelde begroting 2022-0 gebruikt. Vervolgens is een inschatting gemaakt van de verwachte indexatie in 2023 gebaseerd op de indexcijfers uit de septembercirculaire 2021 en op basis van de verwachte mutatie in de sociale verzekering- en pensioenpremies. Qua volumemutatie in 2023 is berekend wat de impact is van de wijzigingen in inwoner- en kindaantallen tussen 1-1-20 en 1-1-21. De uiteindelijke cijfermatige effecten van kaderstelling, feitelijk de rekenexercitie waarmee onder meer de inwoner- en kindbijdrage wordt bepaald, volgt bij het maken van de ontwerpbegroting 2023. Dan zal ook het effect op 2023 uit de vastgestelde samenwerkingsovereenkomsten 2022 worden meegenomen.

In de Kaderbrief 2023 is de aanname gedaan dat er geen verandering plaats vindt in de maatwerk-afname door gemeenten. Dit is een keuze uit pragmatische overwegingen. Op het moment van opstellen van de Kaderbrief is er nog geen andere informatie beschikbaar over de maatwerkafspraken in 2023. De definitieve afspraken over het maatwerk in 2023 worden eind 2022 vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst 2023.

Graag ontvangen wij uw zienswijze voor de vergadering van het algemeen bestuur van 30 maart 2022.

Met vriendelijke groet,

Nicolette A.M. Rigter
Directeur Publieke Gezondheid
GGD regio Utrecht

GGD regio Utrecht

Kaderbrief 2023

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3
   1.1 Taken van GGDrU, basis in de Wet Publieke Gezondheid (Wpg) 3
   1.2 Relatie tot de veiligheidsregio 4
2. Financieel kader 5
   2.1 Uitgangspunten 5
   2.2 Bekostigingssystematiek 7
   2.3 Doorkijk verwacht financieel effect indexatie 8
3. Ontwikkelingen 10
   3.1 Gezondheid als uitgangspunt 10
   3.2 Een Gezonde en veilige leefomgeving 10
   3.3 Sociaal kwetsbaren 12
   3.4 Gezonde wijken en scholen 13
   3.5 Een goede start voor ieder kind 13
   3.6 Eigentijdse dienstverlening 14

Bijlage 1 Wettelijke basis taken GGDrU 15

1. Inleiding

Voor u ligt de concept kaderbrief van GGD regio Utrecht (GGDrU) voor het begrotingsjaar 2023. De kaderbrief vormt het startpunt van het proces van begroting en verantwoording (zie figuur 1).



Figuur 1

In maart 2022 zijn de verkiezingen voor de gemeenteraad. In 2023 is er dus een nieuw bestuur. Deze kaderbrief is daarom beleidsarm, zodat het nieuwe bestuur via de bestuursagenda 2023-2027 kan aangeven welke ontwikkeling zij voor GGDrU ziet in de komende jaren.

In de kaderbrief staan de kaders die als basis dienen voor het uitwerken van de ontwerp begroting 2023. De uiteindelijke cijfermatige effecten van kaderstelling, feitelijk de rekenexercitie waarmee onder meer de inwoner- en kindbijdrage wordt bepaald, volgt bij het maken van de ontwerpbegroting 2023.

De gemeenteraden worden in de gelegenheid gesteld om hun zienswijze over de algemene financiële en beleidsmatige kaders in de kaderbrief naar voren te brengen. Alle zienswijzen worden betrokken bij het opstellen van de programmabegroting van 2023.

De ontwerpbegroting 2023 zal medio april 2022 eveneens voor zienswijze aan gemeenteraden worden gezonden. De gemeenteraden hebben op deze manier twee momenten om invloed uit te oefenen op de ontwikkeling van GGDrU. Zo kunnen de 26 gemeenten gezamenlijk hun rol als eigenaar en opdrachtgever van deze GGD invullen.

1.1 Taken van GGDrU, basis in de Wet Publieke Gezondheid (Wpg)

De algemene taak van het college van burgemeester en wethouders op basis van de Wpg is het bevorderen van de totstandkoming en de continuïteit van en de samenhang binnen de publieke gezondheidszorg en de afstemming daarvan met de curatieve gezondheidszorg en de geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen (art. 2 lid 1 Wpg).

Taken die bij de Wpg zijn opgedragen aan de colleges van burgemeester en wethouders worden door de regionale gezondheidsdienst i.c. GGDrU uitgevoerd (art. 14 lid 1 Wpg). Het grootste deel van de jeugdgezondheidszorg moet in beginsel ook regionaal door de GGD worden opgepakt, tenzij het college van burgemeester en wethouders anders beslist (art. 14 lid 4 Wpg). Met uitzondering van de gemeente Utrecht hebben gemeenten besloten de uitvoering van de jeugdgezondheidszorg te beleggen bij GGDrU.

Een toelichting op dit takenpakket treft u in de bijlage.

1.2 Relatie tot de veiligheidsregio

De relatie tussen GGDrU en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) is bijzonder. Alleen al op grond van de verplichtingen uit de Wet veiligheidsregio's (Wvr) en de Wet publieke gezondheid (Wpg) kennen GGDrU en VRU een nauwe samenwerking.

De Directeur Publieke Gezondheid (DPG) is op basis van genoemde wetgeving ambtelijk leidinggevende van zowel de GHOR (Geneeskundige Hulpverleningsorganisaties in de Regio), organisatieonderdeel bij de VRU, als van GGDrU. Zij kent hierin eigen wettelijke verantwoordelijkheden en bevoegdheden. Bij omvangrijke crises en rampen, zoals de coronapandemie, is er een zelfstandige wettelijke bevoegdheid voor de DPG en de voorzitter van de VRU, als het gaat om publieke gezondheid.

Om te borgen dat de GHOR ook op directieniveau binnen de VRU inbreng heeft, is de DPG lid van het directieteam van de VRU.

2. Financieel kader

In dit hoofdstuk worden specifiek de uitgangspunten en begrotingssystematiek vermeld die als basis dienen voor het uitwerken van de ontwerpbegroting 2023. De uiteindelijke cijfermatige effecten van kaderstelling, feitelijk de rekenexercitie waarmee onder meer de inwoner- en kindbijdrage wordt bepaald, volgt bij het maken van de ontwerpbegroting 2023.

2.1 Uitgangspunten

Hieronder worden de uitgangspunten opgesomd die gehanteerd worden voor het opstellen van de ontwerp begroting:

Algemeen

1. De begroting en verantwoording worden opgesteld conform de richtlijnen uit het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) en andere financiële wetgeving.

2. GGDrU draagt zorg voor een actuele tarievenlijst per begrotingsjaar. Deze tarievenlijst wordt bijgesteld als er wijzigingen zijn in de loon-, premie- en prijsontwikkeling. De tarieven worden in principe twee maal per jaar geactualiseerd, te weten per 1 januari en per 1 juli van een begrotingsjaar.

3. De begroting wordt inclusief BTW opgesteld. De gemeenten krijgen na afloop van het begrotingsjaar een opgave van het bedrag aan BTW dat kan worden doorgeschoven naar het BTW-compensatiefonds.

4. De loonkosten worden begroot op de verwachte loonkosten voor het betreffende boekjaar.

5. Er wordt geen rente toegerekend aan het eigen vermogen.

6. De begrote rentelasten zijn gebaseerd op de aanwezige leningenportefeuille.

7. Voor de vaststelling van de inwonerbijdrage voor de gemeenten wordt uitgegaan van het aantal inwoners op de stand per 1 januari 2021. Als bron hiervoor wordt het CBS gehanteerd. Er vindt gedurende het begrotingsjaar geen bijstelling plaats op basis van het werkelijk aantal inwoners per 1 januari 2023.

8. Voor vaststelling van de kindbijdrage voor de gemeenten wordt uitgegaan van het aantal kinderen in de leeftijd 0 tot 18 jaar op de stand per 1 januari 2021. Als bron hiervoor wordt het CBS gehanteerd. Er vindt gedurende het begrotingsjaar geen bijstelling plaats op basis van het werkelijk aantal kinderen per 1 januari 2023.

9. De omvang van de intensivering basistaken en maatwerk in de begroting 2023 is gebaseerd op een inschatting. Voor deze inschatting wordt gebruik gemaakt van de gegevens over 2022, zoals deze in de maand januari 2022 bij GGDrU bekend zijn. De uiteindelijke werkelijke afname van intensiverings- en maatwerktaken voor het boekjaar 2023 kan dus afwijken van de bedragen, zoals nu wordt voorzien.

In het laatste kwartaal van 2022 vindt afstemming plaats tussen elke afzonderlijke gemeente in de regio Utrecht en GGDrU over de concrete invulling van maatwerkafspraken betreffende het begrotingsjaar 2023. GGDrU werkt binnen haar mogelijkheden mee om de invulling van de maatwerkafspraken te laten aansluiten bij de behoeftestelling van de betreffende gemeente. De invulling (zowel financieel als niet-financieel) wordt vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst tussen de betreffende gemeente en GGDrU. Eventuele wijzigingen in de maatwerkafspraken worden in een begrotingswijziging technisch verwerkt.

10. In de begroting 2023 worden alleen bestuurlijk genomen besluiten verwerkt, voor zover deze vóór 1 februari 2022 zijn vastgesteld. Alle bestuurlijke besluiten, die na deze datum worden vastgesteld, worden via een begrotingswijziging in de begroting 2023 verwerkt.

11. De uitgangspunten rondom indexering worden gehanteerd totdat het bestuur besluit hiervan af te wijken.

Loonontwikkeling

12. Voor de loonontwikkeling wordt de CAO-wijziging en de premie-ontwikkeling van het werkgeversdeel (pensioen- en sociale premies) als uitgangspunt genomen.
    - In geval er nog geen CAO bekend is, dan wordt het loongerelateerde deel geïndexeerd met de percentage 'loonvoet sector overheid', zoals opgenomen in de meest recente circulaire van het gemeentefonds. Zodra daarna een nieuwe CAO bekend is, wordt een eventueel verschil tussen het toegepaste indexeringspercentage en het indexeringspercentage conform de nieuwe CAO meegenomen in de eerstvolgende op te stellen begroting(swijziging).

13. Op basis van de dan bekende cijfers (zoals bij uitgangspunt 12 aangegeven) wordt een getalsmatige doorkijk van bijdragen van individuele gemeenten voor het basispakket en de intensivering basispakket opgenomen in de kaderbrief.

14. Loon- en/of premie-ontwikkelingen die nog niet zijn meegenomen in de begroting 2023 maar die wel betrekking hebben op het begrotingsjaar 2023 en latere jaren, worden via een begrotingswijziging op de begroting 2023 ter besluitvorming aan het algemeen bestuur voorgelegd. Dit nadat de zienswijze procedure is doorlopen, conform de Gemeenschappelijke Regeling GGDrU.

Prijsontwikkeling

15. Voor de prijsontwikkeling wordt uitgegaan van het Bruto Binnenlands Product, zoals deze staan vermeld in de meest recente circulaire van het gemeentefonds ten tijde van het opstellen van de ontwerp begroting.

16. Prijsontwikkelingen die nog niet zijn meegenomen in de begroting 2023 maar die wel betrekking hebben op het boekjaar 2023, worden via een begrotingswijziging op de begroting 2023 ter besluitvorming aan het algemeen bestuur voorgelegd. Dit nadat de zienswijze procedure is doorlopen, conform de Gemeenschappelijke Regeling GGDrU.

Maatwerktaken, taken in opdracht van derden, directe betaling of intensivering van basistaken

17. De indexering voor maatwerktaken, taken in opdracht van derden of taken waarvoor de klant direct betaalt en de intensivering van basistaken vindt plaats conform de kostenopbouw van het betreffende product. Dat betekent dat de loongerelateerde kosten worden geïndexeerd met de CAO-wijziging en de premie-ontwikkeling van het werkgeversdeel (pensioen- en sociale premies) en de materieel gerelateerde kosten met de prijsontwikkeling van het Bruto Binnenlands Product, zoals deze staan vermeld in de meest recente circulaire van het gemeentefonds. Deze cijfers worden berekend door het Centraal Plan Bureau.

In geval er nog geen CAO bekend is, dan wordt het loongerelateerde deel geïndexeerd met de percentage 'loonvoet sector overheid', zoals opgenomen in de meest recente circulaire van het gemeentefonds. Zodra daarna een nieuwe CAO bekend is, wordt, voor wat betreft de taken die door gemeenten worden afgenomen, een eventueel verschil tussen het toegepaste indexeringspercentage en het indexeringspercentage conform de nieuwe CAO meegenomen in de eerstvolgende op te stellen begrotings(wijziging).

18. Bij het opstellen van een offerte voor een maatwerkopdracht wordt een kostprijs dekkend tarief in rekening gebracht.

Financiële uitgangspunten bestrijding coronavirus

19. Het Rijk heeft via de VNG toegezegd gemeenten niet te korten op het Gemeentefonds wanneer taken die gemeenten bij de GGD hebben belegd en zijn gefinancierd via de gemeentelijke bijdrage door corona niet kunnen worden uitgevoerd door de GGD. Gemeenten mogen dan ook niet inwoner- en kindbijdragen terug vorderen bij de GGD wanneer de afgesproken dienstverlening door de GGD door corona niet is geleverd.

20. Voor maatwerk geldt bovenstaande niet. Wanneer GGDrU door corona niet of minder aan uitvoering van maatwerktaken toekomt doordat medewerkers ingezet zijn op corona werkzaamheden, dan zal GGDrU het tekort, dat hierdoor ontstaat, als gederfde inkomsten declareren bij VWS. Gemeenten krijgen dan ook na uitbetaling door VWS de eerder overgemaakte bedragen teruggestort voor dat deel van het maatwerk dat niet is geleverd.

21. De genoemde lijn bij punt 19 en 20 zal tot nader order en afhankelijk van de ontwikkelingen ook blijven gelden voor het begrotingsjaar 2023.

2.2 Bekostigingssystematiek

Voor de begroting 2023 worden vooralsnog dezelfde principes voor de bekostigingssystematiek gehanteerd, zoals deze ook voor de begroting 2022 zijn toegepast. Deze principes luiden:

1. voor de instandhouding van de taken die op het basis en basis-plus niveau worden uitgevoerd wordt aan de deelnemende gemeenten een inwonerbijdrage dan wel een kindbijdrage doorberekend, uitgezonderd Toezicht Kinderopvang (op tariefbasis) en een deel van de Forensische Geneeskunde (lijkschouw) (deel op tarief per verrichting);

2. voor de uitvoering van de taken die op het intensiveringniveau worden uitgevoerd alsmede maatwerktaken wordt per afnemende gemeente een prijsafspraak gemaakt, die wordt vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst.

2.3 Doorkijk verwacht financieel effect indexatie

Conform de gestelde uitgangspunten in deze kaderbrief, is voor de inschatting van de gemeentelijke bijdrage in 2023 als basis de in juni 2021 vastgestelde begroting 2022-0 gebruikt.

Vervolgens is een inschatting gemaakt van de verwachte indexatie in 2023 (zie kolom 'Schatting 2023 index-deel'). Deze schatting is opgebouwd uit drie delen:

- Er is gerekend met de loonvoet sector overheid (2,3% in 2023 conform de septembercirculaire 2021) aangezien er over het jaar 2023 op het moment van opstellen van de Kaderbrief 2023 geen CAO 2023 bekend is. Verder is een correctieindex van 1% opgenomen. In begroting 2022-0 werd nog gerekend met een loonvoet sector overheid van 1,5% op basis van de septembercirculaire 2020, terwijl de loonvoet sector overheid voor 2022 (in de septembercirculaire 2021) is bijgesteld naar 2,5%.
- Er is een inschatting gemaakt van de mutatie in de werkgeverspremies. Hierbij is uitgegaan van de meest recente gegevens die heel licht lager zijn dan waarmee is gerekend in de begroting 2022-0. Voor het jaar 2023 wordt de aanname gedaan dat de sociale verzekeringspremies en pensioenpremies gelijk zijn aan 2022.
- Er is gerekend met het prijsindexcijfer (prijs bruto binnenlands product, pbbp) voor 2023 van 1,9% uit de septembercirculaire 2021. Verder is een correctieindex van 0,4% opgenomen aangezien in begroting 2022-0 nog werd gerekend met een pbbp van 1,4% op basis van de septembercirculaire 2020 terwijl de pbbp voor 2022 in de septembercirculaire 2021 is bijgesteld naar 1,8%.

Tezamen leidt dit tot een gewogen gemiddelde verwachte indexatie in 2023 van 2,9% wat neerkomt op bijna €1.190.000.

Tabel 4.2.2 Prijsindexen CPB* MEV 2022 en CEP 2021**

mutaties per jaar in %	2021	2022	2023	2024	2025	2026***
Prijs bruto binnenlands product (pbbp)	2,3	1,8	1,9	1,6	1,6	1,6
Prijs nationale bestedingen (pnb)	2,6	1,9	1,5	1,4	1,5	1,5
Nationale consumentenprijsindex (cpi)	1,9	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7
Loonvoet sector overheid	0,7	2,5	2,3	2,1	2,4	2,4
Prijs overheidsconsumptie, beloning werknemers	0,5	3,1	2,0	1,8	2,1	2,1
Prijs overheidsconsumptie, netto materieel (imoc)	2,1	1,9	1,5	1,5	1,5	1,5

*toelichting/ verduidelijking bij de kerngegevens is te vinden op: https://www.cpb.nl/artikel/toelichting-bij-kerngegevenstabel

** 2021 en 2022 zijn op basis van de MEV 2022, 2023 - 2025 is op basis van de CEP 2021

*** cijfers 2025 zijn doorgetrokken naar 2026

Bron: Septembercirculaire 2021

Verder is een inschatting gemaakt van de verwachte volumemutatie in 2023 (zie kolom 'Schatting 2023 volume-deel'). Daarvoor is berekend wat de impact is van de wijzigingen in inwoner- en kindaantallen tussen 1-1-20 en 1-1-21. Verder is de aanname gedaan dat er geen verandering plaats vindt in de maatwerk-afname door gemeenten.

Bij de meeste gemeenten is het effect van de gedaalde kindaantallen groter dan het effect van de gestegen inwoneraantallen. Bij een beperkt aantal gemeenten is sprake van zowel toenemende inwonersaantallen als toegenomen kindaantallen.

Zoals aangeven betreft bovenstaande een schatting op basis van de gegevens die bekend zijn ten tijde van het opstellen van de kaderbrief 2023. De uiteindelijke cijfermatige effecten van kaderstelling, feitelijk de rekenexercitie waarmee onder meer de inwoner- en kindbijdrage wordt bepaald, volgt bij het maken van de ontwerpbegroting 2023.

Gemeente	Aantal inwoners per 1-1-20	Aantal kinderen per 1-1-20	Totale bijdrage 2022-0		Aantal inwoners per 1-1-21	Aantal kinderen per 1-1-21	Schatting 2023 index-deel	Schatting 2023 volume-deel	Schatting bijdrage 2023
Amersfoort	157.276	34.699	6.720		157.462	34.128	195	-61	6.853
Baarn	24.868	4.775	951		24.792	4.725	28	-6	973
Bunnik	15.191	3.329	582		15.341	3.368	17	4	603
Bunschoten	21.866	5.102	879		22.019	5.086	25	-1	903
De Bilt	43.137	8.977	1.558		43.384	9.089	45	11	1.614
De Ronde Venen	44.456	8.608	1.644		44.720	8.554	48	-5	1.686
Eemnes	9.247	1.871	352		9.362	1.863	10	-1	361
Houten	50.146	11.789	2.051		50.223	11.592	59	-19	2.091
IJsselstein	34.109	7.277	1.301		33.819	6.999	38	-28	1.310
Leusden	30.401	6.207	1.104		30.544	6.181	32	-2	1.133
Lopik	14.467	3.054	571		14.456	2.987	17	-7	581
Montfoort	13.917	3.046	575		13.896	2.979	17	-7	584
Nieuwegein	63.462	11.886	2.257		63.866	11.814	65	-7	2.316
Oudewater	10.230	2.118	407		10.138	2.046	12	-8	411
Renswoude	5.444	1.378	217		5.556	1.391	6	1	225
Rhenen	20.119	4.345	775		20.203	4.296	22	-5	793
Soest	46.606	9.313	1.698		46.906	9.284	49	-3	1.745
Stichtse Vecht	64.931	13.280	2.574		65.108	13.181	75	-10	2.638
Utrecht	357.597		2.127		359.370		62	7	2.196
Utrechtse Heuvelrug	49.580	9.810	1.810		49.946	9.905	53	10	1.873
Veenendaal	66.493	14.812	2.545		66.912	14.771	74	-3	2.616
Vijfheerenlanden	56.811	11.898	2.233		57.829	12.023	65	14	2.312
Wijk bij Duurstede	23.914	4.792	849		23.925	4.691	25	-10	864
Woerden	52.299	11.307	2.193		52.694	11.229	64	-8	2.249
Woudenberg	13.362	3.236	560		13.639	3.248	16	2	578
Zeist	64.905	13.826	2.475		65.043	13.647	72	-18	2.529
Totaal gemeenten	**1.342.158**	**212.054**	**39.913**		**1.361.153**	**209.077**	**1.189**	**-160**	**42.038**

Bedragen x € 1.000,-

3. Ontwikkelingen

3.1 Gezondheid als uitgangspunt

Publieke gezondheid is meer dan niet ziek zijn. Het gaat over het beschermen tegen gezondheidsrisico's waar inwoners zelf geen invloed op hebben zoals milieuvervuiling, hittestress, klimaatverandering, infectieziekten en gevaarlijke stoffen. En over het bevorderen van gezondheid door aandacht voor gezond gedrag en preventie. GGDrU heeft het bevorderen en beschermen van de gezondheid verdeeld over de pijlers kansrijk opgroeien, een gezonde leefomgeving en langer gelukkig en gezond zelfstandig. Sommige inwoners hebben meer aandacht nodig om dezelfde kansen te krijgen. Ongelijke gezondheidskansen ontstaan niet plotseling. Ze zijn vaak een gevolg van een opeenstapeling van problemen gedurende de levensloop en zelfs van generatie op generatie.

De precieze impact van de coronacrisis op de samenleving wordt meer en meer duidelijk. Dit gaat veel verder dan het al dan niet besmet zijn (geweest) met het virus. Het heeft de gezondheidsverschillen tussen inwoners met een lage sociaaleconomische status en hoge sociaaleconomische status vergroot. De coronacrisis bevestigt het belang van preventie en een gezonde leefstijl.

Mede op basis daarvan heeft GGD GHOR Nederland een Position paper gemaakt en een brief aan de informateur gestuurd, met daarin een actie- en investeringsagenda voor vier zaken voor een volgend kabinet. Doel hiervan is om de publieke gezondheid in Nederland te herstellen en te versterken:

1. Een structurele investering in herstel én versteviging van het fundament van de publieke gezondheidszorg, inclusief infectieziektebestrijding en jeugdgezondheidszorg. En het zorgen voor structurele, meerjarige financiering van preventie.
2. Realiseren van de hoognodige verschuiving van ziekte en zorg, naar gezondheidsbevordering en leefstijl, door te voorzien in een basis preventie infrastructuur in elke regio.
3. Versterken van de informatievoorziening van en door de publieke gezondheid.
4. Het opzetten van een robuuste, slagvaardige crisisorganisatie en uitvoeringsinfrastructuur, toegerust en voorbereid op gezondheidscrises (zoals een pandemie).

GGDrU zet zich in voor het realiseren van deze doelstellingen.

3.2 Een Gezonde en veilige leefomgeving

Bestrijding COVID-19 virus onderdeel van infectieziektebestrijding
GGDrU is vanaf februari 2020 tot en met 2021 intensief betrokken bij de bestrijding van het COVID-19 virus. De GGD-en zijn onder andere verantwoordelijk voor testen, bron- en contactonderzoek en vaccineren. Er is nu nog onzekerheid over wat het virus gaat doen de komende tijd. De verwachting is dat de bestrijding van het COVID-19 virus onderdeel wordt van de reguliere GGD-taak 'Infectieziektebestrijding'. Dat betekent dat GGDrU verantwoordelijk blijft voor testen, bron- en contactonderzoek en vaccineren, zoals dat nu bijvoorbeeld ook voor de bestrijding van TBC en andere infectieziekten het geval is. Afhankelijk van de ontwikkeling van het COVID-19 virus, zal dit een verhoogde

inzet vragen van infectieziektebestrijding. Het komende jaar zal duidelijk worden hoe het virus zich ontwikkelt, en hoe de bestrijding daarvan precies vorm krijgt.

Kennis- en expertise bundeling vaccinatiezorg
Vaccinaties zijn een belangrijk middel in de preventieve geneeskunde.



Het aanbieden van vaccinaties is daarom bij uitstek een taak binnen de publieke gezondheid. GGDrU houdt zich al op allerlei manieren bezig met vaccineren: het Rijksvaccinatieprogramma bij de JGZ, reizigersvaccinaties, vaccinatie op indicatie bij TBC, Seksuele gezondheid en infectieziektebestrijding en meest recent natuurlijk de COVID-19 vaccinaties. GGDrU wil een organisatiebreed programma aan vaccinaties aanbieden en kennis bundelen, zodat we als GGDrU de rol van expertisecentrum voor vaccinaties kunnen nemen. Dit is in lijn met het landelijke beeld dat de GGD'en een belangrijke rol blijven, en meer gaan spelen in de vaccinatiezorg.

Forensische geneeskunde: meer regionale samenwerking
Vanuit GGD GHOR NL is het uitgangspunt dat per 1 juli 2022 de forensische geneeskunde (FG) in Nederland een optimaal georganiseerd vakgebied is: toegerust met actuele kennis en aantrekkelijk voor aankomend (forensisch) artsen. Uitgangspunt is om samen te werken in 10 politieregio's. GGDrU werkt hiervoor samen met GGD Gooi- en Vechtstreek en GGD Flevoland; zij vormen samen Forensische geneeskunde Midden Nederland. De samenwerking loopt al, in 2023 zal nog gewerkt worden aan het goed neerzetten van het samenwerkingsmodel, met uniforme producten, functiehuis en procesafstemming. Voor GGDrU betekent dit een uitbreiding van taken. Nu voert zij vooral de lijkschouw uit, maar daar komen mogelijk ook forensisch medisch onderzoek (FMO) en medische arrestantenzorg (MAZ) bij.

Punt van aandacht bij het functiehuis is de capaciteitsproblematiek bij forensische artsen. Deze problematiek is aan het toenemen omdat meerdere forensisch artsen die de pensioengerechtigde leeftijd ruimschoots zijn gepasseerd daadwerkelijk stoppen met de belastende 7x24 uurs inzet. De uitstroom in Midden-Nederland zal de komende jaren groter zijn dan de instroom.
Het is van belang om de weinige forensisch artsen die nu in opleiding zijn een volwaardige baan met passende arbeidsvoorwaarden te bieden. Anders is de kans groot dat zij het vakgebied gaan verlaten.

Onderdeel van FG is het forensisch medisch onderzoek (FMO); dit is bijvoorbeeld het zedenonderzoek en bemonstering bij slachtoffers van misdrijven. GGD Gooi- en Vechtstreek en Flevoland voeren dit deel van het FMO al uit, GGDrU nog niet. Het kabinetsstandpunt van de ministeries J&V, VWS en BZK gezamenlijk is om deze taak te beleggen bij GGD-en. GGDrU oriënteert zich op consequenties die het uitvoeren van deze taak met zich meebrengt. Voor 2023 kan dit een uitbreiding van het takenpakket tot gevolg hebben, met bijbehorende financiering vanuit de politie.
Een ander onderdeel van FG is de medische arrestantenzorg (MAZ). De politie zou de MAZ dit jaar aanbesteden, maar heeft de aanbesteding met 2 jaar uitgesteld. GGDrU heeft de voorbereidende werkzaamheden om de MAZ in Utrecht uit te gaan voeren daarom ook uitgesteld.

Seksuele Gezondheid – onzekerheid over financiën
Seksuele Gezondheid GGDrU biedt soa- en seksualiteitsconsulten en PrEP-zorg en ondersteunt instellingen gericht op kinderen en jongeren (kinderopvang en scholen) bij relationele en seksuele vorming. Deze taken worden tot 2023 voornamelijk

gefinancierd uit landelijke subsidieregelingen zoals de subsidie Aanvullende Seksuele Gezondheidszorg (ASG regeling), de subsidieregeling PreP en de Stimuleringsregeling Relaties en Seksualiteit (R&S). Gemeenten financieren daarnaast een klein deel via het maatwerk. In 2023 loopt de PrEP-regeling door, maar de stimuleringsregeling R&S vervalt waarschijnlijk in 2023.

De huidige regeling Aanvullende Seksuele Gezondheidszorg (ASG) loopt, inclusief verlenging, tot en met 2022. In 2023 zal er een nieuwe regeling zijn waarbij de ASG-taken onderdeel worden van de Wet Publieke Gezondheid. De GGD-regio's gaan hiervoor samenwerkingsconvenanten met het RIVM aan. Het huidige landelijk beschikbare ASG-budget zal voor deze doeleinden ingezet blijven worden en hiernaast loopt zowel een landelijke als regionale lobby voor extra middelen. Het is vooralsnog onbekend of er sprake zal zijn van meer budget en een andere verdeelsleutel onder de regio's. Als het budget voor GGDrU niet wordt verhoogd, zal GGDrU andere beleidskeuzes moeten maken om de taak goed uit te kunnen blijven voeren. Een keuze kan bijvoorbeeld zijn om meer outreachend te werken om meer kwetsbare groepen te bereiken, ten koste van spreekuurplekken op de poli-locaties. GGDrU zal een voorstel over de ontwikkeling vanaf 2023 voorleggen aan het algemeen bestuur, als duidelijk is hoeveel ASG-subsidie beschikbaar komt.

Mogelijke verlenging contracten met COA
GGDrU voert in opdracht van het Centraal Orgaan opvang Asielzoekers (COA) taken uit om de publieke gezondheid van asielzoekers op asielzoekerscentra (AZC's) te bevorderen. Deze taken hebben betrekking op uitvoering van de Jeugdgezondheidszorg, gezondheidsbevordering, TBC, hygiëne inspectie en advies en infectieziektebestrijding. De overeenkomst met het COA en de GGD-en loopt op 1-1-2023 af, specifiek voor de JGZ/PGA loopt de overeenkomst tot en met 30 september 2022. Beide overeenkomsten hebben een optie om met twee keer twee jaar verlengd te worden. Het COA neemt in 2022 een besluit over een mogelijke verlenging van deze overeenkomsten en van deze taken vanaf 1-1-2023.
Voor GGDrU geeft dit onzekerheid omdat er medewerkers zijn aangenomen die deze taken uitvoeren. We dringen bij het COA aan op een tijdige besluitvorming over het verlengen of opnieuw aanbesteden van de lopende contracten.

3.3 Sociaal kwetsbaren

Verslechtering positie kwetsbare groepen vraagt versterking MAB
Het afgelopen jaar was er een exponentiële groei van de meldingen bij het Meld- en Adviespunt Bezorgd (MAB). We verwachten dat dit zich voortzet in 2023. Verder gaat in 2023 de wet WAMS (Wet Aanpak Meervoudige problematiek Sociaal domein) in werking treden. Het wetsvoorstel moet regelen dat gemeenten in specifieke situaties de ruimte krijgen om te verkennen of mensen kampen met gestapelde problemen, en welke partijen nodig zijn om de problemen op te lossen. Doel: snellere en meer gecoördineerde 'integrale' hulp voor kwetsbare mensen.



Bovenstaande ontwikkelingen stellen andere eisen aan de inrichting van het Meldpunt. Dit betekent dat er ingezet moet worden op herinrichting, kwaliteitsbewaking en versterking van het MAB. Dit ten behoeve van grip op verwerking van MAB meldingen en meldingen in het kader van de Wet verplichte GGZ (Wvggz).

Om te komen tot passende en adequate ondersteuning van deze sociaal kwetsbare mensen, is versterking nodig van samenwerking binnen het sociaal domein en zorg en veiligheid (domein overstijgend). Hiervoor willen we gebruik maken van subsidie mogelijkheden van ZonMw (actieprogramma 'Grip op Onbegrip'). Het Actieprogramma Grip op Onbegrip ondersteunt regionale, lerende netwerken. Daarin werken het sociaal-, zorg- én veiligheidsdomein samen voor mensen met onbegrepen gedrag.

GGDrU verwerkt de resultaten uit deze programma's in voorstellen voor het MAB voor 2022 en 2023. Deze inzet wordt via het maatwerk verrekend.

3.4 Gezonde wijken en scholen



Afgelopen maanden zien we een mooie ontwikkeling op het gebied van gezondheids-bevordering voor zowel jeugd als volwassenen. Er worden binnen gemeenten veel projecten gestart op het gebied van preventieve gezondheid en ook zijn er veel scholen die subsidie hebben gekregen voor de gezonde school aanpak. Het team gezondheidsbevordering is uitgebreid om hier invulling aan te geven. Een deel van deze initiatieven wordt bekostigd uit het steunpakket Sociaal en mentaal welzijn en leefstijl (Ministerie van VWS) en vanuit de NPO gelden (Nationaal Programma Onderwijs). Deze gelden zijn in te zetten tot en met 2022 (NPO tot en met medio 2023) en dus niet structureel van aard. De incidentele financiering maakt het opzetten van een preventie infrastructuur kwetsbaar. Wij zetten ons ervoor in dat ook na 2022 deze mooie initiatieven en projecten doorgang kunnen vinden.

3.5 Een goede start voor ieder kind

Nu Niet Zwanger effectief in regio Utrecht
Nu Niet Zwanger (NNZ) is een bewezen effectief preventief programma ten behoeve van een Kansrijke Start. In 2020 is de implementatie van NNZ in de stad Utrecht en gemeente Amersfoort gestart (in 43 organisaties in het sociaal domein). Tot op heden is met 169 mensen in een kwetsbare situatie een gesprek volgens de NNZ-methodiek gevoerd. Dit heeft in 83% van de gevallen geleid tot het vrijwillig uitstellen van een kinderwens.
Cliënten en zorg- en hulpverlenersorganisaties zijn positief. De cliënt heeft door regie op kinderwens ook weer regie gekregen op andere leefgebieden. De hulpverlener ervaart door het programma handvatten te hebben om het gesprek over kinderwens aan te gaan. Dit gesprek levert naast regie op kinderwens ook een verdieping en soms zelfs een positieve doorbraak op in de cliënt-hulpverleners-relatie. Deze resultaten en de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (VNG, 2020) laten zien, dat de investering zich binnen een jaar of korter terugverdient en binnen verschillende domeinen is terug te vinden (Volksgezondheid, Jeugd, Werk & Inkomen).
De problematiek waar NNZ op acteert, doet zich in elke gemeente voor en uitvoerders van de interventie werken vaak gemeente overstijgend. In 2022 stelt GGDrU een regionaal implementatieplan voor, om NNZ binnen de héle regio beschikbaar te maken als basisvoorziening. Met co-financiering door zorgverzekeraars en investering door

gemeenten (als opmaat naar de regionale preventie-infrastructuur) kunnen dan alle gemeenten van regio Utrecht gebruik maken van deze interventie vanaf 2023.

Vaccinatie Rotavirus in Rijksvaccinatieprogramma
Het landelijke Rijksvaccinatieprogramma (RVP) blijft in ontwikkeling. Een aanpassing die voor 2023 verwacht wordt is opname van vaccinatie tegen het Rotavirus in het RVP. Het Rotavirus is een ziekteverwekker die diarree en overgeven veroorzaakt. Met name jonge kinderen kunnen hierdoor met ernstige klachten in het ziekenhuis belanden. Een verandering van het RVP wordt in eerste instantie gefinancierd vanuit het RIVM en later opgenomen in het Gemeentefonds, waarna GGDrU een berekening maakt van de verhoging van de kindbijdrage.

3.6 Eigentijdse dienstverlening

Consequenties wijziging Wet gemeenschappelijke regelingen
In de Eerste Kamer ligt een wetsvoorstel voor wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen voor. De wetswijziging heeft als doel het versterken van de democratische legitimering van gemeenschappelijke regelingen. De wetswijziging houdt op hoofdlijnen in:

- Gemeenteraden kunnen een zienswijze geven op het ontwerp van de (wijziging van) gemeenschappelijke regeling.
- Raden en inwoners kunnen meer mogelijkheden krijgen tot het uitbrengen van zienswijzen op besluiten van het algemeen bestuur.
- De zienswijzetermijnen op begrotingswijziging(en) en bijbehorende data worden verruimd.
- De informatieplicht naar raden wordt versterkt en actief gemaakt.
- Er komt de mogelijkheid tot het instellen van een gezamenlijke raadscommissie adviserend aan het algemeen bestuur van de gemeenschappelijke regeling.



Deze aanstaande wetswijziging heeft (financiële) consequenties voor GGDrU. Op een aantal punten moeten bestuur en raden principiële keuzes maken. Dit is een traject dat zorgvuldig en met goede (externe) begeleiding doorlopen moet worden. Structurele kosten worden in sterke mate bepaald door de uitkomsten van dat traject. Indien de informatievoorziening naar raden intensiever wordt en de raden meer dan nu bij besluitvorming in het algemeen bestuur betrokken wensen te zijn, dan betekent dit ook intensievere begeleiding door GGDrU.

De keuzes en consequenties worden door GGDrU in kaart gebracht en voorgelegd aan het bestuur.

Privacy en informatiebeveiliging versterkt
Ten behoeve van de investering in informatieveiligheid en privacybeleid verhoogde het algemeen bestuur in de begroting 2022 de inwoner- en kindbijdrage. Daarmee kan GGDrU in de komende jaren zorgen voor een degelijke en structurele invulling van informatiebeveiliging en bescherming van persoonsgegevens. In 2022 wordt daarvoor de vaste formatie uitgebreid met een Privacy Officer, een Information Security Officer (ISO) en een Chief Information Security Officer (CISO). Deze uitbreiding van capaciteit stelt GGDrU in staat vanaf 2022 structureel volgens de eisen van de AVG te werken.

Bijlage 1 Wettelijke basis taken GGDrU

Wettelijke taken o.b.v. Wpg

De wettelijke taakopdracht van de regionale gezondheidsdienst (GGDrU) is het uitvoeren van de bij of krachtens de Wpg aan de colleges van burgemeester en wethouders opgedragen taken (art. 14 lid 1 Wpg). Het gaat expliciet om een uitvoeringsdienst die slechts collegebevoegdheden kan hebben. De bevoegdheden van de gemeenteraad worden niet ondergebracht in GGDrU. Dat kan ook niet, gelet op het feit dat de gemeenschappelijke regeling moet worden getroffen door de colleges van burgemeester en wethouders (art. 14 lid 1 Wpg). Bij een gemeenschappelijke regeling die uitsluitend getroffen is door colleges van burgemeester en wethouders mogen geen raadsbevoegdheden worden overgedragen, ook niet vrijwillig (art. 30 lid 1 Wgr).

De algemene taak van het college van burgemeester en wethouders is het bevorderen van de totstandkoming en de continuïteit van en de samenhang binnen de publieke gezondheidszorg en de afstemming daarvan met de curatieve gezondheidszorg en de geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen (art. 2 lid 1 Wpg).
De Wpg verplicht B&W de uitvoering van een groot deel van de werkzaamheden onder te brengen bij de GGD.

Dat zijn de volgende werkzaamheden:
- epidemiologisch onderzoek (art. 2 lid 2 onder a Wpg);
- informatieverzameling voor advisering voor de nota gezondheidsbeleid (art. 2 lid 2 onder b Wpg);
- bewaken van gezondheidsaspecten in beslissingen van het bestuur van de regionale GGD, maar ook in besluiten van de deelnemende colleges van burgemeester en wethouders of de voorstellen die zij aan de raden doen (art. 2 lid 2 onder c Wpg);
- preventieprogramma's en gezondheidsbevordering (art. 2 lid 2 onder d Wpg);
- medisch milieukundige zorg (art. 2 lid 2 onder e Wpg);
- technische hygiënezorg (art. 2 lid 2 onder f Wpg);
- psychosociale hulp bij rampen (art. 2 lid 2 onder g Wpg);
- prenatale voorlichting van aanstaande ouders (art. 2 lid 2 onder h Wpg);
- jeugdgezondheidszorg (art. 5 Wpg);
- ouderengezondheidszorg (art. 5a Wpg);
- infectieziektebestrijding (art. 6 Wpg), waaronder:
    - algemene preventie;
    - bestrijden tuberculose;
    - bestrijden seksueel overdraagbare aandoeningen;
    - bron- en contactopsporing.

De Wpg kent geen verplichting voor het bij de GGD onderbrengen van werkzaamheden rond prenatale voorlichting en het grootste deel van de jeugdgezondheidszorg.
Deze werkzaamheden van GGDU hebben wel hun grondslag in de Wpg.

Wettelijke taken op grond van andere wetgeving

In artikel 1.61 Wet kinderopvang en kwaliteitseisen peuterspeelzalen is opgenomen dat het college van burgemeester en wethouders de directeur van de GGD als toezichthouder moet aanwijzen ten aanzien van de kwaliteit van kindercentra, de voorzieningen voor gastouderopvang en gastouderbureaus.

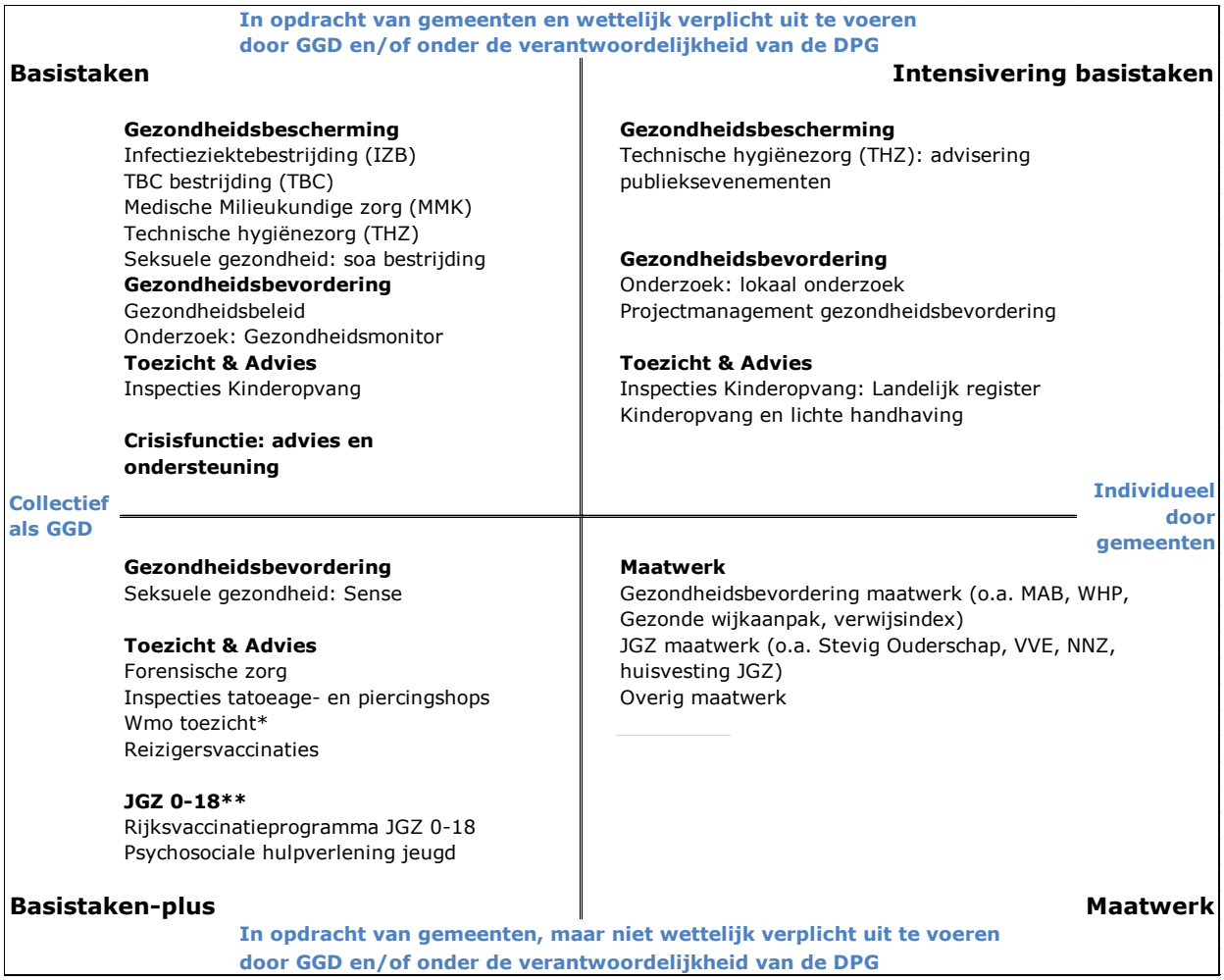
Werkzaamheden in opdracht van derden

Daarnaast voert GGDrU ook een aantal taken uit voor derden, die in het verlengde van haar takenpakket liggen. Dit zijn taken in het kader van Publieke Gezondheid Asielzoekers in opdracht van het COA, Forensisch medisch expertise Kindermishandeling (FMEK), Forensisch Medisch Onderzoek algemeen (in opbouw), de TBC-screening en behandeling van gedetineerden in opdracht van de Dienst Justitiële Inrichtingen en ten behoeve van inwoners en bedrijven in de regio, gefinancierd door derden.

Productenkwadrant

Om in één oogopslag inzichtelijk te maken welke werkzaamheden en taken GGDrU uitvoert voor haar gemeenten, en op welke basis zij dat doet, is in de afgelopen jaren een productenkwadrant ontwikkeld.
De eerste dimensie, de verticale as, betreft zijn de werkzaamheden die op basis van *wetgeving (Wpg of anders) verplicht* moet worden belegd bij een GGD of onder de verantwoordelijkheid van de Directeur Publieke Gezondheid (DPG) vallen. Deze taken worden voornamelijk gefinancierd uit een gemeentelijke inwonerbijdrage. Daartegenover staan taken die GGDrU uitvoert, maar die niet wettelijk verplicht door GGDrU hoeven te worden uitgevoerd.

Een tweede dimensie, de horizontale as, bestaat uit collectief- niet collectief. Taken, die vanuit het collectief van de gemeenten in de regio Utrecht bij GGDrU zijn belegd en taken die op individuele basis dan wel voor enkele gemeenten door GGDrU worden uitgevoerd.



*Uitgezonderd de gemeenten Utrecht en Eemnes
**Uitgezonderd de gemeente Utrecht

Figuur 2: Productenkwadrant GGDrU

In het productenkwadrant zijn overigens alleen de taken opgenomen, die GGDrU in opdracht van gemeenten uitvoert.

Basispakket
GGDrU is een verplichte gemeenschappelijke regeling die verplicht een aantal wettelijke taken voor de 26 gemeenten in het gebied van de veiligheidsregio uitvoert. Dat doet GGDrU namens alle gemeenten, dus als collectief, hoofdzakelijk op basis van de Wet publieke gezondheid (Wpg), maar ook op basis van andere formele wet- en regelgeving, dan wel onder wettelijk aangewezen verantwoordelijkheid van de Directeur Publieke Gezondheid. Deze collectieve verplicht wettelijke taakuitvoering wordt de *basis-taakuitvoering* genoemd. Het daarbij horende pakket aan producten noemen wij het *basispakket*.

Basispluspakket
In het kwadrant linksonder staan de taken die alle of vrijwel alle gemeenten bewust gezamenlijk hebben ondergebracht vanwege de benodigde specialisme en kwaliteit alsmede efficiency. Deze taakuitvoering wordt de *basisplus-taakuitvoering* genoemd. Het daarbij horende pakket aan producten noemen wij het *basispluspakket.* Binnen dit pakket

bevinden zich ook producten die de 26 gemeenten als collectief op verzoek van het Rijk laten uitvoeren.

Intensiveringspakket
Sommige gemeenten willen iets meer afnemen dan in het basispakket zit. Dat kan: onder de wettelijke normen uitvoeren is niet toegestaan maar boven de wet presteren wel. Het kan ook voorkomen dat een groep van gemeenten dit werk samen willen laten doen; ook in dat geval voert GGDrU dat uit per individuele gemeente. De gemeenschappelijke regeling voorziet namelijk alleen in de mogelijkheid van individuele dienstverlening, waartoe de gemeente en GGDrU een overeenkomst afsluiten.
Deze individuele intensivering van werk dat in het collectief wettelijk verplichte basispakket zit wordt *geïntensiveerde taakuitvoering* genoemd. Het daarbij horende pakket aan producten noemen wij het *intensiveringspakket*.

Maatwerkpakket
Ten slotte is het voor gemeenten ook mogelijk om op individuele basis GGDrU taken te laten uitvoeren, zonder dat zij daartoe wettelijk verplicht zijn dit bij GGDrU onder te brengen. Ook hier gaat de individuele gemeente op basis van de gemeenschappelijke regeling een overeenkomst aan met GGDrU. Hiervoor gelden dezelfde regels voor het eventueel als groep van gemeenten doen van een taakverzoek. De afspraken hierover worden sterk bepaald door de wensen van de betreffende gemeente. GGDrU zal wel bij elke overeenkomst nagaan of GGDrU-taakuitvoering aan regels en richtlijnen gebonden is. Ook zal GGDrU vooraf vaststellen of de taakuitvoering past binnen het karakter van GGDrU en op solide wijze kan worden ondersteund. Hier geldt derhalve een zekere mate van vrijheid in gebondenheid. Deze individuele relatief vrije taakuitvoering wordt *maatwerktaakuitvoering* genoemd. Het daarbij horende pakket aan producten noemen wij het *maatwerkpakket.*

Basistaken voor de gemeente Utrecht
Binnen het arrangement dat ten grondslag ligt aan de totstandkoming van GGDrU is voor de gemeente Utrecht met instemming van alle gemeenten een aantal specifieke afspraken gemaakt. Het betreft de deelproducten ‘gezondheidsbevordering’ en ‘epidemiologie’. Deze houden in dat het basispakket voor de gemeente Utrecht op een iets andere wijze wordt uitgevoerd.

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Zienswijze concept Kaderbrief 2023 GGD regio Utrecht (GGDrU)

Beleidsveld	Volksgezondheid
Organisatieonderdeel	Volksgezondheid
Opsteller	Miriam Weber
Kenmerk	9647178
Vergaderdatum Raad	Volgt
Geheim	Nee

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

1. Bijgevoegde brief vast te stellen als zienswijze van de raad op de concept kaderbrief 2023 van de GGD regio Utrecht (GGDrU), waarin de raad positief oordeelt over de concept Kaderbrief en aandachtspunten en randvoorwaarden meegeeft voor uitwerking van de Kaderbrief in de begroting 2023.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Met het nu voorliggende voorstel maakt de gemeenteraad gebruik van de mogelijkheid van een zienswijze op de Kaderbrief 2023 van de GGDrU. De raad oordeelt positief over de concept Kaderbrief en geeft aandachtspunten en randvoorwaarden mee voor uitwerking van de Kaderbrief in de begroting 2023.

Context

Aanleiding

De gemeente Utrecht neemt sinds 2014 deel aan de Gemeenschappelijke Regeling GGD regio Utrecht (GR GGDrU). De deelname van de gemeente Utrecht aan de GR GGDrU volgt uit de Wet Publieke Gezondheid (WPG). De gemeente Utrecht heeft bij de GGDrU basistaken uit de Wet Publieke Gezondheid belegd op het gebied van de gezondheidsbescherming, advies en ondersteuning bij crisissituaties, en heeft daarnaast maatwerkafspraken gemaakt op het gebied van de Openbare Geestelijke Gezondheid, de uitvoering van de Wet verplichte GGZ (WvGGZ) en de Forensische zorg.
In de GR GGDrU is bepaald dat de gemeenteraad in gelegenheid is om een zienswijze in te dienen op de jaarlijkse Kaderbrieven, die de 'kaders' vormen voor de begrotingen. Via een zienswijze kan de raad invloed uitoefenen op het beleid van de GGDrU. Op 30 maart 2022 besluit het Algemeen Bestuur van de GGDrU over de Kaderbrief 2023. Op 6 december 2022 heeft de Directeur Publieke Gezondheid de raad per brief in de gelegenheid gesteld om een zienswijze op de Kaderbrief 2023 in te dienen. Zienswijzen die voor de AB vergadering van 30 maart 2022 zijn ingediend worden betrokken bij de besluitvorming over deze Kaderbrief.

Samenvatting Zienswijze

In de zienswijze:

- Wordt ingegaan op de directe en indirecte gevolgen van corona op de GGDrU, met het verzoek gezamenlijk lessen te trekken uit crisisbestrijding en vaccineren voor de samenwerking met de gemeente(n) en voor de GGDrU organisatie, met aandacht voor het bestrijden van gezondheidsverschillen
- Wordt gevraagd om een plan van aanpak voor (financiering van de) preventieve gezondheid(szorg) en preventie infrastructuur
- Wordt gevraagd om de Raad te betrekken bij de discussies over de vormgeving van de nieuwe Gemeenschappelijke Regeling en onder de nieuwe GR actief te informeren over (financiële) trends.
- (Financiële) Randvoorwaarden worden gegeven voor de uitvoering van forensische geneeskunde, de Aanpak Meervoudige problematiek Sociaal domein, gezondheidszorg voor asielzoekers, en het expertisecentrum vaccinatiezorg
- Wordt terug gekomen op het belang van de SOA-bestrijding, het zoeken naar alternatieven en prioriteren op moeilijk bereikbare groepen, en op de gezamenlijke lobby daarop bij het Rijk.

Juridische context

De grondslag voor het bieden van de gelegenheid aan de raad om een zienswijze in te dienen is artikel 59 van de Wet Gemeenschappelijke regelingen en artikel 43 en 44 van de Gemeenschappelijke regeling GGDrU.

Beoogd effect

De zienswijze zal worden betrokken bij de besluitvorming over de Kaderbrief 2023 door het Algemeen Bestuur van de GGDrU op 30 maart 2022.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

Zienswijze op de Kaderbrief 2022 (zie link) en de op begroting 2022 (zie link).

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	

1	De bijgevoegde brief vast te stellen als zienswijze van de raad op de concept Kaderbrief 2023 van de GGD regio Utrecht (GGDrU), waarin de raad positief oordeelt over de concept Kaderbrief 2023 en aandachtspunten en randvoorwaarden meegeeft voor uitwerking van de Kaderbrief in de begroting 2023.
Argumenten	
1.1	Het is belangrijk om lessen vanuit de coronabestrijding in samenwerking met de gemeente toe te passen op crisisorganisatie en vaccineren.
	De ontwikkelingen in coronabestrijding, de impact van corona op de samenleving en op de GGDrU organisatie zijn onzeker en omvangrijk.
1.2	De effecten van corona vragen om aandacht voor en aanpak van gezondheidsverschillen, en het voorkomen van kansenongelijkheid
	De impact van corona op de gezondheid, de mentale weerbaarheid en het welbevinden van uiteenlopende kwetsbare groepen is groot. In de zienswijze wordt, in lijn met eerdere zienswijzen, gesteld dat we betrokken willen zijn bij de lessen die uit de coronabestrijding te trekken zijn en dringen we aan op een herstelplan met aandacht voor de effecten van COVID-19 op de fysieke en mentale gezondheid, wonen, werken, een gezondere leer- en leefomgeving en armoede/ schulden. Dit vraagt tevens om ongelijk investeren om gezondheidsverschillen te verkleinen en kansengelijkheid te vergroten.
1.3	Het is belangrijk om bij diverse ontwikkelingen t.a.v. wet- en regelgeving en landelijk beleid rekening te houden met de financiële en organisatorische consequenties
	Het belang van publieke gezondheid en preventieve aanpak ter voorkoming van gezondheidsverschillen is, mede door corona, toegenomen. De (financiële en wettelijke) kaders daarvoor worden herzien, bijvoorbeeld m.b.t. infectieziektenbestrijding en de preventie infrastructuur. De door de GGD-en gevraagde extra financiering hiervoor is (nog) niet beschikbaar. In de zienswijze vragen we om een plan van aanpak om tot structurele financiering te komen.
1.4	Het is belangrijk om bij de diverse, deels nieuwe, ontwikkelingen t.a.v. Forensisch Medisch Onderzoek (FMO) en medische arrestantenzorg (MAZ), expertisecentrum vaccinatiezorg, zorg rondom kwetsbaren en asielzoekers), vaccinatie kenniscentrum en de verbouwing van locatie De Dreef, rekening te houden met financiële en organisatorische consequenties.
	De concept Kaderbrief 2023 benoemt diverse ontwikkelingen op deze dossiers, die allen onzekerheden kennen, en wel een invloed kunnen hebben op de totale organisatie en financiële situatie. In de zienswijze geven we daarom randvoorwaarden voor de uitwerking en uitvoering van deze ontwikkelingen mee
1.5	Het is belangrijk gezamenlijk in te blijven zetten op een passende financiering voor seksuele gezondheidszorg
	De seksuele gezondheidszorg staat al langere tijd onder druk door een tekort vanuit de Rijksfinanciering. Daarnaast heeft het Rijk aangekondigd diverse regelingen m.b.t. seksuele gezondheid te herzien of te laten vervallen. De gesprekken met het Rijk lopen moeizaam. In de zienswijze verzoeken we bij de uitvoering te prioriteren op moeilijk bereikbare groepen en gezamenlijk de lobby bij het Rijk voort te zetten.

Financiën

In de concept Kaderbrief 2023 wordt een inschatting gemaakt van de cijfermatige effecten van de verwachte indexatie in 2023 van 2,9% en van de verwachte volumemutatie (gebaseerd op inwoneraantallen) in 2023.

De uiteindelijke cijfermatige effecten volgt bij de ontwerpbegroting 2023, die deze zomer aan de Raad zal worden aangeboden voor zienswijze.

Vervolg
De uitwerking van de concept Kaderbrief 2023 in een concept begroting 2023 wordt naar verwachting op 22 juni 2022 in het Dagelijks Bestuur van de GGDrU worden vastgesteld. De zienswijze op de concept begroting zal in juni in de Raad behandeld worden.

Participatie
Er heeft geen participatie over dit voorstel plaatsgevonden.

Communicatie
Er is geen aanvullende communicatie voorzien.

Niet-Referendabel
Op dit raadsbesluit is de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht niet van toepassing omdat het een raadsbesluit betreft over stukken van een gemeenschappelijke regeling (artikel 3 lid 2 onder i Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Zienswijze op Concept Kaderbrief 2023 GGD regio Utrecht

Bijlagen informatief
- Aanbiedingsbrief bij concept Kaderbrief 2023 GGD regio Utrecht
- Concept Kaderbrief 2023 GGD regio Utrecht

Gemeenteraad
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/gemeenteraad

Gemeente Utrecht

VERSIE VOOR BESLUITVORMING

GGD regio Utrecht
N. Rigter
Postbus 51
3700 AB ZEIST

Behandeld door	M. Weber	**Datum**	volgt
Doorkiesnummer	06 - 52 71 07 49	**Ons kenmerk**	9647178
E-mail	m.weber@utrecht.nl	**Onderwerp**	Zienswijze concept kaderbrief 2023 GGD regio Utrecht
Bijlage(n)	1		
Uw kenmerk	Uit-2021/10352/	**Verzonden**	
Uw brief van	6 december 2021	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte mevrouw Rigter,

Op 6 december 2021 hebt u ons de concept kaderbrief 2023 gezonden met de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen die u betrekt bij de vaststelling van de kadernota 2023 in uw algemeen bestuursvergadering van 30 maart 2022 en in het verlengde daarvan uw conceptbegroting 2023. Van de gelegenheid tot zienswijze maken wij graag gebruik.

Gezien de onzekerheid en het blijvend grote beslag van de coronabestrijding op uw organisatie, en de ~~nieuwe~~ bestuurlijke speerpunten die u voornemens bent om met ~~uw~~ het nieuwe algemeen bestuur ~~gaat opstellen~~te verkennen~~.~~, is dit een beleidsarme kaderbrief. Ook ligt er inmiddels een nieuw regeerakkoord dat nog niet in deze concept kaderbrief is verwerkt. Onze zienswijze is dan ook in lijn met eerdere zienswijzen op de kaderbrief 2022 (zie link) en de begroting 2022 (zie link). We gaan in op de directe en indirecte gevolgen van corona op de gezondheid(sverschillen) van de inwoners van de regio Utrecht, op het vaccineren en de infectieziektenbestrijding. Vervolgens komen we net als in eerdere zienswijzen terug op het belang van een financieel gezonde en voor de toekomst goed uitgeruste organisatie en op SOA-bestrijding.

Corona, vaccineren en infectieziektenbestrijding
Ook dit jaar willen we onze grote waardering voor de enorme inzet en veerkracht tijdens de coronabestrijdiing overbrengen. Wij zijn onder de indruk over de slagkracht van GGDrU om in korte tijd de boostercampagne aanzienlijk te versnellen, en dat na het grote beroep van de laatste jaren op uw organisatie rond testen, bron- en contactonderzoek en de groepsvaccinatie.

Naar het zich laat aanzien zal het beroep op de GGD-n in 2022 onveranderd groot blijven, met werken en organiseren in onzekere omstandigheden als leidraad. U verwacht dat de coronabestrijding onderdeel zal worden van de infectieziektenbestrijding en dat in de loop van 2022 duidelijk zal worden hoe het virus zich ontwikkelt en hoe de bestrijding daarvan precies vorm krijgt. Tot dusver echter stelt het virus ons voortdurend voor verrassingen. Vrijwel gelijktijdig met het toesturen van de kaderbrief was de introductie van de omikron variant in Nederland een feit, met een versnelling van de boostercampagne als gevolg. Ook zijn er geluiden dat deze boostercampagne niet de laatste zal zijn. Dit leidt bij ons tot de volgende constatering en verzoeken.

Wij blijven bij het verzoek om ons als raad actief te betrekken bij het formuleren van lessen van de coronapandemie. Gevraagd was om voor de gemeenteraadsverkiezingen hiervoor een bijeenkomst te plannen. Vanwege de drukte rond de boostercampagne en de voortdurende crisis is het te vroeg om al bestand op te maken. Dit neemt de zorgen over de gevolgen van de coronapandemie niet weg. In eerdere zienswijze wezen wij op het voorkomen van kansenongelijkheid door een scheiding tussen inwoners die niet voldoende toegang hebben tot vaccinatie. In lijn hiermee verwachten wij dat u het fijnmazig prikken in de wijk en speciale acties voor kwetsbare doelgroepen volledig hervat zodra de boostercampagne bij de algemene bevolking dat toelaat."
In zienswijzen op de kaderbrief en de begroting 2022 hebben wij u ook gewezen op de impact van corona op de gezondheid, de mentale weerbaarheid en het welbevinden van uiteenlopende kwetsbare groepen. Deze zorgen nemen toe vanwege nieuwe lockdowns om nieuwe besmettingsgolven in te dammen. Onverminderd ten opzichte van de zienswijze op de begroting 2022 is de topprioriteit om te komen tot een herstelplan met aandacht voor de neveneffecten van COVID-19 op de fysieke en mentale gezondheid, wonen, werken, een gezondere leer- en leefomgeving en armoede/ schulden. Dat vraagt meer dan ooit om ongelijk investeren, om kansengelijkheid te vergr~~r~~oten en gezondheidsverschillen te verkleinen.

Een financieel gezonde en op de toekomst uitgeruste organisatie
Sinds het toesturen van de kaderbrief 2023 hebben we een nieuw regeerakkoord en een nieuw kabinet. De GGD-n krijgen niet de gevraagde € 600 miljoen voor de versterking van de publieke gezondheid. Direct toeleidbaar tot het GGD GHOR NL voorstel is een bedrag van € 300 miljoen voor pandemische paraatheid. Behalve voor versteviging van de infectieziektenbestrijding moet dit echter ook ingezet moet worden voor extra IC-capaciteit en beschermingsmiddelen. Dat zal zijn weerslag hebben op de realisatie van ambities in de kaderbrief over structurele financiering van preventieve taken en een preventie infrastructuur.
De raad maakt zich op dit punt zorgen. Wij onderschrijven de beweging van ziekte en zorg naar gezondheidsbevordering en leefstijl en de noodzaak van een stevige basis voor de publieke gezondheid. Echter, dit kan niet zonder extra structurele middelen vanuit het Rijk. Graag vernemen wij van u een plan van aanpak om alsnog tot structurele financiering te komen, en hoe u in uw lobby daarbij samen op wilt trekken met gemeenten en de VNG.

Daarnaast benoemt de kaderbrief diverse, deels nieuwe, ontwikkelingen met elk hun financiële en organisatorische consequenties. Wij denken hierbij aan de wijziging Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr), de ontwikkeling van een expertisecentrum voor vaccinatiezorg, de forensische geneeskunde, de aanpak bij kwetsbare groepen en de publieke gezondheid van asielzoekers. Daarnaast staat een ingrijpende verbouwing van uw hoofdkantoor in de planning.
Wij hebben een aantal inhoudelijke opmerkingen. En we brengen in lijn met onze zienswijze op de begroting 2022 ook nu twee harde randvoorwaarden voor nieuwe of nieuw in te vullen taken mee, te weten: (i) voldoende beschikbare externe middelen voor een verantwoorde uitvoering (zoals Forensisch Medisch Onderzoek (FMO) en medische arrestantenzorg (MAZ), expertisecentrum vaccinatiezorg, zorg rondom kwetsbaren en asielzoekers) en (ii) budgettaire neutraliteit (zoals FMO, MAZ, en de verbouwing van locatie De Dreef).

Met de wijziging Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) zal de huidige rol van de gemeenteraden en de samenwerking tussen raden en uw organisatie veranderen. U brengt de keuzes en consequenties van de wetswijziging in kaart en legt deze voor aan het bestuur. Wij verzoeken u hierin ~~pleiten voor~~, óók~~, een rol voor~~ de raad~~en~~ te betrekken bij ~~mee te nemen, in~~ de discussie over de vormgeving van de nieuwe GR, met behoud van ieders taken en verantwoordelijkheden. In de nieuwe Gemeenschappelijke Regeling zal de democratische legitimiteit sterker worden. In dit licht verzoeken wij u om ~~en verzoeken wij u~~ ons, via informatie uit uw P&C cyclus, ons ~~-~~ook te voorzien van trendmatige informatie, waarbij inhoudelijke trends en de gevolgen daarvan voor de begroting meer in samenhang worden beschreven. ~~zoals de P&C cyclus.~~

Wij herkennen het belang van samenwerking met, advisering en ondersteuning van gemeenten bij beleid en uitvoering van vaccinaties, zoals onder meer specifiek beschreven is in de RVP-richtlijn Samenwerking JGZ en GGD-izb. De ontwikkeling van een organisatiebreed programma en rol van expertisecentrum voor vaccinatiezorg past hierbij. Echter met de grote inzet die uw organisatie ook komend jaar (jaren) zal moeten leveren in de coronabestrijding constateren wij ook dat deze invulling

wellicht meer voorbereidingstijd en inzet zal vragen dan nu is voorzien. Wij vragen u daarom om ons na de zomer van 2022 te informeren wat uw plannen zijn voor 2023 en hoe u de zelfstandige Jeugdgezondheidszorg van de gemeente Utrecht hierbij wilt betrekken,

De (nieuwe) regionale samenwerking m.b.t. forensische geneeskunde vraagt ook in 2023 nog uitwerking van afspraken, uniformering van taken, producten en o.a. het functiehuis. Daarnaast deelt u uw zorg over de capaciteitsproblematiek bij forensisch artsen. Voor wat betreft het forensisch medisch onderzoek en de medische arrestantenzorg (MAZ) is door het uitstellen van het aanbestedingstraject door de politie onduidelijkheid over de eventuele uitvoering en financiering van deze taak ontstaan. Zeker is in ieder geval wel dat dit vanaf 2023 een uitbreiding van taken voor de GGDrU zal zijn, waarbij de financiering nog niet zeker gesteld is. Dit laatste stelt ons niet genoeg gerust, gelet op de bovenstaande financiële randvoorwaarden.

Met de inwerkingtreding van de Wet Aanpak Meervoudige problematiek Sociaal domein in 2023 zullen gemeenten, in samenwerking met uw organisatie en andere partners, de huidige werkwijzen, zoals het Meld- en Adviespunt Bezorgd (MAB) aanpassen en versterken. Ook ten aanzien van een andere kwetsbare groep, de asielzoekers, is er nog onduidelijkheid over de uitvoering; in dit geval vanwege het aflopen van de overeenkomst met de COA na 30 september 2022. Wij hechten aan een goede ambtelijke voorbereiding, op deze en andere hiervoor genoemde onderwerpen, en worden graag tijdig geïnformeerd over (financiële en organisatorische) consequenties.

Onzekere rijksfinanciering voor seksuele gezondheid
Het Rijk heeft aangekondigd diverse regelingen m.b.t. seksuele gezondheid te herzien (regeling Aanvullende Seksuele Gezondheidszorg), te continueren in 2023 (PrEP-regeling) dan wel waarschijnlijk te laten vervallen (stimuleringsregeling Relaties &Seksualiteit). In combinatie met de moeizame gesprekken met VWS m.b.t. de niet passende financiering vanuit de ASG-regeling, willen wij u net als in onze zienswijzen op de kaderbrief en begroting 2022 verzoeken gezamenlijk met de gemeente Utrecht te blijven inzetten voor meer middelen uit de huidige ASG-regeling en voor een passender financiële nieuwe regeling vanaf 2023 en ons te informeren over het resultaat. Daarnaast verzoeken wij u om bij de uitvoering van de seksuele gezondheidszorg vooral te prioriteren op moeilijk bereikbare groepen en te zoeken naar nieuwe alternatieven, in bijvoorbeeld outreachtend werken, Voor ons is het belangrijk dat de SOA-preventie en behandeling op orde is. Voor de zomer van 2022 willen wij hierover graag in gesprek met u in een raadsinformatiebijeenkomst, met daarin ook aandacht voor de financiering en creatieve ideeën in de uitvoering. ~~indien keuzes in aanbod van zorg gemaakt moeten worden.~~

Wij wensen u voor de komende tijd sterkte en gezondheid toe om de belangrijke taken die ook voor de komende periode weer wachten goed te kunnen vervullen.

Hoogachtend,
Gemeenteraad van Utrecht,

de griffier,
Merel van Hall

de voorzitter,
Sharon A.M. Dijksma

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Zienswijze concept Kaderbrief 2023 GGD regio Utrecht (GGDrU)

Beleidsveld	Volksgezondheid
Organisatieonderdeel	Volksgezondheid
Opsteller	Miriam Weber
Zaaknummer	9647178
Jaargang en nummer	2022, nr. 29
Vergaderdatum Raad	24 februari 2022
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. Bijgevoegde brief vast te stellen als zienswijze van de raad op de concept kaderbrief 2023 van de GGD regio Utrecht (GGDrU), waarin de raad positief oordeelt over de concept Kaderbrief en aandachtspunten en randvoorwaarden meegeeft voor uitwerking van de Kaderbrief in de begroting 2023.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering gehouden op 24 februari 2022.

De griffier,

Merel van Hall

De voorzitter,

Sharon A.M. Dijksma

Gemeenteraad

Dossiernummer	2480
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	24 februari 2022
Agendapunt	6
Titel	Benoeming lid Raad van Toezicht SPO Utrecht
ID	2650
Behandelend ambtenaar	Alian de Jong
Telefoon	030 2862692
E-mail	alian.de.jong@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Onderwijs
Portefeuillehouder	Wethouder Klein
Beleidsveld	Onderwijs
Referendabel	Nee
Reden niet referendabel	Sub a: Raadsvoorstel over individuele kwesties, zoals benoemingen, schorsingen kwijtscheldingen of schenkingen.
Raadsadviseur (lijst)	Willemien Kok/Cie Onderwijs, Werk en Economie/06-24862310
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	24 februari 2022

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Benoeming lid raad van toezicht Stichting Openbaar Primair onderwijs Utrecht (SPO)

Beleidsveld	Onderwijs
Organisatieonderdeel	Maatschappelijke Ontwikkeling
Opsteller	Alian de Jong
Kenmerk	9708512
Vergaderdatum Raad	Volgt
Geheim	Nee

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

1. De heer Bram Eidhof per direct te benoemen tot lid van de Raad van Toezicht van SPO Utrecht

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting
SPO verzoekt om benoeming van nieuw lid van de Raad van Toezicht van SPO Utrecht. Deze kandidaat is voorgedragen vanuit de oudergeleding van de GMR.

Context
Aanleiding
De Raad van Toezicht van SPO Utrecht bestaat uit 7 leden. De zittingstermijn van lid Bert Lubbinge is per 1 januari 2022 statutair verstreken. SPO Utrecht en de gemeente Utrecht spreken hun dank uit aan de heer Lubbinge voor zijn inzet voor het openbaar primair onderwijs in Utrecht in de afgelopen jaren. Een zittingsperiode bedraagt volgens de statuten van SPO Utrecht vier jaar, en een benoeming kan eenmaal worden verlengd. Om te voorkomen dat alle leden tegelijk aftreden is een rooster van aftreden opgesteld. In de statuten is een zetelverdeling vastgelegd.
De RvT mag zelf voor drie zetels een voordracht doen. De oudergeleding van de GMR mag voor drie zetels een voordracht doen. De GMR mag voor één zetel een voordracht doen.
Deze vacature betreft een zetel waarvoor de oudergeleding van de GMR een voordracht mag doen.
De vacature is openbaar gepubliceerd in diverse landelijke dagbladen.

De Raad van Toezicht bestaat uit:
Elske Overgoor (voorzitter)
Ben Noy
Frederique ten Berge
Patrick van Aart
Lisa Janssen
Erwin Derks
Vacature, lid

Juridische context
Het benoemen van de leden van de Raad van Toezicht voor het openbaar onderwijs is op basis van het governancemodel van SPO-Utrecht een bevoegdheid van de gemeenteraad.
In 2011 heeft de gemeenteraad ingestemd met het invoeren van het Raad van Toezicht model in het openbaar onderwijs. Onderdeel van dit model is dat de gemeenteraad de bevoegdheid heeft om in te stemmen met de benoeming, herbenoeming, schorsing of ontslag van de leden van de Raad van Toezicht.
Dit biedt de gemeenteraad de mogelijkheid om toe te zien dat de raad van Toezicht voldoende deskundig is en voldoende breed is samengesteld om het toezicht te kunnen uitoefenen. SPO heeft gezocht naar een kandidaat met een breed algemeen profiel, waarin kennis van het openbaar bestuur een vereiste is. Een netwerker met politiek strategisch inzicht.

Voor deze functie is een verklaring omtrent het gedrag noodzakelijk. Deze is zonder bezwaar afgegeven en in bezit van SPO-Utrecht.

Beoogd effect
De Raad van Toezicht van SPO Utrecht is na deze benoeming weer op volle sterkte.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening
Niet van toepassing

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De raad besluit de heer Bram Eidhof te benoemen als lid van de Raad van Toezicht van SPO Utrecht met ingang van direct na benoeming door de raad.
Argumenten	
1.1	De voordracht past in het profiel

	Deze voordracht is op basis van het voordrachtsrecht van de oudergeleding van de Gemeenschappelijke Medezeggenschapsraad (GMR) SPO heeft gezocht naar een kandidaat met een breed algemeen profiel, waarin kennis van het openbaar bestuur een vereiste is. Een netwerker met politiek strategisch inzicht. De heer Eidhof voldoet hier aan. Hij is onder meer de oprichter van Bureau Common Ground dat zich richt op burgerschapsonderwijs, was assistent professor burgerschapsonderwijs bij de Universiteit voor Humanistiek en heeft als onderzoeker gewerkt bij het instituut voor Publieke Waarden.

Financiën
Dit voorstel heeft geen financiële consequenties voor de gemeente Utrecht.

Vervolg
De heer Lubbinge is per 1 januari 2022 gestopt met zijn werkzaamheden. Het verzoek van de SPO Utrecht was om de heer Eidhof per uiterlijk 1 april te benoemen. Door de planning van de vergaderingen en het verkiezingsreces in combinatie met het aanlevermoment door SPO is dit niet haalbaar. Zodra uw raad een positief besluit heeft genomen berichten wij hierover aan SPO Utrecht. Dan kan op dat moment de heer Eidhof officieel toetreden tot de Raad van Toezicht.

Participatie
Er heeft geen participatie plaatsgevonden over dit voorstel.

Communicatie
SPO-Utrecht wordt zo spoedig mogelijk van het raadsbesluit op de hoogte gebracht.

Niet-Referendabel
Op dit raadsbesluit is de verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht niet van toepassing, want het betreft een raadsvoorstel over individuele kwesties, zoals benoemingen, schorsingen kwijtscheldingen of schenkingen (artikel 3 lid 2 onder a Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht)

Bijlagen
Bijlagen informatief
- Brief SPO met verzoek tot benoeming
- CV de heer Eidhof

Bijlagen besluitvorming
-

Curriculum Vitae Bram Eidhof

Werkervaring

2017-heden	**Oprichter en directeur** *Bureau Common Ground* Bureau Common Ground onderzoekt en verbetert het onderwijs, en richt zich op burgerschapsonderwijs en het creëren van een lerend stelsel.
2019-2020	**Assistant professor burgerschapsonderwijs** *Universiteit voor Humanistiek*
2015-2018	**Actie-onderzoeker** *Instituut voor Publieke Waarden*
2011-2015	**Promovendus** *Universiteit van Amsterdam* Proefschrift: *Influencing Youth Citizenship* Met als centrale vragen: kunnen we overeenstemming bereiken over wat goed burgerschap is in onze pluriforme samenleving? Hoe kan onderwijs daaraan bijdragen?

Relevante opleidingen

2020-2021	**Blikverruimers** Blikverruimers is een leergang voor jonge toezichthouders, waarin alle aspecten van het toezichthoudersvak aan bod komen.
2009 – 2011	**Research Master in Behavioural and Social Sciences** *(Cum Laude)* *Rijksuniversiteit Groningen* Specialisatie: Education & Development Scriptie: *Equality of rights attitudes in Dutch secondary schools*
2008 – 2009	**MSc in Brain & Mind Sciences** *Institute of Neurology, University College London* Scriptie: *The sense of agency and the value of actions (Distinction)*

Governance, advies en toezicht

2021-heden	**Bestuurslid stichting Netwerk Democratie**
2014-2022	**Algemeen bestuurslid VOR-afdeling Onderwijs & Samenleving**
2017-2020	**Lid Raad van Toezicht Stichting Terra Nova**
2015	**Lid Klankbordgroep Nationale Wetenschapsagenda**

Selectie van publicaties

- Eidhof, B., Janssens, M., Ris, J. (2021). *Wereldgericht onderwijzen. Biesta in de praktijk.* Nivoz. Driebergen.
- Eidhof, B.B.F. (2020) *Handboek Burgerschapsonderwijs voor het voortgezet onderwijs.* ProDemos. Den Haag. 2e editie.
- Eidhof, B.B.F. (2018) *Het Wilhelmus Voorbij. Over het ontwikkelen van burgerschap in het onderwijs*. Van Gennep. Amsterdam.
- Eidhof, B.B.F., Van Houtte, M., Vermeulen, M. (red.) (2016). *Sociologen over onderwijs. Inzichten, praktijken en kritieken*. Garant. Antwerpen.

Aan de gemeenteraad van Utrecht
D.t.v. DMO, mevrouw I. Haberland

Per e-mail: b.haberland@utrecht.nl

Datum	21 december 2021
Kenmerk	SPOU/RvT/NK/20211221
Betreft	voordracht lid RvT

Geachte leden van de gemeenteraad Utrecht,

Vanwege het statutaire vertrek van een RvT-lid van SPO Utrecht dragen wij graag een nieuw lid voor benoeming voor.

Per 1 januari 2022 treedt de heer Lubbinge af. Wij danken hem voor zijn grote inzet en betrokkenheid.

Om de vacature te vervullen heeft de RvT een werving opgestart op basis van het bijgevoegd profiel. Voor deze vacature heeft de oudergeleding van de GMR het voordrachtsrecht.

De vacature is openbaar kenbaar gemaakt via meerdere landelijke media. Over de voordracht heeft de oudergeleding van de GMR advies gevraagd aan de RvT en aan het college van bestuur.

De RvT heeft in haar vergadering van 14 oktober jl. unaniem besloten de voordracht van de oudergeleding van de GMR van de heer Bram Eidhof voor het lidmaatschap van de RvT over te nemen. Zijn ervaring en deskundigheid sluiten goed aan bij het gevraagde profiel. Zijn curriculum vitae is toegevoegd als bijlage.

Hierbij verzoek ik u de kandidaat zo snel mogelijk doch uiterlijk 1 april 2022 te benoemen als lid van de RvT van SPO Utrecht.

Met vriendelijke groet,
Namens de RvT van SPO Utrecht

Niek Kraan
secretaris van de RvT

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Benoeming lid raad van toezicht Stichting Openbaar Primair onderwijs Utrecht (SPO)

Beleidsveld	Onderwijs
Organisatieonderdeel	Maatschappelijke Ontwikkeling
Opsteller	Alian de Jong
Zaaknummer	9708512
Jaargang en nummer	2022, nr. 30
Vergaderdatum Raad	24 februari 2022
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. De heer Bram Eidhof per direct te benoemen tot lid van de Raad van Toezicht van SPO Utrecht.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering gehouden op 24 februari 2022.

De griffier,

Merel van Hall

De voorzitter,

Sharon A.M. Dijksma

Gemeenteraad

Dossiernummer	2456
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	24 februari 2022
Agendapunt	7
Titel	Raadsvoorstel Zienswijzebrief programma- en productbegroting AVU 2023
ID	2626
Behandelend ambtenaar	Anneke Buijze
Telefoon	0639276829
E-mail	anneke.buijze@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Circulaire Economie
Referendabel	Nee
Reden niet referendabel	Sub i: Raadsvoorstel over stukken van een gemeenschappelijke regeling.
Raadsadviseur (lijst)	Willemien Kok/Cie Onderwijs, Werk en Economie/06-24862310
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	24 februari 2022

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Zienswijze AVU programma- en productbegroting 2023

Beleidsveld	Circulaire economie
Organisatieonderdeel	Stadsbedrijven
Opsteller	Anneke Buijze
Kenmerk	9680977
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. De bijgevoegde brief aan de AVU vast te stellen als zienswijze op de concept programma- en productbegroting 2023, waarin de raad aangeeft het eens te zijn met het door AVU gevoerde beleid en de financiën en de AVU verzoekt om Cirkelwaarde op de punten samenwerking en resultaten van Expertisecentrum en Handelshuis te evalueren.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

In de ter vaststelling voorliggende brief geeft de raad het Dagelijks Bestuur van de AVU aan dat de raad het eens is met het door AVU gevoerde beleid en de financiën en verzoekt de AVU om Cirkelwaarde op de punten samenwerking en resultaten van Expertisecentrum en Handelshuis te evalueren.

Context

Aanleiding

De gemeenschappelijke regeling Afvalverwerking Utrecht (AVU) heeft op 1 december 2021 aan de raad de concept programma- en productbegroting 2023 toegezonden. Tot 1 juni 2022 kunnen de raden van de deelnemende gemeenten hun zienswijzen indienen op de door het Dagelijks Bestuur voorlopig vastgestelde programma- en productbegroting 2023.

Juridische context

Conform artikel 33 van de statuten van de gemeenschappelijke regeling Afval Verwijdering Utrecht, worden de gemeenteraden in de gelegenheid gesteld om hun zienswijzen op de ontwerpbegroting ter kennis te brengen van het algemeen bestuur. Krachtens artikel 34 van de Wet gemeenschappelijke regelingen dient de begroting uiterlijk 1 augustus voorafgaande aan het jaar waarvoor deze geldt te zijn vastgesteld en ingezonden aan de Gedeputeerde Staten van Utrecht.

Beoogd effect

De Utrechtse gemeenten hebben hun taken en bevoegdheden op het gebied van afvalverwijdering overgedragen aan de AVU. De AVU is een publiekrechtelijke organisatie met een wettelijk geregelde bestuurlijke basis: de Gemeenschappelijke Regeling. Met het vaststellen van de zienswijze op de programma- en productbegroting 2021 wordt continuïteit van de AVU gewaarborgd.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

Jaarlijks wordt de programma- en productbegroting voor het daaropvolgende jaar vastgesteld.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De bijgevoegde brief aan de AVU vast te stellen als zienswijze op de concept programma- en productbegroting 2023, waarin de raad aangeeft het eens te zijn met het door AVU gevoerde beleid en de financiën en de AVU verzoekt om Cirkelwaarde op de punten samenwerking en resultaten van Expertisecentrum en Handelshuis te evalueren.
Argumenten	
1.1	Het beleid en de concept ontwerpbegroting 2023 sluiten aan bij het gemeentelijk beleid.
	De in de begroting geraamde hoeveelheden te leveren afvalstoffen in 2023 stemmen overeen met de opgave die de gemeente Utrecht aan AVU heeft gedaan. Hierbij is rekening gehouden met de verwachte effecten van Het Nieuwe Inzamelen, de groei van de stad en de effecten van nascheiding van het Plastic, Blik en Pak uit het restafval. Voor het eerst is een post opgenomen voor de inzet op circulariteit. Dit past goed bij het beleid van de Gemeente Utrecht. Met deze inzet kunnen projecten regionaal opgezet worden wat de effectiviteit en herkenbaarheid ervan vergroot.
1.2	De kosten voor de gemeente Utrecht vallen binnen de beschikbare gemeentelijke bijdrage.
	De programma- en productbegroting 2023 berust op de verwerkingstarieven zoals die in de meerjarige contracten zijn overeengekomen. De hoeveelheden 'brandbaar afval' die voor de gemeente Utrecht wordt verwerkt bevatten naast huishoudelijke afvalstoffen ook veegvuil en ingezameld

	bedrijfsafval. Er is in totaal dus meer brandbaar afval dan de hoeveelheid huishoudelijk restafval. Na afloop van het begrotingsjaar worden de kosten verrekend op basis van de daadwerkelijk afgeleverde hoeveelheden afvalstoffen.
1.3	De AVU programma- en productbegroting 2023 voldoet aan de richtlijnen van de Wet gemeenschappelijke regelingen.
	De gemeenteraad heeft minimaal 8 weken om te reageren op de conceptbegroting 2023, conform de Wet gemeenschappelijke regelingen. Hieraan is voldaan. Ook voldoet de AVU begroting aan de regelgeving vastgelegd in het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV).

Financiën
De in de begroting geraamde hoeveelheden te leveren afvalstoffen in 2021 stemmen overeen met de opgave die de gemeente Utrecht aan AVU heeft gedaan.
Na afloop van het begrotingsjaar worden de kosten verrekend op basis van de daadwerkelijk afgeleverde hoeveelheden afvalstoffen. De kosten worden meegenomen bij het vaststellen van de gemeentelijke begroting en de afvalstoffenheffing.

Vervolg
- Na akkoord van de raad wordt de zienswijze verzonden aan het Dagelijks Bestuur van de AVU.
- De zienswijzen worden besproken in het algemeen bestuur van de AVU.

Communicatie
Niet van toepassing.

Niet-Referendabel
Op dit raadsbesluit is de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht niet van toepassing omdat het een raadsbesluit betreft over stukken van een gemeenschappelijke regeling (artikel 3 lid 2 onder i Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Zienswijzebrief programma- en productbegroting AVU 2023

Bijlagen informatief
- Ontwerpbegroting 2023
- Raadsnotitie begroting 2023

Gemeenteraad
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/gemeenteraad

Gemeente Utrecht

VERSIE VOOR BESLUITVORMING

F van Dijk
Postbus 3250
3760 DG SOEST

Behandeld door	A. Buijze	**Datum**	volgt
Doorkiesnummer		**Ons kenmerk**	9681083
E-mail	anneke.buijze@utrecht.nl	**Onderwerp**	Zienswijze ontwerpbegroting 2023
Bijlage(n)			
Uw brief van	1 december 2021	**Verzonden**	
		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer van Dijk,

Per brief van 1 december 2021 heeft de secretaris van AVU ons de ontwerpbegroting 2023, bestaande uit de programma- en productbegroting, aangeboden. Bij deze bieden wij u onze zienswijze in op de ontwerpbegroting 2023.

Programma- en productbegroting 2023

Beleid

Er zijn vanuit AVU weinig beleidsmatige ontwikkelingen die van invloed zijn op de programma- en productbegroting 2023. Wij beoordelen het positief dat er extra ingezet wordt op circulariteit. Dit sluit aan bij het beleid van de Gemeente Utrecht. Wij kijken er ook naar uit om samen met de AVU hier inzet op te plegen.

Financieel

Geen van de contracten onder beheer bij de AVU lopen af in 2023. Grote veranderingen ten opzichte de voorgaande jaren zijn daarom niet te verwachten en dus ook niet begroot.

Voor de inzet op het onderwerp Circulaire Economie wordt €1,- per ton (grof) restafval gerekend. Voor Utrecht is dit een bijdrage van €102.250. Voor de inzet op Cirkelwaarde wordt €1,- per ton (grof) restafval en gft geraamd. De bijdrage op Cirkelwaarde komt dan neer op €115.500. Tezamen is dit 1,4% van de totale begroting voor Utrecht.

In de samenwerkingsovereenkomst tussen AVU en Cirkelwaarde is afgesproken om in 2022 gezamenlijk de samenwerking te evalueren en te besluiten of en op welke wijze de samenwerking gecontinueerd zal worden. De uitkomst van deze evaluatie kan daarom van invloed zijn op de begroting van 2023. Wij verzoeken dat de volgende onderdelen in de evaluatie aan bod komen:

- Evaluatie op de samenwerking
- Evaluatie op de resultaten van het Expertisecentrum

- Evaluatie op de resultaten van het Handelshuis, waarbij gereflecteerd dient te worden op de vraag of AVU deze resultaten zelf ook had kunnen bereiken.

Hangende de evaluatie zal moeten worden besloten of AVU in 2023 volwaardig deel zal nemen aan het onderdeel ‘Handelshuis’ van Cirkelwaarde.

Aangezien AVU niet de contracten beheert van alle verschillende afvalstromen en we niet verwachten dat AVU volwaardig gebruik gaat maken van het Handelshuis, verzoeken wij u een minimumtarief te onderzoeken voor deelname aan het Handelshuis waarbij de AVU de mogelijkheid heeft selectief diensten af te nemen.

In de begroting is ook rekening gehouden met personele uitbreiding. Met het oog op de opgave waarvoor wij staan, ondersteunen wij dit van harte.

Hoogachtend,
Gemeenteraad van Utrecht,

de griffier,
Merel van Hall

de voorzitter,
Sharon A.M. Dijksma

AVU
Lange Brinkweg 81
Postbus 3250
3760 DG Soest
telefoon 035-6032303

Aanbiedingsbrief bij de ontwerp-begroting 2023

Geachte leden van de Raad,

Uitvoering gevend aan artikel 33 van de statuten van de gemeenschappelijke regeling Afval Verwijdering Utrecht, bieden wij u de ontwerp-begroting 2023 aan. Deze is door het Dagelijks Bestuur op 17 november jl. voorlopig vastgesteld en vervolgens aangeboden aan de raden van de deelnemende gemeenten, die in de gelegenheid worden gesteld om zienswijzen kenbaar te maken. Wij verzoeken u uw zienswijzen voor 1 juni 2022 schriftelijk en ter attentie van het Algemeen Bestuur van de AVU in te dienen, dan wel aan te geven dat u geen zienswijzen indient.

Begrotingsgegevens
In de ontwerp-begroting 2023 is uitgegaan van de afvalhoeveelheden die in de begroting 2022 zijn opgenomen. Hierbij wordt gekeken of deze in lijn zijn met de werkelijke hoeveelheden van 2021. Omdat de ontwerp-begroting 2023 al in oktober 2021 is opgesteld, kan het voorkomen dat gegevens die door derden moeten worden verstrekt, nog niet voorhanden zijn of door gewijzigd gemeentelijk beleid alsnog wijzigen. De ervaring leert dat de gegevens meestal voor de behandeling van de begroting in het Dagelijks Bestuur, voorafgaand aan de definitieve vaststelling door het Algemeen Bestuur, - voor 2023 is dit op 6 juli 2022 -, bekend zijn. Waar dit niet het geval is, wordt op basis van jarenlange ervaring een inschatting gemaakt, of wordt indexering van de bekende gegevens toegepast. Voor het wijzigen van hoeveelheden behoeven geen zienswijzen te worden ingediend, deze wijzigingen kunnen ambtelijk worden afgedaan met de AVU.

Inhoudelijk
In de begroting zelf zijn in een apart hoofdstuk de uitgangspunten verwoord. In deze notitie willen wij met betrekking tot de productbegroting een korte toelichting geven op twee hiervan. Als eerste is de verwachting voor 2023 dat geld beschikbaar zal moeten zijn voor de deelname in de samenwerking CirkelWaarde en voor de stimulering van de Circulaire Economie in de regio. Een inschatting voor beide activiteiten samen is € 1,70 per ton restafval en gft, omgerekend minder dan 1,5% van de totale AVU-begroting. Deze kosten zijn vooruitlopend op de besluitvorming door het Algemeen Bestuur op 8 december 2021, maar zonder hierop een voorschot te willen nemen, al wel verwerkt in de tarieven voor restafval en gft.
Een tweede toelichting betreft het oud papier. Dit jaar is de verwerking van het oud papier opnieuw aanbesteed. Een nieuwe aanbestedingsvorm, waarbij ook verwerkers hebben ingeschreven, leidde tot een hoge bonus (extra opbrengst boven op de marktprijs) per ton oud papier, welke in de ontwerp-begroting is opgenomen. Desalniettemin dat de marktprijs van het oud papier momenteel ook hoog is, wordt deze wel conservatief lager geraamd. De ervaring leert dat de oud papiermarkt bijzonder volatiel kan zijn.
Voor het begrotingsjaar 2023 blijven de beheerkosten voor wat betreft de opzet in lijn met de voorgaande jaren. De lichte stijging wordt voornamelijk veroorzaakt door de stijging van de cao-lonen en een stijging van de accountantskosten.

Kadernota
Gezien het feit dat de AVU-begroting voor het grootste deel wordt bepaald door tonnages welke de deelnemende gemeenten opgeven, de tarieven contractueel zijn vastgelegd en de AVU zelf geen beleid ontwikkelt, zijn de financiële kaders beperkt en afgebakend. Er is daarom gekozen om deze kaders niet in een aparte kadernota te beschrijven, maar om deze te combineren met de ontwerp-begroting en de kaders hierin op te nemen.

Financiële kaders
Een apart hoofdstuk "Uitgangspunten Programma- en Productbegroting" is gewijd aan de uitgangspunten welke zijn gehanteerd bij het opstellen van deze ontwerp-begroting. In hoofdstuk 2 van deze ontwerp-begroting 2023 worden voorts de financiële kaders beschreven waarop de productbegroting is gebaseerd. In de Wet Gemeenschappelijke Regelingen is vastgelegd dat deze financiële kaders voor 15 april van het jaar voorafgaand aan het begrotingsjaar aan de raden van de deelnemende gemeenten moeten worden toegezonden. Daaraan wordt door het toezenden van deze ontwerp-begroting voldaan.

Met deze ontwerp-begroting 2023 gaan wij ervan uit u een reëel inzicht te geven in de te verwachten financiële ontwikkelingen binnen de AVU.

Soest, 1 december 2021,

Hoogachtend,
Namens het Dagelijks Bestuur,

F.A. van Dijk,
Secretaris

PROGRAMMA– EN PRODUCTBEGROTING 2023

ONTWERPBEGROTING

~~Vastgesteld~~ door het Algemeen Bestuur op 6 juli 2022

Inhoudsopgave

Voorwoord 4
Uitgangspunten Programma- en Productbegroting 6
Leeswijzer 10

Deel I : Programmabegroting 2023 11
Hoofdstuk 1: Programma's 11
Programma 1: Afvoer, hergebruik en verwerking van afval 11
Programma 2: Vereveningsregeling 16
Programma 3: Sorteeranalyses 17
Programma 4: Advisering en ondersteuning van gemeenten 18
Programma 5: Overhead 20
Hoofdstuk 2: Financieel beleid 22
§1. Omschrijving kosten en baten 22
§2. Inflatiecorrectie/Meerjarenbegroting 23
§3. Begroting van uitgaven en inkomsten 24
§4. Meerjarenbegroting 2024 - 2026 25
§5. Geprognotiseerde balans 2023 - 2026 26
Hoofdstuk 3: Overige informatie 27
§1. Inleiding 27
§2. Weerstandsvermogen 27
§3. Bedrijfsvoering 28
§4. Verbonden Partijen 29
§5. Treasury c.q. financiering 30
Grafiek : Ontwikkeling afvalhoeveelheden 33

Deel II : Productbegroting 2023 34
Hoofdstuk 1: Hoeveelheden per AVU-deelnemer 35
Hoofdstuk 2: Tarieven en kosten afval en afvalgebonden activiteiten 36
§1. Tarieven voor AVU-deelnemers 36
§2. Tarieven en kosten voor huishoudelijk rest- en grof afval 37
§3. Tarieven en kosten voor gft-afval 38
§4. Kosten voor injectienaalden/oude medicijnen 38
§5. Infrastructurele kosten 38
§6. Kosten sorteeranalyses 39
Hoofdstuk 3: Beheerskosten 40

Deel III : Overige activiteiten welke de gemeenschappelijke regeling uitvoert 41

Bijlagen

Bijlage 1.1 Raming ingezameld huishoudelijk afval, grof huishoudelijk afval en gft-afval in 2023 en bijbehorende kosten 43
Bijlage 1.2 Berekening van de verevening van de transportkosten in 2023 en de uitgangspunten voor de vereveningsregeling 45
Bijlage 1.3 Raming ingezameld glas in 2023 en bijbehorende kosten en opbrengsten exclusief containers 47
Bijlage 1.4 Raming ingezameld oud papier in 2023 en bijbehorende kosten en opbrengsten 48
Bijlage 1.5 Raming kosten huur-, onderhoud- en risico's containers 2023 49
Bijlage 1.6 Totale raming kosten 2023 per deelnemer 50

Voorwoord

Als verlengstuk van 25 in de provincie Utrecht gelegen gemeenten[1] organiseert de AVU al sinds 1984 de afvalverwijdering. De gemeenten hebben hun taken en bevoegdheden op het gebied van afvalverwijdering overgedragen aan de AVU, een publiekrechtelijke organisatie met een wettelijk geregelde bestuurlijke basis: de Gemeenschappelijke Regeling. De AVU is sinds 2008 gevestigd in Soest.

Kort samengevat voert de AVU de volgende activiteiten uit:

- inkopen van afvalverwerkingscapaciteit voor restafval, grof huishoudelijk restafval, gft-afval, glas en papier;
- het coördineren van het proces van inzameling, transport en verwerking;
- het sluiten van overeenkomsten voor de exploitatie van overlaadstations en transport;
- het contract- en gegevensbeheer en monitoren van afvalstromen;
- het initiëren en laten uitvoeren van onderzoek en sorteeranalyses;
- het adviseren van gemeenten;
- ondersteunen van beleidsvorming op gemeentelijk en provinciaal niveau door het ter beschikking stellen van kennis en informatie;
- het stimuleren van de regionale ontwikkeling van duurzaamheid en de Circulaire Economie;
- behartigen (strategische) belangen deelnemende gemeenten bij het ministerie van Innovatie en Milieu, VNG en andere ter zake doende organisaties.

De AVU-begrotingen zijn ingericht in de geest van de Wet Dualisering Gemeentebesturen. Formeel zou de Programmabegroting moeten worden vastgesteld door het Algemeen Bestuur, welke daarna als basis dient voor een Productbegroting die door het Dagelijks Bestuur moet worden vastgesteld. Op basis van een aantal praktische argumenten is er de afgelopen jaren voor gekozen de programma- en productbegroting in één boekwerk op te nemen en niet in twee afzonderlijke documenten zoals bij de gemeenten gebeurt.

De Minister van Binnenlandse Zaken, aan wie de begroting tot 1 januari 2014, in verband met de voormalige deelname van de Provincie in de AVU, ter goedkeuring moest worden voorgelegd, heeft in 2006 met deze opzet ingestemd. Nadat de Provincie per 1 januari 2014 uit de gemeenschappelijke regeling is getreden en daardoor het toezicht op de regeling verkreeg, heeft deze de instemming overgenomen en gecontinueerd.

Krachtens de Wet gemeenschappelijke regelingen dient de begroting uiterlijk 1 augustus voorafgaande aan het jaar waarvoor deze geldt te zijn vastgesteld en ingezonden aan Gedeputeerde Staten van Utrecht. Hieraan gevolg gevend, is het tijdschema voor de begroting vastgesteld op grond van de volgende uitgangspunten:

- op grond van de artikelen 32, 33 en 34 van de Gemeenschappelijke Regeling en de goedkeuring om de programma- en productbegroting te combineren, zendt het Dagelijks Bestuur de ontwerpbegroting jaarlijks vóór 1 maart voor het indienen van zienswijzen aan de raden van de deelnemende gemeenten;

- de raden van de deelnemende gemeenten zijn op grond van de gemeenschappelijke regeling tot 1

[1] De gemeente Vijfheerenlanden is per 1 januari 2021 uitgetreden uit de GR AVU.

mei in de gelegenheid om eventuele zienswijzen en/of opmerkingen ter kennis te brengen van het Dagelijks Bestuur;

- het vergaderschema voor de vergaderingen van het Dagelijks- en Algemeen Bestuur.

In de vergadering van het Algemeen Bestuur van 30 juni 2021, is bij de vaststelling van de begroting voor 2022 aan het AVU-bureau gevraagd om een notitie op te stellen waarin de uitgangspunten voor de begroting meer gedetailleerd worden uiteengezet. Vanwege het vroege verschijnen van de ontwerpbegroting, - jaarlijks in december -, kiest de AVU ervoor deze notitie hiermee te combineren en daarom de uitgangspunten uitgebreid op te nemen als een apart onderdeel bij de programma- en productbegroting.

Tijdschema begrotingscyclus

Voor het vaststellen van de begroting 2023 wordt het volgende tijdschema gehanteerd:

1 december 2021	Voor deze datum wordt de ontwerpbegroting 2023 toegezonden aan de gemeenteraden voor het indienen van zienswijzen. Tijdens de zienswijze-periode kunnen de gemeenten desgewenst wijzigingen van de hoeveelheden indienen. Dit kan ambtelijk geschieden en hoeft niet via een zienswijzeprocedure.
1 juni 2022	Uiterste termijn waarop de gemeenteraden hun zienswijzen aan het Dagelijks Bestuur kenbaar kunnen maken.
15 juni 2022	Behandeling van de begroting 2023 door het Dagelijks Bestuur naar aanleiding van eventuele zienswijzen van de gemeenteraden.
6 juli 2022	Vaststellen van de begroting 2023 door het Algemeen Bestuur.
1 augustus 2022	Uiterste datum voor de inzending van de begroting 2023 aan Gedeputeerde Staten van Utrecht.

Uitgangspunten Programma- en Productbegroting

Algemeen, BBV

In de huidige Planning en Control documenten is de vergelijkbaarheid met andere gemeenschappelijke regelingen moeilijk te maken. De commissie BBV heeft een aantal voorschriften toegevoegd en bestaande voorschriften gewijzigd, teneinde een vergelijking mogelijk te maken. Deze zijn met ingang van 2018 van toepassing op de begrotingen van de gemeenschappelijke regelingen. De meest saillante wijzigingen worden hieronder kort toegelicht.

Overzicht van baten en lasten per taakveld
Er dient een overzicht te worden opgenomen in de begroting van de baten en lasten per taakveld. Omdat de door de deelnemende gemeenten aan de AVU overgedragen taak de afvalverwijdering betreft, kan slechts worden gesproken van één taakveld, in de BBV-Regeling Vaststelling Taakvelden genoemd *7 Volksgezondheid en Milieu, sub 3 Afval*. Voor het overzicht van baten en lasten wordt daarom kortheidshalve verwezen naar de begroting van uitgaven en inkomsten in hoofdstuk 2.

Verklaring financiële verschillen
Onder de nieuwe BBV dienen ‘aanzienlijke’ verschillen toegelicht te worden. Het begrip ‘aanzienlijk’ wordt daarbij niet nader gekwantificeerd. Omdat de begrote bedragen per programma in hoogte nogal uiteenlopen, zal per programma worden vastgesteld of het verschil met een voorgaand of een toekomstig jaar ‘aanzienlijk’ wordt geacht en dient te worden verklaard. Vooralsnog betreft het verschillen gelijk of groter dan 10% of verschillen van € 100.000,00 of meer.

Overhead
Vanaf 2018 mag de overhead niet meer toegerekend worden aan de diverse programma’s maar deze dient deze op een apart product zichtbaar gemaakt te worden. Daartoe is een nieuw programma geïntroduceerd, te weten programma 5, Overhead. Het apart benoemen in de begroting van de overhead heeft geen budgettaire verschuiving tot gevolg.

Geprognosticeerde balans
Vanaf 2018 is het verplicht om, naast een prognose van de lasten en baten, ook een prognose van de balanspositie in het komende begrotingsjaar en de drie daaropvolgende jaren, inclusief de vermelding van het EMU-saldo op te nemen. Deze prognose is opgenomen in de begroting in hoofdstuk 2. Omdat de AVU geen eigen vermogen opgebouwd, is het EMU-saldo nihil en wordt daarom niet vermeld.

Beleidsindicatoren
Vanaf het begrotingsjaar 2018 lichten de gemeenschappelijke regelingen de effecten van beleid toe door een vaste set beleidsindicatoren op te nemen in de begroting en de jaarrekening. Het landelijk toepassen van bepaalde beleidsindicatoren stelt raadsleden beter in staat een vergelijking te maken tussen de gemeenschappelijke regelingen. Deze beleidsindicatoren zijn opgenomen in de desbetreffende programma’s. Vermeld moet worden dat de AVU een beleidsarme uitvoeringsorganisatie is, wat als gevolg heeft dat de (meeste) beleidsindicatoren niet van toepassing zijn, of juist specifiek AVU-gebonden zijn.

Programmabegroting 2023

De programmabegroting omvat in feite de kaders waarbinnen de AVU opereert, zijnde de contracten én de bedrijfsvoering. Aanbestedingen met een looptijd van circa 4 jaar of langer en de mogelijkheid om te verlengen, garanderen stabiliteit in de begrotingen. Grote veranderingen in de contractafspraken

met betrekking tot de afvalstromen of wijziging ervan door externe factoren worden, indien deze tijdig bekend zijn, in de begrotingen verwerkt of er vinden na vaststelling van de begrotingen begrotingswijzigingen plaats. Per afvaldeelstroom en voor de bedrijfsvoering volgt hieronder een overzicht van de uitgangspunten.

Huishoudelijk restafval, grof huishoudelijk restafval en gft-afval

Er worden voor 2023 geen wijzigingen voorzien in de regelgeving omtrent deze afvaldeelstromen die van invloed kunnen zijn op de lopende contracten en op de begroting.

Oud papier

Er worden voor 2023 geen wijzigingen voorzien in de regelgeving omtrent deze afvaldeelstroom die van invloed kunnen zijn op de lopende contracten en op de productbegroting. Wel is het marktoverschot dat in 2019 ontstond toen China met de import stopte overgegaan in een markttekort vanwege de toenemende vraag naar oud papier en karton vanaf eind 2020, mede als gevolg van meer verpakkingsbehoefte en de uitbreiding van de verwerkingscapaciteit in Europa. Zoals het er nu naar uitziet, houdt deze schaarste de komende jaren aan. Echter, een waarschuwing voor de volatiliteit van de oud papiermarkt blijft van kracht.

Glas

Er worden voor 2023 geen wijzigingen voorzien in de regelgeving omtrent deze afvaldeelstroom die van invloed kunnen zijn op de lopende contracten en op de productbegroting.

Huishoudelijk textiel

In 2021 heeft een aantal gemeenten interesse getoond in een door de AVU uit te schrijven aanbesteding van de verwerking van textiel, met als optie inzameling. Het lijkt erop dat deze afvaldeelstroom geen opbrengst zal genereren, maar dat hieraan ondanks in te voeren producentenverantwoordelijkheid een tarief gekoppeld zal gaan worden. De AVU streeft ernaar de afvaldeelstroom textiel in beheer te krijgen overgedragen door de gemeenten. Vooralsnog wordt textiel nog niet opgenomen in de productbegroting voor 2023.

AVU-containers

De AVU is voornemens in 2022 de laatste AVU-containers te hebben overgedragen aan de AVU-gemeenten. Daarna wordt de verhuur van containers niet meer in de begroting opgenomen.

AVU-bedrijfsvoering

De AVU is voornemens het personele bestand met één medewerker uit te breiden, naar het zich laat aanzien zal dat in 2022 het geval zijn. Daarnaast zal de samenwerking CirkelWaarde (samenwerking met Circulus-Berkel en ROVA) worden gecontinueerd evenals de stimulering van de Circulaire Economie in de regio.

Productbegroting 2023

Voor de opstelling van de productbegroting worden de afvalhoeveelheden zo goed mogelijk benaderd aan de hand van de meest recente registraties van hoeveelheden. Daarnaast gelden de contracttarieven, al dan niet geïndexeerd. De berekening van de indexering is vastgelegd in de contracten, maar de

benodigde gegevens (CPB, NEA) zijn voor 2023 nog niet voorhanden. Daarom wordt, - indien hieromtrent niets anders is vastgelegd -, een voorlopige index van 2% gehanteerd.
Tevens moet reeds in 2021 een inschatting worden gemaakt van mogelijke overige kostenstijgingen in 2023, terwijl hierover meestal nog geen gegevens die aan die raming ten grondslag kunnen liggen, voorhanden zijn. Deze gegevens komen voor 2023 mogelijk pas eind 2021 of in 2022 beschikbaar. Ook voor de overige kostenstijgingen wordt een indexering van 2% aangehouden.
Daarnaast worden de begrotingsgegevens ook vergeleken met de vastgestelde jaarcijfers van 2020 en er wordt gekeken of deze in lijn liggen, met in achtneming van mogelijke gewijzigde omstandigheden.
Per afvaldeelstroom en voor de bedrijfsvoering volgt hieronder een overzicht van de uitgangspunten.

Huishoudelijk restafval, grof huishoudelijk restafval en gft-afval

Er worden voor 2023 geen significante wijzigingen voorzien in de te begroten hoeveelheden. De toe te passen tarieven zijn conform de contracten, maar geïndexeerd met 2% per jaar, waarbij het peiljaar 2021 is.

Oud papier

In 2021 is de verwerking van het oud papier opnieuw aanbesteed. Per 1 januari 2022 zal het bedrijf Smurfit Kappa Recycling BV uit Renkum de verwerking van het oud papier verzorgen. Omdat deze contracten uitgaan van de Marktprijs Oud papier met hierop een bonus, verandert dit voor wat betreft de begrotingssystematiek niets aan de productbegroting. Wel lijkt het erop dat de schaarste van oud papier ook in 2023 aanhoudt waardoor de opbrengst hoog blijft. Daarom houdt de AVU met meer opbrengsten rekening dan in 2022. Ook is er sprake van een fors hogere bonus (= extra opbrengst) per ton oud papier. De inzamelkosten voor zover deze van toepassing zijn, worden berekend op basis van de inzamelkosten 2021 met een indexering van 2% per jaar, waarbij het peiljaar 2021 is.

Glas

Er worden voor 2023 geen significante wijzigingen voorzien in de te begrote hoeveelheden. De toe te passen tarieven zijn conform contract. De inzamelkosten voor zover deze van toepassing zijn, worden berekend op basis van de inzamelkosten 2021 met een indexering van 2% per jaar, waarbij het peiljaar 2021 is.

Huishoudelijk textiel

Weliswaar is huishoudelijk textiel geen overgedragen afvaldeelstroom, maar de AVU schrijft medio 2022 een textielaanbesteding uit voor een aantal van de AVU-gemeenten. Momenteel zijn nog niet de juiste gegevens beschikbaar om deze afvaldeelstroom al in de productbegroting op te nemen. Naar verwachting zal dit voor 2024 wel het geval zijn. Uiteraard zullen de kosten en de opbrengsten alleen worden doorberekend aan de gemeenten die aan deze aanbesteding deelnemen.

AVU-containers

De AVU is voornemens in 2022 de laatste AVU-containers te hebben overgedragen aan de AVU-gemeenten. Desalniettemin wordt voor de productbegroting 2023 uitgegaan van de gegevens zoals deze op het moment van het opstellen ervan bekend zijn. Hierdoor worden voor een aantal gemeenten nog container-huurkosten begroot. Deze kosten zijn relatief gezien laag en nauwelijks van invloed op de begroting. Wanneer de overdracht van de AVU-containers in 2022 volledig is verwezenlijkt, zullen er geen container-huurkosten meer in rekening worden gebracht.

AVU-bedrijfsvoering

De kosten voor de uitbreiding met één medewerker zijn reeds in de bedrijfsvoering verwerkt met dien verstande dat hierbij wordt uitgegaan van een bepaalde salarisschaal. Mogelijk moeten de personele kosten in 2023 iets naar boven worden bijgesteld, daar is in de begroting rekening gehouden. Ook is de verwachting voor 2023 dat geld beschikbaar zal moeten zijn voor de deelname in de samenwerking CirkelWaarde en voor de stimulering van de Circulaire Economie in de regio. Een inschatting voor beide activiteiten samen is € 1,70 per ton restafval en gft, omgerekend minder dan 1,5% van de totale AVU-begroting. Deze kosten zijn reeds in de tarieven voor restafval en gft verwerkt.

Leeswijzer

Deel I omvat de Programmabegroting 2023. Daarin wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- een omschrijving van de activiteit (de “wat” vraag);
- de wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan de activiteit (de “hoe” vraag);
- toekomstvisie;
- kosten en baten;
- een aantal paragrafen, welke op basis van de comptabiliteitsvoorschriften (BBV) verplicht moeten worden opgenomen.

Deel II omvat de Productbegroting 2023, waarin onder meer zijn opgenomen kerngegevens en specificaties van de door de gemeenten (individueel) te betalen vergoedingen.

Deel III betreft activiteiten die niet voor alle gemeenten worden uitgevoerd (inzameling en transport van oud papier en glas en de verhuur van containers) en overige activiteiten die niet onder de kostenverevening vallen.

Deel I: Programmabegroting 2023

Hoofdstuk 1: Programma's

Programma 1: Afvoer, hergebruik en verwerking van afval

Wat te doen

Op grond van de bepalingen zoals deze zijn vastgelegd in de gemeenschappelijke regeling Afvalverwijdering Utrecht zorgdragen voor een goede, reguliere en milieuverantwoorde verwijdering van door de gemeenten ingezamelde huishoudelijke afvalstoffen (restafval, grof huishoudelijk afval, gft-afval, glas, oud papier en karton, oude medicijnen en injectienaalden, en vlakglas) en organiseert de AVU desgewenst de inzameling van glas en oud papier en karton.

Realisatie (hoe)

AVU heeft op 1 januari 2023 de volgende contracten voor overslag, transport en verwerking:

<u>Overslag en transport huishoudelijk restafval, grof huishoudelijk restafval en gft-afval regio Utrecht</u>

Het huishoudelijk restafval en het na te scheiden huishoudelijk restafval uit de regio Utrecht wordt door de inzamelaars rechtstreeks naar het overlaadstation Lage Weide van de AVR te Utrecht gebracht en gaat vanaf die locatie per schip naar de afvalverbrandingsinstallatie van AVR in Rozenburg alwaar ook de nascheiding plaatsvindt. Het gft-afval uit de regio Utrecht wordt door de inzamelaars rechtstreeks naar het overlaadstation Lage Weide van de AVR te Utrecht gebracht en wordt vanaf die locatie door de AVR over de weg naar de verwerkingslocaties van Attero in Wilp en Wijster vervoerd. Dit contract kan tweezijdig tweemaal met twee jaar worden verlengd en loopt voor het eerst af op 31 december 2026. Het grof huishoudelijk restafval uit de regio Utrecht wordt door de inzamelaars rechtstreeks naar de overslaglocatie van het bedrijf Van Vliet (Renewi) in Nieuwegein gebracht.

<u>Overslag en transport huishoudelijk restafval, grof huishoudelijk restafval en gft regio Amersfoort</u>

De overslag en het transport voor de regio Amersfoort wordt verzorgd door de N.V. ROVA op en vanaf de overslaglocatie van ROVA te Amersfoort op basis van een dienstverleningsovereenkomst. De gemeenschappelijke regeling AVU is aandeelhouder van ROVA. Omdat ROVA een overheidsbedrijf is, is het niet nodig om deze activiteiten aan te besteden. Het transport door ROVA van het restafval naar Attero in Wijster, het grof huishoudelijk restafval naar Van Vliet in Nieuwegein (Renewi) en het gft-afval naar Attero in Wijster vindt plaats over de weg. De dienstverleningsovereenkomst wordt periodiek geëvalueerd en bijgesteld indien dit nodig blijkt.

<u>Overslag en transport huishoudelijk restafval, grof huishoudelijk restafval en gft regio Veenendaal</u>

De overslag en het transport van restafval en grof huishoudelijk afval van de regio Veenendaal wordt verzorgd door de BV Afvaloverslag in Ede. De AVU neemt tezamen met de ACV-groep (het inzamelbedrijf van de gemeenten Veenendaal, Renswoude, Ede, Renkum en Wageningen) voor ieder de helft deel in deze BV welke gebruik maakt van een door de ACV-groep ingebracht en geëxploiteerd afvaloverslagstation. De dienstverlening aan de AVU is ook hierbij vastgelegd in een dienstverleningsovereenkomst en behoeft vanwege het aandeelhouderschap van de AVU in de BV

Afvaloverslag niet te worden aanbesteed. Het transport door de BV Afvaloverslag van het restafval naar Attero in Wijster, het grof huishoudelijk restafval naar Van Vliet in Nieuwegein (Renewi) en het gft-afval naar Attero in Wijster vindt plaats over de weg. De dienstverleningsovereenkomst wordt periodiek geëvalueerd en bijgesteld indien dit nodig blijkt.

Verwerken van huishoudelijk restafval en grof huishoudelijk restafval

De verwerking van het huishoudelijk restafval en het grof huishoudelijk restafval van de AVU-gemeenten wordt in 2023 uitgevoerd door de combinatie AVR-Attero, met als onderaannemer Renewi (Van Vliet Nieuwegein). Hiervoor is een contract gesloten met de combinatie AVR-Attero, (AVR is penvoerder), dat is ingegaan op 1 januari 2021 en voor het eerst afloopt op 31 december 2026. Dit contract kan tweezijdig tweemaal met twee jaar worden verlengd. In dit contract is een nascheidingsoptie opgenomen, waarvan de gemeenten die bij de aanbesteding kenbaar gemaakt hebben interesse te hebben voor nascheiding, gebruik kunnen maken.

Het huishoudelijk restafval van de regio Utrecht wordt in 2023 verbrand in de installatie van de AVR Afvalverwerking B.V. in Rozenburg. Het na te scheiden restafval uit de regio Utrecht (gemeenten Utrecht en Nieuwegein) wordt verwerkt door de AVR in de nascheidingsinstallatie te Rozenburg. Het huishoudelijk restafval van de regio's Amersfoort en Veenendaal wordt op basis van hetzelfde contract verwerkt door Attero in Wijster.

Het grof huishoudelijk restafval van alle AVU-gemeenten wordt in 2023 verwerkt in de scheidingsinstallatie van Vliet te Nieuwegein op basis van het contract met combinatie AVR-Attero, Hier wordt het grof huishoudelijk afval gescheiden in grondstoffen en brandbaar grof restafval. De grondstoffen worden ingezet voor hergebruik en het brandbaar grof restafval wordt verbrand.

De AVR levert per jaar gemiddeld voor 200.000 huishoudens elektriciteit. Ook is de AVR een van de grootste duurzame stadswarmteproducenten van Nederland en levert via diverse warmtenetten warmte aan 160.000 woningen die zijn aangesloten op een van de warmtenetten van Nuon, Eneco of WBR. Momenteel werkt de AVR samen met de provincie Zuid-Holland om een warmterotonde te realiseren vanaf Rotterdam naar Den Haag en voor het glas- en tuinbouwgebied in het Westland. In 2018 is de Biomassa Energiecentrale in Rozenburg ook aangesloten op het warmtenetwerk, waarmee ook 100% duurzame warmte zal worden geleverd. Deze biomassacentrale is een bedrijfsonderdeel van AVR Afvalverwerking, naast de afvalenergiecentrale. Door de inzet van warmte voorkomt de AVR jaarlijks een CO_2-uitstoot van meer dan 324 kiloton door het vermeden gasverbruik in huishoudens. Sinds 2017 verwerkt de AVR het residu afkomstig uit het verbrandingsproces, - dat eerst ontdaan is van alle (zware) metalen en andere mogelijke milieubelastende stoffen – onder andere als cementvervanger in bestratingsmateriaal en zoekt ook naar andere toepassingen. Naast hergebruik levert deze toepassing ook een CO_2-besparing op omdat bij het produceren van cement veel CO_2 ontstaat. Tijdens deze contractperiode zal de AVR een additionele $C0_2$-afvanginstallatie realiseren in Rozenburg, waarmee extra $C0_2$ afkomstig van het verbrandingsproces wordt afgevangen.

(bron energetische gegevens: website AVR)

Attero verwerkt jaarlijks rond 3,5 miljoen ton afvalstoffen, waarvan zo'n 1,8 miljoen ton restafval. Hieruit worden de natte fractie (onf)[2] plastic, metaal en drankenkartons teruggewonnen door een vorm van nascheiding. Op de locatie in Wijster produceert Attero uit restafval zowel grondstoffen als energie. Nascheiding en verbranding leveren zowel plastics, metaal, drankenkartons en alternatieve

[2] ONF is de ongescheiden natte fractie. Dat wil zeggen niet voor compostering bruikbaar gft uit het restafval. ONF wordt vergist wat biogas geeft. Vervolgens wordt het digestaat verbrand.

brandstof, als hernieuwbare elektriciteit en duurzame warmte op. Deze teruggewonnen grondstoffen en energie vervangen primaire grondstoffen en fossiele brandstoffen en dat is winst voor het leefmilieu. Attero produceert per jaar 1,1 terawattuur elektriciteit, genoeg voor ruim 300.000 huishoudens. Hieraan wordt bij benadering 110 gigawattuur door AVU-afval bijgedragen.

Verwerken van gft-afval

Voor het verwerken van het gft-afval uit de regio's Utrecht, Amersfoort en Veenendaal heeft de AVU een contract met Attero, dat is ingegaan op 1 januari 2021 en voor het eerst afloopt op 31 december 2026. Dit contract kan tweezijdig tweemaal met twee jaar worden verlengd. Het gft-afval wordt in Wilp en Wijster voor een deel vergist en daarna verder gecomposteerd. Bij de vergisting komt gas vrij, waaruit Attero groen gas produceert, in totaal zo'n 23 miljoen kubieke meter per jaar. Hiermee kunnen 13.300 huishoudens worden voorzien in hun warmtebehoefte. Hiervan is circa 2,5 miljoen kubieke meter aan het AVU-gft te relateren.

(bron energetische gegevens: website Attero)

Glas

Het legen van de glascontainers in de Utrechtse gemeenten wordt op basis van een dienstverleningsovereenkomst na verlenging in 2023 uitgevoerd door de Dienst Stadsbedrijven van de gemeente Utrecht, behalve voor de gemeenten Amersfoort, Bunschoten en Woudenberg waar de lediging wordt verzorgd door ROVA, de gemeenten Veenendaal en Renswoude waar ACV de inzameling verzorgt en de gemeenten Baarn, Bunnik, Soest, Zeist, Nieuwegein en IJsselstein waar dit werk wordt uitgevoerd door RMN. De dienstverleningsovereenkomst kan worden verlengd tot en met 31 december 2026. Het contract met Maltha voor de verwerking van het verpakkingsglas tot grondstof voor de glasindustrie eindigt op 31 december 2023 en kan éénmaal 1 jaar tweezijdig worden verlengd. Behalve voor ROVA verzorgt Maltha naast de verwerking ook de overslag en het transport per schip naar de verwerkingslocatie. ROVA brengt het ingezamelde verpakkingsglas rechtstreeks per verachtwagen naar Maltha in Heijningen.

Vlakglas

Vlakglas Recycling Nederland verzorgt de inzameling en de verwerking van vlakglas in het AVU-gebied met inzamelcontainers op particuliere inzamellocaties zoals schilders- en glasbedrijven, maar ook op de milieustraten en de gemeentewerven van de AVU-gemeenten. De raamovereenkomst is langjarig met de AVU gesloten, maar in praktijk regelt VRN de inzameling en de registratie direct met de gemeenten. Behalve voor de huur van de containers, worden er voor deze dienstverlening geen kosten in rekening gebracht.

Papier en karton

De inzameling van het oud papier en karton wordt in 2023 voor een aantal AVU-gemeenten uitgevoerd door Remondis. De inzameling is optioneel en kan na dit jaar niet worden verlengd en zal daarom worden aanbesteed. Per 1 januari 2022 verzorgt het bedrijf Smurfit Kappa Recycling BV uit Renkum de papierverwerking. Dit contract eindigt op 31 december 2026 en kan tweemaal met een jaar worden verlengd. De oud papiermarkt is volatiel, maar wel stijgend op het moment dat voor 2023 wordt begroot. De stijging komt voornamelijk voort uit de groeiende vraag naar oud papier en de uitbreiding van de verwerkingscapaciteit in Europa.

Inzamelen oude medicijnen en injectienaalden

Voor de inzameling en verwerking van gebruikte injectienaalden en oude medicijnen bij apotheken en apotheekhoudende huisartsen in de provincie Utrecht heeft de AVU een dienstverleningsovereenkomst met de Dienst Stadsbedrijven van de gemeente Utrecht. Deze dienstverleningsovereenkomst is per 1 januari 2021 opnieuw vastgesteld en heeft een looptijd van 5 jaar met een stilzwijgende verlenging van 5x een jaar.

Toekomst

- Daar waar inzameling en transport van afvalstoffen door de AVU aan derden is uitbesteed, zullen contracten tijdig worden aanbesteed. Indien deze activiteiten middels dienstverlenings-overeenkomsten worden verzorgd, zal de AVU ook deze overeenkomsten tijdig en in overleg met de partners verlengen.
- De AVU draagt zorg voor de tijdige aanbesteding van de verwerkingscontracten van de aan de AVU in beheer overgedragen afvalstromen.

Kosten en baten

Overzicht van kosten en baten				
		2022	2023	2024
Kosten	• Afvoer, hergebruik en verwerking van afval en grondstoffen	48.620.122	48.158.097	49.105.000
	• Personele kosten	305.000	300.000	300.000
Totaal		48.925.122	48.458.097	49.405.000
Baten	• Bijdragen deelnemende gemeenten	48.925.122	48.458.097	49.405.000
Totaal		48.925.122	48.458.097	49.405.000

De aan overslag, transport en verwerking van huishoudelijk restafval, grof huishoudelijk restafval en gft-afval verbonden kosten en baten zijn vermeld in hoofdstuk 2: Financieel beleid, in deel II : De productbegroting en in bijlagen 1.1 en 1.2. De aan de inzameling, transport en verwerking van glas en oud papier en karton verbonden kosten en baten zijn vermeld in de bijlagen 1.3 en 1.4. De kosten van de huur van containers zijn vermeld in bijlage 1.5. Een totaaloverzicht van de kosten wordt gegeven in bijlage 1.6.

Verschillenanalyse

De kosten van dit programma zijn volgens de bovenstaande tabel in 2023 2% hoger dan de kosten in de begroting van 2022. Dit heeft grotendeels te maken met het indexeren van de tarieven, de afvalstoffenbelasting, CirkelWaarde en de stimulering van de Circulaire Economie in de regio. Dat deze verhoging slechts 2% bedraagt heeft te maken met de meer-opbrengst van het oud papier. Financiële gevolgen als gevolg van door de deelnemende gemeenten genomen beleidsmaatregelen door verschuivingen in de hoeveelheden brandbaar afval, gft-afval, glas en oud papier, zijn verwerkt in deze cijfers.

Tenslotte wordt nog een overzicht van de in dit programma genoemde contracten gegeven:

Contract	Omschrijving	Ingang	Einde	Verlenging	Einde na verlenging
	O&T restafval en gft regio I	01/01/2021	31/12/2026	2x 2 jaar	31/12/2030
	Verwerking restafval	01/01/2021	31/12/2026	2x 2 jaar	31/12/2030
	Verwerking gft	01/01/2021	31/12/2026	2x 2 jaar	31/12/2030
Remondis	Inzameling papier	01/01/2018	31/12/2021	2x 1 jaar	31/12/2023
	Verwerking papier	01/01/2022	31/12/2026	2x 1 jaar	31/12/2028
Maltha	Overslag, transport en verwerking verpakkingsglas	01/01/2021	31/12/2023	1x 1 jaar	31/12/2024

Beleidsindicatoren

Gezien het beleidsarme karakter van de AVU-taken, zijn geen beleidsindicatoren voor dit programma geformuleerd. Wel wordt bij de aanbesteding van de opdrachten naar zoveel mogelijk duurzaamheid gestreefd, met name beperking van de CO_2-uitstoot, de duurzaamheid van het verwerkingsproces, uitstoot-arm transport en de transportafstand hebben hierbij de aandacht.

Programma 2: Vereveningsregeling

Wat te doen

De vereveningsregeling betreft een verevening van de transportkosten die de deelnemende gemeenten maken voor het tansport van het afval, gemeten van het centrum naar het aangewezen overlaadstation. De vereveningsregeling heeft uitsluitend betrekking op het restafval, grof huishoudelijk restafval en het gft-afval.
De vereveningsregeling leidt ertoe dat gemeenten, met een meer dan gemiddelde rijtijd naar een overlaadstation, een bedrag ontvangen terwijl gemeenten met een korte rijtijd een bedrag in rekening wordt gebracht. Afhankelijk van de afstand van de gemeente naar het overlaadstation varieert dit bedrag momenteel tussen + € 7,95 en - € 9,26 per ton.

Realisatie (hoe)

De regeling is gebaseerd op een aantal door het Algemeen Bestuur vastgestelde parameters voor de kosten (beladingsgraad van de kraakperswagens, materiaal- en personeelskosten) en de met een routeplanner bepaalde rijtijd tussen de centra van de gemeenten en het overlaadstation. De berekende kosten worden jaarlijks geïndexeerd.

Toekomst

De parameters van de vereveningsregeling worden iedere 5 jaar geëvalueerd. Het begrotingsjaar 2023 is een evaluatiejaar. Indien uit de evaluatie blijkt dat de verevening moet worden aangepast, zal dit met ingang van 2024 in de begroting worden geëffectueerd.

Kosten en baten

Voor de uitwerking van de vereveningsregeling wordt verwezen naar bijlage 1.2.

Overzicht van kosten en baten				
		2022	2023	2024
Kosten	● Vereveningsregeling (verrekend in programma 1)	PM	PM	PM
	● Personele kosten (verrekend in programma 1)	PM	PM	PM
Totaal		PM	PM	PM
Baten	● Bijdragen deelnemende gemeenten (verrekend in programma 1)	PM	PM	PM
Totaal		PM	PM	PM

Beleidsindicatoren
Voor iedere gemeente is de prijs per ton/km met betrekking tot de afstand naar de overslaglocatie gelijk.

Programma 3: Sorteeranalyses

Wat te doen

Het jaarlijks laten uitvoeren van sorteeranalyses.

Realisatie (hoe)

De afvaldeelstromen worden afwisselend gesorteerd en geanalyseerd. Om het jaar wordt het restafval gedaan en in de tussenliggende jaren op voorstel van de AVU een van de afvaldeelstromen gft, oud papier, pmd of textiel. De gemeenten besluiten welke van deze afvaldeelstromen wordt gesorteerd en geanalyseerd. De afvaldeelstroom glas wordt niet gesorteerd en geanalyseerd omdat dit al door het bedrijf Maltha wordt gedaan. De gemeenten ontvangen een overzicht van de resultaten in die betreffende gemeente en daarnaast krijgen zij een totaaloverzicht van de resultaten in het AVU-gebied. Beide overzichten zijn voorzien van een toelichting.

De sorteeranalyses worden verzorgd door het bedrijf Eureco op basis van een contract dat afloopt op 30 juni 2025 en tweemaal met een jaar kan worden verlengd.

De kosten van de sorteeranalyses en voor de uitwerking ervan worden verrekend op basis van het aantal sorteeranalyses per gemeente.

Toekomst

Ongewijzigd beleid.

Kosten en baten

De aan de uitvoering van sorteeranalyses in 2023 verbonden kosten en baten zijn vermeld in Deel II, Productbegroting, onder 3, Uitgangspunten.

Overzicht van kosten en baten					
			2022	2023	2024
Kosten	●	Sorteeranalyses restafval	125.000	125.000	125.000
	●	Personele kosten	5.000	5.000	5.000
Totaal			130.000	130.000	130.000
Baten	●	Bijdragen deelnemende gemeenten	130.000	130.000	130.000
Totaal			130.000	130.000	130.000

Beleidsindicatoren
Met de resultaten van de sorteeranalyses wordt inzicht verkregen in de samenstelling en de kwaliteit van de afvalstromen en kan het contractbeheer worden geoptimaliseerd.

Programma 4: Advisering en ondersteuning van gemeenten

Wat te doen

Advisering en beleidsmatige ondersteuning van de deelnemende gemeenten.

Realisatie (hoe)

De AVU adviseert en ondersteunt de deelnemende gemeenten desgewenst bij het opstellen van afvalstoffenplannen, het doen van aanbestedingen voor inzameling, inzamelmiddelen en inzamelsystemen. Daarnaast geeft de AVU-voorlichting, houdt inleidingen en verstrekt informatie betreffende het vakgebied. Tevens behoort het opstellen van contracten, het contractbeheer en het beheer van afvaldossiers tot de werkzaamheden.

Ook zal de AVU in samenspraak met de deelnemende gemeenten periodiek afstemmen of gerichte communicatie over de diverse afvalstromen desgewenst provinciebreed dient te worden ondersteund en zal indien nodig daartoe bestuursvoorstellen formuleren.

De AVU behartigt de strategische belangen van de deelnemende gemeenten. In dat kader worden wetgeving en beleidsmaatregelen inzake afvalverwijdering en afvalverwerking regelmatig gemonitord en reageert AVU waar nodig. Steeds vaker is de AVU als representant van een groot aantal gemeenten (als ware de AVU een brancheorganisatie), in het ontwerpstadium van wet- en regelgeving en beleid betrokken.

De AVU heeft samen met de partner-organisaties ROVA en Circulus-Berkel de samenwerking CirkelWaarde opgezet, een samenwerking waarin gezamenlijk vorm en inhoud wordt gegeven aan duurzaamheid en de Circulaire Economie waarbij de beschikbare afvalstromen worden ingezet. De focus ligt hierbij op keukenafval, oud papier, AEEA, textiel, en luiers. Er is het Expertisecentrum waarin kennis wordt vergaard en gebundeld, terwijl het Handelshuis gezamenlijke contracten aanbesteedt en beheert. Door deze samenwerking kunnen kosten die worden gemaakt ten behoeve van de uitbreiding van de kennis en ontwikkeling worden gedeeld en blijft deze kennis behouden voor de organisaties. Door gezamenlijke aanbestedingen staan de drie organisaties sterker ten opzichte van marktpartijen waardoor lagere tarieven en meer duurzaamheid kunnen worden behaald.

De AVU onderhoudt inmiddels dan ook een uitgebreid relatienetwerk met overheden en andere organisaties om te kunnen participeren in en anticiperen op de ontwikkelingen op afvalgebied. Zie ook Hoofdstuk 3, §3. Bedrijfsvoering.

De AVU legt in de regio ter bevordering en ontwikkeling van de Circulaire Economie, verbindingen tussen kennisinstituten, brancheorganisaties, non-profitorganisaties en het bedrijfsleven. Het uiteindelijke doel is het hergebruik en effectief recyclen van afval en grondstoffen. Ook in 2023 zal hiervoor externe expertise voor worden ingehuurd. Uiteindelijk moet een eigen AVU-medewerker deze taak geheel of gedeeltelijk gaan overnemen.

Toekomst

Vanwege de toegenomen complexiteit van de diverse dossiers en de ontwikkelingen op het gebied van circulaire economie en duurzaamheid, wordt advisering van de deelnemende gemeenten een steeds

meer prominente taak in het takenpakket van de AVU.

Kosten en baten

De aan advisering en ondersteuning verbonden kosten en baten zijn vermeld in hoofdstuk 2.

Overzicht van kosten en baten				
		2022	2023	2024
Kosten	● Advisering en ondersteuning van gemeenten	100.000	100.000	100.000
	● Personele kosten	25.000	25.000	25.000
Totaal		125.000	125.000	125.000
Baten	● Bijdragen deelnemende gemeenten	125.000	125.000	125.000
Totaal		125.000	125.000	125.000

Beleidsindicatoren
Er zijn voor dit programma geen beleidsindicatoren geformuleerd.

Programma 5: Overhead

Wat te doen

Overhead betreft alle niet direct aan de programma's inzake projecten of reguliere werkzaamheden toe te rekenen kosten en baten.

Realisatie (hoe)

Conform de voorschriften van de BBV moeten overheadkosten in een apart programma zichtbaar worden gemaakt. Een nadere beschouwing van de kosten en baten die hiertoe kunnen worden gerekend, laat zien dat het hier de feitelijke kosten van de AVU-organisatie betreft zoals deze zijn opgenomen in de productbegroting (Deel II) onder hoofdstuk 4: Beheerskosten, onder verrekening van de toe te rekenen kosten. De BBV-bepalingen staan niet meer toe dat overhead volledig aan de programma's wordt toegerekend, hetgeen in de AVU-begroting overigens al niet het geval was. Ter voldoening aan de nieuwe voorschriften wordt op basis van de onderstaande definities een inschatting gemaakt van de wel aan de programma's toe te rekenen kosten.

Definitie overhead vanuit BBV:

Overhead omvat het geheel van functies gericht op de sturing en ondersteuning van de medewerkers in het primaire proces. Overhead bestaat voor de GR AVU in elk geval uit:

1. Leidinggevenden primair proces (hiërarchisch). Projectleiding valt hierbuiten. Het betreft alle hiërarchische leidinggevenden in het primair proces. Zij hebben een personele verantwoordelijkheid waaronder het voeren van functioneringsgesprekken.
   Niet: projectleiding en coördinatoren.
2. Financiën, toezicht en controle gericht op de eigen organisatie. Het betreft functies als controllers, financieel adviseurs en specialisten, planning & control, financiële verantwoording, administratieve organisatie, risicomanagement, (EDP) auditing, interne kwaliteitszorg, toezicht en controle gericht op de eigen organisatie;
3. P&O/HRM. Het betreft salarisadministratie, P&O/HRM advies, organisatie- en formatieadvies, OR-ondersteuning, mobiliteitscentrum, coaching, leren en ontwikkelen, bedrijfsmaatschappelijk werk, ARBO, recruitment, arbeidsvoorwaarden, HR-control. Het is exclusief opleidingen door P&O gegeven en gericht op de directe uitvoeringspraktijk.
4. Bestuurszaken en bestuursondersteuning.
5. Facilitaire zaken en huisvesting. Dit is inclusief receptie, beveiliging, ict, catering en gebouwbeheer.
6. DIV. Het betreft medewerkers die fysieke en digitale documenten verwerken, vernietigen en overbrengen en fysiek en digitaal archief opbouwen en beheren.
7. Managementondersteuning primair proces. Het betreft secretariaten, officemanagement en management assistentie in het primair proces.

Uitgangspunten voor de GR AVU zijn :

- Directe kosten zoveel mogelijk direct toerekenen aan de betreffende taakvelden;

- Ondersteunende taken zijn niet direct dienstbaar aan de externe klant of het externe product en

behoren derhalve tot de overhead. Wanneer deze ondersteunende taken worden uitbesteed, behoren de uitbestedingskosten bedrijfsvoering tot de overhead (bijvoorbeeld uitbesteding salarisadministratie);

- Sturende taken vervult door hiërarchisch leidinggevenden behoren tot de overhead. De bijbehorende loonkosten behoren ondeelbaar tot de overhead;

- De positionering van een functie binnen de organisatie heeft geen invloed op de beoordeling of er sprake is van overhead.

Kosten en baten

Het totaal aan beheerskosten bedraagt voor 2023 € 666.880 (bruto-overhead), terwijl aan baten € 133.461 wordt verwacht. Van de beschikbare personele capaciteit van 4 fte zijn de directeur-secretaris, de projectmanager en de beleidsmedewerker direct aan de programma's toe te rekenen, met dien verstande dat de toerekening van de directeur-secretaris ongeveer 0,7 fte betreft. Daarnaast worden kosten voor advisering door derden begroot op € 100.000. Deze mogen conform de BBV ook worden toegerekend aan de programma's. In totaal kan naar schatting € 330.000 van de beheerskosten aan de programma's worden toegerekend, waardoor de uiteindelijke bruto-overhead op € 336.880 komt. Na verrekening van de administratieve vergoedingen voor glas en papier en verpakkingsafval (baten), blijft netto over € 203.419.

De overhead, - voor de AVU de beheerkosten minus de aan de programma's toegerekende kosten -, kan worden afgeleid uit de beheerkosten zoals deze zijn weergegeven in Deel II, productbegroting, in hoofdstuk 4.

Overzicht van kosten en baten				
		2022	2023	2024
Kosten	● Bestuurskosten	500	500	500
	Personele kosten	218.000	233.380	236.500
	Huisvestingskosten	34.000	35.000	35.000
	Bureaukosten	17.000	14.500	14.500
	Overige kosten	43.500	53.500	53.500
Totaal		313.000	336.880	340.000
Baten	● Overige inkomsten	141.500	133.461	136.130
	● Bijdragen deelnemende gemeenten	171.500	203.419	203.870
Totaal		313.000	336.880	340.000

Beleidsindicatoren	
Aantal fte	4
Verwachte bezetting per 01-01-2023	3
Overhead (bruto) in % van de begroting	1,3

Hoofdstuk 2: Financieel beleid

§1. Omschrijving kosten en baten

Het uitgangspunt bij het financieel beleid wordt gevormd door de bepalingen in de gemeenschappelijke regeling. Tegenover de uitgaven staan de inkomsten, dat zijn de bijdragen van de deelnemende gemeenten. Zowel de uitgaven als de inkomsten worden geraamd op basis van de door de deelnemende gemeenten ingeschatte hoeveelheden afval. Deze uitgaven en inkomsten betreffen meer dan 95% van de AVU-begroting. Overige en enige andere inkomsten bestaan uit rente op banktegoeden (indien geen negatieve rente), mogelijke dividenduitkeringen en administratievergoedingen voor glas en oud papier. De AVU kan daarom als een volbloed *not for profit organisatie* worden aangemerkt.

De begroting van de AVU kent – behoudens een reservering voor onderhoud en risico voor de glas-, papier- en kledingbakken[3] – geen reserves of voorzieningen. Alle in enig jaar gemaakte kosten worden in datzelfde jaar verrekend met de deelnemende gemeenten.

Kosten voor overslag, transport en verwerking van huishoudelijke afval- en grondstoffen

De kosten van de AVU betreffende de overslag, transport en verwerking van de afvalstoffen worden bepaald door met derden gesloten overeenkomsten. Het is gebruikelijk dat in dit soort overeenkomsten bepalingen zijn opgenomen voor een jaarlijkse aanpassing van de tarieven aan de hand van een indexcijfer.

Beheerskosten

De beheerskosten bestaan voornamelijk uit uitgaven ten behoeve van het exploiteren van de bureau-organisatie, waarbij circa 80% niet direct beïnvloedbaar is, zonder gevolgen voor de organisatie. Het gaat hierbij om personele lasten, huisvesting en accountantskosten. De beheerkosten voor 2023 komen uit op € 666.880. Geconcludeerd kan worden dat het deel niet-personele kosten van de beheerskosten van de AVU niet of nauwelijks verandert ten opzichte van de voorgaande jaren, met uitzondering van de accountantskosten. Deze nemen gestaag toe omdat de wetgever namelijk een steeds intensievere controle vereist.

Personeelslasten

Met de invoering van de WNRA volgt de AVU met ingang van 1 januari 2020 de cao-SGO. Organisatie-eigen afspraken worden in een aanvullend handboek vastgelegd. De personele administratie is uitbesteed aan de afdeling HRM van RMN. In de raming van de personeelskosten zit een formatieplaats financieel-economisch medewerk(st)er onder de noemer financiële administratie. Deze formatieplaats is niet ingevuld. Hiervoor wordt financiële ondersteuning ingehuurd. Zie ook hoofdstuk 3, §3 Bedrijfsvoering.

Inkomsten : dividend ROVA

Dividendinkomsten van ROVA worden niet in de begroting opgenomen. Het uitkeren van dividend is geen vast beleid bij dit bedrijf, zodat onzekerheid bestaat over de vraag of er in enig jaar een uitkering zal plaatsvinden en zo ja wat de omvang daarvan zal zijn. Er is dus geen sprake van zekere inkomsten.

[3] Deze reservering vervalt met het vervallen van de verhuur van containers

Tot slot wordt nog opgemerkt, dat als er in 2023 sprake zal blijken te zijn van extra baten, deze één op één worden doorgegeven aan de deelnemende gemeenten.

Vergelijking van de begroting 2023 met de begroting 2022

- De grootste hoeveelheden, - brandbaar afval en gft -, vertonen in vergelijking met die van 2022 geen spectaculaire stijging of daling. De hoeveelheid huishoudelijk restafval inclusief grof huishoudelijk restafval is met een daling van 0, 13% stabiel en de hoeveelheid gft blijft ook stabiel met een daling van 0,5%. Hierbij moet wel worden gerealiseerd dat op de hoeveelheden die de AVU omzet, afwijkingen van de werkelijke hoeveelheden op de begroting van 2 à 3 % normaal zijn. Fluctuaties met deze percentages hebben geen grote invloed op de werkelijke kosten.

- De begroting voor 2023 voor de overslag, transport en verwerking van restafval, grof huishoudelijk afval, gft-afval, glas, papier en de overige kosten welke worden overgeslagen per ton, - zie "Begroting van uitgaven en inkomsten" -, komt € 1.2 mln (2,4%) hoger uit t.o.v. de begroting 2022. Dit is voornamelijk een gevolg van de indexering van de contracttarieven.

- De verhoging van de beheerskosten in 2023 ten opzichte van 2022 wordt voornamelijk veroorzaakt door indexering van de personele kosten en de verhoging van het budget voor de accountantscontrole.

- De begrote hoeveelheid verpakkingsglas voor 2023 is met een stijging t.o.v. 2022 van 1% stabiel te noemen. Afgaande op de ontwikkeling van de jaarlijks ingezamelde hoeveelheid verpakkingsglas, lijkt het erop dat deze zich na een stijging in 2020 stabiliseert rond de 30.000 ton.

- De hoeveelheid oud papier stijgt licht met 2%. Dit ligt in lijn met voorgaande jaren. Alleen in het Corona-jaar 2020 lag de hoeveelheid boven 59.000 ton. De hoeveelheid ingezameld oud papier heeft vanaf 2018 een stijgende lijn laten zien vanaf krap 56.000 ton tot 59.000 ton. De papieropbrengst wordt vanwege het herstel in 2021, voor 2023 conservatief geraamd op € 75,00 per ton, omdat de oud-papiermarkt nog steeds volatiel blijkt. Daarnaast wordt er wel van uitgegaan dat ook in 2023 na de aanbesteding in 2021 een bonus kan worden begroot, welke voorzichtig wordt geraamd op € 10,00 per ton. Deze opbrengsten liggen wel in lijn met de opbrengsten van 2022.

- In 2019 is begonnen met de voorbereiding van de overdracht van de inzamelmiddelen van de AVU naar de gemeenten. De reden hiervoor is dat gemeenten de inzameling in eigen beheer uitvoeren en in het verlengde daarvan ook de inzamelmiddelen in eigen beheer willen hebben om vrij te zijn in het maken van technische keuzes. De AVU is voornemens de overdracht in 2022 af te ronden. Hiermee vervalt voor de AVU op termijn de noodzaak van een bestemmingsreserve voor beheer, onderhoud en investeringen ten behoeve van de bovengrondse containers voor glas, papier, textiel en verpakkingsafval.

§2. Inflatiecorrectie / Meerjarenbegroting

Voor de meerjarenbegroting 2024 t/m 2026 gelden ongewijzigde kerngegevens zoals opgenomen in Hoofdstuk II en de Productbegroting en een voorlopige indexering van 2% waar van toepassing op de met derden gesloten overeenkomsten. In de meerjarenbegroting wordt ook rekening gehouden met een verdere stijging van de kosten voor de verwerking van brandbaar afval als gevolg van de indexering van de verbrandingsbelasting. Daarnaast wordt de raming van de papieropbrengst op het conservatieve niveau van 2021 doorgezet.

§3. Begroting van uitgaven en inkomsten

Alle bedragen zijn exclusief omzetbelasting

UITGAVEN

	Rekening 2020 in €	Begroting 2022 in €	Begroting 2023 in €
Kosten van overslag, transport en verwerking brandbaar afval, gft, glas, papier, verpakkingsafval en inzamelmiddelen	32.320.932	48.380.588	47.913.563
Kosten van afvoer medicijnen en injectienaalden	270.000	265.000	270.000
Infrastructurele kosten	71.640	74.534	74.534
Sorteeranalyses	120.867	125.000	125.000
Bestuurskosten	0	500	500
Personeelskosten	328.853	453.000	463.380
Huisvestingskosten	30.532	34.000	35.000
Bureaukosten	8.873	14.500	14.500
Overige kosten	182.430	146.000	153.500
	33.334.127	49.493.122	49.049.977

INKOMSTEN

Bijdragen deelnemers	33.185.056	49.370.644	48.916.516
Renteopbrengsten en overige baten	149.071	122.478	133.461
	33.334.127	49.493.122	49.049.977

§4. Meerjarenbegroting 2024-2026

Alle bedragen zijn exclusief omzetbelasting

UITGAVEN

	2024 in €	2025 in €	2026 in €
Kosten van overslag, transport en verwerking brandbaar afval, gft, glas, papier, verpakkingsafval en inzamelmiddelen	48.854.000	49.852.000	50.950.000
Kosten van afvoer medicijnen en injectienaalden	275.000	275.000	275.000
Infrastructurele kosten	76.000	78.000	80.000
Sorteeranalyses	125.000	125.000	125.000
Beheeruitgaven	670.000	670.000	670.000
	50.000.000	51.000.000	52.100.000

INKOMSTEN

Bijdragen deelnemers	49.866.539	50.866.539	51.966.539
Renteopbrengsten en overige baten	133.461	133.461	133.461
	50.000.000	51.000.000	52.100.000

§5. *Geprognosticeerde balans 2023-2026*

Activa in	31-12-2023	Passiva	31-12-2023
Vaste activa	0	Eigen vermogen	350
Voorraden	5	Voorzieningen	-
Vorderingen	15.000	Langlopende schulden	-
Liquide middelen	250	Kortlopende schulden	14.905
	15.255		15.255

Activa in	31-12-2024	Passiva	31-12-2024
Vaste activa	0	Eigen vermogen	350
Voorraden	5	Voorzieningen	-
Vorderingen	15.000	Langlopende schulden	-
Liquide middelen	250	Kortlopende schulden	14.905
	15.255		15.255

Activa	31-12-2025	Passiva	31-12-2025
Vaste activa	0	Eigen vermogen	350
Voorraden	5	Voorzieningen	-
Vorderingen	15.000	Langlopende schulden	-
Liquide middelen	250	Kortlopende schulden	14.905
	15.255		15.255

Activa	31-12-2026	Passiva	31-12-2026
Vaste activa	0	Eigen vermogen	350
Voorraden	5	Voorzieningen	-
Vorderingen	15.000	Langlopende schulden	-
Liquide middelen	250	Kortlopende schulden	14.905
	15.255		15.255

(bedragen x € 1.000)

De AVU gaat ervan uit dat per 1/1/2023 alle containers zijn overgedragen aan de gemeenten.

Hoofdstuk 3: Overige informatie

§1. Inleiding

Op grond van de comptabiliteitsvoorschriften en het Besluit Begroting en Verantwoording dient in de begroting een aantal verplichte paragrafen te worden opgenomen. Dit betreft:

a. het weerstandsvermogen;
b. de bedrijfsvoering;
c. de verbonden partijen;
d. treasury c.q. financiering;
e. het onderhoud van kapitaalgoederen;
f. het grondbeleid;
g. de lokale heffingen.

De verplichte paragrafen onder e., f. en g. zijn niet van toepassing op de gemeenschappelijke regeling AVU.

§2. Weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen kan worden gedefinieerd als het vermogen van de AVU om eventuele risico's op te kunnen vangen. Met andere woorden: kunnen eventuele tegenvallers worden opgevangen?

Zoals al eerder aangegeven kent de gemeenschappelijke regeling AVU - behoudens een voorziening voor onderhoud en risico voor de glas-, papier-, verpakkingsafval- en textielcontainers - geen verdere reserves of voorzieningen. Dit betekent dat eventuele tegenvallers direct worden verrekend met de deelnemende gemeenten. Zie verder Hoofdstuk 2: Financieel Beleid.

De vraag is of er tegenvallers te verwachten zijn. De overslag, het transport en de afvalverwerking zijn tot en met 2026 zeker gesteld. Ook de tarieven kunnen geen onverwachte tegenvallers opleveren. Deze staan vast tot eind 2026 en kunnen uitsluitend worden aangepast door middel van een jaarlijkse indexering. Wanneer toch tariefsaanpassingen plaatsvinden, zal deze via een wijziging in de begroting worden verwerkt. Voorts worden bij het sluiten van de overeenkomsten de risico's contractueel bij de opdrachtnemer neergelegd. Als er al een tegenvaller kan ontstaan is dit veelal het gevolg van nieuw Rijksbeleid met name op het belastinggebied. Het moge duidelijk zijn dan tegenvallers met name in de tarieven als gevolg van verhogingen als uitkomst van een aanbesteding of van verhoging van Rijksbelastingen niet worden gedefinieerd als risico's waarvoor een weerstandsvermogen moet worden aangehouden. Eerder wordt dan gesproken over een tariefsegalisatiereserve. Echter de AVU houdt reserves noch weerstandsvermogen aan, vanwege de directe doorbelasting van de kosten aan de deelnemende gemeenten.

De belangrijkste conclusie die uit de nota Weerstandsvermogen en Risicobeheersing (2015, actualisatie in 2021/2022) kan worden getrokken is dat een discontinuïteit in de afvoer en de verwerking van met name het huishoudelijk en het grof huishoudelijk restafval en het gft-afval kan leiden tot de kortdurende inzet van extra financiële middelen. De kans hierop wordt echter zeer klein ingeschat, daarom wordt bij de AVU geen weerstandsvermogen aangehouden. In deze nota is een indicatie voor een bedrag per ton huishoudelijk afval gegeven, - berekend op € 17,00 -, dat desgewenst door de deelnemende gemeenten in de risicoparagraaf van de begroting kan worden opgenomen voor

het geval dat er boven de begroting extra kosten door de AVU moeten worden doorbelast. De Nota Weerstandsvermogen wordt eens per 5 jaar geactualiseerd en opnieuw vastgesteld door het Algemeen Bestuur. Nu al is voorafgaande aan de aanstaande actualisatie te vermelden dat het aan de gemeenten geadviseerde bedrag per ton huishoudelijk afval voor het aanhouden van een gemeentelijk weerstandsvermogen met betrekking tot de AVU, als gevolg van de per 2021 geldende hogere verwerkingstarieven moet worden begroot op € 35,00 per ton huishoudelijk restafval.

Volgens de BBV moeten in deze paragraaf Weerstandsvermogen de kengetallen netto schuldquote (gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen), solvabiliteitsratio en de structurele exploitatieruimte zijn benoemd. Omdat de AVU geen winstoogmerk heeft en niet van de voren bekend is of er op 1 januari 2023 sprake is van vorderingen op of van gemeenten, worden deze op 0 begroot en in de jaarrekening berekend op basis van de dan bekende bedragen.

§3. Bedrijfsvoering

In 1996 is de personeelsbezetting van de AVU vastgesteld op vijf formatieplaatsen, zijnde 1 directeur/secretaris, 1 adviseur beleidsontwikkeling/bestuursondersteuning, 1 projectmanager/ operationeel manager, 1 financieel-economisch medewerk(st)er en 1 administratief (secretarieel) medewerk(st)er.

Feitelijk bestond vanwege de inhuur van de financieel-economisch medewerker de organisatie langdurig uit 4 medewerkers in vaste dienst. Dit is in 2015 teruggebracht naar 3 medewerkers. Per 1 augustus 2020 is de functie administratief (secretarieel) medewerker komen te vervallen en waren er twee medewerkers in vaste dienst. Op 1 januari 2023, wanneer de functie beleidsmedewerker met name voor de inzet op het gebied van de circulaire economie en duurzaamheid in 2022 is ingevuld, zijn dat er weer 3.

De formatieplaats financieel-economische medewerk(st)er wordt al jaren niet met eigen personeel ingevuld, omdat er voor een volledige werkweek onvoldoende werk is en dit werk zich niet in regelmaat voordoet. Gekozen is voor de inhuur van externe financiële ondersteuning, middels het onderbrengen van deze taken bij RMN. Naast goede kwaliteit is het voordeel hiervan ook dat erbij ziekte of vertrek direct vervanging is. De kosten van deze inhuur worden wel ten laste van de post personeelskosten gebracht en komen in de begroting onder die post tot uitdrukking.

Het dynamisch archief is ondergebracht in het archief van Archief Eemland en het statisch archief bij het bedrijf OASIS. Dit bedrijf verzorgt in opdracht van de AVU het beheer ervan. De AVU huurt circa 1 dag per maand een archivaris in van het bedrijf DOX-Support. De kosten voor de inhuur worden ten laste van de post personeelskosten gebracht. In 2023 zal worden overlegd of deze taken ook bij RMN kunne worden ondergebracht.

Een groot deel van de werkzaamheden voert de AVU-organisatie in eigen beheer uit. Er is echter op onderdelen ook specifieke deskundigheid vereist die waar nodig incidenteel wordt ingehuurd. Zo leert de ervaring de laatste jaren dat, naar aanleiding van de ontwerpbegroting en jaarrekening, een toenemend aantal vragen wordt gesteld die betrekking hebben op duurzaamheid en CO_2-reductie. Voor berekeningen wordt soms gebruik gemaakt van specialisten op dat gebied. Ook werkt de AVU samen met Circulus-Berkel en ROVA in “CirkelWaarde”. Een samenwerking waarmee de drie organisaties de circulaire economie, - met name op het gebied van de circulaire verwerking van grondstoffen uit het afval -, willen stimuleren. De drie organisaties leveren aan CirkelWaarde een bijdrage in uren en euro’s.

De AVU houdt zich verder bezig met het aanbesteden, uitvoeren en beheren van de contracten, het beheren van de inzamelsystemen, het geven van voorlichting aan de gemeenten, het onderhoud van de AVU-website, het ondersteunen en adviseren van gemeenten bij het opstellen van afvalstoffenplannen en bij aanbestedingen. Daarnaast participeren de medewerkers in activiteiten van landelijk opererende organisaties (NVRD, BKN, Agentschap.nl) en zijn zij aanspreekpunt voor organisaties als CBS, VNG, Innovatie en Milieu. Dit "netwerken" stelt de medewerkers in staat te participeren in en te anticiperen op bepaalde ontwikkelingen en invloed te hebben op die ontwikkelingen. De organisatie is sinds 6 oktober 2008 gehuisvest in het kantoor van RMN in Soest.

§4. Verbonden Partijen

De AVU heeft bestuurlijke en financiële belangen bij een aantal verbonden partijen.

Ten eerste zijn dat uiteraard de in de provincie Utrecht gelegen gemeenten, die deelnemen in de AVU, 25 in totaal. De enige gemeente die na de herindeling met Zederik en Leerdam tot de nieuwe gemeente Vijfheerenlanden sinds 1 januari 2021 niet meer deelneemt is Vianen. Bij het toetredingsbesluit in 1983/1984 hebben de gemeenten gelijktijdig hun bevoegdheden (zorgplicht) op het gebied van de verwijdering van huishoudelijke afvalstoffen overgedragen aan dit openbaar lichaam.

De deelnemende gemeenten hebben als oprichters vanzelfsprekend een grote inbreng in het door AVU te voeren beleid. Zo hebben zij inspraak in de begroting en de rekening alvorens deze door het Algemeen Bestuur worden vastgesteld. Daarnaast is elke gemeente vertegenwoordigd in het Algemeen Bestuur, het orgaan dat de besluiten neemt over onder meer het aangaan van contracten en het beleid. Uit dit Algemeen Bestuur wordt vervolgens een Dagelijks Bestuur gevormd dat onder meer als taak heeft de aansturing van de ambtelijke organisatie.

Voorts heeft de AVU een belang in ROVA en in de BV Afvaloverslag. Van beide organisaties is de AVU-aandeelhouder. ROVA verzorgt voor AVU voor de regio Amersfoort-gemeenten het overladen en transporteren van het restafval, het grof huishoudelijk afval, het gft-afval en het pdb-afval. De BV Afvaloverslag verzorgt dit in Ede voor de regio Veenendaal-gemeenten.

Het aandeelhouderschap van de AVU in ROVA en de BV Afvaloverslag versterkt de AVU in haar inkooppositie (gelijke kansen voor iedereen en stimulering marktwerking) bij de verwerking van afval.

Beide partijen vinden de betrokkenheid van AVU van belang en voor AVU zijn er geen financiële en bestuurlijke nadelen aan verbonden. In tegendeel: AVU profiteert bij goede resultaten mee van dividenduitkeringen. In de onderstaande tabel worden de belangrijkste kengetallen weergegeven die bij het opstellen van deze begroting bekend zijn, verder wordt verwezen naar Programma 4.

Verbonden partij	ROVA	BV Afvaloverslag
Vestigingsplaats	Zwolle	Ede
Eigen vermogen 01-01-2021	nnb	18
Eigen vermogen 31-12-2021	nnb	18
Vreemd vermogen 01-01-2021	nnb	nnb
Vreemd vermogen 31-12-2021	nnb	nnb
Resultaat 2021	nnb	0

Bedragen x € 1.000

De voorzitter van de AVU is commissaris bij de BV Afvaloverslag. De directeur van de AVU woont de aandeelhoudersvergaderingen van de BV Afvaloverslag en ROVA bij.

§5. Treasury c.q. financiering

In deze treasuryparagraaf bij de begroting 2023 worden de beleidsplannen voor de treasuryfunctie voor het komende jaar weergegeven.

5.1. Algemene ontwikkelingen
In deze paragraaf worden de belangrijkste ontwikkelingen geschetst binnen de gemeenschappelijke regeling Afvalverwijdering Utrecht die invloed kunnen hebben op de treasuryfunctie, de financiële posities en de geldstromen. Dit zijn :

- Externe ontwikkelingen : internationale economische indicatoren en de ontwikkeling op de Europese geld- en kapitaalmarkt. De gemeenschappelijke regeling Afvalverwijdering Utrecht is ongevoelig voor externe ontwikkelingen omdat kosten één op één aan deelnemers worden doorberekend.

- Verwachte wijzigingen in wet- en regelgeving : de gemeenschappelijke regeling Afvalverwijdering Utrecht is ongevoelig voor wijzigingen in wet- en regelgeving. Kostenverhogingen hieruit voortvloeiend worden één op één doorberekend aan de deelnemers.

- Debiteurenrisico : de gemeenschappelijke regeling Afvalverwijdering Utrecht is gevoelig voor dit risico. Aangezien de debiteuren alleen de deelnemende gemeenten zijn, is dit risico praktisch verwaarloosbaar.

5.2. Treasurybeheer

5.2.*1 Risicobeheer*
In de Verordening Financieel beleid c.a. zijn in het kader van het risicobeheer regels vastgelegd met betrekking tot het aantrekken van geldmiddelen of het uitzetten ervan. Conform deze verordening :

- Zullen slechts leningen uit hoofde van de publieke taak worden verstrekt aan door het Algemeen of Dagelijks Bestuur goedgekeurde derde partijen;
- Zal de uitzetting van middelen uit hoofde van de treasuryfunctie niet gericht zijn op het genereren van inkomsten door het lopen van overmatig risico;
- Is het gebruik van derivaten niet toegestaan.

Bij de gemeenschappelijke regeling Afvalverwijdering Utrecht zijn de volgende risico’s actueel:

- Renterisico van de vlottende schuld;
- Kredietrisico van de verstrekte gelden;
- Debiteurenrisico met betrekking tot de achtergestelde lening aan de N.V. ROVA Holding;
- Investeringsrisico inzake de deelnemingen in de N.V. ROVA Holding en de BV Afvaloverslag.

Het renterisico van de vlottende schuld wordt in de navolgende tabel weergegeven:

Kasgeldlimiet	Bedragen per jaar
Omvang begroting 2023	€ 49.049.977
1. Toegestane kasgeldlimiet - in bedrag	€ -
2. Omvang vlottende schuld - kredietinstellingen	€ -
3. Vlottende middelen - kredietinstellingen	€ -
Toets kasgeldlimiet	
4. Totaal netto vlottende schuld (2-3)	€ -
Toegestane kasgeldlimiet (1)	€ -
Ruimte (+)/Overschrijding (-); (1-4)	€ -

Het kredietrisico van de verstrekte gelden wordt in de navolgende tabel weergegeven:

Risicogroep	Hypothecaire zekerheid	Restantschuld in x%
Gemeenten	Nee	-
Overheidsinstellingen	Nee	-
Totaal	-	-

5.2.2 Financiering

In het begrotingsjaar 2023 zullen geen nieuwe leningen worden opgenomen. Omdat hiervoor kosten in rekening worden gebracht, houdt de AVU geen rekening-courantkrediet aan bij de Bank Nederlandsche Gemeenten. Met een adequate liquiditeitsplanning behoeft normaliter geen gebruik te worden gemaakt van een rekening-courantkrediet. Wanneer een krediet toch op enig moment nodig blijkt, kan altijd een kortlopend krediet worden aangevraagd. Bij de huidige rentestand worden hiervoor mogelijk zelfs geen kosten in rekening gebracht door de BNG. In het begrotingsjaar 2023 zal financiering uit hoofde van crediteuren op hetzelfde niveau zijn als in voorgaande jaren.

5.2.3 Uitzetting

Op 21 februari 2001 heeft het bestuur een achtergestelde lening van € 69.882 met een looptijd van 10 jaar verstrekt aan N.V. ROVA Holding met een mogelijkheid van een éénzijdige verlenging met 10 jaar door ROVA. De rente bedraagt op jaarbasis 8%. ROVA heeft in 2021 deze lening ingelost, waardoor er geen AVU-gelden meer uitstaan.

5.2.4 Relatiebeheer

In het begrotingsjaar 2023 zullen naar verwachting geen belangrijke wijzigingen in de relatie met de BNG optreden.

5.2.5 BBV, Uniforme basisset van financiële kengetallen (Bedragen x € 1000)

Begroting 2022	**Verloop van de kengetallen**					
Kengetallen:	**Jaarrekening 2021**	**Begroting 2023**	**Begroting 2024**	**Begroting 2025**	**Begroting 2026**	**Begroting 2027**
netto schuldquote	0	0	0	0	0	0
netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	0	0	0	0	0	0
solvabiliteitsratio	0	0	0	0	0	0
structurele exploitatieruimte	0	0	0	0	0	0
grondexploitatie	0	0	0	0	0	0
belastingcapaciteit	0	0	0	0	0	0

5.2.*6 BBV, Inzicht in de toerekening van de rente aan de taakvelden*

Vanuit het taakveld *Treasury* dient inzichtelijk te worden gemaakt op welke wijze de toerekening van de rente aan de verschillende taakvelden geschiedt. Omdat de AVU-begroting slechts één taakveld betreft, wordt hiervoor verwezen naar de *Begroting van uitgaven en inkomsten* in hoofdstuk 2.

§5.3. Kasbeheer

Het kasbeheer wordt voortgezet in lijn met voorgaande jaren. De totale kosten volgens de begroting 2023 ad € 49.049.977 worden onder verrekening van overige inkomsten en rentebaten doorberekend aan deelnemende gemeenten door facturering middels voorschotnota's per kwartaal. Verschillen tussen het totaal van de voorschotnota's en het totaal af te rekenen bedrag worden met de betreffende gemeenten afgewikkeld na de vaststelling van de jaarrekening over 2023 door het Algemeen Bestuur.

§5.4. Organisatie

Naar verwachting zullen in 2023 geen aanpassingen plaatsvinden in de administratieve organisatie en interne controle, zoals vastgelegd in de " Verordening Financieel Beleid c.a.".

§5.5. Informatievoorziening

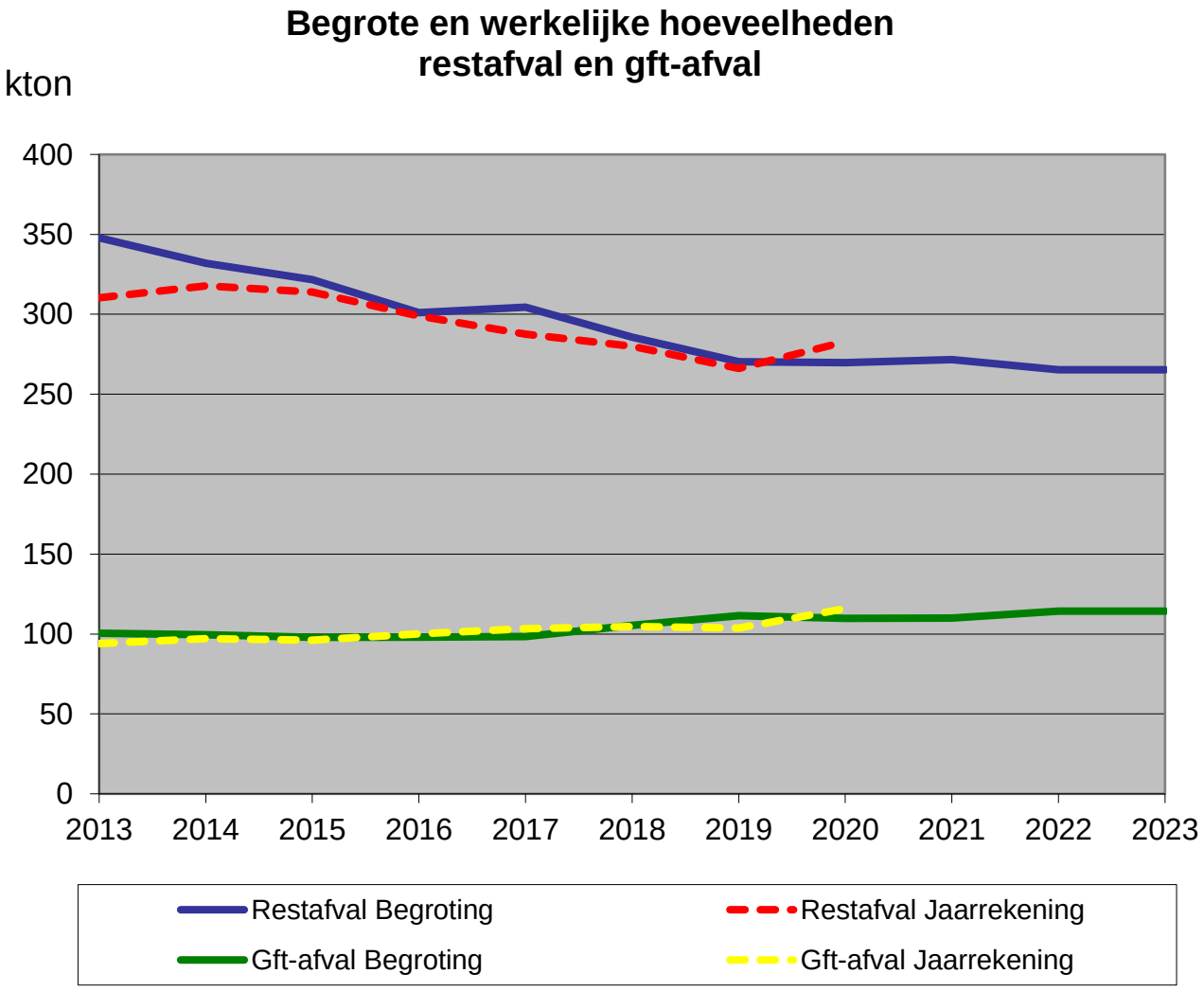
Naar verwachting zullen in 2023 geen aanpassingen plaatsvinden in de informatie en systemen voor het beheer van de treasuryfunctie.

Soest, 6 juli 2022,

het Algemeen Bestuur van de AVU,

De secretaris,	De voorzitter,
F.A. van Dijk	G.J. Spelt

Grafiek : Ontwikkeling afvalhoeveelheden



Deel II: Productbegroting

Ter onderbouwing van de geraamde uitgaven in de Programmabegroting, worden in de productbegroting de gegevens verstrekt per product, zoals de geraamde hoeveelheden te verwerken afval, de tarieven per eenheid, specificatie van de beheerskosten, de toerekening aan de gemeenten en de vereveningsregeling.

Hoofdstuk 1: Hoeveelheden per AVU-deelnemer

Tonnages voor AVU-deelnemers

Deelnemer	Overslagstation	H.H. rest-afval	H.H. Grof-afval	G.F.T. afval	Totaal
Regio I: Utrecht					
Bunnik	Utrecht	2.500	450	1.900	4.850
De Bilt	Utrecht	5.500	1.300	6.300	13.100
De Ronde Venen	Utrecht	8.150	850	4.900	13.900
Driebergen (U.H.)	Utrecht	1.300	200	2.650	4.150
Houten	Utrecht	6.800	1.300	5.150	13.250
IJsselstein	Utrecht	5.900	900	2.800	9.600
Lopik	Utrecht	1.750	550	1.900	4.200
Montfoort	Utrecht	2.250	200	1.850	4.300
Nieuwegein	Utrecht	13.950	1.600	4.250	19.800
Oudewater	Utrecht	1.400	150	1.500	3.050
Stichtse Vecht	Utrecht	11.550	1.850	5.900	19.300
Utrecht	Utrecht	91.000	11.250	13.250	115.500
Wijk bij Duurstede	Utrecht	2.950	500	3.150	6.600
Woerden	Utrecht	8.050	550	4.800	13.400
Regio II: Amersfoort					
Amersfoort	Amersfoort	27.900	4.050	12.100	44.050
Baarn	Amersfoort	3.550	650	3.050	7.250
Bunschoten	Amersfoort	1.300	1.250	2.800	5.350
Eemnes	Amersfoort	1.250	150	1.300	2.700
Leusden	Amersfoort	2.000	450	3.150	5.600
Maarn (U.H.)	Amersfoort	650	100	1.150	1.900
Soest	Amersfoort	6.400	1.000	6.450	13.850
Woudenberg	Amersfoort	900	50	2.150	3.100
Zeist	Amersfoort	11.050	1.800	7.050	19.900
Regio III: Veenendaal					
Amerongen (U.H.)	Ede	550	100	1.150	1.800
Doorn (U.H.)	Ede	1.800	200	1.450	3.450
Leersum (U.H.)	Ede	1.600	200	1.350	3.150
Renswoude	Ede	400	0	800	1.200
Rhenen	Ede	3.550	700	2.300	6.550
Veenendaal	Ede	6.600	1.750	7.900	16.250
Totaal Regio I: Utrecht		163.050	21.650	60.300	245.000
Totaal Regio II: Amersfoort		55.000	9.500	39.200	103.700
Totaal regio III: Veenendaal		14.500	2.950	14.950	32.400
Totaal-generaal		232.550	34.100	114.450	381.100

- *In de hoeveelheid te verwerken huishoudelijk restafval is rekening gehouden met een geraamd volume na te scheiden huishoudelijk restafval van 76.000 kTon (Utrecht, Nieuwegein).*

Hoofdstuk 2: Tarieven en kosten afval en afvalgebonden activiteiten

§1. Tarieven voor AVU-deelnemers

Op grond van artikel 30, lid 3 van de gemeenschappelijke regeling AVU zijn de tarieven voor overslag, transport en verwerken per afvalstoom voor alle gemeenten hetzelfde en gelijk aan het gewogen gemiddelde.

AVU-tarieven voor afvalverwerking

De begrotingstarieven voor het verbranden van restafval en na te scheiden restafval zijn gelijk en zijn voortgekomen uit de recente aanbesteding uit 2019/2020. Tevens is een apart tarief voor de verwerking van grof huishoudelijk afval van toepassing. De begrotingstarieven zijn berekend op basis van de kosten voor de verwerking van het huishoudelijk restafval, het na te scheiden restafval en het grof huishoudelijk restafval. Rekening houdend met een scheidingspercentage van 6% (NRA) en een hergebruikspercentage van 22% (GHA) wordt de afvalstoffenbelasting (begroot) à € 33,15 per ton ook in de begrotingstarieven verwerkt. Het verwerkingstarief voor het gft-afval is berekend op basis van de tarieven per regio inclusief de afvalstoffenbelasting over het als restafval verwerkte percentage, deze worden met ingang van 2022 jaarlijks geïndexeerd.

Afvalverwerkingstarieven in € per ton (aanbesteding, exclusief afvalstoffenbelasting)	Restafval verbranden	Restafval nascheiden	Grof hh. afval	gft-afval
Regio Utrecht	82,00	82,00	201,49	64,75
Regio Amersfoort	82,00	82,00	201,49	64,75
Regio Veenendaal	82,00	82,00	201,49	64,75

Onder de voorwaarde dat het na te scheiden huishoudelijk restafval niet uit bronscheidings-gemeenten of -gebieden mag komen (dus 100% nascheiding van pdb), verleent AVR een korting van € 7,00 per ton na te scheiden huishoudelijk restafval, omdat de kosten voor de nascheidingsbewerking worden gedragen door het Afvalfonds. De korting die AVR verleent, dient aldus ten gunste te komen van de nascheidende gemeenten, omdat een deel van het door die gemeenten aangeleverde restafval in feite pmd is en niet wordt verbrand.

AVU-tarieven voor overslag en transport

De tarieven voor overslag en transport van de overslaglocatie Utrecht komen voort uit de recente aanbesteding uit 2019 en zijn geïndexeerd met als peiljaar 2021. De tarieven voor overslag en transport door ROVA vanuit Amersfoort zijn met als peiljaar 2021 geïndexeerd zoals gebruikelijk met een indexering van 2% per jaar. De tarieven voor overslag en transport door de BV Afvaloverslag vanuit Ede, zijn gebaseerd op de begrotingstarieven 2021 van de BV afvaloverslag, welke ook zijn geïndexeerd met 2% per jaar.

Tarieven voor overslag en transport in €/ton vanaf	Utrecht	Amersfoort	Ede
Huishoudelijk restafval naar AVR Rozenburg	17,08	-	-
Huishoudelijk restafval naar Attero Wijster		28,78	18,10
GFT-afval naar Attero Wijster	24,28	-	-
GFT-afval naar Attero Wilp	18,58	15,48	16,07
Grof huishoudelijk afval af Van Vliet Nieuwegein	17,08	-	-
Grof huishoudelijk afval naar Van Vliet Nieuwegein	-	15,80	16,07
(peiljaar 2021, indexatie 2% per jaar)			

Toelichting op de afvalstoffenbelasting :

In het Belastingplan 2021 wordt de afvalstoffenbelasting voor 2021 vastgesteld op € 33,15 per ton te verbranden afval. Tevens is medegedeeld dat de tarieven in de jaren hierop volgend, zullen stijgen, echter hierover is nog niets verder bekend gemaakt. Voor het begrotingsjaar 2023 is het uitgangspunt voor de afvalstoffenbelasting een (op basis van het verleden) jaarlijkse indexatie van 1,6%. Dit betekent dat de hoeveelheid aangeboden restafval en het restant grof huishoudelijk afval dat na sortering wordt verbrand, met € 33,68 per ton zullen worden belast. Ten aanzien van het gft-afval geldt dat er per aangeleverde ton ongeveer 2% restanten worden verbrand welke worden belast met de afvalstoffenbelasting. Wanneer blijkt dat de stijging van de afvalstoffenbelasting anders uitpakt, zal het verschil worden verrekend bij de eindafrekening over 2023, of indien nodig via een begrotingswijziging.

§2. Tarieven en kosten voor huishoudelijk rest- en grof afval

Uitgaande van de door de gemeenten opgegeven hoeveelheden huishoudelijk restafval en grof huishoudelijk restafval (gezamenlijk ook : brandbaar afval) en de verschillende AVU-tarieven per regio voor overslag, transport en verwerking zijn de gewogen gemiddelde tarieven berekend en in de onderstaande tabel weergegeven :

Brandbaar afval	Hoeveelheid ton	Tarief 2023 € per ton	Kosten 2023 €
Regio I: Utrecht			
Huishoudelijk restafval O en T	163.050	17,77	2.897.404
Huishoudelijk restafval verwerken	163.050	121,23	19.766.840
Grof huishoudelijk restafval O en T	21.650	17,77	384.721
Grof huishoudelijk restafval verwerken	21.650	238,37	5.160.610
Regio II: Amersfoort			
Huishoudelijk restafval O en T	55.000	29,94	1.646.849
Huishoudelijk restafval verwerken	55.000	121,23	6.667.747
Grof huishoudelijk restafval O en T	9.500	16,44	156.164
Grof huishoudelijk restafval verwerken	9.500	238,37	2.264.471
Regio III: Veenendaal			
Huishoudelijk restafval O en T	14.500	18,83	273.053
Huishoudelijk restafval verwerken	14.500	121,23	1.757.861
Grof huishoudelijk restafval O en T	2.950	16,72	49.322
Grof huishoudelijk restafval verwerken	2.950	238,37	703.178
Totaal	266.650		41.728.221
Gemiddeld gewogen tarief huishoudelijk restafval		**141,95**	
Gemiddeld gewogen tarief grof huishoudelijk restafval		**255,67**	

- In dit tarief is de afvalstoffenbelasting inbegrepen.
- Restafval verbranden en nascheiden gaat tegen hetzelfde tarief
- Conform het besluit van het Algemeen Bestuur van 1 juli 2020 wordt met ingang van 1 januari 2022 een apart tarief voor de verwerking van grof huishoudelijk afval in de begroting gehanteerd.

§3. Tarieven en kosten voor gft-afval

Uitgaande van de door de gemeenten opgegeven hoeveelheden gft-afval en de verschillende AVU-tarieven per regio voor overslag, transport en verwerking zijn de gewogen gemiddelde tarieven berekend en in de onderstaande tabel weergegeven :

gft-afval	Hoeveelheid ton	Tarief 2023 € per ton	Kosten 2023 €
Regio I: Utrecht			
gft-afval O en T	60.300	23,48	1.415.954
gft-afval verwerken	60.300	69,07	4.164.655
Regio II: Amersfoort			
gft-afval O en T	39.200	16,11	631.331
gft-afval verwerken	39.200	69,07	2.707.371
Regio III: Veenendaal			
gft-afval O en T	14.950	16,72	249.952
gft-afval verwerken	14.950	69,07	1.032.530
Totaal	114.450		10.201.794
Gemiddeld gewogen tarief gft-afval		**89,14**	

§4. Kosten injectienaalden/oude medicijnen

Voor de begroting 2023 is uitgegaan van de werkelijke kosten in 2021. Op basis van de werkelijke kosten zijn in overleg met Stadsbedrijven Utrecht de tarieven aangepast. Er worden geen wijzigingen in de DVO en de regeling verwacht. De verrekening met de gemeenten geschiedt op basis van het aantal tonnen brandbaar afval en gft-afval.

Kosten van de regeling (excl. BTW) € 270.000

§5. Infrastructurele kosten

Deze vergoeding is bestemd voor het gebruik van de wegen en infrastructuur rond de overlaadstations Utrecht en Nieuwegein. De vergoeding bestaat uit een vast bedrag dat ieder jaar wordt geïndexeerd voor inflatie. Rekening houdend met een inflatie van 2% per jaar wordt de vergoeding in 2023

€ 76.025. Deze vergoeding wordt op basis van de aangeleverde tonnages verdeeld over de overslaglocaties Utrecht en Nieuwegein, en bedraagt € 65.955 voor Utrecht en € 10.070 voor Nieuwegein.

Kosten van de vergoeding (excl. BTW)	€ 76.025

§6. Kosten sorteeranalyses

Jaarlijks worden 56 sorteeranalyses uitgevoerd, op basis van een meerjarige aanbesteding. De verrekening geschiedt op basis van het aantal sorteeranalyses per gemeente.

Kosten van de sorteeranalyses (excl. BTW)	€ 125.000

Hoofdstuk 3: Beheerskosten

Specificatie AVU-beheerskosten (excl. BTW)

UITGAVEN			
1. Bestuurskosten			**€ 500**
2. *Personeelskosten*			
Salarissen incl. vakantiegelden,			**€ 463.380**
werkgeverslasten, e.d.	€ 356.380		
Financiële administratie	€ 70.000		
Mobiliteit	€ 35.000		
Representatie	€ 2.000		
3. Huisvestingskosten			**€ 35.000**
Huur	€ 20.000		
Servicekosten	€ 15.000		
4. Bureaukosten			
Bureaubenodigdheden/kantoorartikelen	€ 7.500		**€ 14.500**
Kopieerapparatuur	€ 3.000		
Telefoonkosten	€ 3.500		
Porti kosten	€ 500		
5. Overige kosten			**€ 153.500**
Studie, symposia, e.d.	€ 5.500		
Onderzoek en adviezen	€ 100.000		
Accountant	€ 40.000		
Excursie deelnemers	€ 2.000		
Contributies	€ 6.000		
TOTAAL BEHEERSUITGAVEN			**€ 666.880**
INKOMSTEN			
7. Rente			€ 0
8. Aandeel in de beheerskosten voor papier- en glas-activiteiten en administratie pdb			**€ 133.461**
NETTO BEHEERSKOSTEN			**€ 533.419**

Deel III: Overige activiteiten welke de gemeenschappelijke regeling uitvoert

Glas

Bijlage 1.3 geeft per gemeente een overzicht van de voor 2023 geraamde hoeveelheden en bijbehorende kosten en opbrengsten van de glasinzameling en de glasverwerking.

Papier

Bijlage 1.4 geeft per gemeente een overzicht van de voor 2023 geraamde hoeveelheden en bijbehorende kosten en opbrengsten van de papierinzameling en de papierverwerking.

Op het moment van het tot stand komen van deze begroting zijn de papieropbrengsten fors gestegen ten opzichte van de begrotingen voor 2021 en 2022. Gezien de volatiele papiermarkt en de periode welke tot 2023 nog moet worden overbrugd, wordt met betrekking tot de papieropbrengst conservatief geraamd. Op basis van berichten vanuit de oud papiermarkt wordt de eerdere lage geraamde opbrengst voor 2022 bijgesteld naar € 75,00 per ton. In 2021 is de verwerking van het oud papier opnieuw aanbesteed, met als resultaat dat de bonus (= extra opbrengst) voor 2023 kan worden begroot op € 40,32 per ton oud papier.

Administratie kunststof verpakkingen, drankenkartons en blik

Per 1 april 2020 zijn de post-collection-contracten voor pdb overgedragen aan RKN. Deze organisatie handelt de gehele verpakkingsketen vanaf de acceptatie op de overslaglocaties af met het Afvalfonds. Er wordt echter wel door de aangesloten organisaties, voorheen Combinatie-Oost, nu CirkelWaarde gebruik gemaakt van registratiesoftware ten behoeve van het gegevensbeheer. Tot en met 2019 was hiervoor en voor de overige administratie- en beheerskosten € 5,00 per vermarkte ton gesorteerd kunststof ter beschikking. Op basis van de vermarktingsgegevens 2021 kan deze vergoeding worden vastgesteld op € 39.011. Deze vergoeding wordt vooralsnog ook voor 2023 gehanteerd en op basis van de ingezamelde tonnages 2021 verrekend over de AVU-gemeenten.

Verhuur containers

Bijlage 1.5 geeft per gemeente een overzicht van de huurkosten van de pdb-, textiel-, papier- en glascontainers in 2023, inclusief risico- en onderhoudsdekking op basis van de gegevens over 2021.

Overdracht containers

De AVU is bezig met, - echter pas na instemming van de betreffende deelnemende gemeenten -, de overdracht van de containers voor glas, papier, textiel en pdb aan de gemeenten. Omdat de overdracht op het moment dat deze begroting tot stand komt nog niet is afgerond, zullen er voor meerdere gemeenten nog huurkosten worden opgenomen. Indien deze komen te vervallen, zullen deze met de betreffende gemeenten worden verrekend.

Bijlagen

Bijlage 1.1. : Raming ingezameld huishoudelijk afval, grof huishoudelijk afval en gft-afval in 2023 en bijbehorende kosten

Deelnemer	H.H.Rest-afval (ton)	H.H.Rest-afval	Nascheiding korting	H.H.Grof-afval (ton)	H.H.Grof-afval	G.F.T. afval (ton)	G.F.T. afval	Totaal afval (ton)	Subtotaal afval (€)	Kosten medicijnen & inj nld	Kosten infrastrc.	Beheer-kosten	Kosten Sorteer-analyses	Kosten verevening (€)	Totale kosten (€)
Kostprijs per ton		€ 141,95	-€ 7,00		€ 255,67		€ 89,14			€ 0,71	€ 0,20	€ 1,75	€ 2.273		
Bunnik	2.500	354.867	0	450	115.053	1.900	169.361	4.850	639.282	3.436	968	8.487	2.273	-702	653.743
De Bilt	5.500	780.708	0	1.300	332.376	6.300	561.567	13.100	1.674.650	9.281	2.613	22.923	4.545	-47.856	1.666.157
De Ronde Venen	8.150	1.156.867	0	850	217.322	4.900	436.774	13.900	1.810.964	9.848	2.773	24.323	4.545	-90.106	1.762.347
Driebergen (U.H.)	1.300	184.531	0	200	51.135	2.650	236.215	4.150	471.880	2.940	828	7.262	1.364	-7.646	476.628
Houten	6.800	965.239	0	1.300	332.376	5.150	459.058	13.250	1.756.673	9.387	2.643	23.186	4.545	-43.156	1.753.279
IJsselstein	5.900	837.487	0	900	230.106	2.800	249.585	9.600	1.317.178	6.801	1.915	16.799	4.545	-8.996	1.338.243
Lopik	1.750	248.407	0	550	140.620	1.900	169.361	4.200	558.389	2.976	838	7.350	2.273	-26.276	545.549
Montfoort	2.250	319.381	0	200	51.135	1.850	164.904	4.300	535.420	3.046	858	7.524	2.273	-5.733	543.389
Nieuwegein	13.950	1.980.159	-97.650	1.600	409.078	4.250	378.835	19.800	2.670.422	14.028	3.950	34.648	6.818	34.106	2.763.971
Oudewater	1.400	198.726	0	150	38.351	1.500	133.706	3.050	370.783	2.161	608	5.337	2.273	-22.188	358.974
Stichtse Vecht	11.550	1.639.487	0	1.850	472.996	5.900	525.912	19.300	2.638.394	13.674	3.850	33.773	9.091	5.942	2.704.723
Utrecht	91.000	12.917.169	-637.000	11.250	2.876.327	13.250	1.181.073	115.500	16.337.569	81.829	23.041	202.111	13.636	-75.550	16.582.636
Wijk bij Duurstede	2.950	418.743	0	500	127.837	3.150	280.783	6.600	827.363	4.676	1.317	11.549	2.273	-61.084	786.094
Woerden	8.050	1.142.673	0	550	140.620	4.800	427.860	13.400	1.711.153	9.494	2.673	23.448	6.818	-36.062	1.717.525
Sub-totaal	163.050	23.144.444	-734.650	21.650	5.535.331	60.300	5.374.995	245.000	33.320.120	173.576	48.875	428.721	67.273	-385.308	33.653.258
Amersfoort	27.900	3.960.319	0	4.050	1.035.478	12.100	1.078.565	44.050	6.074.361	31.208	8.787	77.082	9.091	350.063	6.550.594
Baarn	3.550	503.912	0	650	166.188	3.050	271.870	7.250	941.969	5.136	1.446	12.687	4.545	7.565	973.349
Bunschoten	1.300	184.531	-9.100	1.250	319.592	2.800	249.585	5.350	744.608	3.790	1.067	9.362	4.545	739	764.112
Eemnes	1.250	177.434	0	150	38.351	1.300	115.879	2.700	331.663	1.913	539	4.725	2.273	-5.738	335.374
Leusden	2.000	283.894	0	450	115.053	3.150	280.783	5.600	679.730	3.967	1.117	9.799	4.545	16.301	715.460
Maarn (U.H.)	650	92.265	0	100	25.567	1.150	102.508	1.900	220.341	1.346	379	3.325	1.364	692	227.447
Soest	6.400	908.460	0	1.000	255.673	6.450	574.937	13.850	1.739.071	9.812	2.763	24.236	4.545	51.287	1.831.714
Woudenberg	900	127.752	0	50	12.784	2.150	191.646	3.100	332.182	2.196	618	5.425	2.273	1.481	344.174
Zeist	11.050	1.568.513	0	1.800	460.212	7.050	628.420	19.900	2.657.145	14.099	3.970	34.823	9.091	-16.395	2.702.733
Sub-totaal	55.000	7.807.080	-9.100	9.500	2.428.898	39.200	3.494.193	103.700	13.721.071	73.469	20.687	181.463	42.273	405.994	14.444.957

In dit overzicht kunnen afrondingsverschillen voorkomen.

Bijlage 1.1. : Raming ingezameld huishoudelijk afval, grof huishoudelijk afval en gft-afval in 2023 en bijbehorende kosten (vervolg)

Deelnemer	H.H.Rest-afval (ton)	H.H.Rest-afval	Nascheiding korting	H.H.Grof-afval (ton)	H.H.Grof-afval	G.F.T. afval (ton)	G.F.T. afval	Totaal afval (ton)	Subtotaal afval (€)	Kosten medicijnen & inj nld	Kosten infrastrc.	Beheer-kosten	Kosten Sorteer-analyses	Kosten verevening (€)	Totale kosten (€)
Kostprijs per ton		€ 141,95	-€ 7,00		€ 255,67		€ 89,14			€ 0,71	€ 0,20	€ 1,75	€ 2.273		
Amerongen (U.H.)	550	78.071	0	100	25.567	1.150	102.508	1.800	206.146	1.275	359	3.150	1.364	-7.187	205.107
Doorn (U.H.)	1.800	255.504	0	200	51.135	1.450	129.249	3.450	435.889	2.444	688	6.037	1.364	-23.341	423.081
Leersum (U.H.)	1.600	227.115	0	200	51.135	1.350	120.336	3.150	398.585	2.232	628	5.512	1.364	-15.607	392.714
Renswoude	400	56.779	0	0	0	800	71.310	1.200	128.089	850	239	2.100	2.273	5.191	138.742
Rhenen	3.550	503.912	0	700	178.971	2.300	205.016	6.550	887.899	4.641	1.307	11.462	2.273	-22.446	885.135
Veenendaal	6.600	936.850	0	1.750	447.429	7.900	704.187	16.250	2.088.465	11.513	3.242	28.436	6.818	42.703	2.181.176
Sub-totaal	14.500	2.058.230	0	2.950	754.237	14.950	1.332.607	32.400	4.145.074	22.955	6.463	56.696	15.455	-20.687	4.225.956
Totaal-generaal	232.550	33.009.754	-743.750	34.100	8.718.466	114.450	10.201.794	381.100	51.186.265	270.000	76.025	666.880	125.000	0	52.324.170

In dit overzicht kunnen afrondingsverschillen voorkomen.

Bijlage 1.2. : Berekening van de verevening van de transportkosten in 2023

Deelnemer	Afval totaal tonnen	Rijtijd enkele reis minuten	Vereveningskosten € per ton	Vereveningsregeling € per jaar
Regio I: Utrecht				
Bunnik	4.850	18,0	-0,14	-702
De Bilt	13.100	24,2	-3,65	-47.856
De Ronde Venen	13.900	29,2	-6,48	-90.106
Driebergen (U.H.)	4.150	21,0	-1,84	-7.646
Houten	13.250	23,5	-3,26	-43.156
IJsselstein	9.600	19,4	-0,94	-8.996
Lopik	4.200	28,8	-6,26	-26.276
Montfoort	4.300	20,1	-1,33	-5.733
Nieuwegein	19.800	14,7	1,72	34.106
Oudewater	3.050	30,6	-7,27	-22.188
Stichtse Vecht	19.300	17,2	0,31	5.942
Utrecht	115.500	18,9	-0,65	-75.550
Wijk bij Duurstede	6.600	34,1	-9,26	-61.084
Woerden	13.400	22,5	-2,69	-36.062
Regio II: Amersfoort				
Amersfoort	44.050	3,7	7,95	350.063
Baarn	7.250	15,9	1,04	7.565
Bunschoten	5.350	17,5	0,14	739
Eemnes	2.700	21,5	-2,13	-5.738
Leusden	5.600	12,6	2,91	16.301
Maarn (U.H.)	1.900	17,1	0,36	692
Soest	13.850	11,2	3,70	51.287
Woudenberg	3.100	16,9	0,48	1.481
Zeist	19.900	19,2	-0,82	-16.395
Regio III: Veenendaal				
Amerongen (U.H.)	1.800	24,8	-3,99	-7.187
Doorn (U.H.)	3.450	29,7	-6,77	-23.341
Leersum (U.H.)	3.150	26,5	-4,95	-15.607
Renswoude	1.200	10,1	4,33	5.191
Rhenen	6.550	23,8	-3,43	-22.446
Veenendaal	16.250	13,1	2,63	42.703
				0
Gewogen gemiddelde:		17,74		
Gemiddeld per ton betalen (+) of ontvangen (-)				
Tarief 2023	€ 16,98			

Uitgangspunten voor de vereveningsregeling

De transportkosten van de gemeenten naar de overslagstations worden verevend. De gemeenten met een meer dan (gewogen) gemiddelde rijtijd ontvangen een vergoeding terwijl de andere gemeenten betalen. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten van toepassing.

De rijtijden zijn in 2018 opnieuw bepaald met de routeplanner Easy Travel. De kosten zijn gebaseerd op de tarieven van 2018, welke tevens zijn gespiegeld aan geïndexeerde tarieven van 2011. De tarieven van 2018 lagen in lijn met de geïndexeerde tarieven en zijn daarom als uitgangspunt gehanteerd.

De transportkosten zijn in 2018 als volgt gestandaardiseerd:

- belading per kraakperswagen: 7,77 ton
- bemensing per kraakperswagen: 1 chauffeur en gemiddeld 1,47 beladers
- kosten per uur: € 81,13 voor een kraakperswagen met chauffeur en € 26,08 voor een belader.

De standaardtransportkosten zijn dan € 15,38 per ton en per uur in 2018.

Rekening houdend met een indexering van 2% per jaar vanaf 2018 zijn de standaardtransportkosten in 2023 € 16,98 per ton en per uur.

Voorbeeldberekening gemeente Bunnik

Extra rijtijd t.o.v. gemiddelde: 17,79 - 18,0 =		0,21 minuten enkele reis Retour 0,42 minuten of 0,007 uur
Vergoeding verevening:	0,007 uur x € 16,64 = € 0,11 per ton.	
Verevening totaal:	€ 0,11/ton x 5.000 ton =	€ 550

In de tabel komen afrondingsverschillen voor als gevolg van de weergave van de berekende getallen. Er wordt namelijk gerekend met meer dan 2 cijfers achter de komma.

Bijlage 1.3. : Raming glasinzameling in 2022 en bijbehorende kosten en opbrengsten exclusief containers

Deelnemer	Ingezamelde hoeveelheid	Kosten Lediging, overslag en natransport	Administratie-kosten AVU	Glas-vergoeding	Saldo glasinzameling
	ton	(€)	(€ 0,69/ton)	(€)	(€)
Amersfoort	3.550	0	2.450	78.739	-76.290
Baarn	690	7.452	476	15.304	-7.376
Bunnik	400	4.320	276	8.872	-4.276
Bunschoten	510	0	352	11.312	-10.960
De Bilt	1.020	51.898	704	22.624	29.978
De Ronde Venen	1.110	56.477	766	24.620	32.623
Eemnes	410	20.861	283	9.094	12.050
Houten	1.190	60.547	821	26.394	34.974
IJsselstein	630	6.804	435	13.973	-6.735
Leusden	930	47.318	642	20.627	27.333
Lopik	420	21.370	290	9.316	12.344
Montfoort	340	17.299	235	7.541	9.993
Nieuwegein	1.250	13.500	863	27.725	-13.363
Oudewater	260	13.229	179	5.767	7.641
Renswoude	100	1.080	69	2.218	-1.069
Rhenen	630	32.054	435	13.973	18.516
Soest	1.300	14.040	897	28.834	-13.897
Stichtse Vecht	1.410	71.741	973	31.274	41.440
Utrecht	8.410	427.901	5.803	186.534	247.170
Utrechtse Heuvelrug	1.060	53.933	731	23.511	31.153
Veenendaal	1.370	14.796	945	30.387	-14.645
Wijk bij Duurstede	360	18.317	248	7.985	10.580
Woerden	1.310	66.653	904	29.056	38.501
Woudenberg	420	0	290	9.316	-9.026
Zeist	1.630	17.604	1.125	36.153	-17.425
Totaal-generaal	30.710	1.039.193	21.190	681.148	379.235

In dit overzicht kunnen afrondingsverschillen voorkomen. Een negatief saldo betreft een opbrengst voor de gemeente.

Bijlage 1.4. : Raming oud papierinzameling in 2023 en bijbehorende kosten en opbrengsten

Deelnemer	Ingezamelde hoeveelheid (ton)	Kosten inzameling (€)	Kosten garantieregeling (€)	Administratie kosten AVU (€)	Administratie kosten Remondis (€)	Bonus per ton € 40,32	Opbrengst per ton € 75,00	Saldo papierinzameling (€)
Amersfoort	7.550	0	15.596	5.210	25.066	304.416	566.250	-824.795
Baarn	1.300	4.877	1.048	2.132	4.316	52.416	97.500	-137.544
Bunnik	950	69.384	45.094	1.558	3.154	38.304	71.250	9.636
Bunschoten	1.150	0	852	794	3.818	46.368	86.250	-127.155
De Bilt	2.600	180.464	163.758	4.264	8.632	104.832	195.000	57.286
De Ronde Venen	2.700	216.145	153.403	4.428	8.964	108.864	202.500	71.576
Eemnes	500	75.333	465	820	1.660	20.160	37.500	20.618
Houten	2.650	167.720	119.641	4.346	8.798	106.848	198.750	-5.094
IJsselstein	1.700	0	55.350	1.173	5.644	68.544	127.500	-133.877
Leusden	1.850	237.222	14.726	3.034	6.142	74.592	138.750	47.782
Lopik	1.100	16.149	0	1.804	3.652	44.352	82.500	-105.247
Montfoort	150	23.949	0	246	498	6.048	11.250	7.395
Nieuwegein	2.700	0	0	1.863	8.964	108.864	202.500	-300.537
Oudewater	500	0	0	345	1.660	20.160	37.500	-55.655
Renswoude	300	1922,62552	3.158	492	996	12.096	22.500	-28.028
Rhenen	950	150.138	5.170	1.558	3.154	38.304	71.250	50.466
Soest	2.700	30.246	29.154	4.428	8.964	108.864	202.500	-238.572
Stichtse Vecht	3.050	212.070	0	5.002	10.126	122.976	228.750	-124.528
Utrecht	10.450	0	0	7.211	34.694	421.344	783.750	-1.163.190
Utrechtse Heuvelrug	2.900	235.128	173.128	4.756	9.628	116.928	217.500	88.212
Veenendaal	3.100	3.609	0	5.084	10.292	124.992	232.500	-338.507
Wijk bij Duurstede	1.500	184.645	25.436	2.460	4.980	60.480	112.500	44.541
Woerden	2.550	2.368	1.953	4.182	8.466	102.816	191.250	-277.097
Woudenberg	600	0	0	414	1.992	24.192	45.000	-66.786
Zeist	3.450	74.118	55.111	5.658	11.454	139.104	258.750	-251.513
Totaal-generaal	58.950	1.885.488	863.041	73.261	195.714	2.376.864	4.421.250	-3.780.611

In dit overzicht kunnen afrondingsverschillen voorkomen. Een negatief saldo betreft een opbrengst voor de gemeente.

Bijlage 1.5. : Raming kosten huur-, onderhoud- en risico's containers 2023

Deelnemer	PDB (€)	Textiel (€)	Papier (€)	Glas (€)	Totaal (€)
Amersfoort	0	0	0	0	0
Baarn	0	0	0	0	0
Bunnik	0	0	0	0	0
Bunschoten	0	0	0	0	0
De Bilt	0	0	0	0	0
De Ronde Venen	0	7.793	0	0	7.793
Eemnes	0	0	0	1.280	1.280
Houten	0	7.447	0	42.262	49.709
IJsselstein	0	0	0	0	0
Leusden	391	0	0	853	1.244
Lopik	0	0	0	8.932	8.932
Montfoort	0	0	0	0	0
Nieuwegein	0	0	0	0	0
Oudewater	0	0	0	0	0
Renswoude	0	0	0	0	0
Rhenen	0	0	1.192	6.868	8.060
Soest	0	0	0	0	0
Stichtse Vecht	0	2.196	0	0	2.196
Utrecht	0	0	0	853	853
Utrechtse Heuvelrug	0	0	0	0	0
Veenendaal	0	0	0	0	0
Wijk Bij Duurstede	0	0	0	0	0
Woerden	0	0	0	8.105	8.105
Woudenberg	0	0	0	0	0
Zeist	0	0	0	0	0
Totaal	391	17.436	1.192	69.153	88.172

In dit overzicht kunnen afrondingsverschillen voorkomen.

Bijlage 1.6. : Totale raming kosten 2023 per deelnemer

Deelnemer	Kosten brandbaar en gft afval en overige kosten (zie bijlage 1.1) (€)	Saldo glasinzameling (zie bijlage 1.3) (€)	Saldo papierinzameling (zie bijlage 1.4) (€)	Huurkosten containers (zie bijlage 1.5) (€)	Administratie PMD (RKN) (€)	Saldo (€)	Voorschotnota 4x per jaar (€)
Amersfoort	6.550.594	-76.290	-824.795	0	5.210	5.654.719	1.413.680
Baarn	973.349	-7.376	-137.544	0	1.026	829.455	207.364
Bunnik	653.743	-4.276	9.636	0	360	659.462	164.866
Bunschoten	764.112	-10.960	-127.155	0	2.273	628.270	157.068
De Bilt	1.666.157	29.978	57.286	0	1.890	1.755.311	438.828
De Ronde Venen	1.762.347	32.623	71.576	7.793	1.208	1.875.546	468.887
Eemnes	335.374	12.050	20.618	1.280	458	369.781	92.445
Houten	1.753.279	34.974	-5.094	49.709	1.945	1.834.814	458.703
IJsselstein	1.338.243	-6.735	-133.877	0	728	1.198.360	299.590
Leusden	715.460	27.333	47.782	1.244	1.598	793.416	198.354
Lopik	545.549	12.344	-105.247	8.932	726	462.304	115.576
Montfoort	543.389	9.993	7.395	0	550	561.326	140.332
Nieuwegein	2.763.971	-13.363	-300.537	0	36	2.450.107	612.527
Oudewater	358.974	7.641	-55.655	0	313	311.273	77.818
Renswoude	138.742	-1.069	-28.028	0	316	109.961	27.490
Rhenen	885.135	18.516	50.466	8.060	655	962.832	240.708
Soest	1.831.714	-13.897	-238.572	0	2.104	1.581.349	395.337
Stichtse Vecht	2.704.723	41.440	-124.528	2.196	1.608	2.625.439	656.360
Utrecht	16.582.636	247.170	-1.163.190	853	4.647	15.672.117	3.918.029
Utrechtse Heuvelrug	1.724.978	31.153	88.212	0	2.419	1.846.762	461.690
Veenendaal	2.181.176	-14.645	-338.507	0	3.786	1.831.810	457.953
Wijk bij Duurstede	786.094	10.580	44.541	0	1.172	842.388	210.597
Woerden	1.717.525	38.501	-277.097	8.105	1.802	1.488.836	372.209
Woudenberg	344.174	-9.026	-66.786	0	711	269.074	67.268
Zeist	2.702.733	-17.425	-251.513	0	1.467	2.435.263	608.816
Totaal	52.324.170	379.235	-3.780.611	88.172	39.011	49.049.977	

In dit overzicht kunnen afrondingsverschillen voorkomen. Een negatief saldo betreft een opbrengst voor de gemeente.

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Zienswijze programma- en productbegroting AVU 2023

Beleidsveld	Circulaire economie
Organisatieonderdeel	Stadsbedrijven
Opsteller	Anneke Buijze
Zaaknummer	9680977
Jaargang en nummer	2022, nr. 31
Vergaderdatum Raad	24 februari 2022
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. De bijgevoegde brief aan de AVU vast te stellen als zienswijze op de concept programma- en productbegroting 2023, waarin de raad aangeeft het eens te zijn met het door AVU gevoerde beleid en de financiën en de AVU verzoekt om Cirkelwaarde op de punten samenwerking en resultaten van Expertisecentrum en Handelshuis te evalueren.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering gehouden op 24 februari 2022.

De griffier,

Merel van Hall

De voorzitter,

Sharon A.M. Dijksma

Gemeenteraad

Dossiernummer	2447
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	24 februari 2022
Agendapunt	8
Titel	Raadsvoorstel Wijziging verordeningen precariobelasting, leges en leges omgevingsvergunning 2022 voor tijdelijke terrassen in verband met Corona
ID	2617
Behandelend ambtenaar	Koningstein, Iris
Telefoon	286 9887
E-mail	i.koningstein@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	Economie
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Economische Zaken
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	24 februari 2022

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Wijziging verordeningen precariobelasting, leges en leges omgevingsvergunning 2022 voor tijdelijke terrassen in verband met Corona

Beleidsveld	Economische Zaken
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Iris Koningstein
Kenmerk	9558465
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. De wijziging van de verordening precariobelasting 2022 vast te stellen, waarbij het tarief van nul euro wordt vastgesteld voor de extra vierkante meters van tijdelijke terrassen in verband met de 1,5m-inrichting, met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2022

2. De wijziging verordening van de leges omgevingsvergunning vast te stellen, waarbij het tarief van nul euro wordt vastgesteld voor de aanvraag van een vergunning voor een tijdelijke terras als gevolg van de coronamaatregelen, met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2022

3. De wijziging van de verordening leges vast te stellen, waarbij het tarief van nul euro wordt vastgesteld voor de aanvraag van een vergunning voor een tijdelijke terras als gevolg van de coronamaatregelen, met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2022

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting
Voor het aanvragen van een tijdelijk verruimd terras is een ondernemer precario en leges verschuldigd. Bij de leges gaat het om de exploitatievergunning en in sommige gevallen om een omgevingsvergunning. De invordering van de leges en precario is aangehouden. De kosten willen we net als in 2021 laten vervallen om ondernemers te ondersteunen in deze coronacrisis. Dit willen we doen door aanpassing van de geldende tarieven naar nul euro. Dit wordt geregeld met de nu voorliggende wijzigingsbesluiten.

Context
Aanleiding
Vanwege de 1,5 meter maatregel in de horeca konden ondernemers in 2020 en 2021 minder bezoekers ontvangen in hun horecagelegenheid en op het vergunde terras. Daarom is toen de mogelijkheid geboden om tijdelijk een verruimd terras aan te vragen, zolang de 1,5 meter-maatregel in de horeca van kracht is. Dit om het verlies van inkomsten te helpen beperken. In september 2021 heeft het college het besluit genomen horecaondernemers toe te staan hun terras opnieuw tijdelijk uit te breiden of een satellietterras in te richten, als het kabinet besluit de 1,5 meter-maatregel voort of opnieuw in te zetten in de periode tussen 31 oktober 2021 en 1 november 2022, mits zij de benodigde vergunning(en) aanvragen en deze wordt verleend.

Vanaf 28 november 2021 is het in de horeca en op het terras (indien deze geopend mogen zijn) opnieuw verplicht om 1,5 meter afstand te houden. Daarom is het voor de horeca wederom mogelijk een tijdelijk verruimd terras aan te vragen. In dit voorstel wordt de raad gevraagd de precario en leges die verschuldigd zijn voor het aanvragen van de vergunning en voor het gebruik van de extra meters terrasruimte vanwege de 1,5 meter maatregelen ook in 2022 te laten vervallen.

De financiële situatie van veel horecaondernemers is nog altijd nijpend. De horeca is ruim een half jaar gesloten geweest en ook de maatregelen in de huidige coronagolf hebben grote gevolgen voor de horeca. De ruimte om de financiële situatie te herstellen is de afgelopen maanden zeer beperkt geweest. Verder leidt de uitbreiding van terrasruimte (gemiddeld) niet tot het plaatsen van meer stoelen of tafels dan op de oorspronkelijke vergunde en regulier geplaatste terrassen. Ook om die reden willen we de benoemde kosten laten vervallen.

We houden bij de invoering van de tijdelijk verruimde terrassen, net als eerder in 2021, rekening met omwonenden en andere belanghebbenden, en zorgen we voor dat voldoende ruimte voor voetgangers, fietsers en andere verkeersdeelnemers. Goede communicatie richting horeca- en andere ondernemers, bewoners en bezoekers is hierbij van belang.

Terrassen creëren extra ruimte voor ontmoeting in de stad. Ze zijn vanuit volksgezondheidsperspectief een beter alternatief dan horecaverblijf binnen. Met de grotere tijdelijke terrassen willen wij horecaondernemers in de 1,5 metersamenleving perspectief bieden op aanvullende omzetmogelijkheden. Indien in de directe omgeving van het horecabedrijf geen plaats is voor het aanvragen van een extra tijdelijk terras, bestaat de gelegenheid voor het aanvragen van een satellietterras. Op die manier bieden we zo veel mogelijk ondernemers de mogelijkheid om een extra tijdelijk terras uit te baten. Het is niet wenselijk dat de extra omzet vervolgens deels teniet wordt gedaan door extra kosten.

Juridische context
Art 216 en 217 van de gemeentewet bepalen dat de raad mag besluiten tot het invoeren, wijzigen of afschaffen van een gemeentelijke belasting en het tarief hiervan. De tarieven voor precario en leges 2022 zijn al vastgesteld, daarom wordt nu deze wijziging van het tarief voorgelegd. Een andere werkwijze is om de precario en leges niet te innen (in plaats van het aanpassen van het tarief), maar dan kan de gemeenteraad zijn wettelijke bevoegdheid niet uitoefenen.

Leges
Bij de aanvragen van vergunningen zijn leges verschuldigd. De legesverordening geeft aan dat bij het invorderen van leges geen kwijtschelding kan worden verleend. Door het tarief op nul te stellen, worden de leges niet kwijtgescholden, maar zijn de kosten wel nul. Waar terrassen strijdig zijn met het bestemmingsplan moet ook eerst een aanvraag voor een tijdelijke omgevingsvergunning te worden

gedaan.

Precario
Voor het innemen van openbare gemeentegrond voor een terras is precariobelasting verschuldigd. De aanslag is afhankelijk van het aantal vierkante meters van het terras. De tijdelijke extra terrassen leiden voor de betreffende ondernemers tot hogere aanslagen. De precariobelastingverordening kent per terrasgebied één tarief voor elke vierkante meter en maakt geen onderscheid tussen reguliere terrassen en extra terrassen.

Terugwerkende kracht
Voorgesteld wordt aan de aanpassingen in verordeningen precariobelasting, leges en leges omgevingsvergunning terugwerkende kracht te verlenen vanaf 1 januari 2022. Het verlenen van terugwerkende kracht is bij belastingwetgeving in beginsel niet mogelijk. Een belastingplichtige moet er immers op kunnen vertrouwen dat hij of zij als gevolg van een toekomstig nog niet bekend besluit alsnog belastingplichtig wordt of meer belasting moet betalen. Hierop is echter wel een uitzondering mogelijk als de maatregel een bijzondere omstandigheid betreft en de nieuwe maatregel voorzienbaar was. In 2021 is er ook voor gekozen de kosten te laten vervallen. In dit geval is er bovendien sprake van een nieuwe maatregel die de betreffende belastingplichtigen in een gunstigere positie brengt, doordat het verschuldigde bedrag aan belasting lager is dan wat volgens de oorspronkelijke regeling verschuldigd zou zijn.

Beoogd effect
De tarieven op nul euro te stellen zorgt enerzijds voor lastenverlichting, en anderzijds biedt zij meer (letterlijke) ruimte om te ondernemen. Door de kosten te laten vervallen, leiden de tijdelijke terrasmogelijkheden niet tot extra kosten voor de Utrechtse horecaondernemers.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- 23-10-2020 Uitwerkingsbesluit “Tijdelijke uitbreiding terrassen en satellietterrassen”
- 17-02-2021 Vergunnen tijdelijke uitbreiding terrassen en satellietterrassen
- 07-09-2021 Collegebesluit Toestaan tijdelijke terrassen na 1 november 2021
- 16-09-2021 Raadsbesluit Wijziging verordeningen precariobelasting, leges en leges omgevingsvergunning 2021 voor tijdelijke terrassen in verband met Corona
- 21-12-2021 Collegebesluit Compensatie precariobelasting, leges en leges omgevingsvergunning 2022 voor tijdelijke terrassen in verband met Corona

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico’s

Beslispunt	
1	De wijziging van de verordening precariobelasting 2022 vast te stellen, waarbij het tarief van nul euro wordt vastgesteld voor de extra vierkante meters van tijdelijke terrassen in verband met de 1,5m-inrichting, met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2022
Argumenten	
1.1	Hiermee wordt voorkomen dat inkomsten door uitbreiding van terrassen, waarmee ondernemers extra omzet kunnen genereren in de coronacrisis, deels teniet worden gedaan door extra kosten.
	Voor het plaatsen van terrassen wordt precariobelasting geheven. Op grond van de verordening precariobelasting 2022 is voor de extra terras-vierkante meters het reguliere tarief per vierkante meter verschuldigd en met het nieuwe tarief niet meer. Er kunnen door de coronaregels gemiddeld immers niet meer mensen op het terras, waardoor de opbrengst per vierkante meter lager is. Het grotere terras als geheel geeft gemiddeld dezelfde opbrengst.

Beslispunt	
2	De wijziging verordening van de leges omgevingsvergunning vast te stellen, waarbij het tarief van nul euro wordt vastgesteld voor de aanvraag van een vergunning voor een tijdelijke terras als gevolg van de coronamaatregelen, met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2022
Argumenten	
2.1	Hiermee wordt voorkomen dat inkomsten door uitbreiding van terrassen, waarmee ondernemers extra omzet kunnen genereren in de coronacrisis, deels teniet worden gedaan door extra kosten.
	Ondernemers die nadelige gevolgen ervaren van de coronacrisis, en de maatregelen om deze te beteugelen, willen we financieel niet extra belasten. Hun financiële situatie is al nijpend. We willen lastenverlichting voor horecaondernemers bereiken en de mogelijkheid bieden om extra omzet te genereren op de uitgebreide tijdelijke terrassen. In een aantal gevallen kan voor het opstellen van een tijdelijk terras een omgevingsvergunning vereist zijn. In dat geval is voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor een omgevingsvergunning leges verschuldigd. Op grond van de huidige legesverordening zou daarvoor een tarief van € 357,45 verschuldigd zijn. Door aan de verordening een bepaling toe te voegen dat het tarief in het geval van een aanvraag voor een tijdelijk terras op nul wordt gesteld, wordt bereikt dat de aanvraag feitelijk niet met leges wordt belast. Door aan het betreffende artikellid terugwerkende kracht te verlenen tot het begin van dit jaar wordt bereikt dat alle aanvragen voor tijdelijk terrassen van 2022 niet met leges worden belast.
Beslispunt	
3	De wijziging van de verordening leges vast te stellen, waarbij het tarief van nul euro wordt vastgesteld voor de aanvraag van een vergunning voor een tijdelijke terras als gevolg van de coronamaatregelen, met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2022
Argumenten	
3.1	Hiermee wordt voorkomen dat inkomsten door uitbreiding van terrassen, waarmee ondernemers extra omzet kunnen genereren in de coronacrisis, deels teniet worden gedaan door extra kosten.
	Ondernemers die nadelige gevolgen ervaren van de coronacrisis, en de maatregelen om deze te beteugelen, willen we financieel niet extra belasten. Hun financiële situatie is al nijpend. Voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor een tijdelijk terras zijn leges verschuldigd. Het tarief bedraagt op basis van het zogenoemde restartikel uit de legesverordening € 162,90 Door aan de verordening een bepaling toe te voegen dat het tarief in het geval van een aanvraag voor een tijdelijk terras op nul wordt gesteld, wordt bereikt dat de aanvraag feitelijk niet met leges wordt belast. Door aan het betreffende artikellid terugwerkende kracht te verlenen tot het begin van dit jaar wordt bereikt dat alle aanvragen voor tijdelijk terrassen van 2022 niet met leges worden belast.

Financiën

De vergunningverlening voor de extra terrassen brengt extra kosten met zich mee. Op basis van het aantal vergunde terrassen in 2021 is dit begroot op € 70.000. Dit bedrag komt uit het derde maatregelenpakket corona (onderdeel investerings- en vestigingsklimaat).

Vervolg

Nadat de raad de wijzigingen op de verordeningen heeft vastgesteld worden deze gepubliceerd. De nieuwe tarieven worden met terugwerkende kracht met ingang van 1 januari 2022 geheven.

Niet-Referendabel
Een raadsbesluit over de vaststelling van gemeentelijke tarieven en belastingen (artikel 3 lid 2 onder e Verordening tot raadgevend referendum gemeente Utrecht) is niet referendabel.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Besluit tot wijziging verordening precariobelasting gemeente Utrecht 2022, tijdelijke terrassen
- Besluit tot wijziging verordening leges omgevingsvergunning gemeente Utrecht 2022, tijdelijke terrassen
- Besluit tot wijziging legesverordening gemeente Utrecht 2022, tijdelijke terrassen

Bijlagen informatief
-

Besluit tot wijziging van de Verordening precariobelasting gemeente Utrecht 2022

De raad van de gemeente Utrecht;

- gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 25 januari 2022 met kenmerk 9558465;
- gelet op artikel 228 van de Gemeentewet;
- gezien het advies van de commissie Onderwijs, Werk en Economie van … 2022;
- overwegende dat het wenselijk is horecaondernemers, die nadelige gevolgen ervaren van de coronacrisis en de bijbehorende maatregelen, financieel niet extra te belasten met de kosten voor de extra vierkante meters aan terras en voor de extra dagen buiten het reguliere seizoen;

besluit de Verordening precariobelasting gemeente Utrecht 2022 als volgt te wijzigen:

Artikel I

A. Aan paragraaf 5 van de Tarieventabel wordt in artikel 5.1.1. zowel onder gebied A als onder gebied B als onder gebied C een tarief toegevoegd, luidende:

   per m2 per kalenderjaar, het tarief is gelijk aan het tarief voor een seizoen

B. Aan paragraaf 5 van de Tarieventabel wordt na artikellid 5.1.1 artikellid 5.1.2. toegevoegd, luidende:

   Voor een tijdelijk terras bij het horecabedrijf, vergund in het kader van de ‘Beleidsregel Afwijking bestemmingsplan voor een tijdelijk terras middels een omgevingsvergunning in verband met COVID-19 gemeente Utrecht 2022’ en/of het ‘Besluit tot wijziging Beleidsregel terrassen gemeente Utrecht: Tijdelijke exploitatievergunning in verband met COVID-19 gemeente Utrecht 2022’, geldt voor de gebieden A, B en C voor het tijdelijk uitgebreide gedeelte van het terras een tarief van 0 euro.

Artikel II

Deze wijziging treedt in werking de dag na bekendmaking in het gemeenteblad en werkt terug tot en met 1 januari 2022.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van <datum>

De burgemeester
Sharon A.M. Dijksma

De griffier,
Merel van Hall

Besluit tot wijziging van de Verordening leges omgevingsvergunning gemeente Utrecht 2022

De raad van de gemeente Utrecht;

- gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 25 januari 2022 met kenmerk 9558465;
- gelet op artikel 229 van de Gemeentewet;
- gezien het advies van de commissie Onderwijs, Werk en Economie van … 2022;
- overwegende dat het wenselijk is horecaondernemers, die nadelige gevolgen ervaren van de coronacrisis en de bijbehorende maatregelen, financieel niet extra te belasten;

besluit de Verordening leges omgevingsvergunning gemeente Utrecht 2022 als volgt te wijzigen:

Artikel I

Aan artikel 3.4 in de tarieventabel wordt een vijfde lid toegevoegd, luidende:

3.4.5. Indien de aanvraag betrekking heeft op een omgevingsvergunning voor een tijdelijk terras bij een horecabedrijf in het kader van de ‘Beleidsregel Afwijking bestemmingsplan voor een tijdelijk terras middels een omgevingsvergunning in verband met COVID-19 gemeente Utrecht 2022’, geldt in afwijking van het in 3.4.1 genoemde tarief een tarief van 0 euro.

Artikel II

Deze wijziging treedt in werking de dag na bekendmaking in het gemeenteblad en werkt terug tot en met 1 januari 2022.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van <datum>

De burgemeester
Sharon A.M. Dijksma

De griffier,
Merel van Hall

Besluit tot wijziging van de Legesverordening gemeente Utrecht 2022

De raad van de gemeente Utrecht;
- gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 25 januari 2022 met kenmerk 9558465 ;
- gelet op artikel 229 van de Gemeentewet;
- gezien het advies van de commissie Onderwijs, Werk en Economie van … 2022;
- overwegende dat het wenselijk is horecaondernemers, die nadelige gevolgen ervaren van de coronacrisis en de bijbehorende maatregelen, financieel niet extra te belasten;

besluit de Legesverordening gemeente Utrecht 2022 als volgt te wijzigen:

Artikel I

A. In de bijlage, de tarieventabel, wordt aan paragraaf V, Openbare Orde en (Wijk)Veiligheid, artikel 12 een tweede lid toegevoegd, luidende:
   12.2 Indien de publicatie zoals bedoeld in het eerste lid van dit artikel betrekking heeft op een aanvraag tot het verstrekken van een combinatie van vergunningen (als bedoeld in artikel 9.1 van paragraaf V) voor een tijdelijk terras bij het horecabedrijf, in het kader van het ‘Besluit tot wijziging Beleidsregel terrassen gemeente Utrecht: Tijdelijke exploitatievergunning in verband met COVID-19 gemeente Utrecht 2022’, geldt in afwijking van het eerste lid een tarief van 0 euro.

B. In de bijlage, de tarieventabel, wordt aan paragraaf V, Openbare Orde en (Wijk)Veiligheid, artikel 20 een tweede lid toegevoegd, luidende:
   20.2. Indien deze aanvraag betrekking heeft op een combinatie van vergunningen (als bedoeld in artikel 9.1 van paragraaf V) voor een tijdelijk terras bij het horecabedrijf, in het kader van het ‘Besluit tot wijziging Beleidsregel terrassen gemeente Utrecht: Tijdelijke exploitatievergunning in verband met COVID-19 gemeente Utrecht 2022’, geldt in afwijking van het eerste lid een tarief van 0 euro.

Artikel II

Deze wijziging treedt in werking de dag na bekendmaking in het gemeenteblad en werkt terug tot en met 1 januari 2022.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van <datum>

De burgemeester
Sharon A.M. Dijksma

De griffier,
Merel van Hall

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Wijziging verordeningen precariobelasting, leges en leges omgevingsvergunning 2022 voor tijdelijke terrassen in verband met Corona

Beleidsveld	Economische Zaken
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Iris Koningstein
Zaaknummer	9558465
Jaargang en nummer	2022, nr. 32
Vergaderdatum Raad	24 februari 2022
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. De wijziging van de verordening precariobelasting 2022 vast te stellen, waarbij het tarief van nul euro wordt vastgesteld voor de extra vierkante meters van tijdelijke terrassen in verband met de 1,5m-inrichting, met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2022.

2. De wijziging verordening van de leges omgevingsvergunning vast te stellen, waarbij het tarief van nul euro wordt vastgesteld voor de aanvraag van een vergunning voor een tijdelijke terras als gevolg van de coronamaatregelen, met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2022

3. De wijziging van de verordening leges vast te stellen, waarbij het tarief van nul euro wordt vastgesteld voor de aanvraag van een vergunning voor een tijdelijke terras als gevolg van de coronamaatregelen, met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2022

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering gehouden op 24 februari 2022.

De griffier, De voorzitter,

Merel van Hall Sharon A.M. Dijksma

Gemeenteraad

Dossiernummer	1936
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	24 februari 2022
Agendapunt	9
Titel	Raadsvoorstel Vaststelling Omgevingsvisie Binnenstad 2040
ID	2092
Behandelend ambtenaar	Lode Messemaker
Telefoon	030 - 28 66919
E-mail	lode.messemaker@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Binnenstad
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Klein
Beleidsveld	Wijk Binnenstad
Referendabel	Ja
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Cie Ruimtelijke ontwikkeling, Grondzaken en Vastgoed/06-20011476
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	Toezeggingen: In Q1 van 2022 volgt een raadsbrief inzake procesvorderingen over het samenwerkingsverband. Terug in de Raad als A/B punt en geschatte bespreektijd: 1e termijn afgerond, 2e termijn volgt in januari 2022.
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	3 februari 2022
Gemeenteraad	**24 februari 2022**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Omgevingsvisie Binnenstad 2040

Beleidsveld	Wijk Binnenstad
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Lode Messemaker
Kenmerk	8938868
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. De Omgevingsvisie, deelgebied binnenstad (Omgevingsvisie Binnenstad 2040) vast te stellen waarin 26 ontwikkelingsrichtingen benoemd worden onder vier kwaliteiten, t.w.
    a. Schoonheid
    b. Variatie
    c. Veerkracht
    d. Ontspannen Omgeving

2. De Omgevingsvisie, deelgebied binnenstad (Omgevingsvisie Binnenstad 2040) op te nemen in de Omgevingsvisie Utrecht – onderdeel gebiedsbeleid - en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl hierop aan te passen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 beschrijft de ambities voor de binnenstad voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren. De ambities zijn uitgewerkt onder vier kwaliteiten (schoonheid, variatie, veerkracht, in een ontspannen omgeving) in 26 ontwikkelingsrichtingen. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 geeft hiermee richting aan programma's en projecten.

Context

Aanleiding

De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 maakt deel uit van de – door de raad vastgestelde - Omgevingsvisie Utrecht. Op dit moment wordt ook de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) geactualiseerd. De RSU 2040 is een van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht en geeft aan hoe we de stad op de lange termijn willen inrichten. In de RSU2040 maken we keuzes voor de toekomst en beschrijven we hoe de weg daarnaartoe eruit ziet (zie Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 | Gemeente Utrecht - Omgevingsvisie). De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 sluit aan bij de koers zoals die in de RSU 2040 is beschreven. In het coalitieakkoord 2018 *Utrecht: Ruimte voor Iedereen* is het opstellen van de Omgevingsvisie Binnenstad opgenomen: 'Voor de binnenstad maken we op korte termijn een omgevingsvisie, samen met ondernemers, bewoners uit de wijk en bezoekers.' (Coalitieakkoord 2018, blz. 11)

De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is gebaseerd op stedelijk beleid, het inspelen op trends en ontwikkelingen en een uitgebreid participatieproces met de stad van april 2019 t/m april 2021. Daarnaast is de visie afgestemd met beleid en kaders op het gebied van mobiliteit, openbare ruimte, groen, ecologie, klimaat, duurzame energie, erfgoed, ondergrond, wonen, cultuur, gezondheid, maatschappelijke voorzieningen, veiligheid en vergunningen, toezicht en handhaving.

Juridische context

De Omgevingswet die naar verwachting op 1 juli 2022 wordt ingevoerd, schrijft voor dat elke bestuurslaag een omgevingsvisie van haar grondgebied moet maken. De gemeente Utrecht heeft vooruitlopend op de invoering de Omgevingsvisie Utrecht opgesteld. Binnen de Omgevingsvisie Utrecht kunnen visies voor deelgebieden, zoals voor de binnenstad, worden ontwikkeld. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 formuleert de ambities voor de binnenstad voor de komende jaren in samenhang. Daarmee maakt de visie duidelijk aan de stad (bewoners, ondernemers, organisaties en instellingen) welke ontwikkelingen de gemeente zelf wil ondernemen dan wel wil faciliteren. De visie geeft richting aan thematisch beleid en projecten, en zorgt voor een betere afstemming tussen beleidsterreinen. Dit biedt de gemeenteraad de gelegenheid om gerichter te sturen op de ontwikkelingen in de binnenstad. De vaststelling van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 geeft richting aan de actualisering en specificatie van de regels in het omgevingsplan, bestemmingsplan en andere regelgeving. Zo worden de ambities van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 geborgd.

Voor het opstellen van een Omgevingsvisie geldt er geen wettelijk voorgeschreven procedure. De wetgeving geeft slechts aan dat we moeten aangeven hoe we burgers en maatschappelijke organisaties hebben betrokken bij de voorbereiding van de Omgevingsvisie. Wel hebben we eigen regelgeving die we moeten toepassen: dit is de Participatie- en inspraak Verordening 2019. In licht hiervan is een uitgebreid participatietraject doorlopen. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is het resultaat van uitwerking van gemeentelijk beleid, inspelen op trends en ontwikkelingen (zoals klimaatadaptatie; energietransitie; veranderend koopgedrag) en ideeën uit de stad. Deze combinatie rechtvaardigt om ook de concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040 ter inzage te leggen en reacties te vragen op de ambities in het document. Zie voor de reacties uit de samenleving bijlage 2 Reactienota die het college heeft vastgesteld, bijlage 3 Procesverslag Binnenstadgroep en bijlage 4 Overzicht van communicatie- en participatieactiviteiten.
De procedure eindigt na het vaststellen door de raad van de visie, omdat tegen de Omgevingsvisie geen beroep openstaat. Het beleid uit de visie kan wel, net als nu bij bijvoorbeeld de structuurvisie het geval is, worden getoetst als er beroep tegen een omgevingsplan/bestemmingsplan wordt ingesteld waarvoor dit beleid als basis is gebruikt (zogenoemde exceptieve toetsing).

Beoogd effect

De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 beoogt de binnenstad ook in de komende jaren een aangename plek te laten zijn waar bewoners, ondernemers en bezoekers zich thuis voelen, en de schoonheid van de binnenstad kunnen beleven. De Utrechtse binnenstad blijft een levendige

stadswijk, waar verschillende vormen van gebruik (wonen, winkelen, uitgaan) elkaar ontmoeten en soms schuren. De openbare ruimte van de binnenstad is in 2040 groener, met een kwalitatief hoogwaardige inrichting en er is meer ruimte gemaakt om er te kunnen verblijven. Het tempo van de binnenstad is van de voetganger en de fiets. Daarop wordt de binnenstad ook ingericht. De binnenstad is in 2040 omgeschakeld naar duurzame energiebronnen en beter bestand tegen het veranderende klimaat. Bewoners, ondernemers en de gemeente werken samen om de ambities voor de binnenstad in balans voor elkaar te krijgen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening

- 29 oktober 2019: Raadsbrief, Schriftelijke Beantwoording 1ste termijn Startnotitie Omgevingsvisie Binnenstad
- 5 november 2019: Beantwoording Schriftelijke Raadsvragen 2019, nr. 205
- 5 december 2019: Startnotitie Omgevingsvisie Binnenstad
- 10 juli 2020: Voortgangsbericht Omgevingsvisie Binnenstad, Raadsbrief
- 5 januari 2021: Afhandeling motie M2019/450, Raadsbrief
- 9 februari 2021: Raadsbrief, Vrijgave inspraak Concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De Omgevingsvisie, deelgebied binnenstad (Omgevingsvisie Binnenstad 2040) vast te stellen waarin 26 ontwikkelingsrichtingen benoemd worden onder vier kwaliteiten, t.w. a. Schoonheid b. Variatie c. Veerkracht d. Ontspannen Omgeving
Argumenten	
1.1	De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 past binnen de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU), koersdocument van de Omgevingsvisie Utrecht.
	De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is het koersdocument van de Omgevingsvisie Utrecht. De Omgevingsvisie Utrecht vormt het kader waaronder koers, thematisch en gebiedsgericht beleid worden uitgewerkt. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is een gebiedsgerichte uitwerking voor de binnenstad waarin op integrale wijze de ambities voor de binnenstad zijn beschreven. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is in lijn met de RSU 2040. In de RSU is de binnenstad onderdeel van het centrum waartoe ook het Stationsgebied/Beurskwartier behoort, één van de knooppunten voor ontwikkeling van de stad. De visie gaat uit van vier kwaliteiten van de binnenstad, t.w. schoonheid, variatie, veerkracht, in een ontspannen omgeving. De vier kwaliteiten vormen de basis voor de uitwerking van de ambities voor de binnenstad in 26 ontwikkelingsrichtingen. De 26 richtingen beslaan het fysiek-ruimtelijk domein.
1.2	De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is gebaseerd op het bestaande beleid vande Omgevingsvisie Utrecht, maatschappelijke trends en ontwikkelingen en wensen en ideeën uit de stad.
	De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is gebaseerd op drie bronnen. Op de eerste plaats is de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 een uitwerking van en afgestemd met visies en programma's van verschillende beleidsvelden. Dat geldt voor de RSU en ook voor onder andere het Mobiliteitsplan 2040, de Transitievisie Warmte, het Programma Wervengebied, de Woonvisie Utrecht beter in balans en het Groenstructuurplan 2017-2030. In de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is niet al het stedelijke, sectorale beleid herhaald. Uitgangspunt vormt het stedelijk beleid. In de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is een nadere uitwerking voor de binnenstad opgenomen. Op de tweede plaats, houdt de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 rekening met bredere trends en ontwikkelingen zoals klimaatverandering en de energietransitie. Ten derde is de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 gevoed door de discussie met de stad, met

	bewoners, ondernemers, organisaties en instellingen, over de toekomst van de binnenstad. Hiervoor heeft een groot aantal activiteiten plaatsgevonden. Een Binnenstadgroep met deelnemers uit diverse geledingen van de stad heeft advies gegeven over de betrokkenheid van de stad (zie bijlage 3: Procesverslag Binnenstadgroep ter informatie). De Binnenstadgroep heeft geadviseerd over hetproces en niet over de inhoudelijke keuzes in de visie.
1.3	<u>De reacties naar aanleiding van de ter inzagelegging hebben geleid tot aanscherping van onderdelen van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040.</u>
	De concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040 heeft van 19 februari – 19 april voor inspraak ter visie gelegen. Op verzoek van de Binnenstadgroep was deze periode langer dan gebruikelijk zodat de leden van de Binnenstadgroep in de coronaperiode meer tijd hadden om hun achterbannen te raadplegen. De inspraakreacties hebben geleid tot een aantal aanscherpingen in de tekst van de definitieve versie van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Zie bijlage 2: Reactienota en bijlage 5: Document met wijzigingen ten opzichte van concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040 (inspraakversie)
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>Niet alle belanghebbenden hebben in gelijke mate gebruik gemaakt van de mogelijkheden om inbreng te leveren bij het opstellen van of zijn het in gelijke mate eens met de Omgevingsvisie Binnenstad 2040.</u>
	Er zijn tal van 'live' en 'online' activiteiten georganiseerd in het kader van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Een Binnenstadgroep met deelnemers uit diverse geledingen van de stad heeft advies gegeven over de betrokkenheid van de stad. (Zie bijlage ter informatie). Ondanks een grote inspanning, inzet van diverse middelen (bijeenkomsten, wandelingen, onlinebijeenkomsten, sociale media, advertenties) en brede betrokkenheid hebben toch niet alle belanghebbenden in gelijke mate gebruik gemaakt van de mogelijkheden (bijvoorbeeld jongeren; Utrechters met een migratieachtergrond; bezoekers; ondernemers; jonge gezinnen). Dit kan met het tijdsperspectief (2040) en abstractieniveau (algemene visie en ambities) van de visie te maken gehad hebben. Daarbij heeft de COVID-19 pandemie een negatief effect gehad op mogelijkheden om te participeren in fysieke bijeenkomsten en ontmoetingen. Desalniettemin, is de diversiteit en variëteit in inbreng groot geweest, d.w.z. vanuit veel verschillende invalshoeken zoals diverse bewoners, studenten, ondernemers, organisaties en instellingen. Zoals te verwachten bij de grote variatie aan functies en belanghebbenden in de binnenstad is niet elke belanghebbende het met alle ambities eens. De insteek van de visie is behoud van de variatie aan en balans tussen de verschillende vormen van gebruik (functies) in de binnenstad zoals wonen, winkelen, ondernemen, studeren, uitgaan en ontspannen.
1.2	<u>De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is geen uitvoeringsprogramma met een budget.</u>
	De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is een richtinggevend document en bevat geen concrete uitvoeringsprojecten waaraan een budget is gekoppeld. De verwezenlijking vande ambities voor de binnenstad kan voor een deel gedekt worden uit de hiervoor in de programmabegroting geraamde budgetten. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 geeft richting aan de (toekomst)visie voor de binnenstad en zorgt ervoor dat bestaande en nieuwe activiteiten en geldstromen gericht zijn op de beschreven ambities (ontwikkelingsrichtingen). Tot slot is de realisatie van de ambities mede afhankelijk van investeringen vanuit diverse programma's (denk bijvoorbeeld aan opgaven als klimaatadaptatie en transitievisie warmte). Voor een toelichting verwijzen we naar de paragraaf 'financiën' in dit raadsvoorstel en in de Omgevingsvisie Binnenstad.
Beslispunt	
2	De Omgevingsvisie, deelgebied binnenstad (Omgevingsvisie Binnenstad 2040) op te nemen in de Omgevingsvisie Utrecht – onderdeel gebiedsbeleid - en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl hierop aan te passen.

Argumenten	
2.1	Hiermee blijft de Omgevingsvisie Utrecht actueel.

Financiën

De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is een ambitiedocument en geen uitvoeringsprogramma met een budget. De verwezenlijking van de ambities voor de binnenstad kan deels gedekt worden uit de hiervoor in de programmabegroting geraamde budgetten. Andere ambities vragen om aanvullende investeringen, zoals bijvoorbeeld aanpassingen aan de Binnenstadsas (de route van Smakkelaarsveld tot Lucas Bolwerk). Hiervoor worden de komende jaren, mede in relatie tot de RSU, financiële dekkingsmogelijkheden onderzocht en waar mogelijk voorstellen uitgewerkt. In de visie wordt voorgesteld het programmeren dat nu via thematische lijnen gaat meer via gebiedsprogramma's te laten verlopen, en op deze wijze budgetten vanuit thematische opgaven te bundelen. Het Budget kwaliteitsimpuls binnenstad is een structureel budget voor kleine aanpassingen en herinrichtingen. Om meer slagkracht te krijgen om de ambities voor de binnenstad te verwezenlijken wordt onderzocht of dit budget verhoogd kan worden en hoe dat gedekt kan worden met als doel de grondslag hiervan te verbreden. Immers, de praktijk leert dat een herinrichting niet alleen uitvoeringskosten maar ook plankosten vergt**.** De gemeentelijke strategie van ontwikkelend beheer biedt kansen om bij groot onderhoud of vervangingswerkzaamheden ambities voor de binnenstad te verwezenlijken. Andere mogelijkheden van realiseren van ambities bieden initiatieven en samenwerking met private partijen in bijvoorbeeld anterieure overeenkomsten of bijvoorbeeld afspraken met het CMU over activiteiten die ondernemers financieren uit het Ondernemersfonds.

Vervolg

De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 wordt na vaststelling opgenomen in het gebiedsgerichte beleid van de Omgevingsvisie Utrecht. Zij geldt daarna als kader stellend voor uitwerking van beleid en projecten in de binnenstad. Bij de Voorjaarsnota rapporteren wij via het Meerjarenperspectief Ruimte over de voortgang van de ontwikkeling van de binnenstad in relatie tot de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Ook komen we met een voorstel voor verbreding van de grondslag van het Budget kwaliteitsimpuls binnenstad.

Participatie

De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is tot stand gekomen in een intensief proces met partijen in de stad en interne vakinhoudelijke deskundigen. De participatie en inspraak beslaat een periode van april 2019 tot 2021. Inhoudelijk betrof de participatie het niveau van consultatie. Daarnaast heeft een Binnenstadgroep geadviseerd over het externe participatieproces en de organisatie van aanvullende activiteiten. De Binnenstadgroep bestond uit vertegenwoordigers van diverse groeperingen in de stad waaronder ondernemers, bewoners, studenten, universiteit, kerken, de historische vereniging, opvang van dak- en thuislozen en woningcorporatie. De Binnenstadgroep heeft een eigen procesverslag opgesteld (zie bijlage 3: Procesverslag Binnenstadgroep). Voor een overzicht van activiteiten in het kader van communicatie en participatie zie bijlage 4: Overzicht van communicatie- en participatieactiviteiten.

Van 19 februari t/m 19 april 2021 heeft de concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040 ter visie gelegen. Op verzoek van de Binnenstadgroep die adviseert over het proces, is de inspraakperiode in verband met de coronacrisis verlengd tot twee maanden. Dit heeft organisaties meer tijd gegeven hun achterban te kunnen raadplegen.

De concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040 en een samenvatting waren beschikbaar op de website www.utrecht.nl/omgevingsvisiebinnenstad . Voorts is er een persbericht uitgegaan, zijn er Utrecht breed advertenties geplaatst in de huis-aan-huisbladen en posters op mupi's verschenen over verschillende onderwerpen. Ook zijn op social media berichten gepost, sommige gericht op specifieke doelgroepen waaronder bewoners uit de binnenstad, bewoners uit andere delen van de stad en jongeren. Tijdens de inspraakperiode zijn twee algemene informatiebijeenkomsten gehouden op 23 en 25 maart jl. Ook is het projectteam uitgenodigd bij een bijeenkomst met de Initiatiefgroep Domplein op 2 april 2021. Daarnaast is een (Engelstalige) bijeenkomst georganiseerd voor Utrechtse

‘internationals’ op 7 april. Hiervoor is een Engelstalige samenvatting van de concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040 gepubliceerd op de website https://welcome.utrechtregion.com/en/news/utrechts-city-centre-in-2040. Tenslotte is op 8 april een informatiebijeenkomst met de Actiegroep Binnenstad030 georganiseerd.

Voor de reactienota zie bijlage 2.

Communicatie

Voor besluitvorming in de gemeenteraad informeert het projectteam alle insprekers over de beantwoording van hun inspraakreactie en het besluitvormingsproces. Ook wordt via de nieuwsbrief van het project en via de achterbannen van de Binnenstadgroep de informatie over besluitvorming en het uiteindelijke besluit teruggekoppeld. Voor vragen is het emailadres: binnenstad2040@utrecht.nl beschikbaar.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Omgevingsvisie Binnenstad 2040

Bijlagen informatief

- Reactienota
- Procesverslag Binnenstadgroep
- Overzicht van communicatie en participatie activiteiten
- Document met wijzigingen ten opzichte van concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040 (inspraakversie)



Omgevingsvisie Binnenstad Utrecht 2040

Over schoonheid, variatie en veerkracht in een ontspannen omgeving

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/
omgevingsvisiebinnenstad

Colofon

Bestuurlijk Opdrachtgever
Anke Klein, wethouder Binnenstad

Ambtelijk Opdrachtgevers
Leen de Wit
Lode Messemaker
Andrea Berghuizen

Projectmanagement
Frans Werter

Projectgroep
Marjo de Kraker
René van Seumeren
Sascha Geneste
Martine Leroi
Greetje de Jager
Cees Verbokkem
Birgit Cannegieter
Arno Ruis
Emiel Fonville
Charlie Spork
Ruud Koch
Marieke Jonker-Verkaart
Joeri van der Lee
Ellen Peeters
Gerdien Stoel
Marianne Langenhoff
Edsard Kylstra
Juul Mineur
Gert-Jan van Rhijn
Guido Vermunt
Luc Eerden
Gideon Vreeman
Stefan van Dorp
Michel Winkelman
Gerhard Schoonvelde
Berni Jansdam
Karlijn de Wit
Heleen Pel
Maria Zwart
Roos van Strien
Martijn Steenwijk

Redactie
Frank van der Lecq
Marjo de Kraker
Frans Werter

Grafische realisatie
OntwerpStudioRuimte

Versiedatum:
17 juni 2021

Bestuurlijke besluitvorming
PM

Inhoudsopgave

Voorwoord 5
Toekomstbeeld 2040 7

A. Stad, binnenstad, omgevingsvisie 11
Omgevingsvisie Binnenstad 2040 12

B. Visie 23

Schoonheid 24
1. Beeldbepalende gebouwen publiek toegankelijk maken 29
2. Stegen en hoven openen 35
3. Bestaande kwaliteiten benutten bij nieuwbouw 43
4. Ruimte maken 47
5. Uitnodigende inrichting openbare ruimte 53
6. Goed bereikbaar en minder parkeren op straat 57
7. Bevoorrading op maat 65

Variatie 68
8. Elke functie op de juiste plek 73
9. Een gevarieerd woningaanbod 77
10. Maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving 81
11. Winkelen, werken, cultuur beleven en ontmoeten 85
12. Horeca past bij de plek 93
13. Een diversiteit aan werkplekken 97
14. Evenementen passen bij de locatie 101
15. Balans tussen levendigheid en rust 105

Veerkracht 108
16. Singelpark rondom vergroten 115
17. Duurzame energie 125
18. Klimaatbestendige openbare ruimte 129
19. Regie op de ondergrond 135

Ontspannen 138
20. Een veilige binnenstad 143
21. De voetganger voorop 145
22. Verblijf centraal 155
23. Vertragen op de binnenstadsas 161
24. Verbonden met de omgeving 175
25. Gebruik vaarwater reguleren 185
26. Bezoekers gastvrij verwelkomen 189

C. Samen werken aan een binnenstad in balans 193
Samen met de stad 193
Initiatieven van de stad 197
Integrale gemeentelijke sturing 197
Vergunningen, toezicht en handhaving 199
Milieueffectrapportage (m.e.r.) 201
Uitvoering en financiering 201
Tot slot 204

Afbeeldingen 205


ONLY

Voorwoord

Hoe ontwikkelt de Utrechtse binnenstad zich tot 2040? In het Coalitieakkoord 2018-2022, ‘Utrecht, Ruimte voor Iedereen’, spraken we af om de ontwikkeling van de binnenstad tot 2040 op gebieden als wonen, ondernemen, studeren en bezoeken in samenhang te bezien en deze omgevingsvisie op te stellen.

De binnenstad is de kern waaruit het Utrecht van nu is voortgekomen. Steeds weer pasten de Utrechters hun stad aan nieuwe behoeften en omstandigheden aan, met als resultaat de binnenstad die we nu kennen. We moeten daar respectvol en zorgvuldig mee omgaan.

Even zorgvuldig wilden wij de Utrechters van nu - bewoners, ondernemers, werknemers, organisaties, instellingen - betrekken bij het opstellen van deze toekomstvisie. Dat gebeurde tijdens vele fysieke en digitale bijeenkomsten, in de vorm van een online enquête en luisterpalen in de stad. Een Binnenstadgroep met betrokken Utrechters, onder wie bewoners, ondernemers, studenten, organisaties en instellingen, heeft intensief met ons meegedacht hoe we de stad bij de omgevingsvisie konden betrekken. Graag wil ik allen bedanken voor hun inzet voor de binnenstad! Dit zijn onderdelen van een vernieuwend participatieproces, dat past bij de Utrechtse manier van ‘samen stad maken’.

Halverwege het opstellen van deze visie brak de coronacrisis uit. Velen, ook in de binnenstad, zijn door corona in zwaar weer terechtgekomen. Wij hebben ons afgevraagd of het wel passend is - en mogelijk – om in een periode als deze na te denken over de langere termijn.

Ons antwoord op die vraag is ‘ja’. Iedereen heeft, in mindere of meerdere mate, last van corona, maar we leren er ook van. Zijn alle ontwikkelingen die we normaal vinden bijvoorbeeld wel zo normaal? Nog meer dan hiervoor beseffen we hoe fijn het is om een concert of een museum te bezoeken, te winkelen, te gaan dansen in een club of uit eten te gaan. In de binnenstad van de toekomst gaan we ervan uit dat het heerlijk wonen is, of je nu jong of oud bent, alleenstaand of een gezin met kinderen hebt, en dat we daarnaast de levendigheid en de ‘ruige’ randjes blijven houden die bij de binnenstad van een grote stad als Utrecht horen.

Denken over hoe je zo'n ambitie tot werkelijkheid kan maken, deden we ondanks de coronacrisis met een positieve blik. Want de binnenstad biedt uitstekende kansen voor gezond stedelijk leven voor iedereen.

In deze omgevingsvisie staat beschreven welke ambities we zien voor de binnenstad en welke ontwikkelingen we willen stimuleren, bijsturen of juist afremmen. Een visie lost niet elk probleem ook moeten aanpakken. Aan alle betrokkenen biedt de omgevingsvisie een kader waarbinnen zij worden uitgedaagd om samen te werken en bij te dragen aan het behouden en versterken van de kwaliteit van de binnenstad.

De unieke kwaliteiten van onze binnenstad zelf zullen ons inspireren om onze ambities tot 2040 samen waar te maken.

Namens het college van burgemeester en wethouders,

Anke Klein, wethouder Binnenstad





Toekomstbeeld 2040

Deze Omgevingsvisie Binnenstad Utrecht 2040 begint met een toekomstbeeld van de Utrechtse binnenstad. Dit toekomstbeeld is tegelijk een samenvatting van de hele omgevingsvisie.

In 2040 maken de schoonheid en de ontspannen sfeer de Utrechtse binnenstad (nog steeds) tot een plek waar bewoners, ondernemers en bezoekers zich thuis voelen. Aan het vele groen in de binnenstad is te zien hoe veerkrachtig de stad heeft ingespeeld op het veranderende klimaat. De grote variatie in woningen, werkplekken, horeca, winkels, culturele en onderwijsvoorzieningen trekt mensen van alle leeftijden, met diverse achtergronden en uiteenlopende interesses.

In 2040 maakt de Utrechtse binnenstad deel uit van het vergrote centrum, waarvan ook het stationsgebied en het Beurskwartier deel uitmaken. Dit centrum is het hart van een flink gegroeide stad waarin ook nieuwe centra zijn ontstaan zoals Leidsche Rijn Centrum, Lunetten/Koningsweg en Utrecht Science Park. Voorzieningen zijn over de stad verspreid. De binnenstad is nog steeds een gewilde plek om te wonen, te ondernemen, te winkelen, van cultuur te genieten en te ontspannen. De grachten met de unieke werven liggen er prachtig bij, met zowel oude als jonge bomen. Het historisch erfgoed met monumentale panden bepaalt de sfeer, samen met zorgvuldig ingepaste hedendaagse architectuur van hoge kwaliteit. Het straatbeeld wordt gekenmerkt door veel verschillende vormen van gebruik op een klein oppervlak.

De stijlvolle inrichting van pleinen en straten maakt de schoonheid van de binnenstad beleefbaar maar maakt ook hedendaags gebruik mogelijk. Sinds in 2020 het gebouw Post Utrecht aan de Neude werd geopend (in het voormalige hoofdpostkantoor), zijn ook andere monumentale en beeldbepalende gebouwen toegankelijk gemaakt. Daardoor kun je de kwaliteit van deze plekken echt beleven. De openbare ruimte wordt steeds intensiever gebruikt. Daarom springt Utrecht zuinig om met de buitenruimte (straten, pleinen, parken en grachten), waar voetganger, fiets en verblijf centraal staan, en is die met hoogwaardige materialen ingericht. In de stad wordt geleefd, de stad wordt gebruikt en dat mag je ook zien op straat, zolang de openbare ruimte toegankelijk en gastvrij is en ontdaan van onnodige obstakels. Er is alleen plek voor objecten die bijdragen aan de sfeer van de binnenstad en tegelijkertijd het gebruik mogelijk maken.

In de binnenstad is in 2040 een vitale mix aanwezig van enerzijds wonen en bijbehorende voorzieningen voor bewoners, zoals scholen en gezondheidszorg, anderzijds voorzieningen die ook zijn gericht op bezoekers, zoals winkels, horeca en cultuur. Utrecht heeft ook in 2040 nog toonaangevende culturele voorzieningen op elk terrein, waaronder het Centraal Museum, TivoliVredenburg en de Stadsschouwburg, en organiseert spraakmakende culturele evenementen, zoals Le Guess Who?, het Festival Oude Muziek en het Nederlands Film Festival.

Het winkelgebied is levendig en gevarieerder dan in 2021. Winkels zijn in 2040 ook ontmoetingsplaatsen en expertisecentra, gecombineerd met cultuur en werkplekken. Musea, broedplaatsen, zelfstandige kunstenaars, galerieën, podia en andere culturele organisaties voegen iets toe aan de schoonheid van de binnenstad en nodigen uit tot ontmoeting en gesprek. De mix van functies maakt de binnenstad aantrekkelijk voor allerlei mensen: jong en oud; gezin en alleenstaand; uit de binnenstad en uit andere Utrechtse wijken; Nederlands en internationaal. Die diversiteit aan mensen is ook een van de aantrekkelijke kanten van de binnenstad. Een plek waar je allerlei mensen tegenkomt, elkaar kan ontmoeten, samen iets kan beleven, kan zien en gezien worden.

De binnenstad bruist, want mensen wonen, werken, studeren en ondernemen graag in het prachtige historische decor. Bezoekers voelen zich welkom. Ondernemers geven voor een belangrijk deel vorm aan die gastvrijheid, omgekeerd bepaalt de kwaliteit van de binnenstad ook de kansen voor ondernemers. Detailhandel, horeca, musea en evenementen blijven Utrechters en mensen van verder naar de binnenstad trekken doordat ondernemerschap en cultuur de ruimte krijgen.

In 2040 is de binnenstad veel groener en biodiverser dan in 2021. Dat is belangrijk voor de gezondheid van mensen, planten en dieren. Je beleeft een toename van de flora en fauna in de binnenstad. Het singelpark biedt ruimte voor een groene wandeling rondom de binnenstad en er zijn goede verbindingen naar de landschappen rondom de stad. Binnenhoven en stegen zijn groener en beter toegankelijk gemaakt.

De binnenstad is omgeschakeld naar duurzame energiebronnen en beter bestand tegen het veranderende klimaat. In 2040 zijn er meer hete dagen, maar ook meer hevige buien. Doordat er meer groen is dan in 2021 en minder verharding, kan water beter worden opgevangen. Bomen nemen dit water op en zorgen voor schaduw. Dit maakt de binnenstad klimaat-robuuster en voegt tegelijkertijd iets toe aan de verblijfskwaliteit. Door de juiste beplantingskeuzes levert de groene inrichting ook een bijdrage aan de biodiversiteit.

Er is meer regie op alle functies die in de ondergrond een plek hebben gekregen, zodat gebouwen in de binnenstad van duurzame energie kunnen worden voorzien én de openbare ruimte is aangepast aan klimaatverandering.

De binnenstad van Utrecht is compact, voor de meeste mensen goed beloopbaar en daarvoor in 2040 optimaal ingericht. In de binnenstad verplaats je je meestal te voet of per fiets, want verblijf staat er centraal. Natuurlijk is de binnenstad toegankelijk voor iedereen, ook als je een beperking hebt. Voor mensen die dat nodig hebben en mensen van buitenaf, zijn er alternatieven voor lopen en fietsen, zoals openbaar vervoer, taxi's of deelauto's.

De aangename groene straten en pleinen in de binnenstad met een hoogwaardige inrichting nodigen uit om er langer te verblijven. De binnenstad is een bestemming, geen doorgangsruimte voor verkeer. Dit merk je vooral op de route tussen Smakkelaarsveld en Lucasbolwerk, waar nauwelijks doorgaand openbaar vervoer of autoverkeer meer rijdt en veel ruimte is gemaakt voor voetgangers, fietsers en groen. De binnenstad blijft uitstekend bereikbaar, op een meer ontspannen manier dan in 2021, zonder dat auto's en bussen het straatbeeld bepalen.

Het tempo in de binnenstad is dat van de voetganger en fietser. Andere verkeersstromen passen zich aan dat tempo aan of rijden snel en comfortabel om de binnenstad heen. Fietsers zijn nog altijd zeer welkom in de binnenstad, want op de fiets kun je er op een ontspannen manier komen en verplaatsen. Je fiets parkeer je in een rek op straat of -veel meer dan nu nog - in een fietsenstalling. Auto's worden in garages geparkeerd, op eigen terrein of buiten de binnenstad. Logistiek vindt meer plaats over het water en met emissievrije transportmiddelen.

Barrières voor langzaam verkeer naar de binnenstad, zoals de spoorzone, zijn geslecht door de aanleg van nieuwe bruggen of tunnels. Deze zorgen voor sterke verbindingen tussen de oude en de nieuwe helft van het centrum. Ook over de singel liggen een paar nieuwe parkbruggen, waardoor mensen uit de omliggende wijken op een comfortabele manier naar de binnenstad kunnen lopen en die het gebruik en de beleving van het singelpark verbeteren. Door hernieuwde aandacht voor de voetganger zijn ook de drukkere routes in en om de binnenstad gemakkelijk over te steken.

De Utrechtse binnenstad blijft een levendige stadswijk, waar verschillende vormen van gebruik elkaar ontmoeten en soms schuren. Ook houdt niet iedereen zich altijd aan de regels. Uitgaan brengt ook in 2040 wel eens overlast met zich mee. Fiets en voetganger blijven elkaar soms in de weg zitten als het gaat over het gebruik van de openbare ruimte. De binnenstad is van iedereen, van bewoners uit de binnenstad of afkomstig van elders, van ondernemers, studenten en bezoekers. Dak- en thuislozen horen – hoewel hard ingezet wordt om hun situatie te verbeteren – ook bij de binnenstad. Evenementen brengen



▲ *De Utrechtse binnenstad blijft een levendige stadswijk waar mensen elkaar ontmoeten.*

plezier en hinder, vaak hand in hand. De kracht van de binnenstad is dat die de dynamiek opvangt. De Utrechtse binnenstad kent zowel plekken als tijdstippen van levendigheid en van rust. Het is maar goed dat de binnenstad in 2040 niet aanvoelt als een museum, een enclave voor toeristen of... een gewone woonwijk.

De Utrechtse binnenstad is in 2040 een representatieve, uitnodigende en gezonde ruimte voor iedereen. Een ruimte waar wordt gewoond, geleefd, gefeest, waar je werkt en onderneemt, waar je ontspant en elkaar ontmoet. Bewoners, ondernemers, werknemers, organisaties en gemeente werken met elkaar samen om dit in balans voor elkaar te krijgen. De gemeente stuurt actief bij om de ambities in deze Omgevingsvisie Binnenstad 2040 te verwezenlijken.


Schoonheid


Variatie
SALE


Veerkracht


Ontspannen

A. Stad, binnenstad, omgevingsvisie

Utrecht groeit en bloeit. De stad, inclusief de binnenstad, beleeft een periode van welvaart en dynamiek. Utrecht ligt centraal in het land en is een gewilde plek om te wonen, te werken en te studeren. De gemeente speelt in op die tendens door de kwaliteit van leven in Utrecht te verbeteren. Ze zorgt voor woningen en voorzieningen om aan die vraag te voldoen. En het centrum van Utrecht groeit daarin mee zoals met de uitbreiding van het centrum buiten de historische binnenstad richting station Vaartsche Rijn en Beurskwartier.

Zo is het niet altijd geweest in de bijna 900-jarige geschiedenis van Utrecht als stad met stadsrechten. In de jaren zeventig van de vorige eeuw bijvoorbeeld, vertrokken inwoners nog in groten getale uit de binnenstad en lag die er een beetje verwaarloosd bij. En in 2020, bij het opstellen van deze Omgevingsvisie Binnenstad 2040, is er onzekerheid over het (economisch) functioneren van de binnenstad door het uitbreken van de coronacrisis en over trends zoals de groei van de internetwinkelen. Tegelijkertijd is er bij sommigen ook zorg over het effect dat de groei van de stad heeft op het wonen en de leefbaarheid in de binnen-stad. Dat neemt niet weg dat mensen graag in de binnenstad wonen, werken, studeren en verblijven. Door de schoonheid van monumenten, grachten en werven. Omdat er aantrekkelijke winkels en horeca zijn en er veel is te doen op cultureel gebied. Door de levendigheid op sommige momenten en plekken en de rust op andere.

De Utrechtse binnenstad heeft zich in de loop van eeuwen gevormd onder invloed van steeds veranderende omstandigheden. Het gemeentebestuur, bewoners, ondernemers, kerkgenootschappen, de universiteit en andere organisaties hebben de binnenstad gemaakt zoals we die nu kennen. Met kwaliteiten die steeds weer nieuwe generaties bewoners en bezoekers herkennen en inspireren. Dit zijn ook de eigen-schappen die circa 1200 bewoners, ondernemers en bezoekers van de binnenstad noemden toen hen, vanwege de totstandkoming van deze omgevingsvisie, werd gevraagd waarom ze zo van de binnenstad houden. Soms gebruiken mensen er andere woorden voor, maar in de kern zijn ze vergelijkbaar.

De ***schoonheid*** van de binnenstad wordt geroemd. In de binnenstad beleef je 2000 jaar geschiedenis aan de hand van de bebouwing, de Dom, de grachten met de werven, het stratenpatroon, het singelpark en de binnentuinen. Daarbij gaat het historische als vanzelfsprekend samen met het hedendaagse.

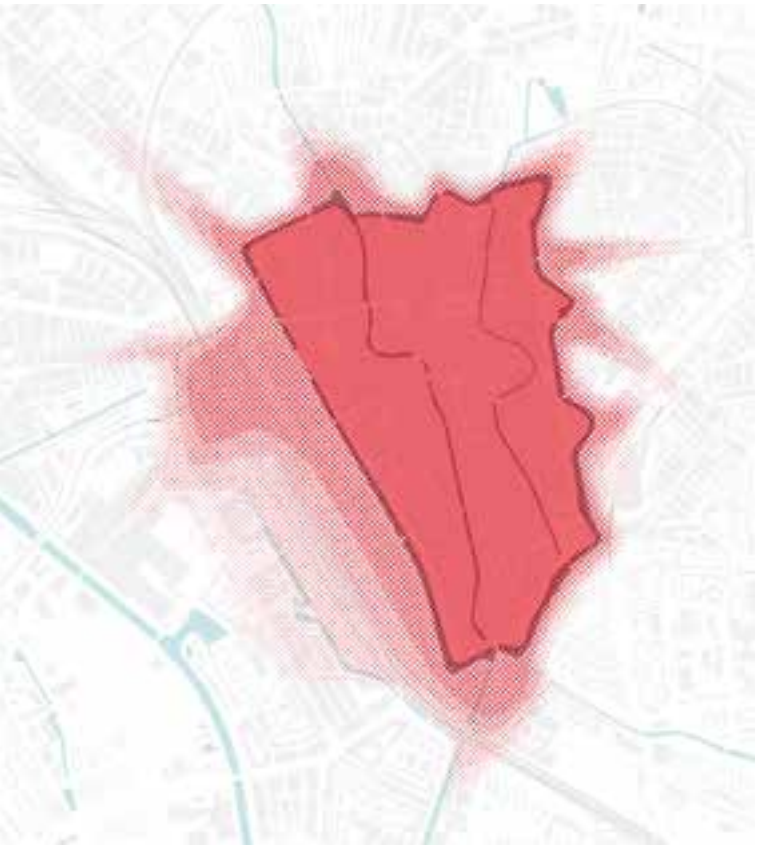
Variatie is net zo kenmerkend voor de Utrechtse binnenstad. Heel verschillende plekken en functies bevinden zich op een klein oppervlak. Je vindt hier alle voorzieningen die je in het centrum verwacht. Deze contrasterende functies en sferen trekken een diversiteit aan mensen.

Ook herken je variatie aan de verschillen in gebruik van de binnenstad. Dezelfde plek kan ‘s morgens rustig zijn en ’s avonds feestelijk druk.

De binnenstad en haar bewoners beschikken over ***veerkracht***. Utrechters hebben hun stad telkens weer aangepast aan nieuwe omstandigheden, rampen of andere economische tijden. De binnenstad ontwikkelt zich aldoor mee met de groei en krimp van de bevolking, veranderingen in de samenleving of klimatologische en hygiënische ontwikkelingen.

De binnenstad van Utrecht heeft een ***ontspannen*** sfeer. Het gebied is overzichtelijk en heeft een menselijke maat. De uitstraling is over het algemeen relaxed, op straat is het meestal veilig. Er wordt veel gefietst en gewandeld, ook ’s avonds in het donker. En hoewel al die verschillende mensen en vormen van gebruik soms schuren, maakt de ontspannen sfeer de binnenstad aantrekkelijk.

Utrecht koestert deze vier kwaliteiten van de binnenstad. In deze omgevingsvisie worden ze dan ook gebruikt als leidraad voor de toekomst. Zij helpen ons als Utrechters om onze ambities voor de toekomst scherp te stellen. Zij maken duidelijk waar de kracht van de binnenstad ligt waarop de stad kan voortbouwen, zodat de binnenstad in 2040 nog steeds een plek is waar alle Utrechters trots op zijn.



▲ *Plangebied Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Het plangebied is met kleur aangegeven en daar omheen is een gebied gearceerd. Dit gebied is direct van invloed op het functioneren van de binnenstad en andersom. Ook over dit gebied doet deze omgevingsvisie uitspraken.*

Omgevingsvisie Binnenstad 2040

Deze omgevingsvisie deelgebied Binnenstad, oftewel 'Omgevingsvisie Binnenstad 2040', is een deel-omgevingsvisie van de Omgevingsvisie Utrecht. In het Coalitieakkoord 2018-2022, 'Utrecht, Ruimte voor Iedereen', wordt een omgevingsvisie voor de binnenstad aangekondigd. Er is voldoende reden om juist nu beter naar de binnenstad te kijken. De dynamiek van het gebied is groot. Wonen, werken, winkelen, studeren, ontmoeten en uitgaan komen hier samen. Dat zorgt voor levendigheid, maar stelt ook vragen over de balans tussen die functies en de ambities voor de toekomst.

Deze omgevingsvisie gaat over de historische binnenstad, het gebied binnen de singels. Samen met het stationsgebied, het Beurskwartier en het Lombokplein, vormt dit gebied een nieuw centrum van de stad. Volgens de formele gemeentelijke wijkindeling hoort de historische binnenstad bij de wijk Binnenstad, samen met Jaarbeurs, stationsgebied, Moreelsepark, Hooch Boulandt en de Bleekstraat en omgeving.

De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 heeft betrekking op de historische binnenstad, maar heeft ook betrekking op de relatie en verbinding met zijn omgeving: het stationsgebied, de omliggende wijken en straten als de Biltstraat en Nachtegaalstraat in het oosten, Wester-, Oosterkade en Rotsoord in het zuiden, Hooch Boulandt en Kanaalstraat in het westen en Amsterdamsestraatweg en Oudenoord in het noorden. Maatregelen in de binnenstad, bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit, hebben bijna altijd effecten op de omliggende wijken. De effecten kunnen sterk verschillen in intensiteit tussen gebieden. Zo zijn bijvoorbeeld die effecten bij Wittevrouwen vrij groot en bij Hooch Boulandt veel subtieler. In deze omgevingsvisie voor de binnenstad is er aandacht voor de samenhang met die wijken - en ook met de ontwikkeling van de hele stad.



▲ *De inhoud van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is afkomstig uit drie bronnen.*

Deze omgevingsvisie kijkt twintig jaar vooruit, naar 2040, en bevat uitgangspunten voor de ontwikkeling van de binnenstad in de komende jaren, in beleid en op straat. Daarbij is 2040 geen eindstation maar een ijkpunt voor de toekomst. Belangrijk is dat deze omgevingsvisie de stad –

bewoners, ondernemers, bezoekers – duidelijkheid biedt over de ambities van het gemeentebestuur voor de binnenstad in de richting van 2040.
De visie is een integraal toekomstbeeld gebaseerd op de kernkwaliteiten van de binnenstad.
Dat houdt in dat het niet over één onderwerp gaat maar verschillende thema's, zoals mobiliteit, economie, openbare ruimte, groen, wonen en erfgoed, in samenhang bekijkt.

Deze omgevingsvisie biedt niet direct een panklare oplossing voor alle kwesties die op dit moment spelen in de Utrechtse binnenstad, zoals de door sommige groepen bewoners ervaren spanning tussen uitgaan en bezoek enerzijds en wonen anderzijds, of de sluipende leegstand van winkels in het kernwinkelgebied. Wel helpt deze visie bij het aangaan van die uitdagingen op de lange termijn. Hoe, dat is, in deel B van dit document, verwoord in 26 richtingen waarin de binnenstad zich kan ontwikkelen. De richtingen zijn gerangschikt in paragrafen onder de vier kwaliteiten van de binnenstad, namelijk schoonheid, variatie, veerkracht en een ontspannen omgeving.

Na vaststelling door de gemeenteraad wordt de omgevingsvisie uitgewerkt in de dagelijkse keuzes voor projecten en beheer. Daarvoor werkt de gemeente nauw samen met bewoners, ondernemers en andere partijen in de stad. Tegelijkertijd vragen de ambities in deze Omgevingsvisie



▲ *TivoliVredenburg aan de Catharijnekade.*

Binnenstad 2040 om een stevige (bij)sturing van de gemeentelijke overheid. De visie krijgt uiteindelijk zijn weerslag in een omgevingsplan waarin de regelgeving is vastgelegd. Zie deel C.
De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 werkt algemeen gemeentelijk beleid uit voor de specifieke situatie in de binnenstad.

De omgevingsvisie speelt daarbij in op trends en ontwikkelingen in de samenleving, wordt daarnaast niet in de laatste plaats gevoed door de dialoog met de samenleving over de toekomst van de binnenstad.

Van stad tot binnenstad

In de eerste 800 jaar van zijn bestaan als stad wás Utrecht wat nu de historische binnenstad is. Op een oppervlak van 1,5 bij 1 km groeide de stad van 3000 inwoners rond 1200 tot 35.000 in 1822. Pas vanaf ongeveer 1870 werd op grote schaal buiten de singels gebouwd. Ook toen behield de huidige binnenstad, naast een wijkfunctie, zijn centrumfunctie voor politiek, religie, handel, bedrijvigheid en cultuur.

In 2020 wonen ongeveer 14.500 mensen in het gebied binnen de singels en ligt rondom de binnenstad een stad van meer dan 300.000 inwoners. Die het hart is van een regio waar nog eens ruim 400.000 mensen wonen. En ook de binnenstad zelf kreeg een uitbreiding: het stationsgebied, en nu groeit het centrum met de ontwikkeling van het Beurskwartier en Lombokplein. De straten vanuit de omliggende wijken naar de historische binnenstad voelen meer en meer als onderdeel van het centrum.

Romeinse tijd



± 1000



± 1750



± 1850



± 1950



2021





▲ *Toen Joost Cornelisz. Droochsloot dit schilderij van de Ganzenmarkt maakte (1625), telde Utrecht 30.000 inwoners.*



▲ *Gezond Stedelijk Leven*

Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen

Utrechtse omgevingsvisies wortelen in het gemeentelijke beleid dat is samengevat als '[gezond stedelijk leven voor iedereen]' Beleid dat voor de hele stad geldt, verwoord in de overkoepelende [Omgevingsvisie Utrecht], wordt in deze omgevingsvisie niet herhaald. Alleen beleid dat vraagt om een specifieke uitwerking in de binnenstad, wordt in deze visie benoemd. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 bouwt voort op de [Ruimtelijke Strategie Utrecht of RSU] (het koersdocument van de Omgevingsvisie Utrecht) en is daarnaast in lijn met andere gemeentelijke toekomstvisies en –programma's.

Alles wijst erop dat Utrecht de komende twintig jaar stevig blijft groeien. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 beschrijft de gemeente hoe ze de stad op de lange termijn wil inrichten. Daarnaast staat in het Mobiliteitsplan 2040 hoe de stad bereikbaar blijft. De gemeente voorziet, naast het huidige centrum, vier nieuwe centra. Deze bieden elk, naast wonen in hoge dichtheid, ook werkplekken en ruimte voor winkels, horeca, cultuur en evenementen. De nieuwe centra worden ontwikkeld in onder meer Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Science Park en - in de verdere toekomst – bijvoorbeeld bij het knooppunt Lunetten/ Koningsweg. De nieuwe centra worden verbonden met een ring van openbaar vervoer. De gemeente gaat uit van een toename met 100.000 inwoners tot in totaal zo'n 455.000 in 2040. Voor deze Utrechters zijn ongeveer 60.000 woningen nodig. Ook zullen er rond de 70.000 arbeidsplaatsen bijkomen.

De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad zo veel mogelijk binnenstedelijk op. Tegelijkertijd wil de gemeente verduurzamen en de leefbaarheid en kwaliteit van de stad versterken, onder meer door de kwaliteit van gebouwen en de openbare ruimte te verbeteren. De toename van het aantal woningen vraagt tegelijkertijd om een toename van de hoeveelheid groen: vergroenen en verdichten in balans.

Tegelijkertijd met de spreiding van voorzieningen over de stad, wil de gemeente de centrumfuncties en de daarbij horende levendigheid ook in de binnenstad behouden. Dat betekent dat, met de groei van stad en regio, nog altijd meer en meer mensen gebruik zullen maken van de winkels, horeca en culturele voorzieningen in de historische binnenstad en het stationsgebied. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid en de inrichting van de openbare ruimte. Immers, dezelfde ruimte wordt door steeds meer mensen en dus steeds intensiever gebruikt. Tegelijkertijd vraagt die toename van het gebruik om een zodanige inrichting dat het aantrekkelijk blijft om in de binnenstad te wonen, zowel op plekken met meer levendigheid als die met een rustige uitstraling

Ruimtelijke Strategie

Utrecht 2040



Utrecht Dichtbij, de 10 minutenstad
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. Het is wenselijk dat woningen, werklocaties, maatschappelijke voorzieningen, sportvoorzieningen, openbaar vervoer en groen overal in Utrecht dichtbij elkaar liggen, zodat inwoners er gemakkelijk en snel gebruik van kunnen maken.

Van één naar vijf centra
Om de 10-minuten stad te bereiken kiest de gemeente er voor 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.
Zo worden de stedelijke voorzieningen verspreid over de stad. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen.
De binnenstad blijft weliswaar het hart van Utrecht, maar er komen meerdere nieuwe centra en knooppunten bij:

- Leidsche Rijn Centrum, inclusief delen van het aangrenzend Lage Weide en Zuilen
- Overvecht
- Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten-Koningsweg
- De A12 zone: van Papendorp tot Laagraven

Deze locaties worden ontwikkeld rondom bestaande stations en/of op plekken waar al veel ontwikkeling is en/of op plekken in de stad waar ruimte is. In de RSU 2040 beschrijven we de ontwikkeling van een stad met één centrum naar een stad met meer dan één centrum, waarbij een combinatie met ontwikkelingen buiten de stad op termijn mogelijk is. Zo krijg je een stad, waar alle belangrijke dagelijkse functies dichtbij de woon- en werkomgeving zijn te vinden.



▲ *Startbijeenkomst op 19 mei 2019 in het Museum Speelklok.*

Dialoog met de stad

Aan de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 ging een dialoog met de stad vooraf. De opzet van de dialoog is begeleid door een Binnenstadgroep. Deelnemers aan die groep waren afkomstig uit Centrummanagement Utrecht (CMU), de Universiteit Utrecht, de Actiegroep Binnenstad030, De Tussenvoorziening, studentenunie VIDIUS, gehandicaptenoverleg Solgu, woningcorporatie Mitros, de Vereniging Oud-Utrecht, Koninklijke Horeca Nederland, de Vereniging van Commercieel Onroerendgoed-eigenaren (VCOC), de Stedelijke Raad van Kerken, Utrecht Marketing, internationals (expats), de Jaarbeurs en de gemeente. Aanvankelijk waren ook de wijkraad (tot eind 2019) en de bewonersorganisatie Lange Nieuwstraat e.o. (tot juni 2020) vertegenwoordigd.

De Binnenstadgroep adviseerde over de thema's die besproken moesten worden in de omgevingsvisie en de wijze waarop de dialoog werd gevoerd. Dit was een procestaak. De inhoud werd besproken tijdens activiteiten met geïnteresseerden in de stad. Leden van de Binnenstadgroep deden ook mee aan de inhoudelijke activiteiten vanuit hun eigen perspectieven op de ontwikkeling van de binnenstad. Zij zijn het dan ook niet noodzakelijkerwijs eens met alle in deze omgevingsvisie gemaakte keuzes.

De dialoog begon in mei 2019 met een filmpje dat via de sociale media verspreid is. Meer dan

1.200 mensen hebben meegewerkt aan een online peiling naar de waarde van de binnenstad (onder wie 27% bewoners van en 17% werkend in de binnenstad). Op 22 mei 2019 is een start-bijeenkomst met 187 aanwezigen georganiseerd. In het najaar van 2019 is met de Binnenstadgroep een document besproken waarin de onderwerpen zijn benoemd waarover gediscussieerd zou moeten worden bij de ontwikkeling van een visie voor de binnenstad. Dit document is, op thema gerangschikt, gepubliceerd op de website van de Omgevingsvisie Binnenstad. Op 11 december 2019 vond een tweede werkconferentie plaats met 160 deelnemers. Een derde geplande werk-conferentie in maart 2020 is door de coronacrisis afgelast. Ter vervanging van de afgelaste werk-conferentie van maart 2020 is een filmpje met 'de tussenstand' op de website gepubliceerd. Daaraan gekoppeld zijn zeven online-thema-gesprekken georganiseerd.

Naast de werkconferenties zijn verdiepende activiteiten georganiseerd over openbare ruimte, mobiliteit, energie, cultuur, economie, vastgoed, wonen en overlast. Ook is een bijeenkomst voor 'internationals' (expats) georganiseerd. Er zijn daarnaast gesprekken gehouden met studenten en ouderen.

Tot 1 november 2020 stond een speciale website ter beschikking van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. In december 2019 stonden op drie plekken luisterpalen (740 gesprekken van langer dan één minuut). Ook werd regelmatig een nieuwsbrief verspreid onder rond de 1100 belangstellenden.

Verschillende organisaties in de stad hebben ook visies gepubliceerd of adviezen gegeven over de toekomst van de binnenstad, al dan niet als reactie op het in het najaar 2019 gepubliceerde discussiestuk. Dit zijn onder meer visies van CMU, VCOC en de Actiegroep Binnenstad030 en adviezen van de WMO cliëntenraad en de Fietsers-bond. De door de partijen in de stad benoemde onderwerpen en thema's zijn bij het samenstellen van deze omgevingsvisie betrokken.

De onderwerpen waarover is gesproken, zijn breed en groot in aantal, wat zich weerspiegelt in deze omgevingsvisie. Sommige onderwerpen zijn geagendeerd door de gemeente, andere door partijen in de stad, weer andere door allebei. Misschien is de oorsprong minder van belang dan het feit dat ingrijpende thema's benoemd en besproken zijn: de kern van een dialoog. Deelnemers aan die dialoog brachten op de aangedragen thema's hun perspectieven in. Deze visie op de binnenstad probeert recht te doen aan die verschillende perspectieven en ze in samenhang te zien. Het gaat daarbij om een integraal en niet sectoraal opgebouwde visie met de kwaliteiten van de binnenstad als uitgangs-punt. Dat levert een consistent toekomstbeeld op, op basis waarvan keuzes kunnen worden gemaakt. De verantwoordelijkheid voor die keuzes ligt bij het gemeentebestuur: het college van burge-meester en wethouders en de gemeenteraad.

Ontwikkelingen in maatschappij, technologie en milieu

De wereld om ons heen verandert snel. Die veranderingen zijn van invloed op de binnen-stad, op de bewoners, ondernemers, werknemers en bezoekers, op onze manier van wonen, werken, ondernemen, studeren en ontspannen. Deze omgevingsvisie speelt in op die ontwikkelingen en helpt de stad voorbereid te zijn op een toekomst die nog onzeker is. Zij bouwt voort op de trend om zingeving, waarde en identiteit te zoeken in de unieke aspecten van de nabije omgeving. Zoals je die vindt in de schoonheid van ons erfgoed.

Klimaatverandering, energietransitie en de nood-zaak van vergroening en behoud en vergroting van biodiversiteit komen in deze omgevingsvisie aan de orde, maar ook veranderend koopgedrag door internetwinkelen, internationalisering en de trend om meer thuis te werken. Mobiliteitstrends komen aan bod, zoals deelmobiliteit en het idee dat mobiliteit een dienst is die je afneemt in plaats van een bezit in de vorm van een auto of fiets. Een andere trend is de verdergaande digitalisering, die soms nieuwe, nog onbekende oplossingen biedt voor de uitdagingen van de binnenstad, bijvoor-beeld op het gebied van mobiliteit, economie en



▲ *Onderdeel van de dialoog met de stad over de Omgevingsvisie Binnenstad waren verschillende themawandelingen.*

logistiek. Ook heeft de omgevingsvisie oog voor het toenemende circulaire denken (denken in kringlopen). Het hergebruik van de panden in de binnenstad door de eeuwen heen is daar een goed voorbeeld van. In de komende jaren gaat het, naast circulair ‘bestemmen’, ook om circulair bouwen en een andere manier om naar afvalstromen te kijken: niet in termen van afvalproduct maar van grondstof.



► *De Singelloop wordt in 2021 voor de 70e keer georganiseerd in en om de binnenstad en is uitgegroeid tot een internationaal sportevenement.*

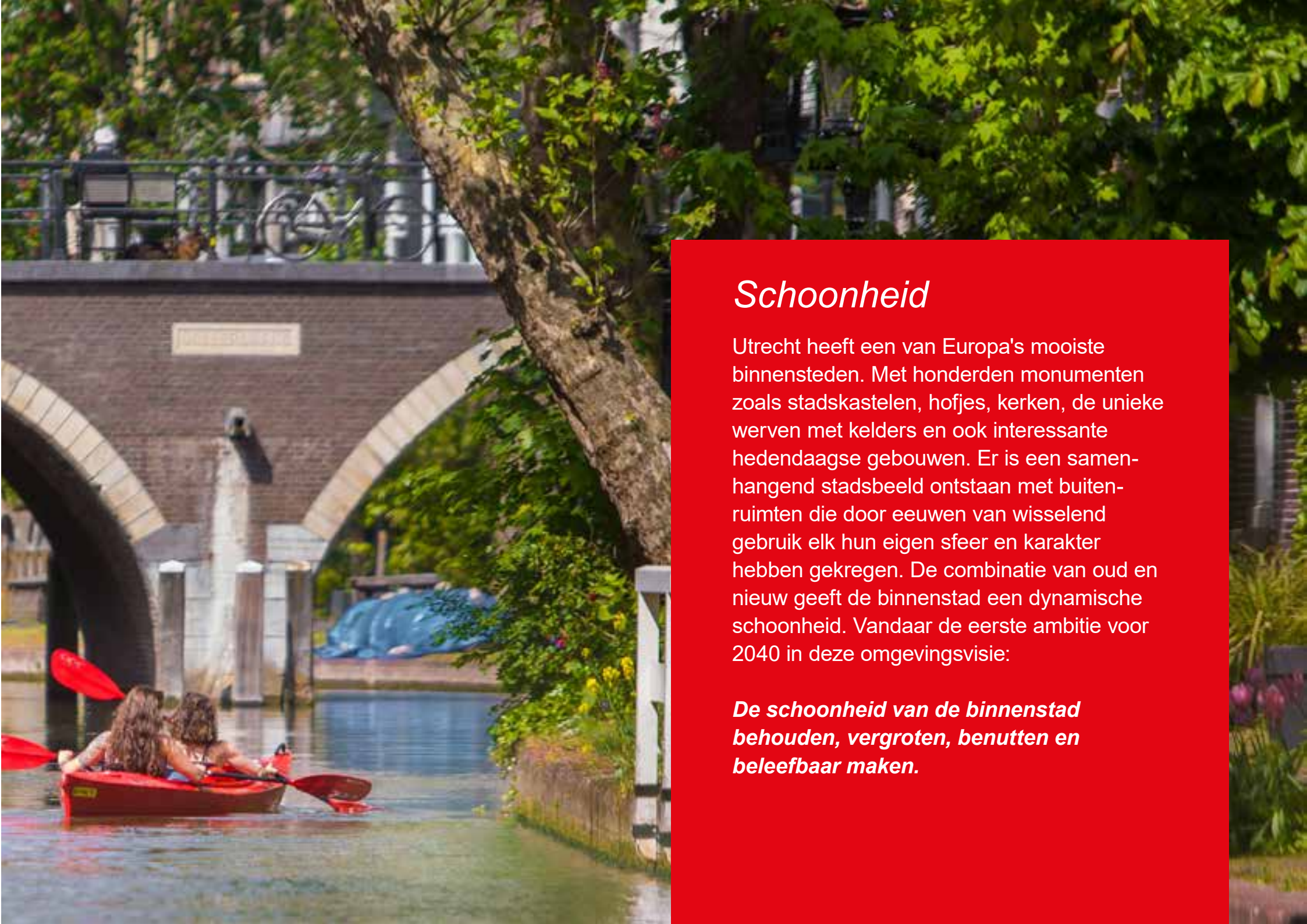

11 Winkelen, werken, cultuur beleven en ontmoeten
20 Een veilige binnenstad
22 Verblijf centraal
17 Duurzame energie
13 Diversiteit aan werkplekken
12 Horeca past bij de plek
1 Beeldbepalende gebouwen publiek toegankelijk maken
5 Uitnodigende inrichting openbare ruimte
2 Stegen en hoven openen
15 Balans tussen levendigheid en rust
9 Een gevarieerd woningaanbod
6 Goed bereikbaar en minder parkeren op straat
24 Verbonden met de omgeving
Bevoorrading op maat 7
Regie op de ondergrond 19
Elke functie op de juiste plek 8
Ruimte maken 4
Evenementen passen bij de locatie 14
Bezoekers gastvrij verwelkomen 26
Klimaatbestendige openbare ruimte 18
Bestaande kwaliteiten benutten bij nieuwbouw 3
Vertragen op de binnenstadsas 23
Maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving 10
De voetganger voorop 21
Singelpark rondom vergroten 16
Gebruik vaarwater reguleren 25
HOTEL
CAFE

B. Visie

De vier kwaliteiten van de binnenstad – schoonheid, variatie, veerkracht en een ontspannen omgeving – vormen het kompas van deze omgevingsvisie. Deze kwaliteiten hangen met elkaar samen en bepalen samen het succes van de binnenstad. In dit deel B vormen zij de basis voor de beschrijving van vier overkoepelende ambities voor de toekomst. Deze zijn uitgewerkt in 26 richtingen waarin de binnenstad zich de komende twintig jaar gaat ontwikkelen. Een overzicht van de richtingen staat in bijgaande illustratie.

◄ *Deze illustratie verbeeldt de visie voor de Utrechtse binnenstad in 2040. Hier zijn de 26 richtingen te zien waarin de binnenstad zich de komende 20 jaar ontwikkelt.*


Schoonheid



Schoonheid

Utrecht heeft een van Europa's mooiste binnensteden. Met honderden monumenten zoals stadskastelen, hofjes, kerken, de unieke werven met kelders en ook interessante hedendaagse gebouwen. Er is een samenhangend stadsbeeld ontstaan met buitenruimten die door eeuwen van wisselend gebruik elk hun eigen sfeer en karakter hebben gekregen. De combinatie van oud en nieuw geeft de binnenstad een dynamische schoonheid. Vandaar de eerste ambitie voor 2040 in deze omgevingsvisie:

De schoonheid van de binnenstad behouden, vergroten, benutten en beleefbaar maken.



▲ *Lucasbolwerk met de fontein ‘Feest der muzen’ uit 1959 van de Utrechtse kunstenaar Joop Hekman en de Stadsschouwburg van architect Dudok (1941).*

De schoonheid van de binnenstad wordt voor een belangrijk deel bepaald door het rijke bestand aan cultureel erfgoed, waaronder het merendeel van de ongeveer 3000 Utrechtse monumenten. Maar bij het erfgoed horen ook het stratenpatroon dat voor een groot deel nog middeleeuws is: de grachten met werven, de singel met monumentale bomen, stegen, pleinen en binnenhoven.

Hedendaagse gebouwen (zoals het Universiteits-museum) en de combinatie van historische panden met nieuwe toevoegingen (zoals het stadhuis of Post Utrecht aan de Neude), verhogen de schoon-heid van de binnenstad. Die schoonheid maakt de Utrechtse historische binnenstad aantrekkelijk voor zowel bewoners, ondernemers als bezoekers. Het is een kwaliteit die rijke mogelijkheden biedt voor de toekomst.

De Utrechtse binnenstad is, uitgezonderd Hoog Catharijne en Wijk C, sinds 1975 een beschermd stadsgezicht. Onder meer door deze bescherming kan de binnenstad zich door zijn schoonheid blijven onderscheiden. Het bodemarchief onder de binnenstad biedt komende generaties de mogelijkheid vragen over het verleden te beantwoorden. De ondergrond van het Domplein is een archeologisch rijksmonument en staat met de omliggende bebouwing op de nominatie om op de UNESCO werelderfgoedlijst te komen, als onderdeel van de Romeinse limes.

Op het kleine oppervlak van de binnenstad bevinden zich negen musea, zoals het Centraal Museum, Museum Speelklok, DOMUnder en het Volksbuurtmuseum, stuk voor stuk vindplaatsen van schoonheid. In de binnenstad staan monumentale standbeelden en hedendaagse kunstwerken. Daarnaast vind je er waardevol immaterieel erfgoed, zoals de kennis en tradities van de universiteit en de culturen van beiaard en klokkenluiden. Ook vieringen zoals de vrijmarkt in de nacht voor Koningsdag en de Sint-Maartenstraditie (Unesco werelderfgoed) zijn verbonden met de Utrechtse binnenstad.

Schoonheid vind je op de vele plekken in de binnenstad voor kunst en cultuur, zoals de Stadschouwburg of TivoliVredenburg. Aan de stijl en schaal van de gebouwen, grachten, pleinen en straten is de geschiedenis van de stad af te lezen met al zijn tijdlagen. Ook voor wie de geschiedenis niet precies kent, is die historie voelbaar.
Elk tijdperk bracht Utrecht weer nieuwe gebouwen en een ander gebruik van de openbare ruimte. Het gaat niet om erfgoed dat eeuwenlang onveranderd is gebleven of zal blijven. Wel inspireert het inwoners en bezoekers steeds weer en verdient het bij nieuwe ontwikkelingen inspiratiebron te zijn.

Het is belangrijk dat beeldbepalende gebouwen en het kenmerkende historische straten- en stegenpatroon in de binnenstad behouden blijven.



▲ *De Neude rond 1890. Utrecht had toen 84.000 inwoners, maar fietsen en auto's waren er nog niet.*

Die maken immers dat Utrechters en bezoekers van de schoonheid van de stad kunnen genieten. Hetzelfde geldt voor de hedendaagse architectuur en de inrichting van pleinen en straten.

In 2021 verkeert die historische binnenstad over het algemeen in een goede staat, zij het dat het behoud en herstel van gebouwen, de werven en hun kelders veel aandacht vragen en permanent zullen blijven vragen van de gemeente en de eigenaren. Ook is het erfgoed niet altijd goed zichtbaar doordat monumentale gebouwen niet toegankelijk zijn en de openbare ruimte intensief wordt gebruikt. Verduurzaming van erfgoed is noodzakelijk om monumentale gebouwen in de toekomst te kunnen blijven benutten.

Goed rentmeesterschap en dus zuinig zijn op erfgoed loont, want erfgoed van hoge kwaliteit trekt bewoners én bezoekers aan. Anders gezegd: tussen bezoekersmotieven, economisch functioneren en de staat van het erfgoed bestaat een directe relatie.

In de richtingen die hierna staan beschreven, wordt duidelijk op welke manier de binnenstad zijn kwaliteiten kan behouden, verder ontwikkelen, benutten en beter beleefbaar maken. Dat gaat niet vanzelf. Ingrepen zijn nodig, zowel op het niveau van bouwwerken, werven, wal- en kluismuren, openbare ruimte als de structuur van straten en stegen, om de schoonheid van de binnenstad in 2040 beter tot zijn recht te laten komen.



Publiek toegankelijk

1. Beeldbepalende gebouwen publiek toegankelijk maken

De kwaliteit van de historische en nieuwe architectuur wordt optimaal benut als Utrechters en bezoekers bijzondere gebouwen ook van binnen kunnen zien en beleven. Door investeringen van ondernemers, instellingen, particuliere eigenaren en gemeente zijn de meeste panden in de binnenstad in 2021 bouwkundig in goede staat.
De restauratie van Domtoren en Domkerk is in volle gang. Ook de werven met hun kelders en wal- en kluismuren worden onder handen genomen.

De vele monumenten, met hun beschermde status, blijven behouden. Voor aanpassingen zijn vergunningen nodig. Dat maakt het mogelijk om de panden met hun tijd mee te laten gaan en tegelijkertijd de monumentale waarden te behouden.

Daarnaast is het de moeite waard als bijzondere panden niet alleen van buiten te zien zijn, maar ook zoveel mogelijk voor publiek toegankelijk.
Het publiek toegankelijk maken van religieuze gebouwen zal gebeuren in overleg met eigenaar/gebruikers met respect voor de oorspronkelijke functie van het gebouw. Daarbij hoort vanzelfsprekend dat deze toegankelijkheid geldt voor iedereen, ook voor mensen in een rolstoel.
Behouden en passend ontwikkelen geldt overigens ook voor de panden die geen beschermde monumentale status hebben, zowel uit het oogpunt van aantrekkelijkheid als vanuit een verantwoord omgaan met grondstoffen (circulariteit).

Monumenten kunnen vaak goed worden aangepast aan de dynamiek van de stad. Erfgoed en ontwikkeling zijn dan een gouden combinatie.
Een voorwaarde is dat er zorg voor wordt gedragen dat ingrepen in het erfgoed omkeerbaar zijn en de transformatie een kwalitatief waardevolle laag aan de geschiedenis van het pand toevoegt.
Het “verhaal van het eeuwenoude gebouw” maakt deel uit van het visitekaartje van de functie die er gevestigd is. Het warenhuis de Winkel van Sinkel werd bijvoorbeeld eerst een bankgebouw en is nu grand café. Zulke transformaties zijn vaker mogelijk en daarom streeft de gemeente ernaar, erfgoed en andere beeldbepalende gebouwen (deels) functies te geven die als toegevoegde waarde hebben dat iedereen van de schoonheid kan genieten.

Bij transformatie, verkoop of nieuwbouw van prominente gebouwen brengt de gemeente dit belang in of voert zij een actief vastgoedbeleid. Bijvoorbeeld bij de herontwikkeling van beeldbepalende monumenten als stadskastelen, kerken, gebouwen van de universiteit of op de bolwerken. Daarom neemt de gemeente ook een sturende rol bij de herontwikkeling van een prominent pand als de voormalige bibliotheek aan de Stadhuisbrug of een pand als dat van het voormalige Utrechts Centrum voor de Kunsten aan het Domplein.
Dit laatste pand kan, met zijn binnenhof en kelder met Romeinse en middeleeuwse resten, een belangrijke rol spelen bij het beleefbaar maken van de schoonheid van Utrecht.



Wat zie je in 2040?

- **Er zijn meer karakteristieke beeldbepalende gebouwen waar je regelmatig in kunt. Ook bijzondere (werf)kelders.**
- **Bij transformatie van een beeldbepalend gebouw wordt de geschiedenis van de plek met trots benut.**
- **Met nieuwe technieken kun je de historie zien en beleven.**
- **De werven liggen er mooi bij.**
- **De werven zijn goed toegankelijk zodat mensen deze unieke plekken kunnen ervaren. Waar dat haalbaar is en goed inpasbaar is, zijn de werven toegankelijk gemaakt voor mensen met een lichamelijke beperking.**



▲ *In de voormalige Westerkerk is nu een horecabedrijf gevestigd.*

Nergens op de wereld zijn grachten met werven en werfkelders te vinden zoals in Utrecht. Ze zijn het resultaat van een bijzondere wisselwerking tussen publiek en privaat eigendom en gebruik. Ze vormden de haven van de middeleeuwse handelsstad. De werven zijn onderdeel van de ziel van de stad, maar ze zijn ook kwetsbaar. Om het te behouden, moeten eigenaren en gemeente de komende jaren investeren om ze in goede staat terug te brengen. Vervolgens is permanent onderhoud nodig. Om werven, kelders, de straten boven de kelders en kades duurzaam te behouden, zijn waarschijnlijk ook aanpassingen nodig in gebruik en beheer. Ongebruikte kelders kunnen weer een functie krijgen. Bijzondere (werf) kelders kunnen publiek toegankelijk worden en de werven bijzonder onderdeel van de openbare ruimte. Zo blijft de schoonheid van dit erfgoed beleefbaar voor bewoners en bezoekers.

Werven en kelders

- kwetsbaar erfgoed



De Utrechtse werven en kelders zijn uniek erfgoed. Aan de in totaal 5 kilometer stadsgracht zijn meer dan 850 kelders en zeer waarschijnlijk veel meer. Tijdens een grootscheeps onderzoek zijn begin 2020 zestig onbekende kelders ontdekt.

Utrecht wil dit erfgoed beschermen, toegankelijk en beleefbaar maken voor toekomstige generaties. De gemeente heeft een programma Wervengebied dat de bedoeling heeft gemeente en eigenaren te laten samenwerken op het gebied van beheer en onderhoud.

De kwetsbaarheid van werven en van straat- en werfkelders stelt grenzen aan de toekomstige gebruiksmogelijkheden en belastingen.
Meer wordt duidelijk als de draagkracht van kelder-gewelven nader is onderzocht in 2021 en de verschillende eigenaren en de gemeente afspraken hebben gemaakt. De kelders zijn niet gebouwd op het hedendaagse zwaar verkeer en zijn soms aangetast door slecht onderhoud, lekkage, boomwortels, verbouwingen en/of zwaar verkeer op de straten boven de gewelven. In 2021 geldt voor voertuigen op straten met straat- en werfkelders een maximum aslast van 2 ton (2000 kilo); in sommige straten met straatkelders gelden hogere maximale aslasten.

De funderingen van de oeverconstructies (wal- en kluismuren, watergevels) aan weerszijden van het water beperken de mogelijkheden voor scheepvaart en baggeren. Voorkomen moet worden dat het baggeren en de waterverplaatsing door scheepvaart de grachten dieper maakt dan goed is voor het behoud van deze funderingen.

In elk geval blijft op straat het motto: 'kleiner, lichter en schoner'. Te zware voertuigen worden geweerd, ook voor bouwverkeer, bevoorrading en afvalinzameling. Grote bomen zijn niet overal mogelijk. In de grachten gelden beperkingen voor de (gemotoriseerde) scheepvaart.

Bron: https://erfgoed.utrecht.nl/werven

Monumenten in de binnenstad

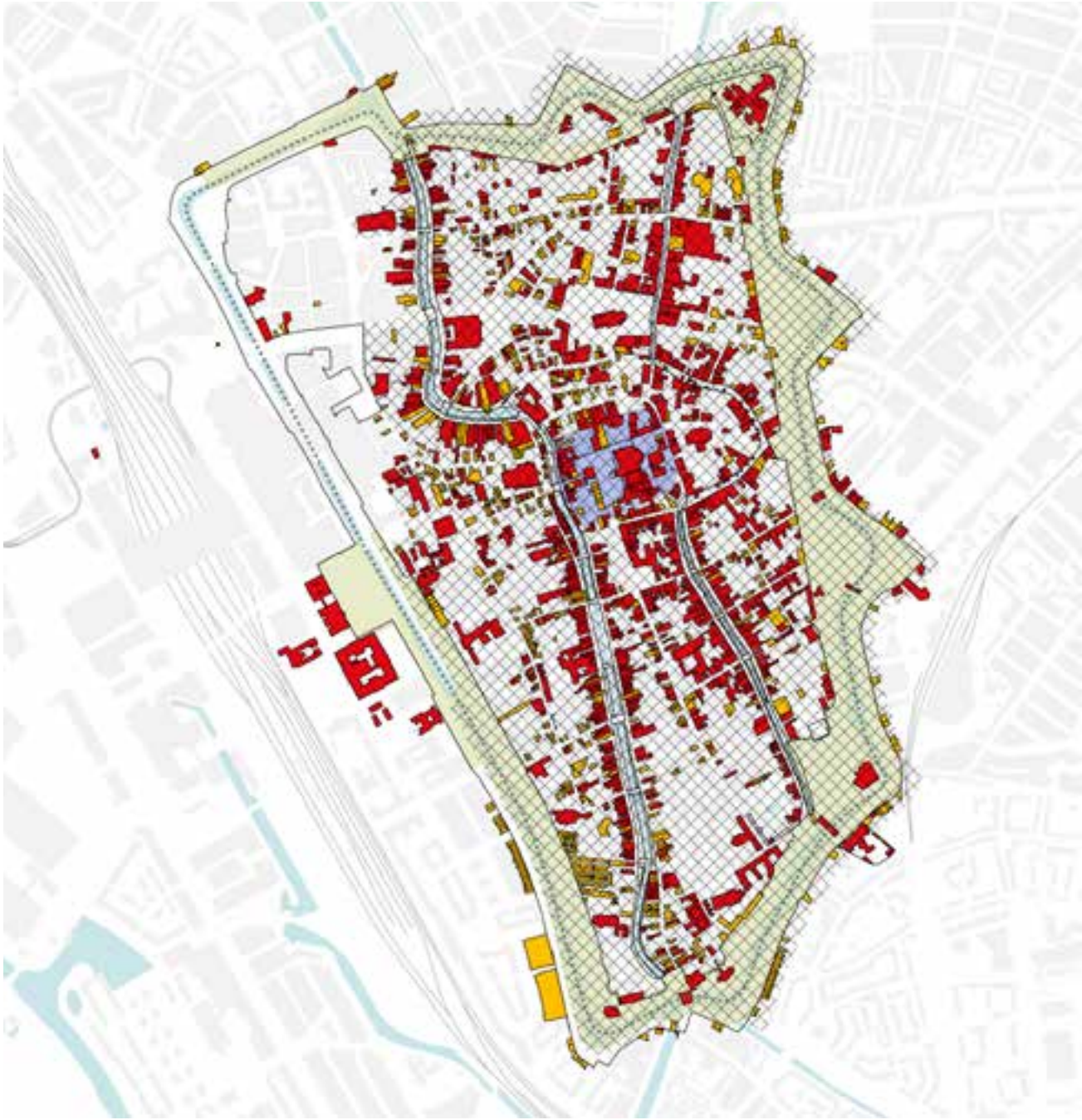
1.200 rijksmonumenten,

665 gemeentelijke monumenten en

340 andere beeldbepalende gebouwen.

Legenda

- *Grens omgevingsvisie*
- *Rijksmonument*
- *Gemeentelijk Monument*
- *Rijksbeschermd Stadsgezicht*
- *Zocherplantsoen (beschermd Rijksmonument)*
- *Domplein (beschermd archologisch Rijksmonument)*



Je als ondernemer onderscheiden kan ook door je erfgoedlocatie te gebruiken.
Een ondernemer die in 2020 een modezaak vestigde in het middeleeuwse huis Drakenburg aan de Oudegracht, geeft zijn personeel vooraf een geschiedenislesje. De ondernemer: “We willen dat onze medewerkers niet alleen kennis hebben over de producten die we verkopen, maar ook iets kunnen vertellen over het pand waarin we zitten. Ik verwacht dan ook dat er niet alleen mensen bij ons binnenlopen om iets te kopen, maar ook om het prachtige gebouw te bewonderen.”
Bron: DUIC



Erfgoed als inspiratiebron voor ondernemers, personeel en klanten


Doorsteekjes

2. Stegen en hoven openen

Er ontstaat meer ruimte in de binnenstad door stegen en hoven die zijn afgesloten te openen en aantrekkelijk in te richten. De ruimtelijke structuur (het netwerk van water, groen, bouwblokken, pleinen, stegen en straten) is, net als de gebouwen, onderdeel van de schoonheid van de Utrechtse binnenstad. Dit samenspel van vormen en patronen, van gebouwen en openbare ruimte wordt de ‘morfologie’ van de binnenstad genoemd.

Bepalend voor die morfologie zijn vijf elementen, waarbij het vooral draait om de loop van het water:

1. De singel met park loopt om de binnenstad heen en begrenst deze.
2. Twee grachten slingeren van noord naar zuid.
3. Het patroon van straten en stegen loopt grotendeels parallel aan het water en haaks erop. De hoofdstraten lopen parallel aan de grachten (Springweg, Lange Nieuwstraat, Steenweg en Lange Elizabethstraat). Haaks daarop staan de smallere zijstraten en stegen. De hoofdroute oost-west van Vredenburg naar de Nobelstraat (de binnenstadsas) is een doorbraak uit de 20e eeuw.
4. De stadspleinen liggen verspreid door de binnenstad aan de belangrijkste straten. De ontstaansgeschiedenis, vorm en betekenis van de pleinen lopen uiteen, waardoor elk plein zijn eigen identiteit heeft.
5. Kenmerkend voor de binnenstad zijn de gesloten bouwblokken met binnenhoven. Dit zijn vaak intieme, (semi-)toegankelijke groene ruimtes.
6. Er zijn twee 'voorsteden', middeleeuwse uitbreidingen buiten de stadsmuren: de Bemuurde Weerd in het noorden en het Ledig Erf in het zuiden. Gezien hun gebruik, sfeer en ontstaansgeschiedenis worden in de voorsteden bij herinrichtingen dezelfde materialen en inrichtingsprincipes gebruikt als in de binnenstad.

De stad investeert al lang in het behouden, versterken en benutten van al deze structuren. Zo is het in de jaren zeventig gedempte deel van de singel tussen 2001 en 2020 in ere hersteld. De komende jaren wordt gewerkt aan verder herstel van dit netwerk, zoals de reconstructie van de Leidse Rijn, die Lombok weer verbindt met de historische binnenstad.

Waar de Utrechtse stedenbouwkundige structuur van bouwblokken, stegen en binnentuinen is aangetast en het netwerk grover is geworden, streeft de gemeente er naar kansen op herstel te benutten zodra zich herontwikkeling voordoet. Dat kan de komende jaren bijvoorbeeld gebeuren in de omgeving van parkeergarage Paardenveld en bij de Springweg-parkeergarage aan de Strosteeg.

Wat zie je in 2040?

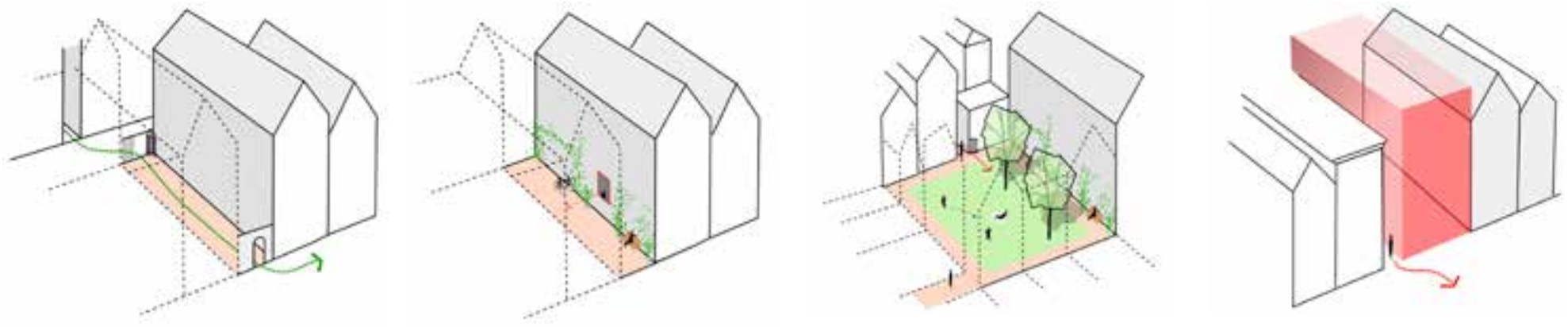
- **Stegen en hoven zijn opgeknapt, vergroend en vaker open.**
- **Er loopt een steeg tussen het Achter Clarenburg en de Rijnkade.**
- **De omgeving van de parkeergarages Strosteeg en Paardenveld is herontwikkeld zodat het weer past in het historische patroon van straten en stegen.**
- **De Leidse Rijn is hersteld en weer verbonden met de singel.**



▲ *Teugelhof.*



▲ *Reguliersteeg.*



▲ *Inrichtingsprincipe voor de stegen. Van links naar rechts: openstellen stegen, zicht vanuit panden en groen in de steeg, opengestelde groene binnenhoven, nieuwbouw met behoud steeg.*

Als ooit de herontwikkeling van parkeergarage Rijnkade op de agenda komt, dan biedt een nieuwe steeg tussen Rijnkade en Achter Clarenburg kansen op verfijning van het voetgangersnetwerk (uiteraard ook bedoeld voor iedereen die gebruik maakt van een rolstoel, scootmobiel of ander hulpmiddel).

Van de bestaande stegen en hoven zijn er veel afgesloten. Andere zijn al openbaar toegankelijk geworden, zoals de tuin van Hotel Karel V en de oude Hortus Botanicus, nu tuin van het Universiteitsmuseum.

De gemeente zet zich in om meer van de stegen en binnentuinen in de binnenstad openbaar toegankelijk te maken als onderdeel van de beleefbare geschiedenis van de stad. Zo wordt het publieke domein vergroot en wordt de kwaliteit van de besloten hoven hersteld en voor meer mensen bruikbaar.

De inrichting van deze hoven verdient veelal verbetering. Zo is vaak vergroening mogelijk. Groen kan bijdragen aan de schoonheid van de binnenstad, maar ook aan het vergroten van de variatie en veerkracht en daarnaast bijdragen aan de ontspannen sfeer die we graag behouden in de binnenstad.

Bewoners, bedrijven en instellingen zoals musea en de universiteit kunnen een belangrijke rol spelen bij de sociale veiligheid en het beheer van deze besloten plekken.

Bij transformaties is het oorspronkelijke patroon van stegen en binnentuinen in de hele binnenstad het uitgangspunt. Als meer hoven en stegen (overdag) openbaar toegankelijk zijn en groener worden ingericht, kan de bestaande ruimte beter worden benut. Dan kunnen er aan het fijnmazige netwerk van de binnenstad groene routes voor voetgangers worden toegevoegd.

Stedenbouwkundige patronen in de binnenstad (2021)

Op een aantal plekken kan het stedenbouwkundige patroon worden versterkt, door bijvoorbeeld de singelroute door te laten lopen (Wolvenplein en Van Asch van Wijkskade). Ook kan het netwerk worden verfijnd door stegen en routes te herstellen (Kroonstraat-Paardenveld, Rijnkade-Achter Clarenburg en omgeving Strosteeg) en de kwaliteit daarvan te vergroten (Vrouwjuttenhof).

Legenda

- *Grens omgevingsvisie*
- *Singel*
- *Grachten*
- *Pleinen*
- *Hoven*
- *Straten en stegen*
- *Historische voorsteden*
- *Zwakke plekken*



Stedenbouwkundige patronen in de binnenstad (2040)

Legenda

- ..... *Grens omgevingsvisie*
- *Singel*
- *Grachten*
- *Pleinen*
- *Hoven*
- *Straten en stegen*
- *Historische voorsteden*
- *Herstelde groenverbinding*
- *Herstelde verbinding*



Wijk C: een uniek stuk binnenstad

De Utrechtse volkswijk Wijk C heeft een roerige geschiedenis achter de rug. Ooit was het één van de meest dichtbevolkte wijken van de binnenstad, met veel kleine arbeiderswoningen dicht op elkaar gebouwd. Om cholera-uitbraken te voorkomen zoals in de 19de eeuw plaatsvonden, werd er grondig gesloopt en herbouwd'.
Ook economische crises en stadsvernieuwingsprojecten lieten hun sporen na. Gelukkig is een deel gered van de sloophamer en zijn er enkele woonstraten bewaard gebleven. Vooral dankzij protesten van bewoners, die trots zijn op hun bijzondere stuk binnenstad. Hoe kan Wijk C eruit zien in 2040? Een korte reis door de tijd...





1977

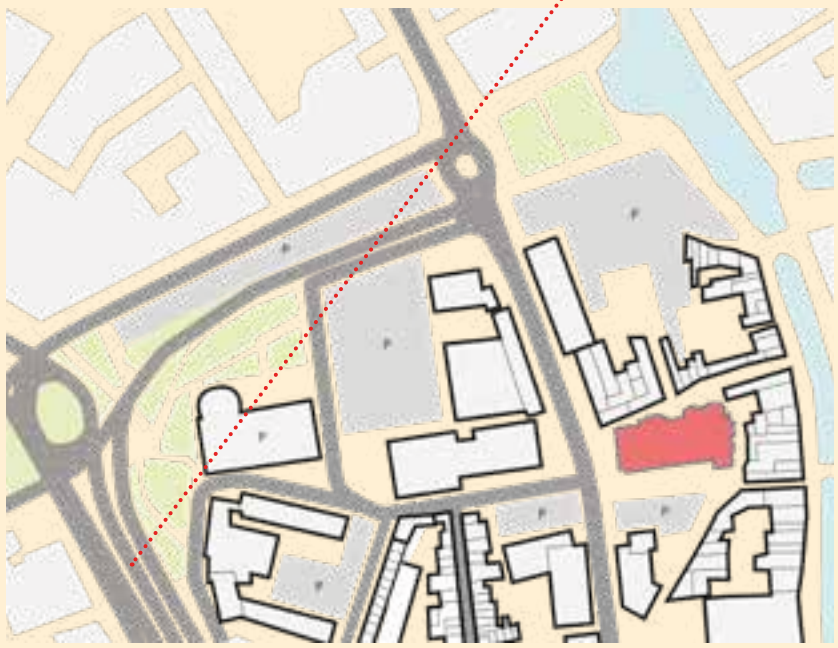
Ruim honderd jaar later herken je de wijk nauwelijks terug: vooral in het noorden is vrijwel alle oorspronkelijke bebouwing gesloopt. Op braakliggende terreinen verrezen in de jaren zeventig en tachtig kantoor-gebouwen, om de stad mee te krijgen in de vaart der volkeren. De auto is overal aanwezig: de singel is gedempt om zo snel mogelijk in de binnenstad te kunnen komen, en vrijwel alle openbare ruimte wordt gebruikt voor parkeren. De Sint Jacobsstraat is doorgebroken en vormt een barrière tussen Wijk C en de rest van de binnenstad.



1860

Nauwe straatjes, steegjes en vooral véél kleine woningen. De wijk lag geïsoleerd door de singel, bruggen waren schaars. Maar wél goed verbonden met de rest van de binnenstad. Mooi zichtbaar is hoe de ruimte rondom de Jacobikerk nog echt een plein vormde.





2021

Fantastisch, de singel is hersteld! Maar hoewel de auto steeds meer uit het stadsbeeld verdwijnt, zijn de sporen van het verleden nog voelbaar.De busbaan op het Vredenburg en de drukke Sint Jacobsstraat zorgen voor goede bereikbaarheid van de binnenstad en omliggende wijken, maar vormen ook barrières tussen de wijk en de rest van de binnenstad. De entrees van de wijk zijn vaak slecht herkenbaar en rommelig. De locatie van kantoren en de parkeergarage heeft niets te maken met het historische stratenpatroon, waardoor de paar authentieke straten plots doodlopen.
Het politiebureau is hier een voorbeeld van: het werd gebouwd toen de singel al gedempt was, en bij het ontwerp werd vooral gekeken naar de aansluiting op autowegen. Daardoor sluit het gebouw niet goed aan op de singel en de Paardenveldbrug (zie cirkel in kaart).


busbaan


entrees


doodlopers



2040?

Onderstaande beelden zijn géén ontwerp voor de wijk, maar een verbeelding van de ambities voor Wijk C in 2040. Groener, klimaatbestendiger en beter aangesloten op de omgeving. Bestaande oversteken op deze belangrijke busbaan worden verbeterd door een andere vormgeving. Waar de kans zich voordoet kunnen grotere kantoorgebouwen worden herontwikkeld tot woon- en werkbuurten. De kwaliteiten van de binnenstad staan hierbij voorop: stegen en hoven, mooie materialen en een goede balans tussen kleinere en grotere gebouwen. Een levendige mix van nieuwe toevoegingen én de kwaliteiten die Wijk C nu al heeft.










Verfijnde architectuur

3. Bestaande kwaliteiten benutten bij nieuwbouw

Nieuwe architectuur sluit goed aan bij de schaal en het karakter van de binnenstad doordat de bestaande gebouwen en de historisch gegroeide stedenbouwkundige structuur de basis zijn voor nieuwe ontwikkelingen. Daar hoort ook het samenspel bij tussen bebouwing en buitenruimte. De binnenstad is dynamisch en past zich steeds weer aan nieuwe omstandigheden aan.

Gebouwen in de binnenstad zijn meestal onderdeel van een gesloten bouwblok, soms met een toegankelijk hof aan de binnenzijde.
De afzonderlijke gebouwen hebben een kleine schaal die past bij die van de voetganger.
De voorgevels zijn smal en hoog (zijn verticaal geleed) en hebben een bouwhoogte van drie tot vier verdiepingen. Daarbij hebben panden hoge plafonds op de begane grond en deze ruimtes hebben vaak al heel wat functies gehad.

Elk pand heeft aan de straat een of meer voordeuren. Ook hebben de panden verschillende dakvormen, kappen in verschillende richtingen, variëren de goothoogten en verspringen de kroonlijsten (zie illustratie). In de architectuur van de binnenstad is een kleinschalige vlakverdeling in de gevels kenmerkend, met name de verhouding tussen open en dicht is daarbij bepalend. Verder is de architectuur in de binnenstad vooral heel gevarieerd. Bij grootschalige transformaties (bijvoorbeeld te verwachten in Wijk C) wordt aansluiting gezocht bij deze bestaande kwaliteiten.

De verdeling in percelen gaat hand in hand met de functies van panden. Elke functie beslaat een pand. Het doorbreken van naast elkaar gelegen panden, door tussenmuren volledig te verwijderen om bijvoorbeeld een groot winkeloppervlak te krijgen op de begane grond, is in de binnenstad niet toegestaan.

Bij nieuwbouw betekent dit dat de variatie in panden en gevels niet alleen maar cosmetisch mag zijn. Met andere woorden: de gevels laten ook echt zien wat de gebruikseenheden zijn van de gebouwen erachter. Daarmee voorkom je dat grootschalige functies (zoals een XLsupermarkt of kantoren) die niet passen bij de schaal van de historische gebouwen geforceerd worden ingepast. Grootschalige functies maken de begane grond van gebouwen (plinten) vaak saai of onaantrekkelijk. Functies als deze zijn in andere delen van de stad beter op hun plaats.

Het maken van nieuwe kappen op platte daken is alleen wenselijk wanneer dit vanuit historisch perspectief waarde heeft, dus als een kap wordt teruggebracht die ooit is verwijderd. En alleen als het goed inpasbaar is in de huidige situatie.

Ook in de binnenstad krijgen daken steeds vaker nieuwe functies, zoals (groen) dakterras, energieopwekking, waterbuffering of klimaatinstallaties. Mits ze goed kunnen worden ingepast en geen overlast veroorzaken voor de omgeving, zijn dit

Wat zie je in 2040?

- **Er zijn gebouwen van topkwaliteit bijgekomen, geïnspireerd door kenmerken van de plek.**
- **Doorbraken tussen panden (horizontale samenvoegingen) vinden niet meer plaats.**



▲ *Nieuwe architectuur in de Korte Jansstraat.*

wenselijke ontwikkelingen die kwaliteit toevoegen aan het wonen in de binnenstad. Ook publieke toegankelijkheid van (groene) daken, daken die je kan gebruiken als uitbreiding van de openbare ruimte, is in de binnenstad gewenst.

Gebouwen bieden ook kansen voor stadsnatuur: vleermuizen, vogels en insecten leven op daken, in dakgoten en kieren van muren. Planten zoals tongvarens groeien in de koekoek (kelderraam) van souterrains of in kademuren. Bij nieuwbouw kun je rekening houden met stadsnatuur door natuur-inclusief te bouwen, bijvoorbeeld met groene daken en gevels. Daarmee vergroot je de biodiversiteit en ook is het fijn te leven in een omgeving waar je op verschillende manieren in aanraking komt met natuur, bijvoorbeeld doordat je vogels ziet en hoort.

Circulair bouwen is normaal in 2040 en verplicht in 2050. Ook in de binnenstad worden panden dan niet alleen duurzaam gebouwd en gebruikt, maar ook zodanig gedemonteerd of gesloopt dat



▲ *Nieuwe architectuur in de Twijnstraat aan de Werf.*

materialen kunnen worden hergebruikt. Circulaire economie staat nog in de kinderschoenen. De gemeente is aan het leren en experimenteren met een circulaire aanpak zowel wat betreft technische als financiële aspecten. Na 2023 is een versnelling voorzien. De gemeente geeft zelf het goede voorbeeld door circulair in te kopen, nieuwe gebouwen en wegen zo circulair mogelijk te (laten) bouwen en afval te gebruiken als grondstof waar dat mogelijk is.

Extra aandacht krijgt de aantrekkelijke invulling van plinten, van gebouwen op ooghoogte. In belangrijke plinten (en zichtbaar op daken) zijn bergingen, technische ruimtes, klimaatbeheersingsinstallaties en dergelijke niet toegestaan, tenzij zeer zorgvuldig ingepast. Daarbij wordt ook rekening gehouden met mogelijke geluidsoverlast en geurhinder.

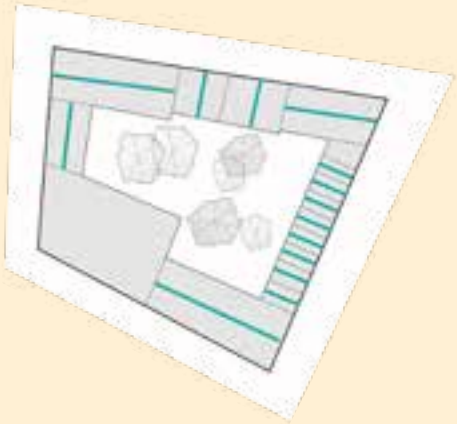
Nieuwe architectuur moet ook een verfijning en detaillering krijgen die aansluit bij de historische gebouwen. Dat wil niet zeggen dat nieuwbouw in de binnenstad ‘historiserend’ moet zijn vorm-

gegeven. Wel dat er veel aandacht is voor vormgeving van een hoog kwaliteitsniveau, zodat nieuwe architectuur zich kan meten met historische panden. Goede nieuwbouw brengt in principe evenveel rijkdom en variatie mee als de historische bebouwing.

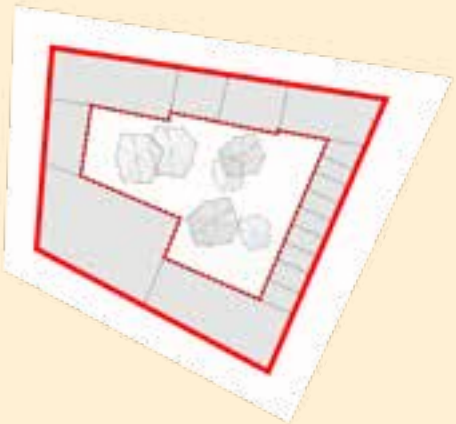
De genoemde kenmerken gelden niet alleen voor de historische binnenstad, maar grotendeels ook voor het aangrenzende centrumgebied. Hoewel de bebouwing rond het station een andere schaal heeft en de stedenbouwkundige opzet anders is, gelden de algemene kwaliteiten die zijn benoemd in deze omgevingsvisie ook voor nieuwe grote gebouwen. Voor een goed functionerend centrumgebied is architectuur van kwaliteit nodig, gebouwen die aantrekkelijk zijn op ooghoogte en passen bij de schaal en het tempo van de voetganger. Dat wil zeggen: levendige plinten door veel voordeuren en functies aan de straat. Een hoge verdieping op de begane grond maakt dit mogelijk.

Met deze kenmerken als uitgangspunt, kan de binnenstad nog aan kwaliteit en samenhang winnen, of het nu om nieuwe gebouwen gaat of om of aanpassingen aan de bestaande. Nieuwe architectuur krijgt een zodanige kwaliteit dat het kan uitgroeien tot erfgoed. De architectuur kan, binnen de genoemde randvoorwaarden, zeker een hedendaagse vormgeving krijgen of vernieuwend materiaalgebruik.

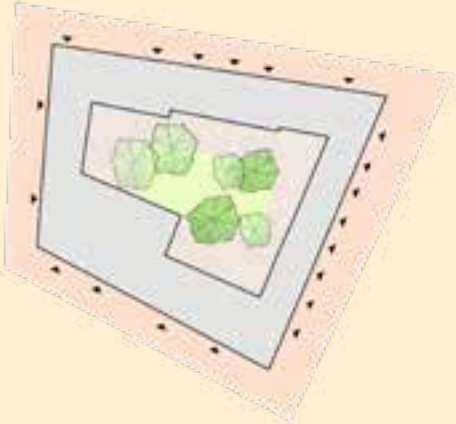
Kenmerken van bouwblokken in de binnenstad



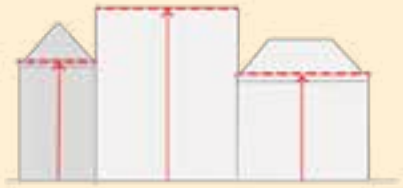
▲ *Kappen en nokrichting.*



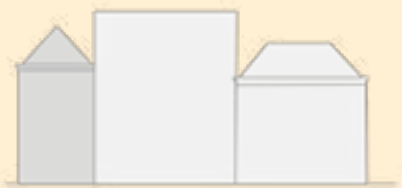
▲ *Variatie in vorm en grootte percelen: rooilijn van voor- en achtergevel vastleggen.*



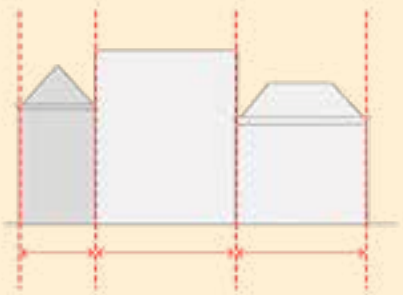
▲ *Gesloten bouwblok met voordeuren en binnenterrein (erf en tuin).*



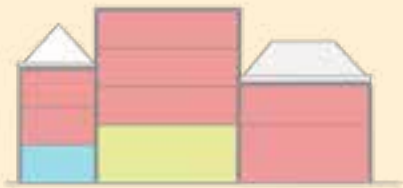
▲ *Variatie in hoogte en vorm kroonlijst.*



▲ *Variatie in daktype (kapvorm of plat dak) en nokrichting.*



▲ *Variatie in breedtes van panden.*



▲ *Functie gaat samen met perceel: geen horizontale samenvoegingen.*



Beleving en gebruik

4. Ruimte maken

Om de binnenstad voor meer mensen aantrekkelijk te maken, is het belangrijk dat de openbare ruimte sfeervol, veilig en toegankelijk is ingericht voor gebruik door iedereen. In 2040 is er meer publieke ruimte die door iedereen kan worden benut en niet permanent wordt toegewezen aan één bepaalde functie.

Het behoud van ons gebouwde erfgoed is behoorlijk goed geregeld. Dat is anders met onze buitenruimte en met het samenspel van beide. Alleen bij uitzondering is de openbare ruimte wettelijk beschermd zoals het Zocherplantsoen (rijksmonument). Daarnaast is de gemeente verplicht het beschermde stadsgezicht in stand te houden, inclusief het groen, het water en de morfologie.

In de Utrechtse binnenstad heeft de inrichting van de openbare ruimte niet overal dezelfde kwaliteit als de monumentale bouwwerken die er langs staan. Historische panden, grachten, pleinen, monumentale bomen en beeldende kunst in de openbare ruimte komen niet altijd goed tot hun recht. Soms zijn ze zelfs nauwelijks te zien en slecht toegankelijk door de vele obstakels.
Het opwaarderen van de directe omgeving van een beschermd monument heeft een positieve invloed op de waardering en beleving ervan.
De manier waarop de openbare ruimte in de Utrechtse binnenstad wordt gebruikt en ingericht kan beter en ook groener. Dat maakt de binnenstad voor meer mensen bruikbaar en beleefbaar en maakt de binnenstad ook economisch aantrekkelijker. Mensen voelen zich welkom in een fraaie en verzorgde omgeving waar wat te beleven valt.

Doordat Utrecht groeit, komen steeds meer mensen naar de binnenstad en wordt de openbare ruimte intensiever gebruikt. Daar komt de tendens bij dat mensen de buitenruimte steeds meer waarderen en benutten. Om die redenen is er meer ruimte nodig voor voetgangers, inclusief gebruikers van kinderwagens, scootmobielen, rolstoelen of andere hulpmiddelen. Voor voetgangers en zeker voor mensen met een beperking is de binnenstad niet erg gastvrij en comfortabel. Voetpaden zijn vaak smal en er staan hinderlijke obstakels.
De voetganger krijgt vaak de restruimte toegedeeld. In straten en stegen is het belangrijk meer ruimte vrij te spelen voor de mensen die er lopen. Pleinen, werven en bruggen moeten ruim blijven voor voetgangers, voor zowel bereikbaarheid van functies als ook om prettig te verblijven.

Het maken van meer ruimte en het verbeteren van de kwaliteit van deze ruimte gaan hand in hand. De binnenstad wint aan kwaliteit als de buitenruimte minder vol staat met objecten die de aandacht afleiden van de gebouwen met etalages, straten en pleinen, het groen en het water. Er is alleen plek voor objecten die bijdragen aan de sfeer van de binnenstad en tegelijkertijd het gebruik mogelijk maken.

Wat zie je in 2040?

- **Doordat er meer ruimte is voor voetgangers, kun je beter wandelen en genieten van de schoonheid van de binnenstad.**
- **Mensen met een beperking kunnen zich onbelemmerd bewegen doordat er minder hinderlijke obstakels op straat staan.**
- **Terrassen en tijdelijke verkooppunten zijn goed ingepast in de omgeving.**
- **Gevelreclame is in stijl met de omgeving.**













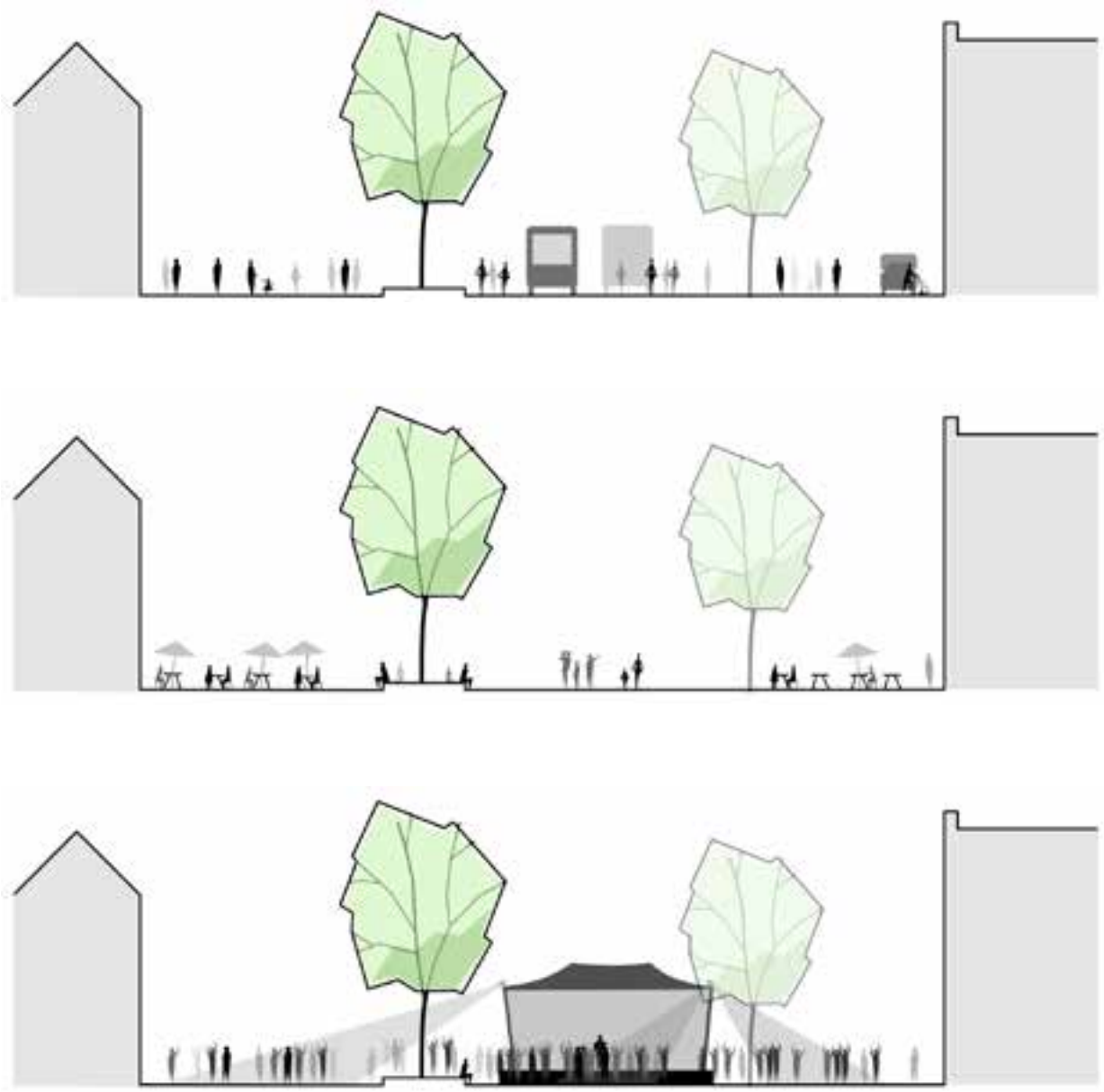
▲ *Verrommeling van de openbare ruimte.*

Een groot deel van de openbare ruimte wordt op dit moment alleen gebruikt voor het plaatsen van ‘privaat’ eigendom van particulieren en bedrijven, zoals sandwichborden, grote windschermen en parasolconstructies bij terrassen, bouwterreinen voor werk aan de weg of aan panden, afvalcontainers van bedrijven, uitgestalde waren, informatiezuilen, geparkeerde fietsen, auto’s of vrachtauto’s zonder oog voor sfeer en uitstraling. Het resultaat daarvan is op sommige plekken een gezellig levendig straatbeeld, maar vaker is de publieke ruimte overvol en slecht toegankelijk. Daarom wordt steeds kritischer gekeken naar permanent privaat of commercieel gebruik van de openbare ruimte, kostbare ruimte die je ook kan delen. Waar de openbare ruimte nu soms een verzamelplaats lijkt van spullen die niet meer op privéterrein passen, kiest de gemeente, vanwege de toenemende druk op de ruimte, steeds vaker voor het algemeen belang; meer publieke ruimte maken.

Het straatbeeld kan ook worden verbeterd door een weloverwogen plaatsing van bijvoorbeeld fietsenrekken, palen en borden. Het is belangrijk dat deze niet vanuit één vorm van gebruik (zoals verkeer, winkels, horeca) worden geplaatst, maar dat wordt gekeken naar de samenhang tussen de vormen van gebruik, de ruimtelijke kwaliteit en het beheer.

De Utrechtse binnenstad moet vol leven zijn en daar horen ook wat rommeligheid en rafelrandjes bij, maar in 2040 liefst minder dan nu. Er zijn meerdere manieren om de binnenstad – in het algemeen belang - mooier te maken voor iedereen. De bedoeling is de binnenstad zo aantrekkelijk in te richten dat deze levendigheid en gebruik juist beter mogelijk maakt.
De gemeente ondersteunt initiatieven vanuit de stad (van onder-nemers, bewoners of bijvoorbeeld culturele instellingen) mits die initiatieven de aantrekkelijkheid en het publieke karakter van de openbare ruimte niet aantasten.

Bij een plek waar wordt geleefd, gewerkt en bewogen, is het belangrijk dat er ook ruimte vrij blijft. Plekken die voor ademruimte zorgen, flexibel gebruik en spontane initiatieven mogelijk maken. Zo kan een plein dagelijks worden gebruikt voor terrassen en verkeer en wekelijks voor een markt, maar op een ander moment ook voor een straat-muzikant, een concert, sportevenement of demonstratie. Dat kan het beste als de ruimte niet permanent wordt opgedeeld in strookjes of plekken die elk zijn toegewezen aan één specifieke functie. Een meer flexibel ruimtegebruik vergroot de gebruiksmogelijkheden. Zo kunnen culturele aanbieders de mogelijkheid krijgen zich ook buiten hun eigen pand te laten zien of een culturele manifestatie te houden in de openbare ruimte, zonder dat het per se een evenementenlocatie moet zijn. Dit voegt waarde toe.



▲ *Een voorbeeld van flexibel gebruik van de openbare ruimte:*
Boven: In de spits wordt de ruimte vooral gebruikt voor komen en gaan.
Midden: In het weekend wordt dezelfde ruimte gebruikt voor verblijf.
Onder: Op bijzondere dagen kan er een evenement zijn op dezelfde plek.







▲ *Gevelreclames en een terrasinrichting die passen bij het monumentale karakter van gevel en omgeving.*

Met het oog op het groeiende ruimtegebrek in 2040, kiest de gemeente er de komende jaren voor om steeds minder permanente claims te accepteren en beleid en handhaving hierop toe te snijden. In 2040 ziet de binnenstad er aantrekkelijker uit doordat de buitenruimte als geheel wordt benaderd en de benodigde functies in samenhang een plek krijgen, zowel in plaats als in tijd. Om de gezamenlijke economische waarde en de gebruiksmogelijkheden van de binnenstad te vergroten wordt privaat gebruik beperkt in de ruimte of flexibel gemaakt in de tijd.
Door de kwaliteit van de ruimte te verbeteren, wordt de belevingskwaliteit van de openbare ruimte ook groter en wordt de binnenstad interessanter voor consumenten en voor ondernemers om zich te vestigen. Voor Utrechters en bezoekers wordt de binnenstad meer uitnodigend.

Bij een hoogwaardig straatbeeld hoort ook een kwaliteitsslag in de gevelreclame en op termijn ook het opruimen van reclamevlaggen en reclameborden door zowel gemeente als bedrijven. Ook de uitstraling van (tijdelijke) verkeersborden valt te verbeteren. Natuurlijk zijn sommige verkeersborden noodzakelijk en uiteraard kunnen ondernemers en organisaties hun aanbod blijven aanprijzen. De ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad is een aansporing om dat op een aantrekkelijke en stijlvolle manier te doen.

Speciale aandacht vraagt de inpassing van horecaterrassen. Een kwalitatief hoogwaardige terrasinrichting is voor gasten aantrekkelijk. Naast het terrasmeubilair wordt de kwaliteit van terrassen ook bepaald door de grootte en locatie. Veel horecaterrassen verlevendigen de openbare ruimte op een prettige manier en zijn ideale plekken om de schoonheid van de binnenstad te beleven. Veel Utrechters en bezoekers waarderen deze terrassen.

Op een aantal werven en pleinen staat de ruimte bijna permanent vol met parasols, windschermen, verlichting en versieringen. Jammer is dat je, door de aanwezigheid van dergelijk terrasmeubilair, de omgeving niet meer ervaart en daardoor de schoonheid van de binnenstad aantast.
De meeste terrassen staan permanent opgesteld, ook als er weinig gasten zijn doordat het nog vroeg is of slecht weer. Zulke lege terrassen nemen kostbare voetgangers- en verblijfsruimte in beslag. Op plekken waar de terrasfunctie overheersend is, beperkt het een ander gebruik van de ruimte. Voor mensen die niet iets willen consumeren op een terras zijn er op de Utrechtse pleinen bijvoorbeeld maar weinig bankjes.

Om te komen tot een goede balans tussen privaat en publiek gebruik, kan het vergunnen van terrassen anders worden aangepakt. Daarbij kunnen flexibelere terrasopstellingen mogelijk worden, zowel in de tijd als in de ruimte. Het vergunnen en begrenzen van terrassen is al maatwerk en dat kan nog worden verfijnd, onder meer door terrasvergunningen niet meer eeuwigdurend uit te geven maar voor een beperkte periode, zodat de gemeente, als dat nodig is, kan bijsturen.

Door meer te variëren in de terrasgrootte per dag(deel) of seizoen, kan de gemeente inspelen op andere vragen om ruimte. Denk aan een smal, permanent basisterras met uitbreidingen op de momenten dat er ruimte voor is, zoals dat in 2021 al kan bij markten (bijvoorbeeld op het Vredenburg) en evenementen (bijvoorbeeld op de Neude).

In elke straat en op elk plein zijn de beschikbare terrasruimte en de behoefte aan ruimte voor andere doelen weer anders. Voor elke locatie komt het er op aan, in goed overleg met de gemeente, ondernemers, hun buren en andere betrokkenen, het ruimtebeslag van terrassen en de beschikbaarheid van terrassen in de tijd te beoordelen ten opzichte van ander ruimtegebruik. Dit betekent niet dat terrassen die in 2021 bestaan zo maar worden opgeheven. Soms kan dit betekenen dat er, op termijn minder terrasruimte beschikbaar is dan nu of dat die ruimte minder vaak beschikbaar is.



▲ *Dit terras met uitnodigende stoeltjes en tafeltjes is ruim opgesteld waardoor het terras onderdeel maakt van de pleinruimte en niet daarvan is afgeschermd, zoals vaak gebeurt met schermen en grote parasols.*

Op andere plekken kan juist terras-uitbreiding mogelijk zijn.

Ook een betere vormgeving en aankleding van terrassen is een manier om de schoonheid van de binnenstad te vergroten. Tegelijk kunnen die het economisch functioneren verbeteren, want permanente overkappingen en schermen zijn vaak niet nodig en doen afbreuk aan de kwaliteit van de ruimte. Een ruime opstelling met hoogwaardig meubilair – waarover met de ondernemer afspraken gemaakt worden bij het verlenen van de terrasvergunning – is uitnodigend. In nauw overleg kunnen ondernemers een kwaliteitsslag maken die voor iedereen voordelen heeft.

Uitgangspunt voor 2040 is dat pleinen, grachten en bruggen ruim blijven, met minder permanente verkooppunten, zoals kiosken of kramen. Daardoor blijft er voldoende ruimte voor voetgangers en blijft er zicht op het water, bomen of gebouwen.
Voor betrokken ondernemers kan een nieuwe plek in bestaand vastgoed aantrekkelijk zijn. Een andere alternatief voor permanente verkooppunten zijn de tijdelijke plaatsing van foodtrucks. Ook tijdelijke verkooppunten moeten enige kwaliteit hebben, kort voor de openingstijden worden opgebouwd en direct na sluiting weer opgeruimd en schoongemaakt. Zo kan een plek ook voor andere functies worden gebruikt.

Een ruimere inrichting van de buitenruimte met meer comfort is ook wenselijk bij de opstelling van sommige markten. Deze kunnen aangenamer worden ingericht met meer groen en zitplekken, die juist ook op marktdagen kunnen worden gebruikt.



Uitnodigend

5. Uitnodigende inrichting openbare ruimte

Inrichting van de openbare ruimte heeft één belangrijk doel: uitnodigende plekken maken die bruikbaar zijn en betekenisvol voor allerlei mensen. De inrichting moet de functies van een plek ondersteunen, de kwaliteit en identiteit versterken en de schoonheid van de omgeving beleefbaar maken. De aantrekkelijkheid van de openbare ruimte van de binnenstad heeft voor een belangrijk deel te maken met de ontstaansgeschiedenis van de plek. Het ontstaan van de pleinen heeft bijvoorbeeld vaak te maken met een (voormalige) kerk of klooster. Veel pleinen ontlenen daaraan ook hun karakter. De werven zijn zonder weerga door hun oorspronkelijke havenfunctie aan de rivier. De Utrechtse binnenstad heeft vlak bij elkaar verschillende plekken, met verschillend karakter en sfeer. Dit vormt de basis voor inrichting en gebruik.

Dat kan, als de inrichting niet bestaat uit een opeenstapeling van ‘sectorale’ ingrepen (de plaatsing van fietsenrekken, paaltjes, afvalbakken, uitgifte terrasvergunning als aparte ingrepen), maar wanneer de benodigde functies in samenhang een plek krijgen. Bij de inrichting is de identiteit van de plek leidend. Deze wordt bepaald door de ruimtelijke situatie, de functies in de buitenruimte en de aangrenzende gebouwen.

In delen van de Utrechtse binnenstad is de kwaliteit van de openbare ruimte er de afgelopen jaren fors op vooruit gegaan. De gemeente blijft hier structureel aan werken met een vast palet aan hoogwaardige materialen: verhardingen van (fietsvriendelijke) gebakken klinkers, natuurstenen banden, comfortabel straatmeubilair, duurzame verlichting en robuust groen. Materialen die passen bij de sfeer, allure en schoonheid van de binnenstad, bij het intensieve gebruik en bij de verschillende sferen van deelgebieden.

Door de materialen, de inrichtingsprincipes (bijvoorbeeld ‘stoepparkeren’) en de wijze van aanleg doordacht te standaardiseren, ontstaat een rustig straatbeeld en wordt het beheer vereenvoudigd.

Ook een groene inrichting draagt bij tot een mooiere binnenstad. Groen verhoogt bovendien de ecologische waarde en kan de biodiversiteit versterken. Daarom worden, bij de aanleg van nieuw groen zoveel mogelijk planten van de zogenaamde ‘Utrechtse soortenlijst’ gebruikt. Tot slot kan groen de binnenstad klimaatbestendiger maken en zo op verschillende manieren de verblijfswaarde vergroten.

In de binnenstad bestaat de basisinrichting van de openbare ruimte in 2040 uit duurzame materialen en een zorgvuldige afwerking die tegen een stootje kan. Er is aandacht voor ambachtelijk vakwerk bij aanleg en onderhoud. Op bijzondere en unieke plekken, zoals de pleinen, kan van de basisinrichting worden afgeweken en wordt het niveau - in aansluiting op structuur en gebruik op die plekken – nog hoger. Soms worden objecten



Wat zie je in 2040?

- **Pleinen, straten en groene plekken stralen een allure uit die past bij het karakter van de plek.**
- **De openbare ruimte is ingericht met duurzame materialen, met bijpassende accenten op bijzondere plekken.**



▲ *Nu doorsnijdt een belangrijke verkeersroute met o.a. bussen logistiek verkeer en fietsverkeer het Janskerkhof. De ruimte is opgedeeld voor een veelheid aan functies. De restruimte is voor de voetganger.*



▲ *Mogelijk toekomstbeeld van het Janskerkhof als samenhangende pleinruimte, met stralend erfgoed en waar je je vrij kan bewegen. Met meer groen en ook zitgelegenheid buiten de terrassen.*

gebruikt die speciaal voor Utrecht zijn ontworpen.

De basisinrichting van straten en grachten bestaat uit de klassieke profielindeling met een rijloper (het deel van de straat waar het verkeer op rijdt of loopt) en (rabat)stroken aan de zijkanten.
In de rabat-stroken worden de monumentale stoepen opgenomen die bij huizen horen.

Als verbijzondering op deze basisinrichting, kunnen pleinen worden ingericht met bijzondere materialen en speciale vormgeving die het karakter van de plek ondersteunen. Vaak ook maken bomen deel uit van de bestaande kwaliteit. Die kan daarnaast worden versterkt door de programmering van de ruimte. Op het Vredenburg bijvoorbeeld (tegelijk hart van het winkelgebied en achtertuin van TivoliVredenburg) kunnen meer (muzikale) activiteiten de samenhang tussen gebouwen en plein groter maken. Dat past bij de ambitie, het kernwinkelgebied te ontwikkelen tot een gebied waar je meer kan beleven dan alleen winkelen.
En het sluit aan bij het idee om TivoliVredenburg een nieuwe toegang te geven op de hoek van het plein.

Op het Domplein ontbreekt samenhang tussen de betekenis van het plein en die van de meeste panden. De uitstraling van de aanwezige horeca kan bijvoorbeeld meer aansluiten op de identiteit van het plein, de plek waar Utrecht is ontstaan.

Ook al is de kwaliteit van de inrichting van het plein enige jaren geleden sterk verbeterd, de verblijfskwaliteit laat er nog te wensen over. Hoewel veel mensen het plein bezoeken, kun je, buiten de terrassen, bijna nergens lekker zitten en genieten van de schoonheid van Domtoren en Domkerk.

Een kans om de identiteit van deze plek te versterken biedt het pand van het voormalige Utrechts Centrum voor de Kunsten. Een bezoek aan Utrecht kan vanuit het Domplein beginnen, op de plek vanuit waar de stad is ontstaan én geboren.
Ook een openbare fietsenstalling in dit pand zou de kwaliteit van het Domplein ten goede komen.

Een ander voorbeeld is het Janskerkhof. In 2021 is de ruimtelijke situatie een versnipperde pleinruimte zonder overkoepelende kwaliteit. De busbaan heeft een belangrijke ontsluitende en sociale functie en is dominant aanwezig. Het ruimtelijk effect daarvan is dat deze de pleinruimte in tweeën deelt.
Ook de rest van het plein is pragmatisch opgedeeld voor de verschillende gebruikers zonder samenhang tussen de functies (zoals terrassen, parkeren en verblijven). Er is nauwelijks een plek die zich leent om even te gaan zitten voor een praatje of de Janskerk te bewonderen. Het opdelen in stukjes plein voor elke functie levert niet de ruimtelijke kwaliteit op die je op deze plek in de stad mag verwachten. De eigen sfeer die de zaterdagse









▲ *(Boven) Op de Neude heeft het autoparkeren van 1974 in 2021 plaats gemaakt voor een trotse vlag, geparkeerde fietsen, terrasmeubilair en afvalcontainers. Nog steeds geen echt uitnodigende ruimte.*

(Onder) Op het Domplein parkeren in 2021 geen auto's meer zoals in 1965 en is er vrije ruimte die de bomen en het erfgoed beter tot hun recht laten komen. Maar er is weinig uitwisseling tussen gebouwen en plein.

planten- en bloemenmarkt geeft en het kenmerkende bomendak, kan meer worden benut. Het Janskerkhof kan beter en mooier – voor iedereen.

Wil je de schoonheid van de binnenstad beter tot zijn recht laten komen, dan moet je gebouwen en openbare ruimte als geheel zien, straten en pleinen beter inrichten en daarbij functies in gebouwen, gebruik en beheer in samenhang bezien.
Een openbare ruimte van hoge kwaliteit is aantrekkelijker voor verblijf. Uitgangspunt vormt daarbij de identiteit en kwaliteit van de plek. Dat geldt bijvoorbeeld voor de kerkgebouwen en hun oorspronkelijke functie, het houden van missen of kerkdiensten. Het gebruik en de inrichting van de kerkpleinen houdt rekening met de beleving en het functioneren van de levende geloofsgemeenschappen en met de rust die daarvoor op sommige momenten in de week wordt gevraagd.

De Commissie Welstand en Monumenten Gemeente Utrecht toetst de kwaliteit van bouwplannen in de binnenstad. De toetsing van de kwaliteit van plannen voor de openbare ruimte vindt plaats door de gemeentelijke BInG-toetsing (Beheer Inrichting en Gebruik). BInG-toetsing kan worden verbeterd door niet alleen te adviseren over de wijze van inrichting, maar ook of de inrichtingsopgave past bij de integrale doelstellingen uit deze omgevingsvisie.

Een goed functionerende en fraaie openbare ruimte heeft een positieve invloed op het vestigingsklimaat van bewoners en ondernemingen. Er is ook een wisselwerking tussen de kwaliteit van de openbare ruimte en het succes van een onderneming. Voor bezoekers is een positieve beleving van de openbare ruimte namelijk belangrijk. De gemeente rekent op de medeverantwoordelijkheid van ondernemers, kerken, universiteit, instellingen en bewoners voor verbeteringen van de inrichting of het beheer in de openbare ruimte van de binnenstad.



Parkeren minder in straatbeeld

6. Goed bereikbaar en minder parkeren op straat

Om meer ruimte te scheppen op hetzelfde oppervlak en de schoonheid van de binnenstad beter tot zijn recht te laten komen, kiest de gemeente voor minder parkeerruimte voor auto's op straat. Bewoners (inclusief mensen met een beperking), ondernemers, werknemers en bezoekers van winkels, kerken, culturele en maatschappelijke instellingen kunnen hun bestemming in 2040 nog steeds bereiken, maar niet altijd op dezelfde manier als twintig jaar daarvoor. Fietsen en lopen hebben de voorkeur. Die manieren om je te verplaatsen zijn gezond en nemen bovendien minder ruimte in.

Eind 20e eeuw is een aantal pleinen, zoals Neude en Domplein, parkeervrij gemaakt. Toch domineren rijdende en geparkeerde auto's, maar ook taxi's, vrachtauto's, touringcars en klusbussen op veel plekken in de binnenstad nog steeds het straatbeeld. Het aantal rijdende en geparkeerde fietsen is in dezelfde tijd enorm toegenomen. Waar ooit auto's stonden, staan nu vaak fietsen van particulieren en bezorgfietsen van bedrijven. Dat is uit het oogpunt van duurzaamheid en gezondheid natuurlijk een grote vooruitgang. Lopen, fietsen en openbaar vervoer zijn overigens in de binnenstad in 2021 ook al meestal effectiever dan de auto.

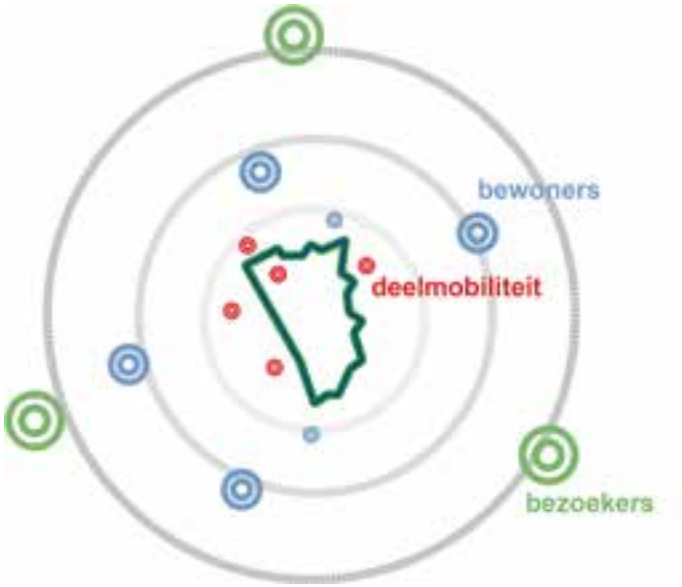
De gemeente streeft naar veel minder gemotoriseerd verkeer in het centrum. Vermindering van het verkeer is belangrijk voor de verkeersveiligheid. Utrecht werkt aan de landelijke ambitie richting nul verkeersdoden in 2040. We verlagen daarom ook in de binnenstad zoveel mogelijk de maximum snelheid, uiteraard passend bij de functie van de straat. Dit past bij het streven van de gemeente naar spreiding van functies over de stad. In de binnenstad worden functies geconcentreerd die zijn gericht op langzaam verkeer, terwijl in andere delen van de stad functies ruimte kunnen krijgen die autoverkeer aantrekken.

In de binnenstad rijdt in 2040 alleen nog emissievrij bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer wordt tegengegaan door verdere compartimentering van de binnenstad. Dat wil zeggen dat de binnenstad wordt verdeeld in kleine gebieden, waartussen doorgaand gemotoriseerd verkeer niet is toegestaan. Dat betekent soms dat je een langere route moet rijden om op je bestemming te komen. De bedoeling is echter dat er in totaal minder autoverkeer is. Ook gereguleerde toegang helpt om alleen noodzakelijk verkeer in de binnenstad te laten komen. Denk daarbij aan bewoners en logistieke functies waarvoor geen alternatief mogelijk is.

Minder parkeerplaatsen op straat voor bewoners en bezoekers betekent ook dat er minder bestemmings- en zoekverkeer is. Deze maatregel maakt ruimte vrij voor ander gebruik van de openbare ruimte, zoals groen, verblijf, informeel sporten en langzaam verkeer.

Wat zie je in 2040?

- **Er rijden en staan minder auto's op straat, want je parkeert vaker in de bestaande garages en buiten de binnenstad.**
- **Meer bewoners en bezoeker komen met emissieloze (deel) auto's, (deel)fietsen, openbaar vervoer en te voet naar de binnenstad.**
- **Er zijn voldoende in- en uitstapplekken voor taxi's en touringcars, maar geen permanente parkeerplekken voor deze functies in de binnenstad of aan de singel.**
- **In woonstraten hebben autoparkeerplekken plaatsgemaakt voor fietsenrekken, groen en verblijfsplekken.**
- **Er zijn meer fietsparkeerplekken in rekken of vakken op straat en in gebouwde (buurt)stallingen.**



▲ *Principe voor autoparkeren in 2040: deelauto's staan vlakbij het centrum geparkeerd, privéauto's staan op eigen terrein of buiten de binnenstad geparkeerd. Parkeerplaatsen voor bezoekers liggen verder weg.*

Zo profiteert Utrecht meer van de kwaliteit van zijn erfgoed en de schoonheid van de binnenstad.

Woningen en andere bestemmingen blijven met de auto bereikbaar voor laden, lossen, verhuizen en natuurlijk ook voor bewoners met een beperking. Er blijven minimaal hetzelfde aantal en wellicht meer gehandicaptenparkeerplaatsen van goede kwaliteit in de binnenstad. Kort parkeren voor het in- en uitstappen voor de passagiers van auto, (regio)taxi en touringcar kan op aangewezen plekken.

In de periode tot 2040 parkeren steeds meer mensen buiten de binnenstad. Vanaf de parkeerplekken daar bereiken bewoners en bezoekers de binnenstad te voet, per (deel)fiets of openbaar vervoer. Dit geldt ook voor werknemers die buiten Utrecht wonen. Deelauto's kunnen dichterbij worden geparkeerd dan privéauto's, bij voorkeur in de bestaande garages. Er worden geen nieuwe parkeergarages bijgebouwd in de binnenstad. De parkeerkosten variëren: hoe dichter bij de binnenstad, hoe hoger de prijs. Wellicht krijgen bewoners voor het kort parkeren een jaarlijks 'tegoed' van een bepaald aantal uren of dagen als aanvulling op een parkeervergunning op afstand of als zij een (deel)auto huren.

Ook nieuwe soorten aanbod van parkeren op afstand, mede door ondernemers in de binnenstad ontwikkeld, kunnen bijdragen tot de gastvrijheid. Voorbeelden: een festivalfiets of parkeren in combinatie met een Jaarbeursshuttle. Duidelijke communicatie en aanwijzingen voor bezoekers vergroten het gevoel van gastvrijheid en verminderen het zoekverkeer. Daarbij wordt ook het gebruik van mobiele routeplanners op internet betrokken, naast andere op dat moment actuele technieken.

In 2040 zijn deelauto's en andere vormen van deelmobiliteit voor bewoners en ondernemers van de binnenstad een nog interessanter alternatief voor de eigen auto ('gebruik' in plaats van 'bezit'). Mobiliteit wordt steeds vaker aangeboden als een dienst ('mobility as a service' - MAAS). De gemeente zet zich in voor meer, laagdrempelig aanbod van deelmobiliteit, toegankelijk voor iedereen. Ook voor mensen met een klein budget kan 'mobility as a service' aantrekkelijk zijn, omdat je af en toe een auto gebruikt maar er geen hoeft te bezitten. Misschien krijg je met korting toegang tot deelmobiliteit (voor een bepaalde periode) bij inlevering van je parkeervergunning. Deelauto's, -scooters en -fietsen kunnen ook een belangrijke rol spelen bij de eerste en laatste kilometer(s) naar parkeerplaatsen die op afstand liggen.

Taxí's en touringcars zijn een aanvulling op het openbaar-vervoersysteem. Taxivervoer moet in de binnenstad voldoende beschikbaar blijven, maar zonder een groot permanent ruimtebeslag.

Lang parkeren en wachten op klanten (bufferen) door touringcars of taxi's vindt plaats op afstand. Op korte termijn zijn er op korte loopafstand van het stadscentrum 11 plekken waar touringcars kort kunnen parkeren om passagiers te laten in- en uitstappen, gelijkmatig verdeeld over zes locaties rondom de singels. Lang parkeren kan aan de randen van stad zoals aan de Reactorweg of bij P+R Westraven en P+R De Uithof (USP).

Vooral bij de uitgaanlocaties en stations zijn opstelplekken nodig voor taxi's. Deze kunnen flexibel gebruikt worden in de tijd. 's Nachts heeft de binnenstad genoeg ruimte voor een aantal taxiwachtplekken op straat. Overdag is er meer loopruimte nodig en zijn de taxistand-plaatsen niet in gebruik. Een voorbeeld is de bestaande plek op de Lange Viestraat.

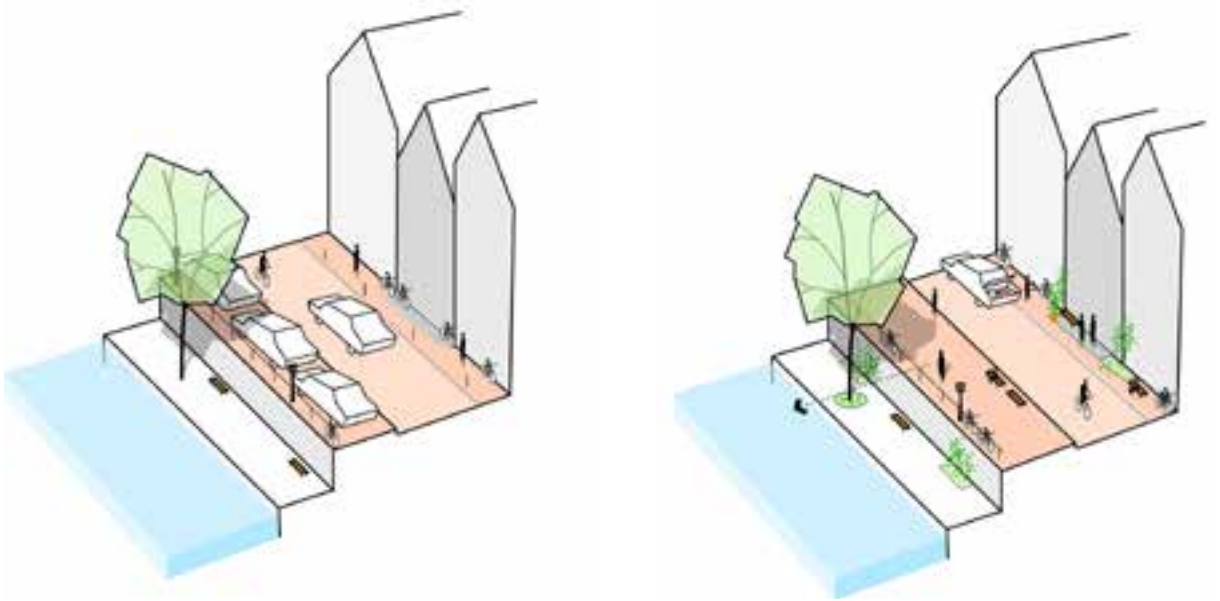
Er is ook een oplossing nodig die inspeelt op de toenemende markt voor taxi's op basis van oproepen door klanten, die deels in de plaats komt van het instappen op een vaste plek. In de toekomst kan, verspreid over de binnenstad, een beperkt aantal taxi-in- en uitstapplekken voor overdag komen. Belangrijk is dat deze plekken geen permanente opstelplaats zijn en dat het lang parkeren ('bufferen') plaatsvindt buiten de binnenstad. Bij een oproep rijden taxi's vanaf de bufferplek naar een vrije opstapplek in de binnenstad.

Autoparkeren

Een particuliere auto staat gemiddeld voor 95% van de tijd geparkeerd. Voor auto's zijn er in 2020 2.000 parkeerplaatsen in de openbare ruimte van de historische binnenstad. In parkeergarages in en aan de randen van de binnenstad is plek voor bijna 6.000 auto's.
Ter vergelijking: 2.000 parkeerplaatsen, oftewel 22.000 vierkante meter, of 3,5 voetbalveld, betekent een ruimtebeslag van drie keer het Vredenburgplein. Ongeveer twee derde van de huishoudens in de binnenstad heeft geen eigen auto (meer dan in andere Utrechtse wijken) en een derde maakt wel eens gebruik van een deelauto (ook meer dan in andere wijken). Als de bestaande parkeerplaatsen worden vervangen door plekken voor deelauto's, dan is hiervoor slechts ongeveer 10% van de ruimte nodig, want een deelauto wordt gemiddeld door tien huishoudens gebruikt.

Bron: utrecht-monitor.nl





▲ *Inrichtingsprincipe voor de grachten. Links de situatie in 2021, rechts die in 2040.*

Wellicht zijn deze opstapplekken niet exclusief voor taxi's, maar zijn het plekken die ook door ondernemers of binnenstadsbewoners kunnen worden gebruikt voor in- en uitstappen of laden en lossen.

Utrecht is fietsstad nummer 1 van Nederland, een predikaat om trots op te zijn. Je ziet het terug aan de grote hoeveelheid fietsers (ruim 30.000 per dag langs het Vredenburg in het voorjaar van 2020) en de vele geparkeerde fietsen in de binnenstad. Ook in 2040 zijn fietsers zeer welkom in de binnenstad. De fiets blijft een goed alternatief voor de auto.

Dat neemt niet weg dat niet alleen autoparkeren, maar ook dat van fietsen, scooters en andere tweewielers in de binnenstad steeds meer ruimte opslokt.het merendeel van deze fietsen is er een parkeer-plek in een rek of stalling.

Op piekmomenten zijn er niet genoeg van dergelijke 'formele' fietsparkeer-plekken voor alle fietsen. In de binnenstad staan regelmatig meer dan 12.000 fietsen geparkeerd in de openbare ruimte, met pieken die nog hoger liggen. Voor Veel Utrechters gebruiken de fiets voor bezoekjes aan de binnenstad en zetten hem dan los op straat. Op rustige momenten is dit geen probleem, maar op de piekmomenten zijn er zoveel mensen die hun fiets 'even' op straat plaatsen dat er steeds meer plekken zijn die niet meer begaanbaar zijn voor voetgangers.

Utrecht wil enerzijds fietsers de ruimte geven en anderzijds plaats maken voor voetgangers, mensen met een beperking, groen en verblijfsfuncties. Voor deze opgave is geen gemakkelijke oplossing voor handen.

Om het succes van de fiets vast te houden, is het noodzakelijk om voldoende fietsparkeerplekken te hebben. Tegelijk is het nodig om de fietsparkeerdruk op sommige plekken te verlagen. Snelle, comfortabele looproutes kunnen een aantrekkelijk alternatief bieden voor de fiets voor kortere afstanden in de binnenstad. Ook een goede aansluiting tussen (wellicht verder gelegen) stallingen en (snelle, comfortabele) looproutes kunnen bijdragen aan het verminderen van de fietsparkeerdruk.

Het lijkt logisch om de vermindering van autoparkeerplaatsen te benutten om ruimte voor fietsparkeren te winnen. Dit kan op een aantal plekken een goede stap zijn, maar dat schuurt met de wens om ruimte maken voor groen of voor voetgangers en verblijf.

Het inpandig stallen van fietsen is een andere oplossingsrichting. Dit is een dure oplossing maar vergroot wel de mogelijkheden voor ander gebruik van de ruimte op straat. Voor bezoekers en voor bewoners zijn stallingen nodig.

Inpandige openbare fietsenstallingen voor bezoekers moeten goed bereikbaar zijn vanaf de belangrijkste fietsroutes. In 2040 ga je vanaf daar te voet verder, veel minder dan in 2021 gehinderd door grote aantallen geparkeerde fietsen. In de stallingen vind je diensten zoals een toiletvoorziening, verhuur van bakfietsen of

► *De Oudegracht vroeger, in 2021 en mogelijk in de toekomst: In 2040 is er langs de grachten minder parkeerruimte en meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen.*





kinderbuggy's, een fietsenmaker of postpakkettenpunt. Misschien zijn ook andere soorten dienstverlening mogelijk en kun je hier een drankje kopen. Voor bewoners zijn er buurtstallingen. Deze kunnen kleinschalig zijn en liggen dicht bij de woning. Het is echter zeer de vraag of het lukt om alle fietsen een plek te bieden in een inpandige stalling en de groei van het aantal fietsen bij te houden. Met name op de piekmomenten, zoals zaterdagmiddag, lijkt het moeilijk om te voldoen aan de vraag naar parkeerruimte voor fietsen. Daarnaast zou een groter aanbod aan fietsparkeerplekken er toe kunnen leiden dat nóg meer mensen per fiets naar de binnenstad komen, waardoor de vraag naar parkeerruimte nóg groter wordt.

Een fietsvriendelijke inrichting van de binnenstad met voldoende fietsparkeerplekken op straat en inpandig is nodig. Experimenten met kortparkeerzones voor fietsen zijn denkbaar. Zo komt er ruimte voor voetgangers, groen en klimaatadaptatie. Als er voldoende plekken (in stallingen, rekken en vakken) zijn gerealiseerd om fietsen te parkeren, is het mogelijk om in de directe omgeving daarvan het fietsparkeren op straat niet toe te staan.

Steeds meer mensen maken gebruik van deelfietsen, ook ter vervanging van een eigen fiets. De gemeente ondersteunt deze ontwikkeling en ziet deelfietsen ook als belangrijk voor- en natransport bij gebruik van het openbaar vervoer.

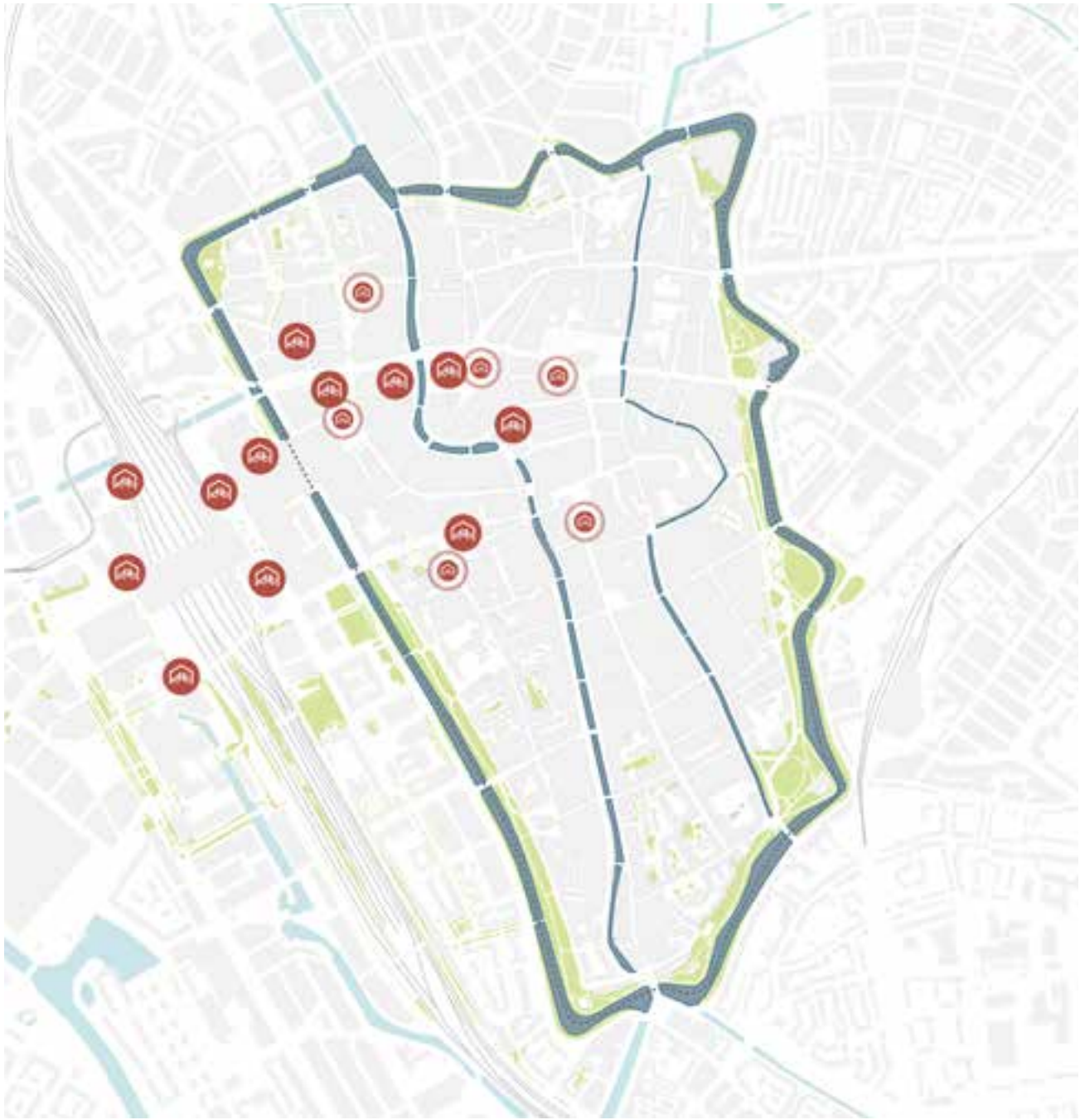


Fietsparkeren (2020)

Legenda

Fietsenstalling

Pop-up fietsenstalling



Daarnaast zijn deelfietsen een interessant onderdeel van mobiliteit als dienst (MAAS). Voor deelfietsen is, net als wellicht in de toekomst voor deelscooters en deelsteps, plaats in de stalling. Duidelijk is dat een overstap van eigen fiets naar deelfiets de behoefte aan fietsparkeerplaatsen kan verminderen.

In drukke delen van de binnenstad staan in 2040 bezorgfietsen en –scooters niet meer op de openbare stoep bij de zaak geparkeerd. Zo staan ze voetgangers en mensen met een beperking niet meer in de weg en blijven de straten aantrekkelijk en uitnodigend. Het is logisch om ondernemers te verplichten een stalling voor hun ‘wagenpark’ in te richten, net als voor auto- en fietsparkeren. Ook andere oplossingen zijn denkbaar, zoals scherper geplande afhaalmomenten voor bezorgers, die aankomen zodra de bestelling klaar staat.

De binnenstad is in 2040 goed bereikbaar te voet, per fiets en - voor wie dat echt nodig is -ook met de auto. Op rustige plekken kun je je fiets gewoon buiten neerzetten. Op straat geparkeerde fietsen horen bij Utrecht en verlevendigen het straatbeeld. Prioriteit heeft het zoeken naar nieuwe oplossingen voor voldoende fietsparkeren op straat en inpandig om daarnaast ook ander gebruik van de publieke ruimte mogelijk te maken.



Fietsparkeren

In 2019 boden de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad (de stationsstallingen niet inbegrepen) ruimte aan 2.500 fietsen. Ongeveer 1.000 van deze plekken waren zogenaamde pop-upplekken die alleen beschikbaar zijn op piekmomenten.
In november 2019 bleek uit een telling dat er op dat moment een gemiddeld tekort was van 4.300 fietsparkeerplekken, op piekmomenten zelfs een tekort van 11.600. Een deel van dit tekort in is de loop van 2020 opgelost door het toevoegen van bijna 1.500 fietsenklemmen in de openbare ruimte en de bewaakte stalling bij de Neude.In hetzelfde jaar kwam er een fietsenstalling bij met 700 plekken in het voormalige postkantoor aan de Neude.
In de loop van 2021 komen er nog 900 stallingsplekken bij in House Modernes aan de Lange Viestraat.
In de fietsenrekken in de openbare ruimte van de binnenstad kunnen (in 2021) 9.000 fietsen terecht. Dat brengt het totaal aan fietsparkeerplekken in de binnenstad (inclusief pop-upplekken) op 13.000.


ityhub
ur green connection
ngazijn aan de rand van de stad
cityhub
088 - 24 89 482
cityhub.nl
cityhub

Efficiënt

7. Bevoorrading op maat

In 2040 wordt bevoorrading efficiënter en schoner georganiseerd. Daardoor blijft de binnenstad leefbaar. Voor verschillende logistieke stromen zijn verschillende oplossingen nodig. Dit is een complexe opgave waarbij de belangen van de ondernemers (snelle betaalbare levering op flexibele momenten en regelmatig ophalen van afval) en het publiek belang (zo min mogelijk verkeer en schoon vervoer) niet direct te vertalen zijn naar een eenvoudig uitvoerbare oplossing. Om te komen tot de gewenste omslag, is maatwerk nodig, samenwerking tussen ontvangers van goederen en producenten van afvalstromen en enige sturing door de overheid.

Goede logistiek is van levensbelang voor een sociaal en economisch vitale en ook fraaie binnenstad. Het gaat om de bevoorrading van bedrijven, instellingen en particulieren, horeca-logistiek, waaronder gekoeld vervoer, verhuizingen, bouwlogistiek inclusief klusbussen, afvalinzameling en retourlogistiek (bijvoorbeeld lege flessen, maar ook retourzendingen van onlinebestellingen). Een laatste categorie is de op- en afbouw van evenementen.

Voor de bevoorrading van bedrijven in het voetgangersgebied gelden momenteel venstertijden, die voor milieuvriendelijke voertuigen iets ruimer zijn. Al deze vervoersbewegingen vragen veel ruimte en hebben een nadelig effect op de leefomgeving. In de toekomst moet het bevoorradingssysteem dan ook efficiënter en duurzamer worden.

Gemeente en ondernemers werken toe naar een systeem waarbij veel meer lading wordt gebundeld. Dat wil zeggen dat de beladingsgraad omhoog gaat (geen halflege vrachtvoertuigen) op zowel de heen- als terugweg. Daarbij rekening houdend met de aslastbeperkingen op bruggen en kelders. Alleen zo is het mogelijk het aantal vervoersbewegingen en het beslag op de schaarse ruimte te beperken.

Het gebruik van minder gewenste voertuigen kan worden beperkt door bepaalde verkeersbewegingen door de binnenstad voor deze wagens te verbieden. In 2040 worden goederen zoveel mogelijk op een andere manier afgeleverd en opgehaald dan met een auto over de weg.

Daarom maakt de gemeente vervoer over water voor verladers aantrekkelijker, bijvoorbeeld door hiervoor ruimere venstertijden te hanteren. Een deel van de bevoorrading (bierboot) en de afvoer van bedrijfsafval (ecoboot) gaat in 2021 al via het water van de Oudegracht. De gemeente werkt mee aan onderzoek naar meer vervoer over water. Uiteraard alleen waar de bescherming van de kwetsbare werven dat toelaat. Ook stimuleert de gemeente vervoer met Licht Elektrische Vrachtvoertuigen (LEVV's) en vrachtfietsen.

Wat zie je in 2040?

- **Bevoorrading en afvalinzameling gebeurt meer met boten.**
- **Je ziet steeds meer lichte emissieloze voertuigen voor bevoorrading en afvalinzameling, zoals elektrische bakfietsen en bevoorradingswagentjes.**
- **Als je door de binnenstad wandelt, heb je minder last van bevoorradend verkeer doordat er genoeg plekken zijn voor laden en lossen en meer wordt vervoerd over het water.**
- **Er worden geen losse vuilniszakken en ander afval meer op straat aangeboden.**



2021



2040

▲ *Van logistiek met voornamelijk zware voertuigen in 2021 naar een systeem met overslagpunten, meer kleine lichte voertuigen en weer vervoer over water in 2040.*

De toekomstige logistiek in de binnenstad vraagt om goede toegankelijkheid en voldoende ruimte voor kleine vrachtvoertuigen (zoals vrachtfietsen) en om voldoende plekken waar die in de binnenstad, dichtbij de bestemmingen, kunnen laden en lossen. Ook voor de traditionele logistiek blijven laad- en losplekken beschikbaar. Die kunnen deels flexibel worden gebruikt in de tijd, bijvoorbeeld overdag als laad- en losplek, 's nachts als taxistandplaats.

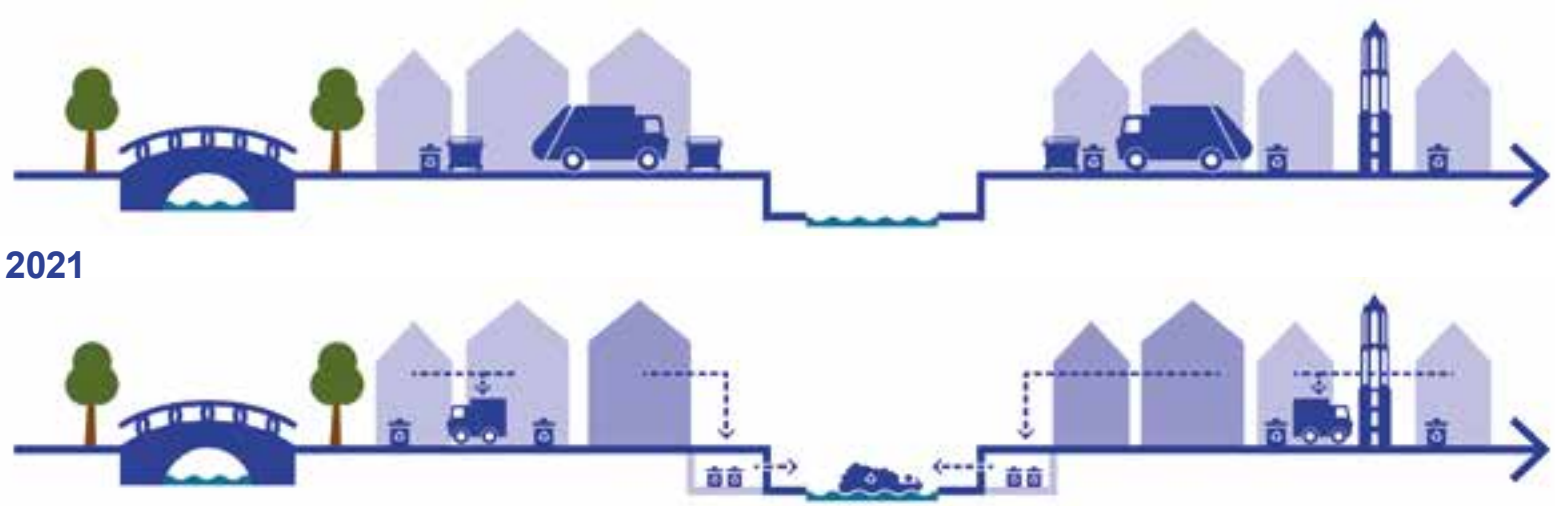
Voor het bezorgen en ophalen van goederen en het ophalen van afval en grondstoffen, komen binnen de singels in de toekomst alleen nog schone voertuigen en vaartuigen in aanmerking. Door de beperkingen bij bruggen, werf- en straatkelders zijn deze bovendien in een groot deel van de binnenstad klein en licht.

Om beschadiging van kwetsbare bruggen en kelders te voorkomen, wordt de belastbaarheid van (bevoorradings)routes opnieuw bekeken. Bepaalde routes, zoals de binnenstadsas, blijven geschikt voor zwaarder verkeer.Voor elk van de logistieke stromen is een afweging te maken tussen het inzetten van een groter aantal kleine voertuigen of van een kleiner aantal grote voertuigen. Wat de beste oplossing is, is afhankelijk van de route en de bestemming en hangt bijvoorbeeld af van de belastbaarheid en ruimtelijke mogelijkheden van de locatie.

Om goederenstromen te kunnen bundelen en over te slaan op andere voer- en vaartuigen, heb je hubs nodig, locaties voor op- en overslag. In een efficiënt goederenvervoersysteem zijn voor elke goederenstroom hubs nodig, want elke stroom heeft zijn eigen kenmerken en heeft weer een ander type overslaglocatie nodig.

Aan de rand van de stad, in de stad en ook in de binnenstad zijn dan ook hubs van verschillende omvang nodig. Een aantal daarvan zijn in 2021 al in bedrijf. Daarnaast zullen er in de stad nieuwe locaties voor moeten worden gevonden.'Daarnaast moeten nieuwe locaties voor hubs in de stad worden gevonden. Geschikte ruimte is waarschijnlijk moeilijk te vinden, maar is essentieel voor het functioneren van het systeem en daarmee voor de binnenstad. Samenwerking tussen vervoersdiensten en de ontwikkeling van open data kunnen bijdragen tot het efficiënter ophalen en bezorgen van goederen en afval. De gemeente onderzoekt ook of ruimte-efficiënte, schone logistiek kan worden gestimuleerd met prijsbeleid en of de toegang voor minder gewenste voertuigen kan worden beperkt.

Mogelijk worden goederenstromen in de toekomst kleiner als winkels in de binnenstad vaker plekken



▲ *Van afvalinzameling met lichte en zware voertuigen in 2021 naar afvalinzameling per boot en met lichte emissieloze voertuigen op locaties verder van het water in 2040.*

worden waar je producten kan zien en beleven, maar waar niet ook altijd de voorraad aanwezig is. Het product dat je in de winkel uitkiest, wordt vaker bij je thuis afgeleverd. Dit heeft effect op de logistiek. Het is sowieso een trend dat winkels een minder grote bulkvoorraad in de winkel aanhouden en juist meer kleine hoeveelheden van een grotere diversiteit aan producten.

Ook bouwplaatsen in de binnenstad (ook die voor wegwerkzaamheden) moeten steeds ruimte-efficiënter worden. Dat wil zeggen dat spullen pas geleverd worden op het moment dat ze op de bouwplaats echt nodig zijn. De gemeente stuurt hier onder meer op via de voorwaarden en kosten van vergunningen voor bouwterreinen. Innovatieve oplossingen zijn nodig voor kleinschalige bouwwerkzaamheden zoals verbouwingen, onderhouds- en restauratiewerkzaamheden, waarbij traditioneel vaak diverse klusbussen worden ingezet.

Voor de inzameling van afval in de binnenstad zijn nieuwe oplossingen noodzakelijk, niet alleen door de kwetsbaarheid van werf- en straatkelders, maar ook door veranderende eisen die worden gesteld aan de arbeidsomstandigheden van vuilnis-inzamelaars. In het algemeen zet Utrecht afval zo min mogelijk op straat en worden glas, papier en groenafval zo veel mogelijk van de rest gescheiden.

Afvalzakken van bewoners en kliko's met bedrijfsafval dragen niet bij tot de beleving van de schoonheid van de binnenstad. Maar ondergrondse inzameling, zoals in de rest van Utrecht, is op veel plekken van de binnenstad niet mogelijk doordat er geen ruimte is in de ondergrond en doordat zware voertuigen er niet kunnen komen. Kleine voertuigen over de weg hebben als nadeel dat ze meer verkeersbewegingen maken en hogere kosten opleveren. Dat maakt het extra interessant om te onderzoeken of inzameling in ongebruikte werfkelders mogelijk zou kunnen zijn, in combinatie met afvaltransport per boot. Daarbij wordt gedacht aan de inrichting van inwerpopeningen op straatniveau en inzameling per boot op het niveau van de werf. Als de Oudegracht de hoofdader zou kunnen worden voor afvalinzameling per boot en eventueel ook delen van de (Kromme) Nieuwegracht of Plompetorengracht, dan kan dit voor het merendeel van de binnenstad een duurzame oplossing zijn. Daarnaast zijn emissieloze, kleine en lichte inzamelvoertuigen nodig die gebruik maken van hubs (verzamelplaatsen) aan de rand van de binnenstad. Ook als Utrecht volledig circulair wordt en er geen afval overblijft maar alleen grondstoffen, blijft een goed inzamelsysteem nodig.



Variatie



Variatie

Opvallend in de Utrechtse binnenstad is de grote variatie aan functies en sferen op een klein oppervlak. Er zijn vele vormen van wonen, winkels, werken, studeren, uitgaan en cultuur naast elkaar. Je vindt stille hoekjes naast drukke, levendige plekken.
Oude bebouwing naast moderne architectuur. Groene tuinen naast drukke stadspleinen. Deze variatie trekt weer een grote diversiteit aan mensen, die de aantrekkingskracht van de binnenstad nog groter maakt. De tweede ambitie voor 2040 in deze omgevingsvisie is dan ook:

Variatie in de binnenstad vasthouden en vergroten.



▲ *Variatie is een kwaliteit van de binnenstad. Elk deel van de binnenstad heeft zijn eigen sfeer.*

De veelheid aan functies, vaak vlak naast elkaar, geeft elk deel van de binnenstad zijn eigen sfeer. Dat komt doordat de verhouding tussen de verschillende functies overal weer anders is. Variatie bestaat ook binnen de functies: er zijn vele soorten woningen, winkels, horeca en culturele voorzieningen.

Deze veelzijdigheid is een kwaliteit van de binnenstad. Tegelijkertijd is het belangrijk dat functies in een straat of plein goed bij elkaar passen en elkaar niet onnodig tot last zijn, maar elkaar versterken. Natuurlijk mag het soms een beetje schuren - de stad is tenslotte levend en in gebruik en bij de binnenstad horen ook rafelrandjes - maar sociale samenhang en economische vitaliteit staan voorop.

De kenmerkende variatie in de Utrechtse binnenstad is ook terug te vinden in de diversiteit van de mensen die er wonen, werken, studeren, winkelen of de stad om een andere reden bezoeken, want de verschillende functies trekken een breed publiek. Ouderen en jongeren, studenten, werkenden en daklozen, rijken en minder rijken, bewoners en bezoekers, mensen uit de stad, de regio en steeds vaker van verder weg komen op de binnenstad af. De binnenstad is een plek waar je allerlei mensen tegenkomt, elkaar kan ontmoeten, samen iets kan beleven, kan zien en gezien worden.

Aan de andere kant zijn er ook Utrechters die bijna nooit naar de binnenstad komen. Utrechters met een migratieachtergrond bijvoorbeeld komen er relatief weinig en ook zijn er relatief weinig binnenstadsbewoners uit deze groep. Blijkbaar is het aanbod voor hen nog niet gevarieerd genoeg. Andere groepen mensen die je minder in de binnenstad tegenkomt, zijn ouderen, kinderen en mensen met een beperking. Ook voor deze groepen blijkt de binnenstad niet zo toegankelijk te zijn. Bijvoorbeeld omdat de drukke fietsroutes door de binnenstad hen afschrikken. Of omdat de hoge kosten van wonen in de binnenstad voor hen niet zijn op te brengen.

Aan de ene kant wordt de binnenstad gekenmerkt door diverse sferen en mensen, aan de andere kant is het niet het domein van alle Utrechters. De samenstelling van de bevolking van de binnenstad is geen afspiegeling van die van de gehele stad. Zo wonen er relatief veel jonge, alleenstaande Utrechters met een westerse achtergrond. Dat maakt het de moeite waard de variatie aan functies en de diversiteit aan mensen in de binnenstad te vergroten. De binnenstad moet van alle Utrechters zijn en voor iedereen iets om trots op te zijn.



▲ *In de binnenstad kun je rustige groene hoven vinden vlakbij drukke winkelstraten.*



Locatie-specifiek

8. Elke functie op de juiste plek

Voor een vitale binnenstad is het belangrijk dat functies in gebouwen en in de openbare ruimte op de juiste plek zitten en elkaar versterken, of in ieder geval zo min mogelijk hinder van elkaar ondervinden.

De komende twintig jaar vindt in sommige delen van de binnenstad waarschijnlijk een lichte verschuiving van functies plaats. Deze omgevingsvisie legt niet de planning of zonering van functies vast. Dat wordt georganiseerd zodra dat in een deelgebied aan de orde is. In samenspraak met betrokkenen wordt dan, op het schaalniveau van een straat, plein of buurt, bepaald welke functies in gebouwen en openbare ruimte passen.

De binnenstad van Utrecht is veelzijdig. In elke buurt vind je een specifieke mix van wonen en bedrijvigheid. Een divers aanbod van functies in panden en in de openbare ruimte maakt de binnenstad levendig.In panden vind je bijvoorbeeld woningen, onderwijs, winkels, dienstverlening, kantoren, horeca, kerken, culturele en maatschappelijke voorzieningen. In de openbare ruimte gaat het om functies als verblijf, verkeer, markten, spelen, terrassen en evenementen.

In delen van de binnenstad waar vooral wordt gewoond, is de dynamiek laag. Hier veranderen functies heel geleidelijk en beheerst. Om te beoordelen of een nieuwe functie op een bepaalde plek past, zijn er overheidsprocedures voor participatie, planning en vergunning. Die zijn voor de reguliere planvorming in gebieden met een lage dynamiek goed toepasbaar.

Op andere plekken, zoals in het kernwinkelgebied, is de dynamiek zo hoog dat je nauwelijks kan voorspellen hoe het gebruik van gebouwen en openbare ruimte zich de komende tijd ontwikkelt. Het zijn plekken met veel kansen en ruimte voor nieuwe ontwikkelingen, soms met leegstand, vormen van hinder of die om andere redenen kwetsbaar zijn. Om daar de juiste balans tussen functies te vinden, is maatwerk nodig.

Om in complexe situaties en op dynamische plekken te bepalen welke functies passen in een straat of gebied en om de samenhang tussen gebouwen en openbare ruimte zo goed mogelijk te maken, zet de gemeente het gebiedsprofiel in als een nieuw sturingsmiddel. In een gebiedsprofiel wordt vastgelegd welke functies op straat en in de panden passen, aan welke eisen de uitstraling van panden en de openbare ruimte zou moeten voldoen, maar ook over welke onderwerpen beheerafspraken gemaakt moeten worden, waar-op wordt gehandhaafd. In een gebiedsprofiel kan, waar nodig, maatwerk worden geleverd op het schaalniveau van een straat, plein en buurt. Zie deel C voor een toelichting.

Wat zie je in 2040?

- **In de binnenstad vind je nog steeds een grote variatie aan functies, van wonen tot cultuur, van winkels tot werken, van kerken tot horeca.**
- **Functies passen bij de sfeer van de omgeving.**
- **Als straten veranderen, werken bewoners, ondernemers en gemeente samen aan een plan voor het gebied.**
- **De gemeente treedt actief op de vastgoedmarkt op zodat functies op de juiste plek komen.**



▲ *TivoliVredenburg, voorbeeld van vastgoed waarmee de gemeente een sturende rol heeft gehad in het Utrechtse cultuuraanbod.*

Om de juiste functie op de juiste plek te krijgen zet de gemeente de komende jaren in op een actiever vastgoedbeleid waarbij een afweging gemaakt wordt tussen maatschappelijke en economische waarde. In overleg met eigenaren of door zelf actiever op te treden kan de gemeente bij transacties van beeldbepalend vastgoed in de binnenstad meer sturen op de gewenste functies op een specifieke plek.

Een gebiedsprofiel wordt alleen opgesteld als daarvoor een noodzaak is, die blijkt uit bijvoorbeeld leegstand, overlast of een hoge doorstroming. Daarnaast moet er ook zicht zijn op realisatie van de eerste stappen die in het gebiedsprofiel worden benoemd. Het is de bedoeling dat het opstellen van een gebiedsprofiel in een vlot proces tot stand komt en snel tot concrete resultaten leidt. Hoewel in een gebiedsprofiel ook doelstellingen voor de lange termijn worden benoemd, is het vooral bedoeld als afsprakenkader voor de uitvoering. In deel C van deze omgevingsvisie wordt nader ingegaan op het opstellen van een gebiedsprofiel.

Samen regie voeren op vastgoed



De gemeente kan het wenselijk vinden dat een gebouw een andere bestemming krijgt, publiek toegankelijk wordt of bruikbaar voor culturele of maatschappelijke functies, doelen of waarden zoals energietransitie, circulaire economie, gezondheid, natuur-inclusiviteit of sociaal-economische doelen. Om dat te bereiken is regie nodig op vastgoed in de binnenstad. Zo'n regie-functie komt alleen tot zijn recht als er een visie op vastgoed is. Niet alleen op het niveau van afzonderlijke panden, maar op dat van de hele binnenstad. Wat zijn de beeldbepalende of strategische gebouwen? Welke bijdrage leveren ze aan de kwaliteiten van de binnenstad? Hoe kan die bijdrage behouden blijven of worden versterkt?

Samen regie voeren op vastgoed houdt in dat de gemeente met vastgoedeigenaren in gesprek gaat. Wat is de wenselijke ontwikkeling van de binnenstad (of het gebied waarvoor een gebiedsprofiel wordt opgesteld) en hoe belangrijk is het vastgoed voor die ontwikkeling? Samen komen gemeente en vastgoedeigenaren tot de juiste functies in de juiste panden. Met een visie op vastgoed kan tijdig worden ingespeeld op vrijkomende gebouwen. De gemeente kan afspraken maken met vastgoed-eigenaren, maar beschikt ook zelf over instrumenten om actief te sturen. Zo kan de gemeente besluiten om over te gaan tot strategisch behoud, aankoop van panden of verkoop van eigen vastgoed. Onderdeel van een strategisch vastgoedbeleid is het anticiperen op vrijkomend vastgoed. Een actief vastgoedbeleid gericht op de ‘juiste functie op de juiste plek’, gaat niet noodzakelijkerwijs uit van maximale huuropbrengsten, maar van het belang van de functie voor de kwaliteit van de binnenstad, de strategische locatie en aantrekkelijkheid van de plek in het geheel van de binnenstad. Dat kan bijvoorbeeld betekenen dat op een bepaalde plek maatschappelijke of culturele functies de voorkeur hebben boven de maximale huuropbrengsten. Al dan niet in combinatie met andere functies die hogere huuropbrengsten opleveren, zodat de mix van functies aantrekkelijk blijft vanuit economisch perspectief.

Meer regie op vastgoed draagt zo bij aan het waarmaken van de ambities uit deze omgevingsvisie (of van ambities uit gebiedsprofielen). Het gaat erom commerciële functies op de juiste plek te krijgen en ook om betaalbare woningen, culturele of maatschappelijke functies een plek te geven, die anders misschien uit de binnenstad verdwijnen. Anders gezegd: een bewuste vastgoedstrategie draagt bij tot economische, culturele en sociale vitaliteit. Een actiever vastgoedbeleid kost geld. Per situatie kan dit verschillen. Afspraken met vastgoed-eigenaren over de invulling van panden of het toegankelijk maken van panden zullen veelal zijn gebaseerd op vrijwilligheid. Dan is er niet veel extra geld nodig. Het inzetten van gemeentelijke panden om ambities waar te maken zal vaak wel geld kosten of minder opbrengsten met zich meebrengen dan maximaal mogelijk zou zijn. Bij de aankoop van panden zijn altijd aanvullende middelen nodig om de ambities waar te maken. Gaat de gemeente zelf exploiteren, dan zullen de huurinkomsten waarschijnlijk niet voldoende zijn om de kosten van aankoop en eventueel verbouwing te dekken. Als de gemeente een pand weer doorverkoopt, zullen de randvoorwaarden die de gemeente stelt de verkoopprijs lager maken.


Droomhuis

9. Een gevarieerd woningaanbod

Een vitale binnenstad kan niet zonder bewoners. Zonder bewoners verliest de binnenstad zijn ziel. Het is belangrijk dat er in de binnenstad een gevarieerd woningaanbod blijft zodat de bevolkingssamenstelling divers blijft. Gezien de stijgende vastgoedprijzen en hoge huren bestaat het risico dat er in 2040 in de binnenstad alleen nog dure woningen zijn waarin een eenzijdig samengestelde bevolking woont. In 2020 stond Utrecht op de 7de plek van Europese steden met de gemiddeld hoogste huurprijs voor een gemeubileerde eenkamerappartement, studio's of privékamers (bron: housinganywhere.com).

In 2021 wonen de meeste binnenstadsbewoners met veel plezier in deze wijk vanwege de prachtige omgeving met veel erfgoed en de nabijheid van voorzieningen op bijna elk gebied. In 2021 telt de binnenstad 14.500 inwoners. Het aantal inwoners van het gehele centrum van de stad zal volgens prognoses groeien van 19.000 in 2020 tot zo'n 31.000 in 2040, voornamelijk door woningbouw in het Beurskwartier en het stationsgebied (die beide buiten deze omgevingsvisie vallen). De groei van het aantal woningen nabij de binnenstad maakt dat de dynamiek in het centrum, en daardoor ook in de historische binnenstad, groter wordt.

De woningvoorraad in de binnenstad wijkt af van het Utrechts gemiddelde. Er is relatief minder sociale huur, middenhuur en betaalbare koop aanwezig. De woningen zijn gemiddeld een kwart duurder dan in de rest van de stad. Actuele ontwikkelingen op de woningmarkt zijn schaarste, een aanhoudende stijging van de prijzen en een grote vraag naar betaalbare huur- en koopwoningen.

Betrokken bewoners zorgen voor levendigheid, sociale veiligheid en sociale samenhang in de binnenstad, vooral als zij langer op één plek wonen. Een gevoel van eigenaarschap gaat over het algemeen samen met betrokkenheid en zorg voor de omgeving, waaronder het erfgoed. Binnenstadsbewoners verhuizen echter vaker dan gemiddeld in Utrecht. Behoud van woonruimte en continuïteit van bewoners is gezien de schaarste aan woningen en met het oog op sociale samenhang een speerpunt voor de gemeente.

Daarom wordt zo mogelijk voorkomen dat woonruimten een andere functie krijgen. Transformatie van woningen naar andere functies wordt tegengegaan. Het onttrekken van woningen voor shortstay (gemeubileerde woonruimteverhuur tot maximaal 12 maanden) is vanaf april 2020 verboden. Vakantieverhuur (Airbnb) mag niet langer dan 60 dagen.

Als je de variëteit aan woningen in de binnenstad behoudt en waar mogelijk groter maakt, krijg je ook een grotere diversiteit aan bewoners en versterk je de binnenstad als geheel.

Wat zie je in 2040?

- **Er zijn woningen voor diverse huishoudens en doelgroepen.**
- **Het aantal betaalbare huur- en koopwoningen is toegenomen.**
- **Vakantieverhuur van woningen blijft beperkt mogelijk.**
- **Woningsplitsing en omzetting in kamers vinden niet plaats als het de leefbaarheid aantast.**
- **Boven winkels wordt weer meer gewoond.**
- **Het valt op dat er onder de bewoners in de binnenstad meer diversiteit is: je ziet meer mensen met een migratieachtergrond, ouderen, gehandicapten en kinderen.**

De bouw van betaalbare woningen in de binnenstad is een lastige opgave. Immers, de vastgoedprijzen zullen de komende jaren vermoedelijk alleen maar stijgen en de locaties waar woningen kunnen worden toegevoegd zijn schaars.

De gemeente Utrecht heeft en bouwt zelf geen woningen, maar heeft wel een aantal sturingsmogelijkheden, bijvoorbeeld door eisen te stellen aan de maximale koop- en verhuurprijs van woningen. Daar waar mogelijkheden zijn voor nieuwbouw of transformatie in de binnenstad, kiest de gemeente voor een zo gevarieerd mogelijk aanbod aan betaalbare huur- en koopwoningen. Dit betekent dat waar mogelijk woningen worden toegevoegd in de categorieën: sociale huur, middenhuur en (innovatieve vormen van) betaalbare koop.

Gezien de huidige bevolkingssamenstelling van de binnenstad, zijn er vooral meer betaalbare woningen nodig voor ouderen, gezinnen met kinderen, lagere inkomensgroepen en Utrechters met een beperking. Ook zijn er weinig woningen beschikbaar voor bijzondere huishoudsamenstellingen. Met het oog op de gewenste variatie, kijkt de gemeente bij nieuwe ontwikkelingen per binnenstadsbuurt welk type woning gewenst is.

De gemeente stimuleert de ontwikkeling van geclusterde en collectieve woonvormen (voortbouwend op traditionele ‘hofjes’), die zijn gericht op ‘samen leven’ en het creëren van een gemeen-schapsgevoel. De buitenruimte kan daar een rol bij spelen. Zie bijvoorbeeld bewoners die samen een binnenhof beheren en daar gezamenlijk gebruik van maken. Hier maakt de gemeente afspraken over met ontwikkelaars.

Een andere manier waarop de gemeente de variëteit aan woningen en dynamiek in de binnenstad kan stimuleren, is het combineren van wonen met andere functies zoals werken. De gemeente moedigt wonen boven winkels aan omdat het extra woonruimte oplevert en goed is voor de sociale veiligheid en leefbaarheid van het kernwinkelgebied, terwijl op de begane grond andere functies mogelijk zijn. Een aandachtspunt daarbij is dat functies elkaar kunnen hinderen en dat wonen niet altijd goed samengaat met andere functies.

De functie ‘wonen’ kan een toegevoegde waarde hebben voor de kwaliteit van een gebied. De sociale samenhang en sociale veiligheid kunnen worden vergroot en soms kan de ruimtelijke kwaliteit door nieuwbouw of transformatie worden vergroot. Zie bijvoorbeeld de transformatie van de Wolvenpleingevangenis. Bij vastgoedontwikkeling in de binnenstad gaat de gemeente het liefst in zee met partijen die kansen zien om die toegevoegde waarde te realiseren.

Om meer greep op de woningvoorraad te krijgen (niet alleen bij nieuwe woningen maar ook bij de verkoop van bestaande), wil de gemeente het nieuwe instrument opkoopbescherming inzetten (verplichting tot zelfbewoning bij aankoop). Daarmee kan worden voorkomen dat beleggers betaalbare koopwoningen opkopen om ze voor veel geld te verhuren. Voor nieuwbouw is deze bescherming al in het beleid opgenomen. Voor de bestaande woningvoorraad is dit instrument nog niet wettelijk beschikbaar. De gemeente Utrecht werkt de opkoopbescherming uit samen met andere gemeenten en het Rijk.

Het omzetten van woningen naar kamerverhuur en het splitsen van woningen is lucratief voor de eigenaar, maar wanneer dit op grote schaal plaats vindt, heeft het een ongewenst effect op de woningvoorraad en op de leefbaarheid. Een vergunning voor het splitsen of omzetten (verkameren) van zelfstandige woningen is daarom alleen mogelijk als de leefbaarheid in de buurt het toelaat en de druk op de openbare ruimte hierdoor niet te groot wordt. Denk bijvoorbeeld aan geluidsoverlast of aan de ruimte die nodig is voor extra auto- en fietsparkeren.

Om de leefbaarheid te bevorderen stelt de gemeente extra oppervlakte- en geluids-isolatieeisen bij het splitsen en omzetten van woningen. Om de leefkwaliteit van kleinere woonruimtes te garanderen en te voorkomen dat het onaantrekkelijke doorgangshuizen worden, stelt de gemeente bij splitsing oppervlakte-eisen.

De gemeente kijkt periodiek of de voorwaarden in de Huisvestingsverordening nog actueel zijn. Daarbij wordt voor de verschillende wijken en buurten gekeken of er maatwerk nodig is. Dan gaat het bijvoorbeeld om de vraag of de leefbaarheidstoets zwaarder (of minder zwaar) kan wegen voor woningen in de binnenstad.

Wie woont er in de binnenstad?



In de binnenstad wonen mensen met diverse achtergronden, maar het merendeel is relatief jong, autochtoon en alleenstaand. De bevolkingssamenstelling met veel jongeren (ongeveer 60% is jonger dan 35 jaar) en tijdelijke bewoners zorgt voor dynamiek en een hoge doorstroom (binnenstadsbewoners verhuizen vaker dan de gemiddelde Utrechter).
De historische binnenstad is een aantrekkelijk (tijdelijk) woongebied voor veelal hoogopgeleide buitenlandse werknemers van Utrechtse bedrijven, de universiteit en voor internationale studenten. Dat geeft nieuwe energie en creativiteit, maar vraagt ook om balans in de beschikbaarheid van woningen.
Ongeveer een derde van de binnenstadsbewoners komt uit het buitenland. Daarvan heeft 60% een westerse en 40% een niet-westerse achtergrond.
Ongeveer 70% van de bewoners is alleenstaand en het aandeel gezinnen is laag (rond de 1000 gezinnen met kinderen oftewel minder dan 10% van de huishoudens, tegen 27% in heel Utrecht).
Binnenstadsbewoners zijn tevreden over hun buurt (gemiddeld cijfer 7,8 tegen 7,3 voor heel Utrecht).

Bron: Utrecht in cijfers


Gezond

10. Maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving

Om wonen in de binnenstad aantrekkelijk te houden voor diverse groepen bewoners is het belangrijk dat de voorzieningen voor bewoners goed zijn. Er is en blijft een aantal wijkoverstijgende maatschappelijke functies gehuisvest in de binnenstad zoals kerken, scholen en instellingen voor GGZ, verpleging en verzorging, en dak- en thuislozen. Dak- en thuislozen horen bij de binnenstad en voor hen blijven er in de binnenstad een aantal voorzieningen. Kerken hebben een belangrijke sociaal-maatschappelijke functie, die een intrinsiek onderdeel is van het binnenstedelijke en kerkelijke leven. De binnenstadskerken worden in zeer hoge mate multifunctioneel gebruikt voor religieuze bijeenkomsten, voor kunst en cultuur (bijv. concerten) en maatschappelijke activiteiten.

De binnenstad is onder meer zo'n populair woongebied doordat er genoeg maatschappelijke voorzieningen zijn voor bewoners, zoals basisscholen, culturele voorzieningen, gezondheidscentra, beheerde speeltuinen en sportscholen.

Voor sommige voorzieningen, zoals veldsporten, een kinderboerderij of een ziekenhuis moeten binnenstadsbewoners iets verder van huis, maar ze bevinden zich wel op fietsafstand. Een tekort heeft de binnenstad in 2021 aan ruimte voor huisartsen en speelplekken. Ook is er behoefte aan meer ruimte voor commerciële maatschappelijke voorzieningen, zoals kinderopvang en praktijken voor fysiotherapeuten.

Ook in 2040 zijn er voor binnenstadsbewoners voldoende voorzieningen nodig voor de verschillende fasen van hun leven, zoals kinderopvang, (basis)scholen, winkels, speelplekken en gezondheidszorg. De gemeente zet zich in voor voldoende van deze voorzieningen in of nabij de binnenstad. Voor kleine kinderen ontstaat meer speelruimte als meer hoven worden geopend en deze beter worden ingericht (richting 2). Daarnaast zijn er kansen om meer speelvoorzieningen te realiseren bij de aanleg van het singelpark (richting 16). Maatschappelijke voorzieningen voor binnenstadsbewoners kunnen ook een plek krijgen in het gebied net buiten de singel.

Voor de gezondheid van binnenstadsbewoners zijn niet alleen zorgvoorzieningen belangrijk, maar ook een gezonde leefomgeving en een sociaal netwerk om als dat nodig is op terug te vallen. De gemeente streeft naar voldoende woningen voor permanente bewoning, zodat de sociale samenhang in stand blijft of wordt vergroot (zie richting 9). Inzet daarbij zijn woningen met voldoende kwaliteit, ook op het gebied van isolatie van warmte en geluid.

Er zijn veel factoren die bijdragen tot een gezond stedelijk leven, ook in de binnenstad. Een positief effect heeft het hebben van werk en een inkomen, het volgen van een opleiding, het bezit van een passende woning en wonen in een omgeving zonder overlast. Ook mobiliteit en de inrichting van de buitenruimte dragen bij tot een gezond stedelijk

Wat zie je in 2040?

- **In de binnenstad vind je alle voorzieningen die nodig zijn om prettig te kunnen wonen en werken, zoals scholen, speelvoorzieningen en huisartsen.**
- **In de binnenstad zijn nog steeds voorzieningen voor dak- en thuislozen.**
- **Er is een huisartsenpost aan het Stationsplein.**
- **Je kunt naar het toilet in publiek toegankelijke gebouwen. Dit is afgesproken met de eigenaren en huurders.**



leven in de binnenstad. De gemeente zet in op actieve vormen van mobiliteit (lopen, fietsen) en een groenere openbare ruimte. Dit kan de leefbaarheid en gezondheid van bewoners positief beïnvloeden.

Bewoners van de binnenstad hebben onvermijdelijk soms last van bijvoorbeeld geluidsoverlast door uitgaanspubliek (op straat of in bierbootjes) en van de slechte luchtkwaliteit op de binnenstadsas. Daar staat tegenover dat er ook altijd wel stille plekken in de buurt zijn, zoals Zonnenburg. Deze plekken zullen ook in de komende jaren worden gekoesterd.

De gemeente stuurt op de aanwezigheid van voldoende en betaalbare ruimte voor maatschappelijke voorzieningen, zoals (para)medische beroepen. Dat kan door, waar nodig, bij nieuwbouw een maatschappelijk programma mee te geven. Door actief vastgoedbeleid kan de gemeente op tijd ingrijpen als panden met een maatschappelijke bestemming van eigenaar of gebruiker wisselen en zo nodig besluiten opnieuw plaats te maken voor een maatschappelijke functie (zie ook kader bij richting 8).

◄ *Ook voor ouderen zijn er voldoende voorzieningen om in de binnenstad te kunnen blijven wonen.*

Naast maatschappelijke voorzieningen voor binnenstadsbewoners zijn er in de binnenstad verschillende wijkoverstijgende voorzieningen, zoals het Bartholomeusgasthuis (verpleeg- en verzorgingshuis) en een instelling voor geestelijke gezondheidszorg (Altrecht) en verslavingszorg. De binnenstad oefent ook aantrekkingskracht uit op dak- en thuislozen. Daarnaast bezoeken groepen bedelaars de binnenstad regelmatig. Voor deze groepen is de binnenstad zowel een verblijfsplek als de locatie voor instellingen die hen opvangt en woonruimte biedt. Dat zijn bijvoorbeeld De Tussenvoorziening (SleepInn) en het Leger des Heils. Deze voorzieningen blijven in de binnenstad.

Maatschappelijke voorzieningen waaraan behoefte is en waarbij de gemeente de komende jaren wil helpen deze een plek te geven, zijn een huisartsenpost in of nabij het Centraal Station, inpandige fietsenstallingen en meer openbare toiletten in (openbare) gebouwen. Ook dit vraagt een actief gemeentelijk vastgoedbeleid.

In 2021 zijn er al openbare toiletten in onder meer de fietsenstalling aan de Neude en het Vredenburg. Deze laatste is tot laat geopend. De gemeente stimuleert ook ondernemers om publiek toegankelijke toiletten in te richten of in hun plannen op te nemen. Er is met name overdag een behoefte aan bij jonge kinderen en ouderen en in de nachtelijke uren bij het uitgaanspubliek.



▲ *Er wordt druk gespeeld in speeltuin 'Het kleine bos' aan de Nicolaasdwarsstraat.*



Ondernemend

11. Winkelen, werken, cultuur beleven en ontmoeten

Door de groei van de stad en door maatschappelijke ontwikkelingen zoals internetwinkels en de coronacrisis, is de verwachting dat er wijzigingen gaan optreden in de samenstelling van het winkelgebied in de binnenstad. Ondernemers, vastgoedeigenaren en de gemeente kunnen inspelen op de veranderingen en de binnenstad aantrekkelijk houden voor consumenten, bezoekers en werknemers.

Utrecht heeft een economisch vitale binnenstad, maar de mix aan winkels, horeca, culturele functies, plekken om te studeren, te wonen en te werken vraagt wel om aandacht. Op een aantal plekken in het kernwinkelgebied loopt de leegstand van winkelpanden de afgelopen jaren op. Die leegstand wordt versterkt door de coronacrisis. Het is in 2021 niet te voorspellen hoeveel bedrijven na de coronacrisis weer opveren.

Vanouds zijn er veel winkels en markten in de historische binnenstad. In de jaren zeventig kwam daar het overdekte winkelcentrum Hoog Catharijne bij, het grootste en populairste van Nederland met een landelijke uitstraling.
Het recent verbouwde winkelcentrum is een impuls voor de hele binnenstad, die profiteert van de bovenregionale betekenis van Hoog Catharijne.

Winkels zijn, behalve in Hoog Catharijne, geconcentreerd in en rond het kernwinkelgebied tussen het Vredenburg, de Neude, de Dom en de Mariaplaats. Daarnaast zijn er kleinere concentraties van winkels en bedrijvigheid aan de Oudegracht, de Springweg, de Lijnmarkt en de Twijnstraat. Regelmatige markten zijn er op het Vredenburg (algemene warenmarkt die zich snel ontwikkelt naar een food markt en de biologische boerenmarkt), het Janskerkhof (bloemen en planten), de Breedstraat (stoffen) en het Jacobskerkhof (tweedehandsmarkt).

Ook vind je winkels en horeca aan de routes naar het kernwinkelgebied toe, zoals de Biltstraat en Voorstraat, Nachtegaalstraat en Nobelstraat, Amsterdamsestraatweg, Westerkade en in zekere zin ook de Kanaalstraat. Voor elk gebied is een mix van functies denkbaar die past bij de identiteit en kwaliteit.

Eén van de uitdagingen voor 2040 is de binnenstad aantrekkelijk en levendig te houden, terwijl de winkelfunctie verandert. Al een aantal jaren is een verschuiving te zien in het koopgedrag. Mensen kopen steeds meer goederen via internet. Terwijl in 2021 de omzet in veel winkels in modeartikelen zeer onder druk staat, blijven de huurprijzen voor winkelruimte in het centrum relatief hoog.

Deze verschuivingen hebben gevolgen voor het Utrechtse kernwinkelgebied. Traditionele winkels die onvoldoende antwoord hebben op de groei van directe internetaankopen of



Wat zie je in 2040?

- **In het kernwinkelgebied vind je naast winkels ook andere functies zoals kunst en cultuur, werken en ook wonen boven winkels.**
- **Ook in winkelpanden zelf vind je, naast detailhandel, een variatie aan andere functies, zoals cultuur, horeca en werkplekken.**



▲ *De bloemenmarkt op het Janskerkhof.*

veranderende consumentenwensen, verdwijnen. Ook komen er winkelconcepten met een steeds kortere levensduur. Deze ontwikkelingen zijn te zien aan het aantal panden in het kernwinkelgebied dat in 2021 leeg staat en te huur is.

De verwachting is dat de leegstand in Utrecht beperkt blijft. Utrecht groeit naar een stad met meerdere centra. Verwacht wordt dat de binnenstad inclusief Hoog Catharijne de belangrijkste winkelconcentratie van Utrecht blijft, maar dat in een aantal van oudsher belangrijke winkelstraten in het kernwinkelgebied de leegstand na corona snel zal oplopen en de winkelfunctie zal wijzigen.

Hiervoor wordt een plan van aanpak retail-ontwikkeling, leegstand en transformatie binnenstad opgesteld waarin ook direct rekening wordt gehouden met de uitgangspunten van de omgevingsvisie. In dit plan wordt bepaald welk aanbod aan voorzieningen zoals winkels maar ook andere functies zich daar zal ontwikkelen.
Het winkelgebied behoudt zijn waarde door menging van verschillende en nieuwe functies in een aantrekkelijke mix. Al deze functies samen vormen één samenhangend belevingsgebied in 2040.

Het winkelgebied in de toekomst wordt diverser. Ondernemers, cultuurmakers en vastgoed-eigenaren en gemeente zetten zich de komende jaren in om het winkelgebied te ontwikkelen tot ‘belevingsgebied’, van ‘place to buy’ naar ‘place to be’, een plek om te beleven en te ontmoeten.
Er komen nieuwe functies en voorzieningen, die samen de veranderende winkelfunctie opvangen en versterken, zoals horeca, werk- en ontmoetingsplekken, diensten (ook maat-schappelijke), ontspanning, groene verblijfsruimten, kunst en cultuur of sport. Ook komen er naar verwachting nieuwe speciaalzaken met bijzondere formules. Ook zullen winkels vernieuwen door meer beleving te bieden in plaats van voornamelijk directe verkoop. Om klanten te blijven trekken, zijn ondernemers aangewezen op vernieuwing en creativiteit. Tijdelijke leegstand wordt onder-vangen met tijdelijke functies, zoals culturele functies en pop-upwinkels.

Om een levendig winkelgebied te behouden, hebben ondernemers voldoende ruimte nodig om aan te sluiten bij trends en ontwikkelingen. Conceptueel ondernemen (detailhandel, horeca en culturele ondernemers die samenwerken en elkaar versterken) kan voor een impuls zorgen. Hetzelfde geldt voor ‘blending’ (het mixen van functies) en ‘blurring’ (het vervagen van grenzen tussen functies), zowel op de schaal van een zaak

als van een straat. Het kan om kleine, incidentele initiatieven gaan, grote evenementen of een permanente combinatie van horeca, dienstverlening, onderwijsinstellingen, detailhandel en werkplekken.

Het is belangrijk om winkels de mogelijkheid te geven mee te veranderen met de wensen van consumenten. Daarom moet het beter mogelijk worden, functies binnen panden te mengen. Om winkelstraten toekomstbestendig te maken, kunnen ook functieverschuivingen binnen straten nodig zijn. Eén van de middelen om hierin te sturen, is het gebiedsprofiel. Het gebiedsprofiel is een middel om in te spelen op de dynamiek van deelgebieden, omdat ze optimaal rekening kunnen houden met de karakteristieken van elk deelgebied.

Voor het nieuwe winkelen is het belangrijk dat de winkels en hun concepten passen bij de locatie en sfeer van een gebied; de verschillende winkels en andere functies vullen elkaar aan. Ook de sfeer en functies in de openbare ruimte kunnen de identiteit van een ‘belevingsgebied’ (winkel- en/of horecagebied) versterken.

Ondernemers kunnen zorgen voor meer variatie in het aanbod door ook doelgroepen aan te spreken die nu minder gebruik maken van het winkelgebied, zoals Utrechters met een migratieachtergrond.

Bezoekers kernwinkelgebied

Deze grafiek plaatst het bezoek aan het Utrechtse winkelgebied in historisch perspectief. Zo telde het kernwinkelgebied van Utrecht in 2002 ongeveer 500.000 passanten per week (getelde bezoeken) en werden na een piek in 2006 met meer dan 800.000 wekelijkse voorbijgangers, in 2019 een dikke 600.000 passanten geteld. Door de coronacrisis was dat aantal in juni 2020 tot bijna de helft geslonken.

Passantenonderzoek laat zien dat 52% van het bezoek aan het kernwinkelgebied uit Utrecht zelf afkomstig is, 17% uit de regio en 31% uit de rest van Nederland (of daarbuiten). Hieruit blijkt dat het kernwinkelgebied een belangrijke bovenregionale functie heeft.

Van de inwoners neemt 52% de fiets voor een bezoek aan het kernwinkelgebied. 63% van de bezoekers van buiten de stad komt met het openbaar vervoer.

Zo’n 57% van het winkelend publiek combineert het bezoek met gebruik van andere voorzieningen, waarvan 51% aan de horeca en 17% aan andere vrijetijdsvoorzieningen. Dit onderstreept het belang van het kernwinkelgebied als belevingsgebied.

Bronnen: onderzoeksbureau Locatus, Centrummanagement Utrecht, Strabo, Passantenonderzoek Kernwinkelgebied en Hoog Catharijne Utrecht, 2018; I&O Research, Koopstromenonderzoek 2018

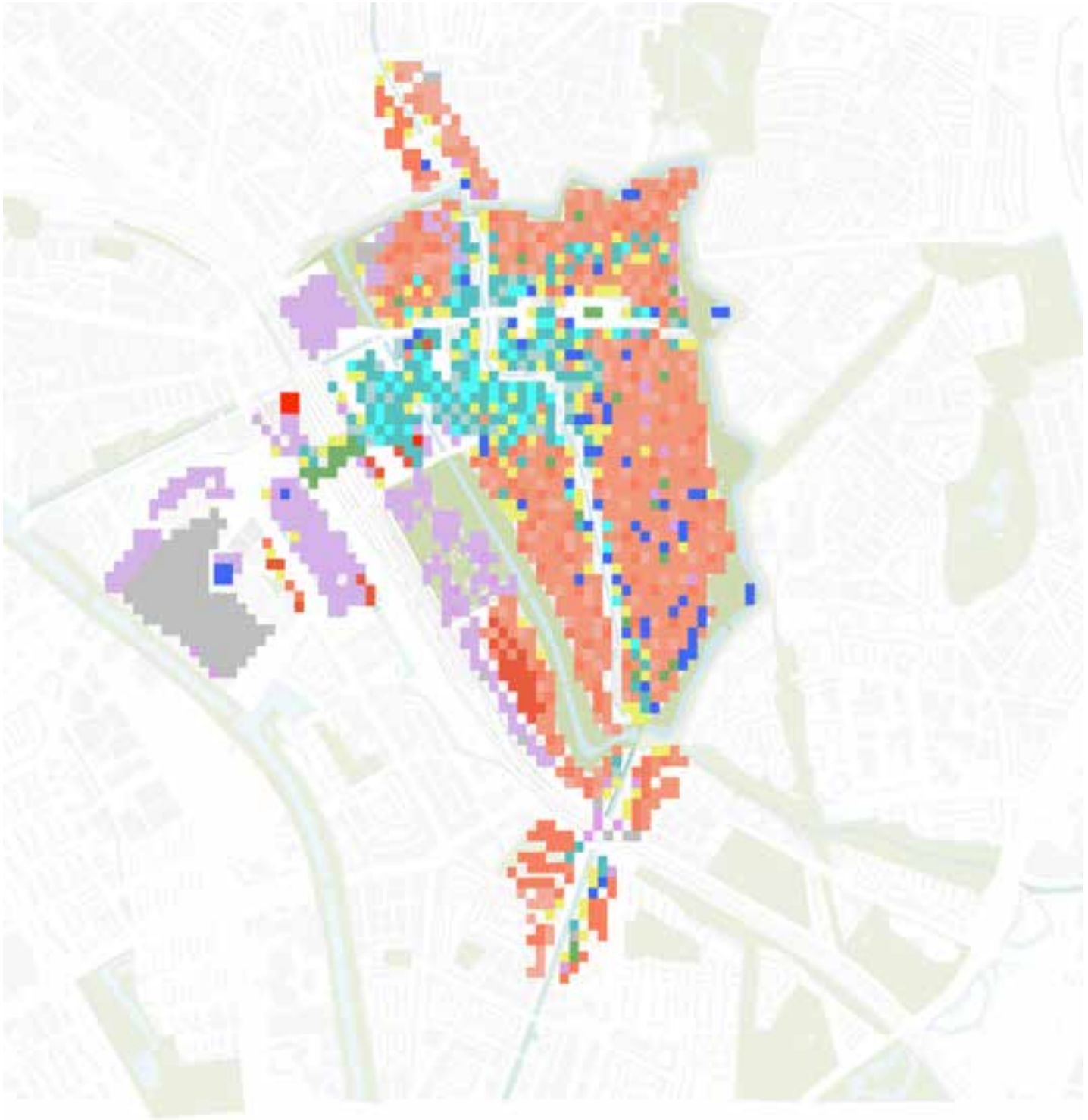


▲ *Ontwikkeling passanten centrum Utrecht 2002-2019*

Schetsmatige weergave van functies in de binnenstad (2021)

Legenda

- *Wonen in hoge dichtheid*
- *Wonen in gemiddelde dichtheid*
- *Wonen in lage dichtheid*
- *Werken grootschalig*
- *Werken kleinschalig*
- *Voorzieningen*
- *Detailhandel*
- *Horeca*
- *Cultuur*
- *Overig*

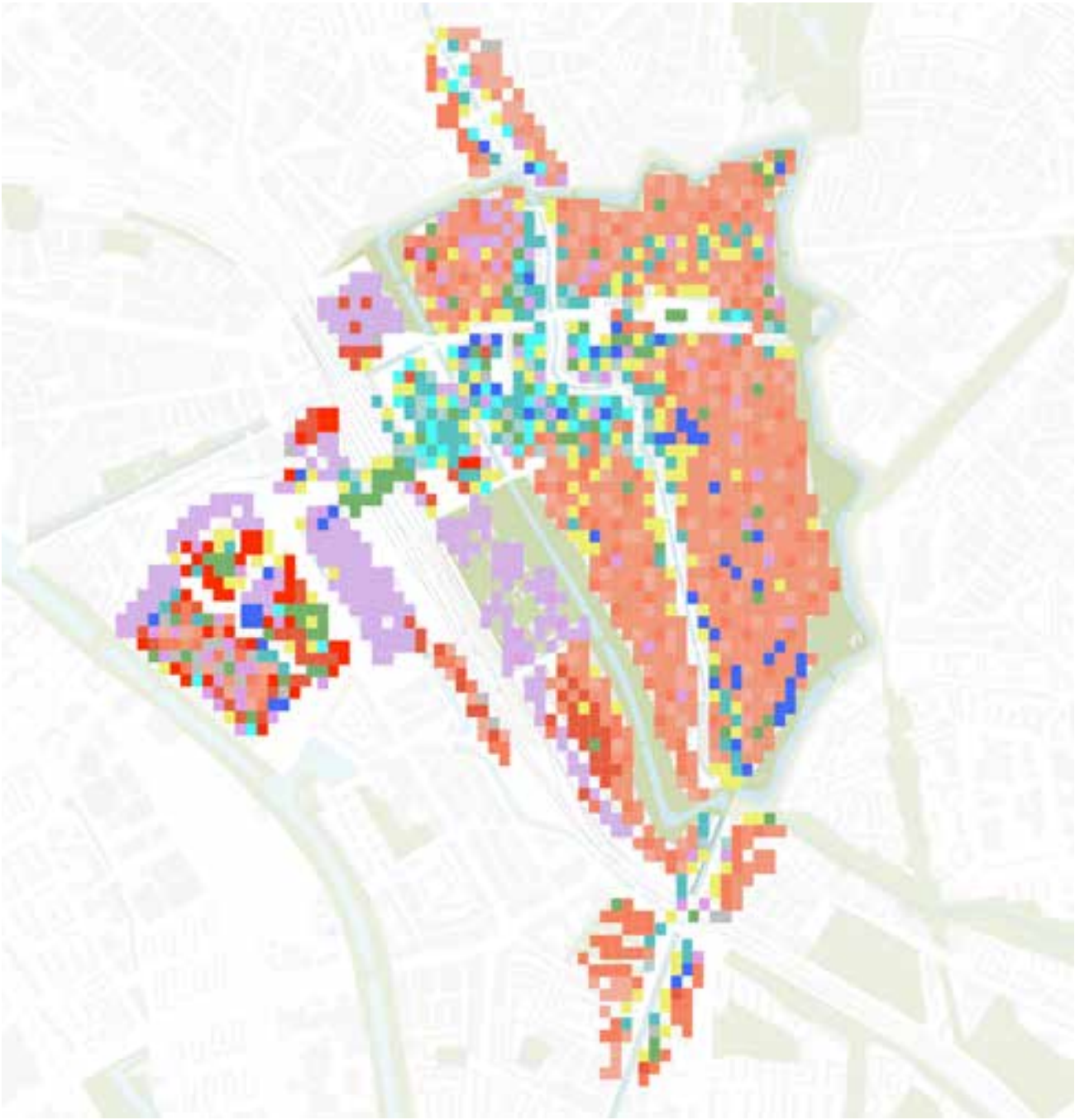


Schetsmatige weergave van functies in de binnenstad (2040)

Op de functiekaart van 2040 is te zien dat op een aantal plekken in de binnenstad functies meer worden gemixt, vergeleken met de situatie in 2021, bijvoorbeeld in en rond het winkelgebied en in Wijk C. Ook is de functieverandering in het westelijke deel van het centrum (Beurskwartier) zichtbaar.

Legenda

- *Wonen in hoge dichtheid*
- *Wonen in gemiddelde dichtheid*
- *Wonen in lage dichtheid*
- *Werken grootschalig*
- *Werken kleinschalig*
- *Voorzieningen*
- *Detailhandel*
- *Horeca*
- *Cultuur*
- *Overig*







◄ *De Steenweg in 1926, 2021 en hoe het er in 2040 kan uitzien, met meer groen en verblijfsplekken.*



Voor een vitaal en afwisselend winkelgebied is een gevarieerd vastgoedaanbod nodig, met zowel dure locaties op de meest gewilde plekken, bijvoorbeeld voor grote warenhuizen, als goed-kopere locaties met kleine panden voor bijvoorbeeld starters, cultuurmakers, vintage en snuffelwinkels.

Deze ontwikkeling naar een meer gemengd belevingsgebied met culturele functies , past goed bij de binnenstad waar je vanouds veel culturele instellingen vindt (Theater Kikker, Werftheater, Louis Hartlooper Complex). Centraal Museum, Stadsschouwburg en Tivoli-Vredenburg hebben zelfs een landelijke of internationale uitstraling. Daarnaast zijn er vele podia, musea, galeries en andere culturele locaties zoals Het Utrechts Archief en de Bibliotheek. De kunst en cultuursector voegt economische waarde toe, zorgt voor banen, levendigheid in de stad en honderdduizenden bezoekers en draagt bij aan persoonlijke ontwikkeling (educatieve functie) en ontmoeting.

Grote en kleine culturele instellingen en ondernemers versterken elkaar en werken samen met partijen in de hele stad. Bij culturele producties zijn maker en organisatie vaak nauw verweven.
De gemeente wil de culturele partijen in hun zoektocht naar locaties voor dit maakproces een plek geven, niet alleen aan de randen van de stad, maar ook in de binnenstad. Een brede programmering inpandig en op straat.

Voor de Utrechtse inwoners, de economie, de werkgelegenheid en het vestigingsklimaat voor bedrijven in de stad en regio is het van groot belang dat het winkelgebied zich tot belevingsgebied ontwikkelt en dat de culturele instellingen zich in de binnenstad kunnen blijven ontwikkelen.

Als de stad groeit naar 450.000 inwoners, wordt, ondanks de beoogde spreiding naar de nieuwe centrumgebieden in de stad, de binnenstad voor nog meer mensen een belangrijke ontmoetingsplek.

De detailhandel ontwikkelt zich tot een aantrekkelijke mix met cultuur en andere publieksfuncties. Het winkelgebied is ook in 2040 een aaneengesloten en aantrekkelijk gebied waar veel te beleven valt. Het is niet alleen een verantwoordelijkheid van de gemeente om dit te bereiken. Vastgoedeigenaren en ondernemers kunnen bijvoorbeeld voor meer aantrekkelijkheid zorgen door voor een aantal panden (tijdelijk) lagere huren af te spreken. Hierdoor worden misschien experimenten mogelijk met nieuwe concepten die nieuwe doelgroepen trekken (zoals Utrechters die nu nog niet vaak naar de binnenstad komen) en zo de variatie in de binnenstad vergroten.

Het is niet te voorspellen of het huidige kernwinkelgebied door de verandering naar belevingsgebied groter wordt of juist kleiner. Het is belangrijk voor de economische vitaliteit dat het gebied aaneengesloten is en dat er geen gaten vallen in de plinten van panden waar niets te zien of te doen is. Mocht dit toch dreigen te gebeuren, dan heeft het de voorkeur om het winkelgebied te concentreren binnen een iets kleiner gebied.

Dat kan door aan de uiterste randen winkelruimte om te vormen naar werkruimte of woonruimte. Concentratie op een kleiner gebied is gunstiger voor het functioneren van het geheel, dan gaten laten bestaan in het midden. Vanzelfsprekend moet aan dergelijke ingrepen een zorgvuldige analyse voorafgaan van de economische kansen en het consumentengedrag. Daarbij spelen looproutes (winkelrondjes) en winkels die als publiekstrekker fungeren een hoofdrol.

Om tijdig te bepalen welke typen winkels en andere functies groeien en welke juist krimpen, is het belangrijk dat ondernemers samen met de gemeente het functioneren van het gebied monitoren en bijsturen als dat nodig is. Om de gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken, kan uitwerking in een gebiedsprofiel effectief zijn.



Identiteit

12. Horeca past bij de plek

Horecaconcepten die aansluiten bij de sfeer en het gebruik van een straat kunnen bijdragen aan de aantrekkelijkheid en variatie in de binnenstad.

In de binnenstad vind je op een klein oppervlak veel cafés, restaurants en andere horecabedrijven, inclusief de thuisbases van studentenverenigingen. Door de coronacrisis lijkt het experts waarschijnlijk dat een aantal horecabedrijven failliet zullen gaan, met als gevolg dat er in de binnenstad op de korte termijn minder horeca-aanbod zal zijn. Maar op dit moment is er nog geen scherp beeld waar en bij welke soorten horeca klappen gaan vallen.

Op de langere termijn is de verwachting juist dat de verschuiving in bestedingen in de binnenstad van non-food naar horeca en andere food-formules zal doorzetten. Daarnaast zullen er nieuwe meng-vormen van winkels en horeca komen of andere combinaties van functies. Veel bedrijven spelen in op de veranderende behoeften van bewoners en bezoekers, zoals gezond eten, vaker buiten de deur eten, to go en thuisbezorging. Deze ontwikkelingen nemen naar verwachting de komende jaren nog toe, zeker in een stad als Utrecht, waar relatief veel jongeren wonen. Veel ondernemers passen hun assortiment en dienstverlening hier al op aan.

Horeca, waaronder ook nachthoreca, hoort in de historische binnenstad. Uitbreiding van horeca is toegestaan als het gebied in het vastgestelde horecabeleid (Ontwikkelingskader Horeca 2018) daarvoor is aangewezen. Wanneer het daar buiten valt, wordt op basis van een op te stellen gebieds-profiel van de betreffende plek gekeken of deze ruimte biedt. Die ruimte is er als het past bij de identiteit en kwaliteit van een plek en als het bijdraagt aan een goede balans in de mix van functies. Nieuwe horeca die past bij een plek blijft dus mogelijk.

Bij het opstellen van een gebiedsprofiel bespreken ondernemers, bewoners, gemeente en andere betrokkenen in welke richting een gebied zich kan ontwikkelen. Afhankelijk van de gewenste situatie wordt beoordeeld of en welke horeca passend is. Overigens is het college verantwoordelijk voor het doorhakken van knopen en het vaststellen van een gebiedsprofiel.

In straten waar het woonkarakter overheerst kan bijvoorbeeld een bakkerij met kleinschalige daghoreca passen die ook een ontmoetingsplek voor bewoners kan zijn. Het kan ook interessant zijn om horeca een plek te geven bij de ontwikkeling of transformatie van bijzondere panden of op plekken die bijdragen aan de aan-trekkelijkheid en de verblijfskwaliteit van de binnen-stad. Als het past in het profiel van een gebied, blijft Utrecht open staan voor initiatieven, ook als daar horeca bij betrokken is.



Wat zie je in 2040?

- **Het horeca-aanbod is veelzijdiger geworden en meer verspreid over de hele stad.**
- **Horecaondernemers voelen zich betrokken bij de plek en hun buren. Het horecaconcept draagt bij aan de beleving.**
- **Op het Jaarbeursplein is een bruisend nachtleven.**



▲ *De vrijdagmiddagborrel in TivoliVredenburg.*

Er is ook plek voor horeca in het stationsgebied en het Jaarbeursplein (buiten het plangebied van deze omgevingsvisie). Hier kan het aanbod van de binnenstad worden aangevuld met nacht-horeca en publieksvoorzieningen van een wat grotere omvang. Dit past in de gebiedsontwikkeling van het Jaarbeursplein en sluit aan op de mega-bioscoop, het Beatrixtheater en de Jaarbeurs die daar nu al zijn.

In het algemeen streeft de gemeente naar spreiding van horeca over de stad, passend bij de verschillende wijken en buurten. Daarbij gaat de gemeente ervan uit dat de horecaondernemer zich betrokken voelt bij de ondernemers en bewoners in de omgeving. En dat het horeca-concept een bijdrage levert aan de manier waarop mensen de buurt beleven.




Broedplaats

13. Een diversiteit aan werkplekken

De diversiteit aan en het aantal werkplekken in de binnenstad kan nog worden vergroot, zodat de binnenstad aantrekkelijk blijft voor allerlei bedrijven om zich te vestigen.

In de Utrechtse binnenstad werken tienduizenden mensen in diverse economische sectoren. Een grote werkgever in de binnenstad is de Universiteit Utrecht. De locaties van de universiteit, zoals het Academiegebouw en het bibliotheekcomplex aan de Drift, trekken naast werknemers ook duizenden studenten.

De gemeente wil de variatie aan werkplekken behouden en ondersteunen, zoals voor advies-bureaus, culturele makers, onderzoekers en dienstverleners. Werkplekken kunnen zowel formeel zijn (een kantoor, praktijk of atelier) als informeel (een horecagelegenheid of openbare ruimte), verspreid over de binnenstad en passend in de buurt.

In 2021 zijn kantoorruimte en werkplekken in de binnenstad populair, zelfs schaars. Slechts 4% van de kantoorruimte in de historische binnenstad staat leeg. Naar verwachting krimpt de kantoren-markt in Nederland vanaf 2021, maar blijft Utrecht een populaire plek voor kantoren vanwege de centrale ligging. Het is goed voor de werk-gelegenheid om in de binnenstad kleinschalige private initiatieven voor kantoor- en werkruimten toe te staan. Dergelijke werkplekken zijn op veel plekken inpasbaar of kunnen gecombineerd worden met wonen.

De schaarste aan werkplekken drijft de huurprijs van kantoren en flexibele werkconcepten op. Daardoor wordt de binnenstad soms te duur voor werkers in de sociale sector. Ook broedplaatsen voor creativiteit en innovatie zoeken vaak elders goedkopere werkplekken. Omdat de gemeente ook in de binnenstad streeft naar diversiteit en vindt dat iedereen mee moet kunnen doen, is het belangrijk dat er voldoende betaalbare werkruimte beschikbaar is. Soms kan de gemeente voor dit soort werkruimte zorgen of afspraken maken met vastgoedeigenaren.

Nieuwe werkplekken kunnen worden aan-geboden als flexibele, informele daghuur maar ook als vaste locatie met langdurige huur, eventueel gecombineerd met extra diensten zoals een receptie of een koffiecorner.
Ook kan er, als pandeigenaren dat willen en als het past bij de locatie, meer werkruimte komen voor startups en scale-ups, bijvoorbeeld in leegstaande werfkelders, winkels of ongebruikte ruimtes boven winkels. De gemeente stimuleert de toenemende ‘menging’ van functies als wonen en werken (bedrijfjes aan huis, thuiswerken).
Ook bij het opstellen van gebiedsprofielen wordt nagedacht over goede werklocaties.

Wat zie je in 2040?

- **Er is een grote variatie aan werkplekken in de binnenstad. Overal waar je aan een tafel kan zitten, kan worden gewerkt, ook steeds vaker buiten.**
- **In steeds meer werfkelders werken makers: cultuur en ambachten.**
- **Kunst- en cultuuractiviteiten vind je in panden of in de openbare ruimte, vooral op strategische plekken die buurten met elkaar verbinden.**



▲ *Winkels in de binnenstad van 2040 bieden vernieuwende concepten en zijn ook ontmoetingsplaatsen en expertisecentra.*

Belangrijk voor de aantrekkelijkheid van de binnenstad is dat er ook in de plinten van gebouwen waar wordt gewerkt, op ooghoogte, voldoende levendigheid is. Levendige plinten met aaneengesloten, aantrekkelijke functies in de panden maken dat je de publieke ruimte positief ervaart en zijn goed voor de economische vitaliteit.

De gemeente bevordert, mede door haar eigen actieve vastgoedbeleid gericht op maatschappelijke waarden, culturele en maatschappelijke bedrijvigheid en wil dat het centrum een culturele broedplaats in de stad blijft, met permanente werkplekken voor culturele en creatieve ondernemers. In 2021 zijn betaalbare ateliers voor kunstenaars en andere werkplekken in de cultuursector in de binnenstad schaars. Het is een opgave ervoor te zorgen dat zulke plekken voldoende beschikbaar blijven en de binnenstad vitaal en vernieuwend kunnen houden. Het zou goed zijn als het vakmanschap in al zijn verscheidenheid zou terugkeren in de binnenstad. Tijdelijke culturele functies zijn een ‘nice to have’, permanente culturele functies een ‘need to have’.

In panden met de gemeente als eigenaar krijgen culturele functies een plek als dat past bij de kwaliteit en strategische locatie van de plek, al dan niet in combinatie met andere functies. In de omgeving van het Jaarbeursplein zou een

een kunsthal, middentheater of culturele broedplaats een mooie toevoeging zijn.

De gemeente stimuleert vastgoedeigenaren, maatschappelijke en culturele ondernemers, samen afspraken te maken over de aan te bieden mix van culturele en andere economische activiteiten, zoals beeldende kunst in een restaurant of muziekoptredens in een winkel. Ook is het waardevol als er, verspreid over de binnenstad, meer kunst en culturele functies komen op strategische locaties in panden of in de openbare ruimte. Mogelijk is cultuur daar te combineren met andere functies en kunnen beide dienen als publiekstrekker en als verbinding tussen winkelstraten.

Denk aan het voormalige pand van het Utrechts Centrum voor de Kunsten of de tijdelijke invulling van het voormalige pand van de bibliotheek en boekwinkel Broese aan de Oudegracht. Deze toonaangevende panden bepalen ook mede de aantrekkelijkheid van de directe omgeving. Je vindt er een aanbod van kunst en cultuur en mogelijk maatschappelijke en andere functies. De bezoekers die zij trekken, laten zich misschien ook verleiden om naar de winkels of horeca in de omgeving te gaan.

Binnenstad en werk-gelegenheid



De historische binnenstad is samen met het stationsgebied één van de economische motoren van de stad. Er bevinden zich in de wijk binnenstad naar verhouding veel bedrijfsvestigingen (zo'n 5.000), waaronder vestigingen van horeca (zo'n 570) en winkels (zo'n 820). Deze sectoren bieden veel arbeidsplaatsen.

De meeste van de 63.000 werknemers in het centrum werken in de zakelijke en financiële dienstverlening (22.000), voor overheid (11.000), horeca (7.200), transport en communicatie (6.400) en handel (6.000). Daarbij zijn het stadskantoor en de grote bedrijven in het stationsgebied inbegrepen. Hoeveel mensen ook al in het centrum van Utrecht werken, de behoefte aan meer werkplekken blijft groot, net als de behoefte aan diversiteit.

Bron: Utrecht in cijfers



Feest

14. Evenementen passen bij de locatie

Als ze passen bij de locatie, geven evenementen iets extra's en voegen ze kwaliteit toe aan de binnenstad. Evenementen en festivals horen bij de stad Utrecht én bij de binnenstad. Evenementen worden zo veel mogelijk gespreid over de hele stad. Ze dragen bij aan economische en culturele vitaliteit en zijn, net als het erfgoed, een visite-kaartje voor de stad.

Evenementen zijn ook goed voor de sociale samenhang. Utrecht heet bezoekers (die voor een groot deel afkomstig zijn uit stad en regio) dan ook graag welkom voor uiteenlopende evenementen als de vrijmarkt, de Canal pride, het Festival Oude Muziek, of het muziekfestival Le Guess Who? Hetzelfde geldt voor de sport-evenementen. De Singelloop trekt jaarlijks duizenden sportliefhebbers uit binnen- en buitenland. Er is nog lang nagepraat over de start van de Tour de France in Utrecht in 2015.

In de binnenstad krijgen ondernemers en organisaties de ruimte om evenementen of andere grote of kleine tijdelijke initiatieven te organiseren als die passen in de omgeving. Dit kunnen evenementen zijn die Utrecht op de kaart zetten, bijdragen aan de beleving van de binnenstad, een kleinschalig karakter hebben of zijn gekoppeld aan de bestaande culturele voorzieningen. Denk bijvoorbeeld aan de Sint Maartenparade, een ijsbaan op de Neude, een vintage-markt op de Mariaplaats of een tangoavond op het Stadhuisplein. Het diverse evenementenaanbod versterkt de identiteit van Utrecht als creatieve stad en zorgt voor draagvlak voor evenementen onder inwoners en bezoekers. Juist het tijdelijke karakter van evenementen dient iets speciaals toe te voegen aan de vaste voorzieningen.

Tussen 2021 en 2040 gaat de gemeente Utrecht van een ‘faciliterend’ over op een meer ‘sturend’ evenementenbeleid. Daarbij wordt, meer dan eerder werd gedaan, bewust gekozen welk evenement geschikt is voor welke locatie. Zo kan eenzijdigheid van het aanbod worden voorkomen. De gemeente kijkt daarbij hoe een evenement door zijn aankleding en programmering het aanbod in de (binnen-)stad kan aanvullen, de identiteit van een plek kan versterken, of die plek juist in een verrassend, ander licht kan zetten.

Frequentie, omvang, type en uitstraling van een evenement moeten passen bij de plek waar het plaatsvindt. Daarbij gaat het om zowel de fysieke kenmerken als het reguliere gebruik van een plek. Op een plein in het kernwinkelgebied horen bijvoorbeeld andere evenementen thuis dan in parken. Weer andere evenementen passen op een kerkplein. Zo vinden steeds meer grotere (sport)-evenementen een passende plek op het Jaarbeurs-plein. Ook worden de opbouw- en afbouwtijd van een festival tot een minimum beperkt.

Wat zie je in 2040?

- **Er zijn spraakmakende en vernieuwende evenementen bijgekomen, die ook Utrechters trekken die anders niet zo vaak naar de binnenstad komen.**
- **Evenementen zijn veelzijdiger en worden gespreid over de stad.**
- **Evenementen passen bij de plek.**
- **Er zijn veel laagdrempelige en fysiek goed toegankelijke evenementen. Er zijn in de binnenstad alleen besloten evenementen als dat vanwege veiligheidsoverwegingen nodig is of als zij passen bij de uitstraling van de locatie of de stad.**



▲ *De Tour de France rijdt door de stad (2015).*

Deze tijden worden meer en meer gestandaardiseerd per locatie. Hierbij horen uiteraard duidelijke afspraken met alle betrokkenen, onder wie de omwonenden, ondernemers en instellingen die nabij een locatie zijn gevestigd.

Bij sommige grootschalige evenementen zoals Koningsdag en La Vuelta kan het belang van bezoekers schuren met dat van bewoners en ondernemers. Vanwege de waarde van dergelijke evenementen voor de stad en de regio, kan de gemeente er voor kiezen in zo'n geval het toch plaats te laten vinden in de binnenstad.

Evenementen in Utrecht moeten bijdragen aan gezond stedelijk leven voor iedereen. Daarom stimuleert de gemeente duurzaam georganiseerde evenementen en moeten evenementen in de binnenstad laagdrempelig zijn, zowel fysiek als financieel. Besloten evenementen worden alleen toegestaan als ze belangrijk zijn voor de uitstraling van de stad of essentieel om veiligheidsredenen.

Evenementen in de binnenstad zijn toegankelijk voor iedereen en er is een divers aanbod. Een aanbod waarmee je ook Utrechters naar de binnenstad trekt die anders misschien niet zo snel zouden komen. Tot 2040 wordt het evenementen aanbod dan ook actief verbreed.

Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan evenementen voor Utrechters met een migratie-achtergrond. Ook kan aansluiting bij evenementen in de Jaarbeurs, kennissymposia van het bedrijfsleven en de universiteit of een educatieve activiteit in het nijntje museum nieuwe doelgroepen trekken.





Balans

15. Balans tussen levendigheid en rust

Binnenstadsbewoners waarderen de nabijheid van voorzieningen zoals winkels, cultuur en horeca. Iedereen die in het centrum woont, zal zich realiseren dat veel andere functies eveneens in de binnenstad zijn geconcentreerd, die zowel voor bewoners als voor bezoekers betekenis hebben. Daarvan ervaren binnenstadsbewoners de lusten, maar regelmatig ook de lasten.

Als nadeel van wonen wordt in delen van de binnenstad nogal eens de geluidsoverlast door uitgaanspubliek genoemd. Nachtrust is belangrijk voor de bewoners van het centrum - zoals voor iedereen. Volgens sommigen is de binnenstad iets té levendig en dan vooral op plekken waar wonen, horeca en andere voorzieningen bij elkaar komen. Aan de andere kant voelen ondernemers zich soms juist weer beperkt in hun mogelijkheden.

In de binnenstad moet levendigheid in balans blijven met rust, dat maakt de stad leefbaar. Die balans is op elke plek anders en er is geen objectieve maatstaf voor. Waar de Neude een horecaplein is waar ook wordt gewoond, is de Nieuwegracht eerder een woongebied met een enkele horecagelegenheid. Bewoners die bewust kiezen voor wonen bij de Neude, accepteren waarschijnlijk meer reuring. Maar ook daar geldt dat festivals en horecazaken altijd moeten voldoen aan (wettelijke) geluidsnormen.

Naast evenementen zijn er elk jaar tientallen demonstraties in de binnenstad. Dit aantal groeit de afgelopen jaren sterk. Demonstreren is een grondwettelijk beschermd recht dat echter ook kan zorgen voor (ervaren) hinder.

Voor de gezondheid van bewoners van de binnenstad is het belangrijk dat er ook plekken zijn die (relatief) stil zijn met weinig ongewenst geluid en weinig prikkels, zodat mensen rust kunnen vinden. Daartoe lenen zich bijvoorbeeld binnenhoven. Ook opengestelde kerken bieden de mogelijkheid voor stilte en reflectie. Er zijn ook plekken die druk zijn, maar op sommige tijdstippen wel deze rust kunnen bieden.

Bij de gemeente zijn in 2019 de meeste meldingen uit de binnenstad binnengekomen over overlast van afval (45%), daarnaast behoren lawaai, parkeren, en overlast door verslaafden of daklozen tot de meest gemelde onderwerpen [bron: gegevens Slim Melden, Gemeente Utrecht].

Al voor de afronding van deze omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans'. In dit plan van aanpak wordt een aantal nieuwe, aanvullende maatregelen voorgesteld of onderzocht. Dit betreft o.a. informatie, advies en mogelijk subsidies voor geluidsisolatie van woningen, het verplicht melden.

Wat zie je in 2040?

- **De overlast is afgenomen doordat de gemeente, bewoners, ondernemers en organisaties uit de binnenstad jaarlijks een plan actualiseren om overlast tegen te gaan. Samen voeren ze dat plan uit en monitoren ze het resultaat.**



▲ *Kensington treedt op in de binnenstad.*

van versterkte muziek door de horeca en inzet van horecastewards. Ook wordt ingezet op actief informeren van de buurt bij afgegeven vergunningen voor evenementen.

Ook wil de gemeente voor een aantal gebieden nadere afspraken maken met ondernemers, bewoners en andere betrokkenen in gebiedsprofielen. Daarin stellen zij plekken vast met veel levendigheid en dynamiek en veel ruimte om te ondernemen, maar ook rustige plekken met beperkte of geen mogelijkheden. In het uitvoeringsprogramma van een gebiedsprofiel kunnen afspraken worden opgenomen om overlast te beperken, met uitzondering van grondwettelijk beschermde rechten zoals demonstreren.

Tussen Bacchus en Venus

Op 23 juli 1895 stond er een stuk in het Utrechts Nieuwsblad waar men schreef over de overlast rond de binnenstad. Ook toen was het zoeken naar de balans.



Middernachtzending.

Een „middernachtzendeling" schrijft ons:

Zaterdagnacht, de laatste nacht der kermis heeft bovengenoemde vereeniging met vrucht gearbeid op het terrein der onzedelijkheid, er tegen gewaakt en gestreden. In grooten getale verzamelden zij zich op den Weerdsingel om hun arbeid voor dezen nacht te bespreken, 't welk tot resultaat had, dat zij zich in 3 groepen verdeelden. De eerste vatte post op den Weerdsingel voor een berucht huis. De tweede ging de buitensingels af en de derde groep trok door 't plantsoen, terwijl zij zich daarna vereenigden in 't Hoogeland. (Alvorens de arbeid begon hadden twee zendelingen de heeren van Hoogstraten en v. Munster het voorrecht den persoon S. die inkennelijken staat van dronkenschap verkeerde, bij de Willemsbrug uit het water te halen en hem van een wissen dood te redden). Bij elke groep was één zendeling voorzien van een flinke lantaarn die een sterk licht verspreide in de boschjes en op de bankjes. Het was eigenaardig om te zien wanneer alles duister was, en de lantaarn met een mechaniek werd geopend en daardoor het geheele terrein werd verlicht. De arbeid bestond in het uitdeelen van tractaten, en het onderzoeken der boschjes waarin de jongelui zich verscholen hielden. Bij het zien van 't schelle licht schrikten zij op, en namen meestal de vlucht, tenminste als god Bacchus niet de overhand op hen had.



De donkerste schuilhoeken, waar bankjes stonden waren bezet, en schaamte verbiedt mij mededeeling te doen op welke wijze deze zitplaatsen werden ingenomen. Ook aan het hol bij de petroleum-bewaarplaats dicht bij men Venus. Langs de buitensingels was het niet beter gesteld, vooral het laantje bij 't Sterrebosch was druk bezocht, men had zeker niet verwacht dat de zendelingen daar de jongelui zouden opsporen en verjagen! Zij brachten hun aan 't verstand dat het daar de plaats niet was om te rusten! Ook plaatsen „waar geen drank of bier wordt verkocht" waren druk bezocht en gaven een schoone gelegenheid in het nachtelijk uur, om de zedeloosheid te bevorderen. De arbeid op 't Hoogeland was minder vruchtbaar dan in het plantsoen of elders. Een kijkje op den Ezeldijk was niet zonder vrucht. De brutaliteit hier was groot, vooral toen de zendeling het licht liet schijnen



op 't gras. In plaats van schaamtegevoel, vloeken dan gevloek en getier. Zulke personen zijn niet vatbaar voor een goed woord! Daar zich nu alle broeders hadden vereenigd op het punt van samenkomst werd nogmaals met een dubbele sterkte de Ezeldijk in oogenschouw genomen en dit had tot resultaat dat die zelfde personen nu wel genoodzaakt werden zulk een rustplaats te verlaten en de wijk naar de stad te nemen.

Daar zich de dageraad aan den hemel vertoonde werd besloten de plantsoenen en 't Hoogeland op onze ronde met het naar huis gaan te bewerken. Te ruim 4 uur was voor deze keer de arbeid afgeloopen.

Dit werk heeft o.a. dit geleerd, dat ouders hun kinderen te veel vrijheid geven en zij zelf de oorzaak zijn van bandeloosheid. Er kan geconstateerd worden dat men kinderen aantrof 's morgens om 2 uur van 15 of 16 jarigen leeftijd, op donkere plaatsen in 't plantsoen en in gezelschap van jonge mannen. Wil men verbetering aanbrengen op zedelijk gebied laat dan alle ouders medewerken met ons, en toezicht houden vooral op meisjes, door haar niet te laat laten uitblijven.

Als men de handen inéenslaat kan er veel gedaan worden tegen de onzedelijkheid, maar dan moeten de ouders medewerken en de arbeid der zending hierin steunen.

Een uur van onbedachtzaamheid
Kan maken dat men jaren schreit.

* * *

Een woord van hulde aan het flink optreden der Middernachtzending is hier zeker niet misplaatst. Terecht wordt gezegd: wil men de onzedelijkheid bestrijden, dan is vooral de medewerking der ouders noodig. Ouders, denkt er aan!


Veerkracht



Veerkracht

Steeds weer pasten de Utrechters hun stad aan nieuwe eisen en behoeften aan. Rivieren werden grachten, singels werden gegraven. Bolwerken werden omgevormd tot wandelgebied (Zocherpark). Gebouwen veranderden steeds weer van functie, op de werven maakte handel plaats voor horecaterrassen. Met de nieuwe uitdagingen waar de stad voor staat voor ogen, bouwt de derde ambitie voor 2040 uit deze omgevingsvisie voort op deze dynamiek:

Veerkracht tonen door de binnenstad duurzaam en klimaatbestendig te maken.



▲ *De binnenstad wordt groener, gezonder en klimaatbestendig. Is dit het toekomstbeeld van de Begijnekade in 2040?*

Utrecht heeft er 2000 jaar over gedaan om uit te groeien tot de stad van nu. Door de eeuwen heen heeft het gebied dat we nu binnenstad noemen veerkracht getoond, zich steeds weer aangepast aan nieuwe omstandigheden en kansen op verbetering benut. Telkens groeiden inrichting en uiterlijk van de binnenstad mee met de economische, sociale en ruimtelijke behoeften van bewoners, ondernemers en bestuurders.

Huizen en andere gebouwen werden neergezet, verbouwd, gesloopt, vervangen door nieuwe. Hout werd steen. Rivieren werden rechtgetrokken en gekanaliseerd, er kwamen grachten met een gereguleerd waterpeil, veilig te gebruiken als economische aders. Infrastructuur voor gas, drinkwater, elektriciteit en riolering kwam tot stand en nieuwe verbindingen over het water, het spoor en de weg. De ligging in het hart van Nederland in combinatie met de centrale positie in het (spoor) wegennetwerk, heeft veel invloed gehad op de ontwikkeling van de stad en dat zal ook in 2040 nog het geval zijn. Utrecht trotseerde branden, oorlogen, een tornado, burgeroorlogen, bezettingen, epidemieën (corona) en economische crises, maar bleef een sociale, economische, culturele, religieuze en politieke motor, voor zijn eigen inwoners en voor de regio.

Veerkracht blijkt uit de manier waarop panden worden gebruikt en hergebruikt. Een woning wordt een winkel, een winkel een samenwerkplek, een samenwerkplek misschien weer een woning. Veranderende omstandigheden leiden tot verandering in gebruik. Die ‘veranderbaarheid’ is niet alleen duurzaam, maar ook een kracht.

Het zijn mensen die een stad veerkrachtig maken. Maar een stad, de fysieke en sociale omgeving,

kan ook bijdragen aan de veerkracht van mensen. Letterlijk, door beschutting te bieden tegen de elementen. Figuurlijk, door inwoners te beschermen tegen tegenslag. Zo kan de gemeente iets bijdragen door de sociale samenhang in de woonomgeving te versterken, werkgelegenheid te stimuleren en maatschappelijke voorzieningen op peil te houden. Maar ook door een openbare ruimte te creëren die past bij de behoeften van inwoners en bezoekers. Als de trend doorzet dat mensen meer vanuit huis werken en internet-winkelen, wordt de directe woonomgeving steeds belangrijker; een groene buitenruimte die uitnodigt tot bewegen en ontmoeten.

Bij de ontwikkeling van de stad Utrecht is de ligging aan waterlopen altijd een belangrijke factor geweest. Het water was de levensader van de stad. Voor groen was er behalve in de hoven, in de dicht bebouwde Utrechtse binnen-stad, van oudsher weinig aandacht. Maar nu biedt juist de combinatie van groen en water kansen om de inrichting van de stad aan te passen het veranderende klimaat. Ook de komende jaren staat de binnenstad voor uitdagingen die een beroep doen op zijn veerkracht. De belang-rijkste zijn de energietransitie, de aanpassing aan het veranderende klimaat en het vergroten van biodiversiteit.

Utrecht kiest voor een robuustere groenstructuur. Dat betekent ten eerste dat het singelpark (Zocherplantsoen) wordt uitgebreid door, onder meer, parkeerruimte om te vormen tot groen. Daarnaast worden bomen op pleinen, werven en straten gekoesterd en binnenhoven vergroend. De buitenruimte wordt alleen verhard als dat noodzakelijk is voor het gewenste gebruik en beheer, volgens het principe 'groen tenzij'. Om de recreatieve waarde, de ecologische kwaliteit en de klimaatbestendigheid te ver-beteren, worden groen en water waar mogelijk gecombineerd.

De energietransitie is urgent, ook de binnen-stad moet meegaan in deze omslag. Dat kan door het energieverbruik in de binnenstad te verminderen en over te stappen op duurzame energiebronnen. Die energie zal deels in de binnenstad zelf en deels daarbuiten moeten worden opgewekt.

Er zijn twee belangrijke randvoorwaarden om dit alles te laten slagen. De eerste is dat plannen voor de bovengrond en de ondergrond voortaan integraal (als een geheel) moeten worden gemaakt. Juist in de binnenstad is er simpelweg geen ruimte over om te vermorsen, ook niet onder de straat-stenen. Tweede randvoorwaarde is dat alle eigenaren en andere betrokkenen samenwerken.



▲ *Na het instorten van een deel van het schip van de Domkerk door een verwoestende storm in 1674, bleef het puin nog anderhalve eeuw liggen. De resterende kerk werd dichtgemetseld en gerepareerd en restanten werden stukje bij beetje hergebruikt in andere bouwwerken.*

De binnenstad: stad én natuur!

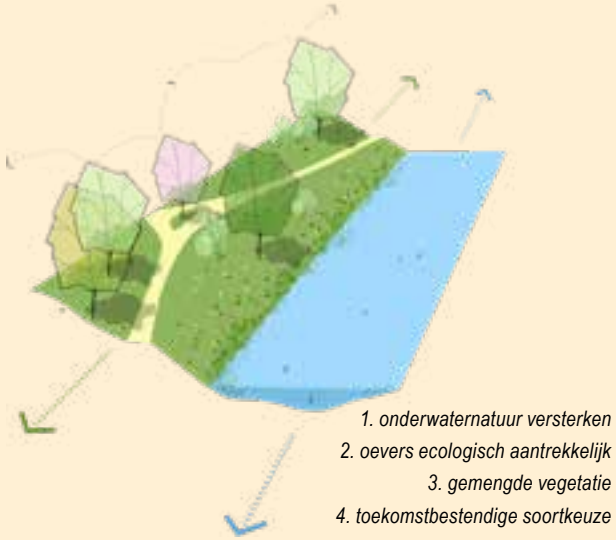
De begrippen binnenstad en natuur lijken elkaar uit te sluiten, maar het tegendeel is waar: de stad is vol natuur, met bijzondere dieren en planten op de meest onverwachte plekken. Deze stadsnatuur is een belangrijk onderdeel van de schoonheid van de binnenstad, zoals de bomen op de Oudegracht en het groen in historische binnentuinen, zoals in Pandhof St. Marie. Door de vaak bijzondere omstandigheden is deze stadsnatuur van grote ecologische waarde. Je treft hier soorten aan die goed kunnen leven in de stedelijke omgeving met veel geluid, licht, warmte en steen. Voorbeelden hiervan zijn de gierzwaluw, diverse soorten vleermuizen en allerlei muurplanten.

Omdat vergroening geen luxe is maar bittere noodzaak om de binnenstad gezond en klimaatbestendig te houden, verdient deze stadsnatuur het te worden gekoesterd. Maar dit is geen eenvoudige opgave. Er is vaak ruimtegebrek op straatniveau, maar zeker ook in de ondergrond door de vele kabels en leidingen. Ook op de werven staan de prachtige bomen vaak in lastige omstandigheden: de groeiruimte is beperkt, waardoor boomwortels bestrating soms omhoog duwen en de werven kunnen aantasten.

Voor 2040 zet Utrecht in op het verbeteren van het bestaande groen en toevoeging van nieuwe groene plekken en ecologische verbindingen. Het principe '*groen, tenzij...*' is hierbij leidend: een plek wordt overwegend groen, tenzij het niet anders kan vanwege het noodzakelijke gebruik of beheer.

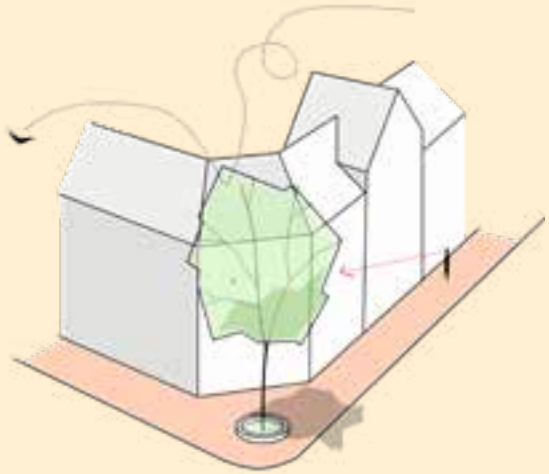
Op de grotere groene verblijfsplekken zoals het Moreelsepark en het singelpark kan de biodiversiteit worden vergroot door een meer gevarieerde beplanting toe te voegen met wisselende hoogtes, zoals struiken, hagen en grassen.'Waar de ruimte schaars is, kunnen kleine ingrepen nog altijd effectief zijn, zoals een vlier tegen de gevel, klimplanten langs spandraden of muren of nestkasten in elke straat. Zo ontstaat een netwerk van grotere en kleinere groene plekken met waarde voor mens én dier.

Extra belangrijk zijn 'inheemse doelsoorten', een selectie van bijzondere soorten planten en dieren waarvan het leefgebied in de binnenstad behouden moet blijven of zelfs versterkt.

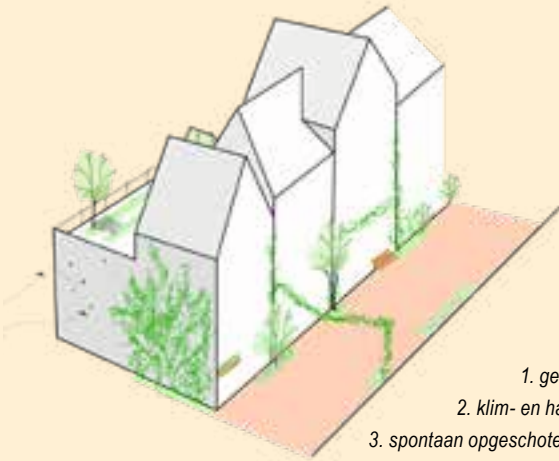


1. onderwaternatuur versterken
2. oevers ecologisch aantrekkelijk
3. gemengde vegetatie
4. toekomstbestendige soortkeuze

▲ *Versterk hoofdstructuren zoals het singelpark als groene én blauwe corridor op meerdere schaalniveaus.*



▲ *Benut overhoekjes: één boom heeft een positief effect op de hele straat en vormt een schakel in een groter ecologisch netwerk.*



1. geveltuinen
2. klim- en hanggroen
3. spontaan opgeschoten bomen
4. groene daktuinen
5. nestgelegenheden in bebouwing integreren

▲ *Zet óók in op kleine groene ingrepen: samen maken die de binnenstad tot een aantrekkelijke, groene verblijfsplek.*

Wat zou je in 2040 kunnen zien aan biodiversiteit?

'Op een mooie zomeravond gieren ze met tientallen tegelijk tussen de hoge gebouwen, de gierzwaluwen. 'Deze karakteristieke zomervogels maken de beleving van een zwoele zomeravond op het terras compleet.

Kies je bij het varen over de grachten voor een vleermuisexcursie of luister je een podcast over de unieke muurvegetatie? En wat te denken van de onderwaternatuur? Hoe dan ook valt op dat het water en de oevers waar Utrecht zijn oorsprong aan ontleent, een langgerekt natuurgebied vormt, midden in de stad.

Tijdens een wandelrondje langs de singel vliegt af en toe zelfs een ijsvogel langs. Zou die nou ook gaan broeden in de nestgelegenheden die hem zijn geboden?'



▲ *De werftuin van Peek & Cloppenburg als groen visitekaartje, omstreeks 1917.*

▼ *Enkele bijzondere doelsoorten en hun verblijfsplekken in de binnenstad*



▲ *Een vleermuis vindt onderdak in een gebarsten muur.*



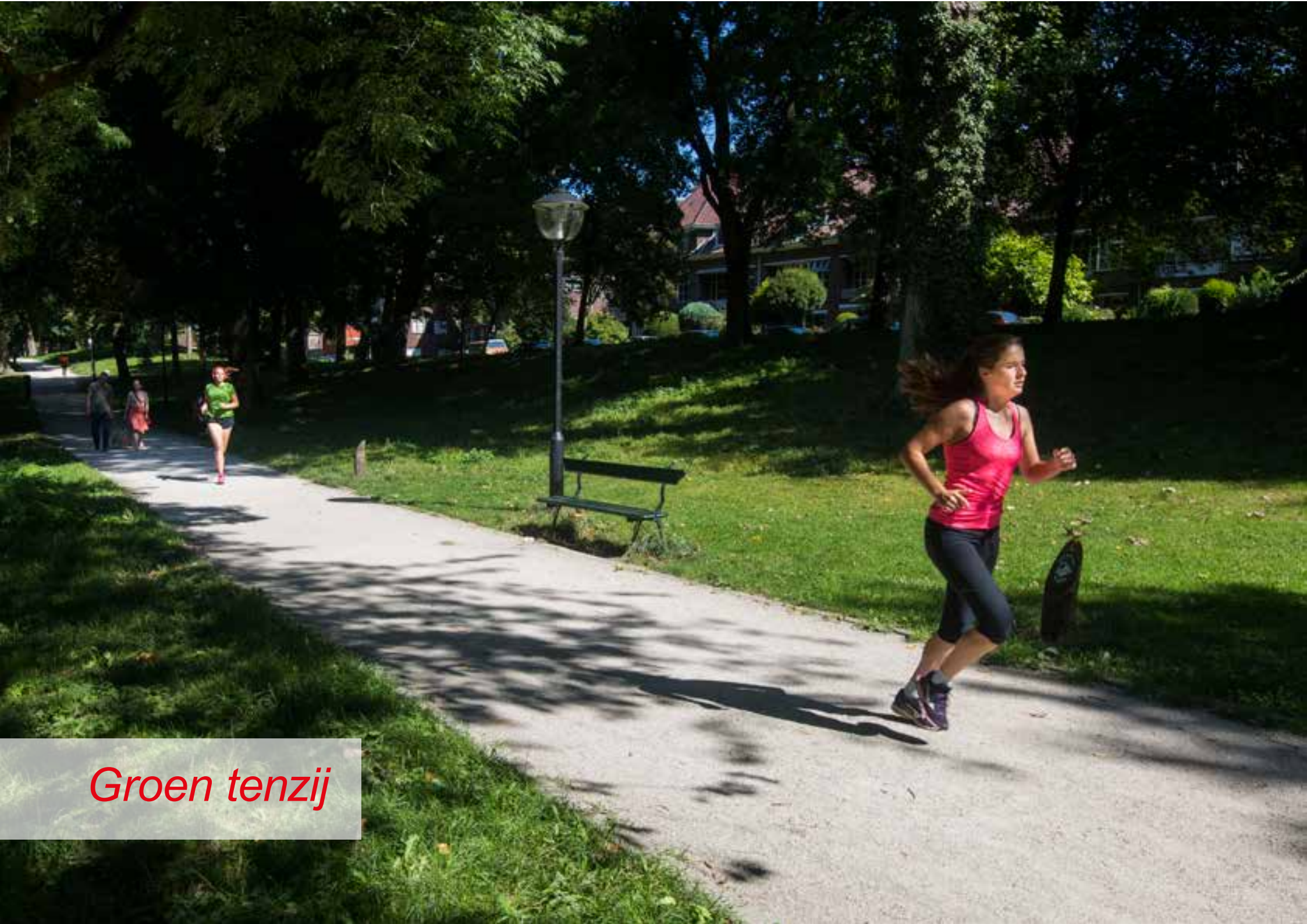
▲ *Bijzondere planten zoals de steenbreekvaren profiteren van vochtige muren met kieren en gaten.*



▲ *De gierzwaluw kan uitstekend nestelen in holtes in gebouwen.*



▲ *Klimplanten hebben maar een klein plantvak nodig om gebouwen uitbundig te versieren.*


Groen tenzij

16. Singelpark rondom vergroten

Voor gezond stedelijk leven in de binnenstad is meer groen nodig en moet de biodiversiteit worden vergroot. Dat kan óók in de dichtbebouwde binnenstad door de bestaande groenstructuren te verbeteren en door betere verbindingen te maken voor mensen, flora en fauna met de groen- en waterstructuren rondom de binnenstad.
Dat betekent dat de oevers en kades van de singel rondom de binnenstad worden omgevormd tot een singelpark, dat stegen en hoven worden vergroend en straatbomen worden gekoesterd.

In de binnenstad is groen schaars. Maar wat er is, wordt hoog gewaardeerd en parken als Lepelenburg en Paardenveld worden druk gebruikt. Alleen al door de binnenstads-bewoners zelf, die vaak geen of maar weinig privé-buitenruimte hebben en graag de openbare groene ruimte opzoeken. Ook bezoekers waarderen groene plekken te midden van de dynamiek van de stad. Groen is goed voor de gezondheid van mensen, voor de ruimtelijke kwaliteit, voor klimaatadaptatie (zie verder richting 18), voor de luchtkwaliteit en ten slotte voor de biodiversiteit.

De gezondheid van mensen is op verschillende manieren gebaat bij groen. Groen nodigt uit tot bewegen en ontmoeten in de buitenlucht. Ook heeft het zicht op groen en water een ontspannende (soms zelfs troostende) werking en helpt groen mensen bij het herstel van fysieke of emotionele tegenslagen. Je zou kunnen zeggen dat natuur zowel een stad als een mens veerkrachtiger maakt. Zeker als dat groen gevarieerd is. Helaas staat de biodiversiteit, in Nederland, in de hele wereld, op dit moment juist zwaar onder druk. Ook op een op het eerste gezicht niet zo natuurlijke plek als de Utrechtse binnenstad. Groen in de openbare ruimte is een belangrijk instrument om bij te dragen aan het vergroten van biodiversiteit.

Utrecht kiest ervoor, bestaand groen uit te breiden en nieuwe groene plekken in te richten, passend bij de schaal, functie en ecologische eigenschappen van de ruimte. Het groen moet de ruimtelijke kwaliteit verbeteren en goed kunnen worden beheerd. Op dit moment bestaat de groenstructuur van de binnenstad uit het singelpark (Zocherplantsoen), het Moreelse-park (net buiten de singel), binnentuinen en bomen op straat, op werven en pleinen. Door middel van een aantal maatregelen wordt deze groenstructuur versterkt en beter verbonden met de groen- en waterstructuren in de rest van de stad en het landschap daar omheen (zie richting 24).

Wat zie je in 2040?

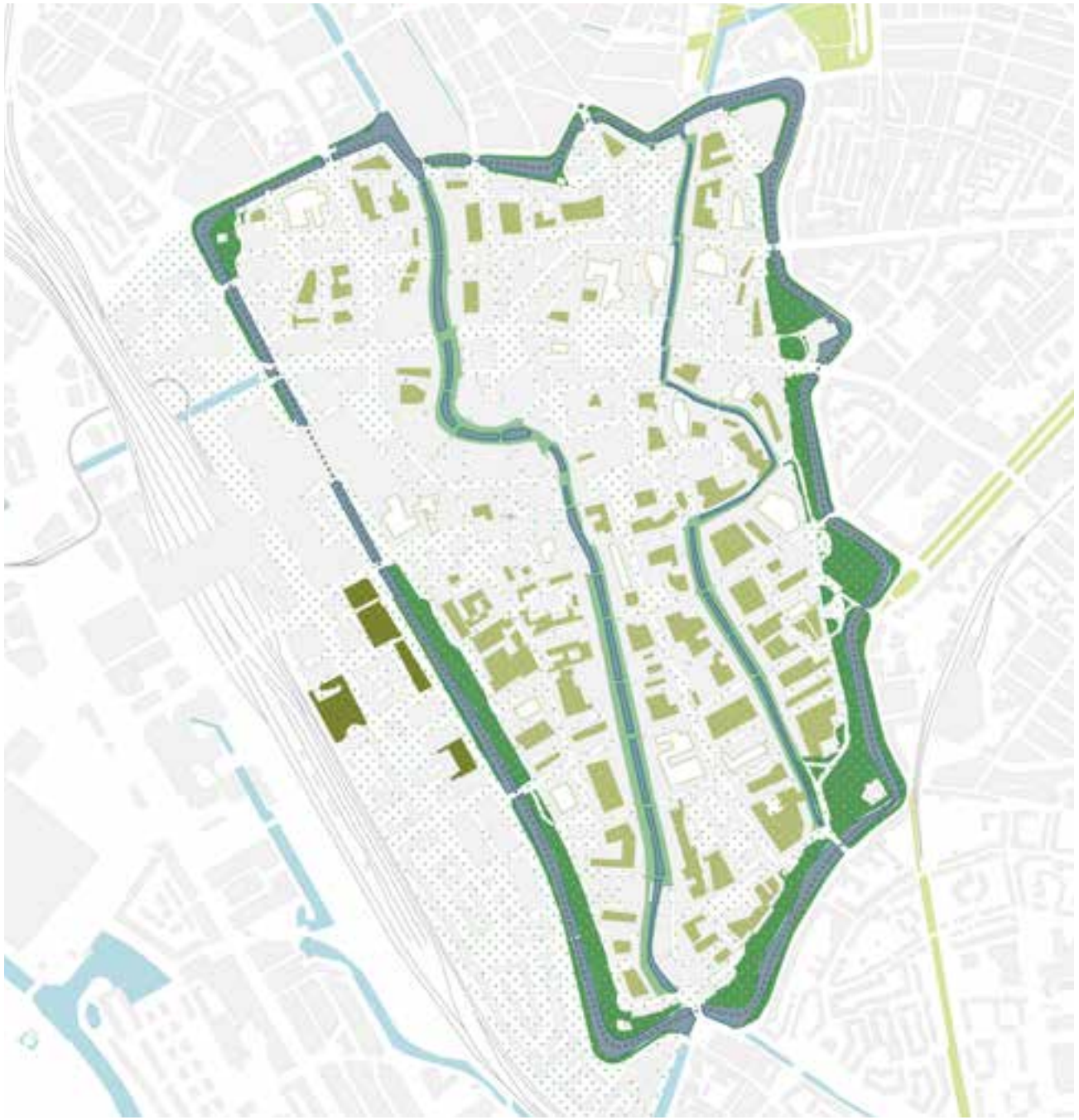
- **Langs de singel kun je door het groen rondom de binnenstad lopen.**
- **De binnenstad is groener en steeds meer vogels en insecten komen af op de nieuwe beplantingen.**
- **De waterkwaliteit is beter, er zit meer vis in het water en de oever-beplanting is gevarieerder.**
- **Dankzij speciale zorg voor zowel bomen als erfgoed, verkeren werven en werfbomen in uitstekende staat.**
- **Er zijn verrassende binnentuinen bijgekomen, waar je overdag doorheen kan lopen of even kan gaan zitten.**

Groenstructuur van de binnenstad in 2021

Belangrijkste onderdelen van de groenstructuur van de binnenstad zijn: de singel, de beide grachten, de binnentuinen en het Moreelsepark.
Zwakke plekken in de groenstructuur zijn de noordzijde van de singel, sommige hoven, het Moreelsepark en de verbindingen met de omgeving rondom de binnenstad, met name langs de kanalen en rivieren (Leidse Rijn, Kromme Rijn, Vaartsche Rijn, Vecht en Minstroom).

Legenda

- *Singelpark*
- *Grachten*
- *Parken*
- *Vergroenen hoven*
- *Bomen en groen op straten en pleinen*
- *Groene omgeving*



Groenstructuur van de binnenstad in 2040

Het groen rondom de singel en langs de grachten is uitgebreid en verbeterd en beter verbonden met de groenstructuren rondom de binnenstad. Er zijn meer groene en toegankelijke hoven en het Moreelsepark is omgevormd tot een serie tuinen. Waar mogelijk en passend in de binnenstad staan er meer bomen langs de grachten, straten en op pleinen. Deze worden gekoesterd.

Legenda

- *Singelpark*
- *Grachten*
- *Parken*
- *Vergroenen hoven*
- *Bomen en ander groen op straten en pleinen*
- *Groene omgeving*





▲ *Het singelpark bestaat uit delen met verschillende kenmerken: het noordelijk deel met kades (oranje), het zuidelijk deel met het Zocherpark (groen) en het Moreelsepark met in de toekomst verschillende tuinen (geel).*

Singelpark om de binnenstad heen

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

Het water loopt sinds 2020 weer rondom de binnenstad. De vervolgstap is om ook het park langs de singel te verbeteren en vergroten. Niet overal kan het een breed park zijn, maar wel een doorlopende groene route die alle stukken groen aan weerszijden van het water en rondom de binnenstad verbindt.

Langs een groot deel van de singel bevindt zich het Zocherpark. Niet alleen het groen aan de binnenstadszijde, maar het gehele gebied tot aan de gebouwen aan de buitenzijde van de singel zijn een beschermd rijksmonument. Het slingerende waterverloop en het monumentale groen geven het gebied een unieke uitstraling. De singelbruggen verbinden niet alleen de binnenstad met het omliggende gebied, maar ook de verschillende delen van het park met elkaar.

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

Van oudsher is het zuidelijke deel van de singel ingericht als ruim park met kenmerkende glooiingen op de bolwerken, terwijl de beperkte ruimte langs de singel in het noorden voor een deel de functie had van handelskade. Aan de noordkant zijn er stukken singel waarbij alleen het water en de taluds of kades doorlopen, maar waar je geen parkgevoel hebt. Verderop is er dan wel weer een stukje park. Door deze delen te vergroenen en te verbinden, ontstaat er toch een aaneengesloten stadspark met allure. Door de ontstaansgeschiedenis en omdat er in het noordelijke deel maar weinig ruimte beschikbaar is, zal er wel een verschil in karakter tussen de twee delen van het singelpark blijven bestaan.

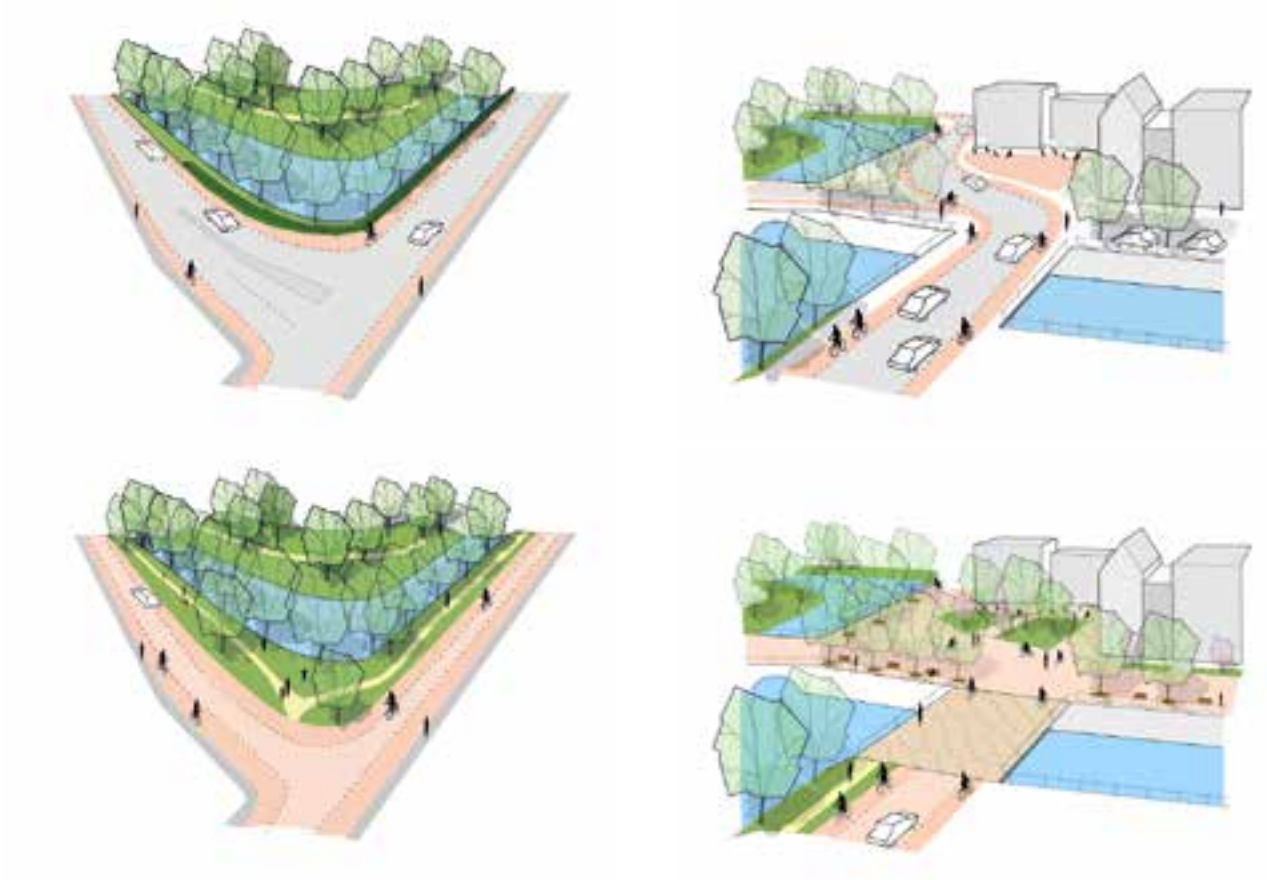
Utrecht pakt de zwakke plekken aan die de singelstructuur nu nog kent. Bijvoorbeeld door ruimte op de beide oevers van de singel die nu wordt gebruikt voor verkeer en parkeren, om te vormen tot park. Daarbij staat de kwaliteit van groen en water centraal, zowel wat betreft de belevingswaarde voor mensen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

de voormalige gevangenis Wolvenplein is een goede aanleiding om een deel van het singelpark aan te pakken en het gebouw beter op te nemen in de groene singelstructuur.

Op het water en in het groen komen geen nieuwe gebouwen of (semi-)permanente commerciële functies (zoals terrassen). Continuïteit is namelijk een kernkwaliteit van het singelpark: als je tijdens het wandelen of hardlopen vooruit kijkt, zie je op de meeste plaatsen het groen voor je waar je straks langs komt. Deze continuïteit vergroot de waarde van het park, zowel voor mensen als voor planten en dieren.

De voetgangersroutes aan weerszijden van het water staan in 2040 beter in verbinding met elkaar en met het voetgangersnetwerk in de omgeving. Zo ontstaat een aantrekkelijke doorgaande looproute die voor veel mensen gemakkelijk bereikbaar is. Om het singelpark samenhang te geven, hebben paden overal dezelfde halfverharding (vermalen grind), is er diverse beplanting en staan er elegante bankjes en verlichting.

De singelbruggen zijn onderdeel van het park, ook al zijn het vaak drukke plekken met een veelheid aan verkeersstromen. Bij de inrichting van deze toegangspoorten naar de binnenstad wordt zoveel mogelijk aangesloten op de vormgeving en inrichtingsprincipes in de rest van het park. Dat wil



▲ *Boven twee tekeningen van de huidige situatie aan de singel (links) en op het Ledig Erf (rechts). Onder twee inrichtingsprincipes van de toekomstige situatie. Links de singel met meer groen en minder verharding dan in 2021. Rechts het Ledig Erf als groen verblijfsplein.*

zeggen met zo min mogelijk verharding en zoveel mogelijk groen en beleving van het water.

Ook de waterkwaliteit moet beter, want schoon en gezond water draagt bij tot de biodiversiteit. Samen met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden werkt de gemeente hieraan. Er is samenhang met verbetering van de waterhuishouding van de binnenstad (richting 18).

De singel en grachten zijn het grootste natuurgebied van de binnenstad. Maatregelen aan bodem en oevers verrijken de onderwaternatuur.Dat heeft als bijkomend effect dat de voedselketen wordt versterkt van insecten (waaronder bijen), vogels en zoogdieren (zoals vleermuizen).

Bovengrondse voorzieningen voor bijvoorbeeld vleermuizen en vogels, zoals nestkasten, en





◄ *Het parkeerterrein aan de Van Asch van Wijckskade als voorbeeld van de vergroening van het singelpark. Vroeger, in 2021 en hoe het er uit zou kunnen zien in 2040.*



de juiste beplantingskeuzes vergroten de natuurwaarden van de binnenstad. De stadsnatuur draagt bij aan een grotere biodiversiteit door bij de aanleg van nieuw groen zoveel mogelijk planten te gebruiken die op de ‘Utrechtse soortenlijst’ staan, een in 2018 vastgestelde lijst van 64 waardevolle en kenmerkende Utrechtse planten- en diersoorten.

Hoewel de overheid de waterkwaliteit in 2020 niet garandeert (de singel is geen officieel zwemwater), zwemmen er mensen in de singel, spelen er kinderen en laten mensen hun voeten in het water bungelen. Dit lijkt een groeiende behoefte.
Aan de waterkant worden kleine kanosteigers toegevoegd, zodat recreanten op verschillende plaatsen in en uit het water kunnen komen.

Groene grachten

De bomen op de werven zijn typisch Utrechts en geven een bijzondere beleving omdat je op het straatniveau dichtbij de boomkronen bent. Door de nabijheid van bladeren, bloesem of bijvoorbeeld kastanjes beleef je de seizoenen directer. Vanaf het werfniveau en het water beleef je de beslotenheid van een bladerdak en het spel van licht en schaduw op het water.

Deze unieke plaatsing van de bomen langs de grachten verdient het te worden gekoesterd. De afwisselende bomen langs de Oudegracht en de beplanting van vooral linden langs de Nieuwe-





De Catharijnesingel bij de Bleekstraat vroeger, in 2021 en hoe het er uit zou kunnen zien in 2040.

gracht worden dan ook in stand gehouden zonder het werfgebied aan te tasten. De kwetsbare werven vragen wel om specifieke zorg en oplossingen voor de bescherming van constructies tegen boomwortels. Muurplanten in de werf-muren verdienen bescherming en de gemeente stimuleert uitbreiding. Het is nodig een speciaal op het grachten- en wervengebied toegesneden plan te maken voor balans in het gebruik, de inrichting en het beheer van erfgoed, groen en water.

Bomen op straten en pleinen

In de vaak smalle straten en stegen van de binnen-stad is er weinig groen. Karakteristiek zijn wel de vrij grote, solitaire bomen op straathoeken en op andere plekken waar iets meer ruimte is. In de komende jaren worden meer van dit soort plekken beplant.

Utrecht kiest voor meer bomen in de binnenstad. Daarvoor is ruimte in de ondergrond een rand-voorwaarde (zie richting 19). De voorkeur hebben daarbij soorten die zo groot mogelijk kunnen worden als op de plek passend is. Immers, een grote boom vormt de meeste biomassa en heeft het meeste effect op biodiversiteit, verkoeling en uitstraling in de stad.
Nu het klimaat verandert, is het belangrijk dat Utrecht investeert in goede groeicondities voor bomen, zodat bomen gezond blijven en tot volle wasdom kunnen komen. Bomen kunnen helpen



▼ *Zo zouden de Moreelsetuinen er uit kunnen zien in 2040.*



de stad te koelen, water op te vangen en hitte-stress tegen te gaan. Bomen moeten daarvoor ook zelf bestand zijn tegen droge en natte periodes. Naast de juiste soortkeuze is het nodig om deze grote, beplante boomspiegels te geven met voldoende, goed doorwortelbare grond en aan-voer van regenwater. Vaak kunnen beplanting en waterberging worden gecombineerd.

Bomen horen ook bij de identiteit van de Utrechtse pleinen. De pleinen hebben veel verschillende functies die om ruimte vragen, maar toch kunnen er in de toekomst bomen bij worden geplant op pleinen zoals het plein aan de Kroonstraat, het Jacobskerkhof, het Vredenburg, de Neude en het Jaarbeursplein. Op een aantal pleinen, zoals het Nicolaas- en het Janskerkhof, is naast bomen ook andere beplanting goed denkbaar.

Veel buurtpleintjes in de binnenstad zijn in gebruik als parkeerplaats. Op plekken waar de auto een stap terug doet, ontstaat ruimte voor nieuwe groene plekken, geschikt voor ontmoeting en verblijf, sport en spel.

Van Moreelsepark naar Moreelsetuinen

Het groen langs de singels (en ook dat van het Griftpark en het Wilhelminapark) wordt intensief gebruikt, maar dat geldt veel minder voor het Moreelsepark en Park Nieuweroord. Daar is het doel, de openbare ruimte groener, aan-trekkelijker en meer uitnodigend te maken. Met bedrijven en bewoners wordt nagedacht over verbetering van de relatie tussen de bebouwing en de openbare ruimte, over vermindering van het aantal parkeerplaatsen en over de inrichting van de buitenruimte als een serie tuinen: de Moreelsetuinen.

Groene hoven

De binnenstad telt tientallen binnenhoven en voormalige kloostertuinen. Stille, intieme en groene pareltjes en koele oases midden in de stedelijke drukte en hitte. Bijzonder is dat bewoners vaak zorg dragen voor (een deel van) het onderhoud. Vaak zijn het openbare ruimten, maar lang niet alle hoven zijn openbaar toegankelijk. Ook hebben veel hoven een matige gebruikskwaliteit, veel ver-harding of weinig variatie in de beplanting.

Hier liggen de kansen voor groen voor het op-rapen. Zoveel mogelijk hoven zijn in 2040 (over-dag) geopend, beter ingericht en vergroend. Dat kan zijn met gras, struiken en bomen, maar in hoven past bijzondere beplanting, zoals klimplanten of soms ook een moestuin voor bewoners.



▲ *De tuin van het Centraal Museum is één van de groene hoven in de binnenstad waar meer Utrechters gebruik van zouden kunnen maken.*

Uiteraard gebeurt dit in overleg met betrokkenen en alleen als het op een veilige manier kan. De gemeente zoekt hierin een balans tussen het publieke belang (groene en toegankelijke hoven) en het private belang van eigenaren en aanwonenden en stuurt meer dan voorheen aan op het toegankelijk maken van openbare hoven. De hoven liggen soms enigszins verstopt. Misschien kunnen wandelroutes mensen wijzen op openbare doosteekjes en intieme hoven.

Ook over hoven van andere eigenaren, zoals woningbouwcoöperaties of de universiteit, gaat de gemeente in gesprek om na te gaan hoe er afspraken kunnen worden gemaakt om ze aantrekkelijker, groener en toegankelijker te maken.


Urgentie

17. Duurzame energie

De binnenstad is waarschijnlijk niet al in 2040 energieneutraal, maar het relatief hoge energieverbruik in de binnenstad kan wel flink omlaag worden gebracht. Kansrijk is in dit gebied vooral een betere warmte-isolatie. Daarnaast moet de benodigde energie duurzamer worden opgewekt. Energie opwekken kan deels in de binnenstad zelf, door het benutten van zonneenergie en door het gebruik van energie uit de omgeving, zoals bodem, lucht en water.

De komende decennia zal de stad Utrecht de uitstoot van broeikasgassen fors moeten verminderen. Dit is noodzakelijk om snelle klimaatverandering en de verwoestende gevolgen daarvan voor mens en natuur tegen te gaan. Fossiele brandstoffen voor de verwarming van onze woningen, zoals aardgas, zijn straks verleden tijd. Ook de Utrechtse binnenstad moet overgaan op een elektriciteits- en warmtevoorziening op basis van hernieuwbare bronnen. Daarvoor zijn flinke aanpassingen nodig aan gebouwen en aan de ondergrondse infrastructuur in de straten.

Voor een gebied als de binnenstad is dit geen eenvoudige opgave. Allereerst komt dat doordat de binnenstad een relatief groot aandeel heeft in het totale Utrechtse energieverbruik (zie kader). Dit komt door de vele kantoren, winkels, horecabedrijven en evenementenlocaties. Bovendien zijn relatief weinig gebouwen in de binnenstad goed geïsoleerd. Het energiezuinig maken en isoleren van bestaande panden is dan ook een grote uitdaging, zeker ook door de monumentenstatus van veel panden.

Ten tweede is de ruimte voor zonnepanelen op daken, warmtesystemen in de bodem en andere vormen van duurzame energieopwekking in de binnenstad schaars. Waar wel ruimte is op daken, is er sterke concurrentie met andere functies zoals dakterrassen. En ook ondergronds is de ruimte schaars, zeker in de binnenstad.

Toch zet Utrecht in op het energiezuinig maken van zoveel mogelijk gebouwen in de binnenstad en is het streven om zoveel mogelijk energie lokaal en duurzaam op te wekken. De grootschalige infrastructurele veranderingen die nodig zijn, pakt Utrecht bij voorkeur gebiedsgewijs aan. Waar mogelijk gebeurt dit in combinatie met verbeteringen aan de straatinrichting en werkzaamheden aan de riolering of andere ondergrondse infrastructuur. Dat bespaart kosten, scheelt overlast en levert uiteindelijk een beter resultaat op. Een integrale aanpak vergroot immers de mogelijkheden om de ruimte goed in te delen, terwijl herhaaldelijk herstraten en opnieuw inrichten bijna altijd ten koste gaat van de kwaliteit.



Wat zie je in 2040?

- **De binnenstad gaat steeds meer van het gas af.**
- **De kans is groot dat mijn huis in de binnenstad duurzaam wordt verwarmd met hoge-temperatuur-stadsverwarming.**
- **Er liggen meer zonnepanelen en zonnedakpannen op de daken, vaak ook gecombineerd met groene daken.**
- **Elk renovatiemoment wordt gebruikt voor het verduurzamen van gebouwen.**
- **In de binnenstad zijn veel meer panden geïsoleerd. Ook monumentale panden zijn energiezuiniger.**

Energie in de binnenstad

De binnenstad heeft een aandeel van 7% in het gasverbruik van de hele stad. Het aandeel in het totale Utrechtse elektriciteitsverbruik is zelfs 12,5%. Terwijl de binnenstad nog geen 2% van het oppervlak van de stad beslaat. In de binnenstad ligt zowel een warmte- als een gasnet. Van de ruim 13.000 gebouwen in de binnenstad zijn er 3.500 aangesloten op het Utrechtse warmtenet. Ruim 1.400 panden zijn zowel aangesloten op het warmte- als het gasnet. Het warmtenet dient dan vooral voor verwarming en het gasnet om te koken en voor warm tapwater.



Energieverbruik omlaag

De gemeente Utrecht is aan zet wat betreft energiebesparing in haar eigen vastgoed en stimuleert daarnaast andere eigenaren tot maatregelen voor hun panden, zodat elk renovatiemoment gebruikt wordt voor het verduurzamen van gebouwen.

Goede isolatie en slimme afgiftesystemen binnenshuis leveren een hoger wooncomfort en een lagere energierekening op. De meeste huizen in Nederland hebben als warmteafgiftesysteem radiatoren waar heet water doorheen stroomt. Vloerverwarming is hiervoor een goed alternatief. Dit afgiftesysteem bespaart energie, levert meer wooncomfort op en is goed inzetbaar in monumentale panden.

Energie lokaal en duurzaam opwekken

Gas maakt in de toekomst plaats voor duurzame energie, bij voorkeur lokaal opgewekt, bijvoorbeeld met zonnepanelen en –collectoren op de daken of met behulp van warmte- en koudeopslag (WKO). Omdat WKO en zonne-energie niet overal haalbaar zijn, lijkt voor veel van de monumentale panden in de historische binnenstad aansluiting op stadsverwarming een kansrijke oplossing. De energie wordt dan buiten de binnenstad opgewekt.

WKO wordt in het stationsgebied en delen van Wijk C nu al op grote schaal gebruikt. Hier wordt water uit de bodem ’s winters gebruikt om gebouwen te verwarmen en in de zomer om ze te koelen.

Ook rondom het Moreelsepark onderzoeken gemeente en kantooreigenaren of in dat gebied op termijn een collectief WKO-net mogelijk is.

Met marktpartijen in het stationsgebied wordt verkend of station Utrecht Centraal en omliggende gebouwen energieneutraal kunnen worden. Misschien zijn er mogelijkheden om energie uit te wisselen tussen gebouwen of met de omgeving. Een energiebron die in de binnenstad misschien kan worden benut, is de restwarmte van bijvoorbeeld kantoren voor nabijgelegen andere gebouwen zoals woningen. Ook naar dit soort kleinschalige warmtenetten is nader onderzoek nodig.

Er is een zodanige aanpassing nodig van de Utrechtse richtlijnen voor zonnepanelen op monumenten dat er, met behoud van een goede aanblik van het erfgoed, meer daken in aanmerking kunnen komen. Om te beginnen op gemeentelijk vastgoed, maar de gemeente helpt ook andere eigenaren en huurders bij de benutting van vrije daken. Bijvoorbeeld door collectieve aankoop van zonnepanelen op het dak te stimuleren.

De gemeente ziet de energieopgave ook als een ontwerpopgave.

Energieopwekking en -besparing moeten er ook mooi en architectonisch verantwoord uitzien. Daarmee is de energietransitie niet alleen een kwantitatieve maar ook een kwalitatieve opgave. Voorbeeld van een manier om daken aantrekkelijker te maken en tegelijk te laten bijdragen tot isolatie, waterberging en de ecologische waarde van de stad, is de aanleg van groene daken.

Als er in de binnenstad meer duurzame elektriciteit wordt opgewekt en elektriciteit andere energiebronnen vervangt, zijn wel meer transformatoren en andere technische voorzieningen nodig voor de verzwaring van het elektriciteitsnet.
De gemeente wil dat deze voorzieningen zo min mogelijk ten koste gaan van de buitenruimte en zo min mogelijk zichtbaar zijn.

Dat betekent dat technische ruimten die nodig zijn voor de opwekking en distributie van duurzame energie zoveel mogelijk moeten worden ingepast in gebouwen. Misschien bieden ook werfkelders mogelijkheden. Technische voorzieningen mogen ook geen overlast geven in de vorm van geluid of uitstoot. Techniek op daken mag niet zichtbaar zijn vanaf de straat. Op daken die in het uitzicht liggen vanaf andere panden, zoals in veel gevallen in de binnenstad, moeten technische voorzieningen zorgvuldig worden ingepast.



▲ *Een kansrijke manier om de binnenstad te verduurzamen is de toepassing van groene daken en zonnepanelen.*

Als een gebouweigenaar kiest voor een individuele oplossing voor energieopwekking, dan mag hij anderen niet in de weg zitten als ook die hun energieambities willen waarmaken. De ruimte in de ondergrond moet efficiënt worden benut. De gemeente kiest er voor hierin een sturende rol te spelen.

Bij zonnepanelen speelt het omgekeerde; mocht een eigenaar niet zijn hele dak benutten, dan is het de moeite waard om te onderzoeken of buren kunnen mee-investeren en gebruik kunnen maken van de energie van extra panelen.

De beperkte ruimte en de vele monumentale en oude panden maken het onhaalbaar om de binnenstad in 2040 energieneutraal te maken. Het gebied blijft nog afhankelijk van duurzame energie die ergens anders is opgewekt.
Of benutting en verduurzaming van het bestaande warmtenet maatschappelijk inderdaad de goedkoopste oplossing zal zijn, is bij het opstellen van deze omgevingsvisie nog niet duidelijk.
Om uitbreiding van het warmtenet in de toekomst mogelijk te maken, moet er nu al door ruimtereservering rekening mee gehouden worden in de strategie voor de ondergrond. Ook moeten er oplossingen komen voor de hoge aansluitkosten.



Leefbaar

18. Klimaatbestendige openbare ruimte

De openbare ruimte in de binnenstad moet aangepast worden aan het veranderende klimaat. Doordat er relatief veel bebouwing is en weinig groen, is juist de binnenstad gevoelig voor wateroverlast door extreme regenbuien. En aan de andere kant ook voor hitte en droogte. Om van de binnenstad in een opwarmend klimaat een aangename, gezonde en veilige plek te maken om te wonen, werken of verblijven, zijn forse ingrepen nodig. Door de beperkte ruimte boven én onder de grond, is het een grote uitdaging om de binnenstad klimaatbestendig te maken.

Utrecht zet zowel in op de beperking van hittestress als op het voorkomen van wateroverlast en droogte. Dit gebeurt onder meer door vergroening, door regenwater vast te houden en door schoon regenwater en vuil rioolwater te scheiden.

Hittestress beperken door vergroening

De koelste plekken van de binnenstad zijn de grachten en de singel. Hier kan het in de zomer tot wel 10 graden koeler zijn dan op de heetste plekken (kernwinkelgebied, stationsgebied en de binnenstadsas tussen Vredenburg en Lucasbolwerk). De heetste plekken van de binnenstad zijn het minst groen én het verst verwijderd van water. Juist op de heetste plekken zijn vaak ook de meeste mensen en is de druk op de ruimte het grootst.

Met de verwachte toenemende hitte en droogte is toevoeging van groen geen luxe, maar noodzaak, wil de binnenstad ook tijdens hete zomers voor iedereen leefbaar en aantrekkelijk blijven. Utrecht kiest ervoor de gevoelstemperatuur in de binnenstad niet méér te laten oplopen dan 5 graden ten opzichte van het groengebied rondom de stad. Daar is een groen netwerk voor nodig, want groene plekken zijn koel. Dit groene netwerk bestaat voornamelijk uit het singelpark, groene hoven en bomen. Bomen die schaduw bieden op belangrijke looproutes, zoals de binnenstadsas, krijgen prioriteit, zodat essentiële functies van de stad voor iedereen bereikbaar blijven.

Het streven is meer groen op een kleine loopafstand van elke woning, met als uitgangspunt dat er, gemeten vanaf elke plek in de binnenstad, binnen 200 meter een groene verblijfsplek van minimaal 200 vierkante meter groot moet zijn. Bij deze groenoppervlakken kan er voldoende verdamping plaatsvinden om de luchttemperatuur te laten dalen.

Uiteindelijk doel is een netwerk van robuuste, koele en groene plekken van hoge kwaliteit (geen snippergroen). Dit netwerk kan dienen om een ommetje te maken, om te verblijven of om af te koelen. Om dit te bereiken, krijgt toevoeging van groen en bomen in groenarme buurten prioriteit bij gebiedsontwikkeling en bij herinrichting van de openbare ruimte.

Wat zie je in 2040?

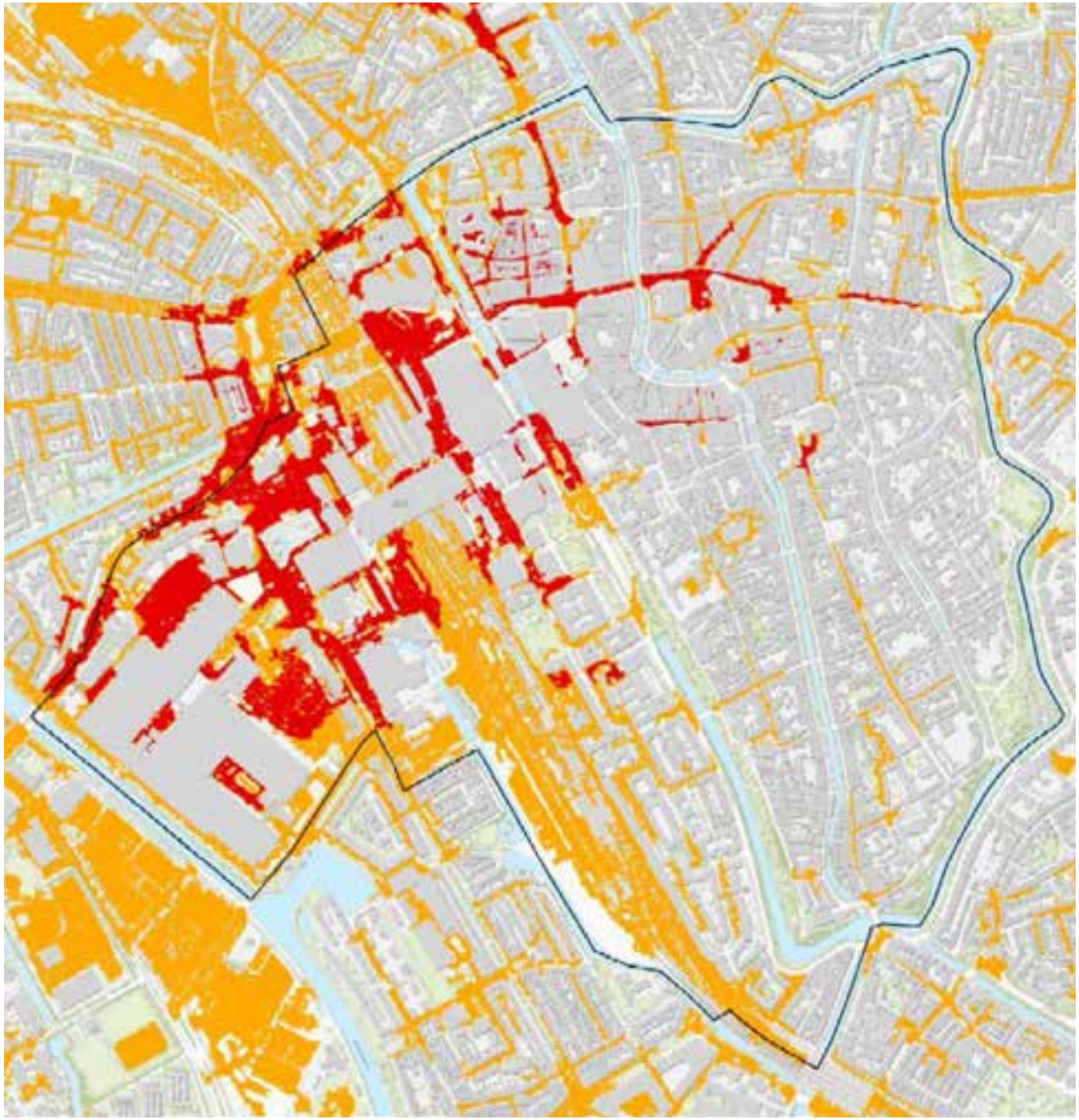
- **Als het warm is, kun je afkoelen op groene plekken, in de schaduw van bomen en langs de waterkant.**
- **De afvoer van regenwater en vuil afvalwater zijn gescheiden.**
- **Regenwater wordt geleid naar groene plekken, zodat het kan infiltreren in de bodem.**

Gevoelstemperatuur binnenstad

Op deze kaart is de gevoelstemperatuur in de binnenstad weergegeven op een warme dag in 2019. In de oranje gebieden is de gevoelstemperatuur meer dan 5 graden en in de rode gebieden meer dan 8 graden hoger dan buiten de stad.

Legenda

- *Gevoelstemperatuur +5 graden*
- *Gevoelstemperatuur +8 graden*



Groenarme buurten bevinden zich vooral rond het kernwinkelgebied, de binnenstadsas en in de noordelijke helft van de binnenstad. Uitbreiding van het singelpark en een fundamenteel anders ingerichte binnenstadsas (zie richting 23) zijn daarom essentieel voor het klimaatbestendig maken van de binnenstad.

Daarnaast spoort de gemeente (via informatie en subsidies) eigenaren aan om daken en gevels zo groen mogelijk te maken volgens het principe ‘geen dak of gevel onbenut’. Ten slotte wordt onderzocht of kerken en andere openbare gebouwen voor verkoeling toegankelijk kunnen worden.

Wateroverlast en droogte voorkomen door scheiding van regen- en vuil afvalwater

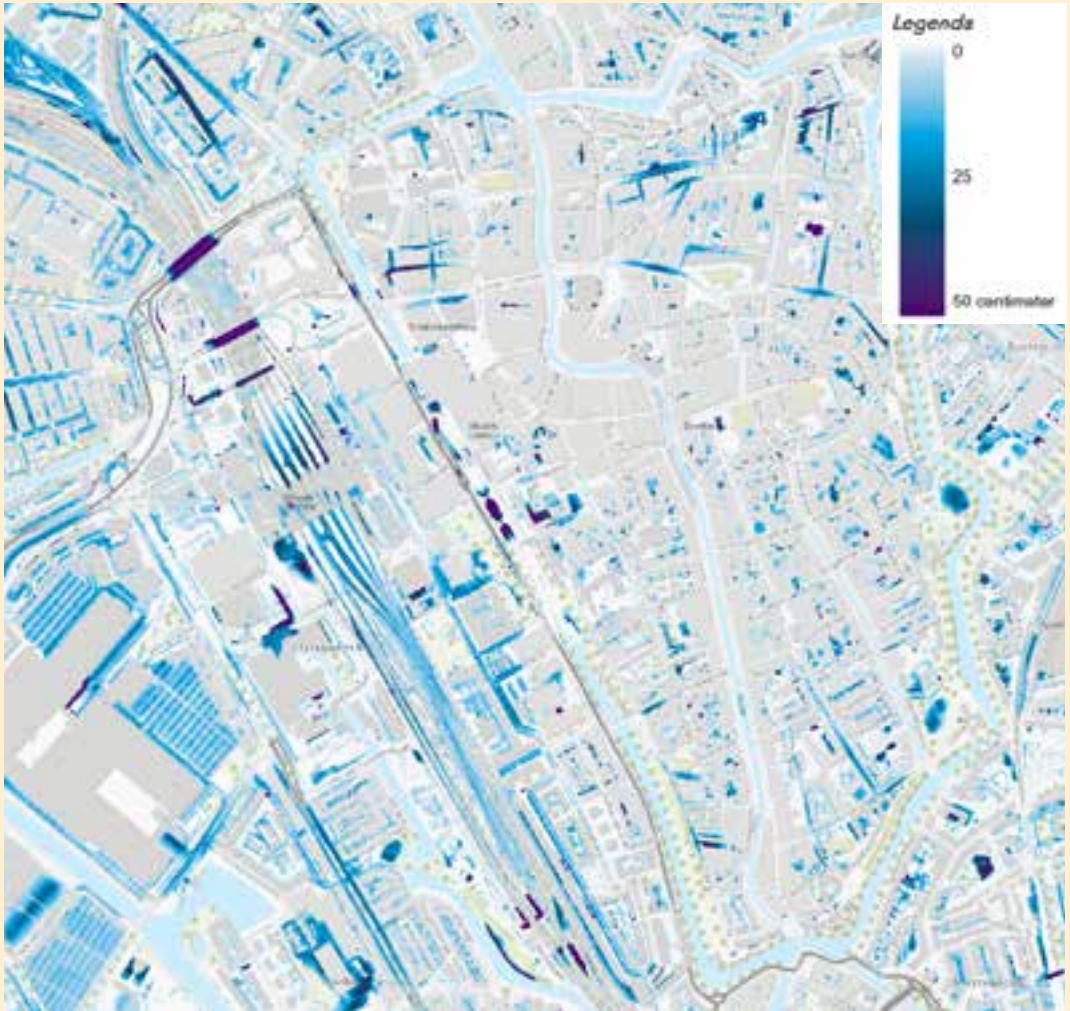
Schoon regenwater en vuil afvalwater worden in de binnenstad tot op dit moment niet gescheiden en stromen samen het riool in. Dit heeft twee grote nadelen: bij extreme buien (die steeds vaker zullen vallen), is er veel kans op wateroverlast omdat het riool de hoeveelheid water niet aankan. Daarnaast stroomt regenwater in drogere perioden direct weg naar de riolering, zonder dat het in de grond kan zakken om ten goede te komen aan bomen en planten.

Doordat de binnenstad vrij hoog ligt ten opzichte van het grondwater, zijn de bomen in de binnenstad relatief gevoelig voor verdroging. Dat komt doordat

Piekoverlast

Het regent steeds vaker en steeds harder. In 2020 was de kans op een regenbui van 60 millimeter in één uur, één keer in de 100 jaar. In 2050 verwacht het KNMI dat één keer in de 100 jaar in één uur een bui kan vallen van 80 millimeter. Dat is per uur 80 liter ofwel acht emmers water per vierkante meter.

Zo veel regen in zo’n korte tijd – dat zorgt op sommige plekken voor overlast, ook in de Utrechtse binnenstad. De kaart laat zien dat bij een regenbui van 80 mm per uur vooral tunnels onder het spoor en lager gelegen straten kwetsbaar zijn zoals Nobelstraat, Lange Nieuwstraat, Lange Jansstraat en Breedstraat (donkerblauw op de kaart). Hoe donkerder blauw het gebied op de kaart, hoe groter de kans op wateroverlast. De meest kwetsbare gebieden zijn paars.







► *Het plein aan de Kroonstraat in 1939, in 2021 en hoe het er uit zou kunnen zien in 2040.*

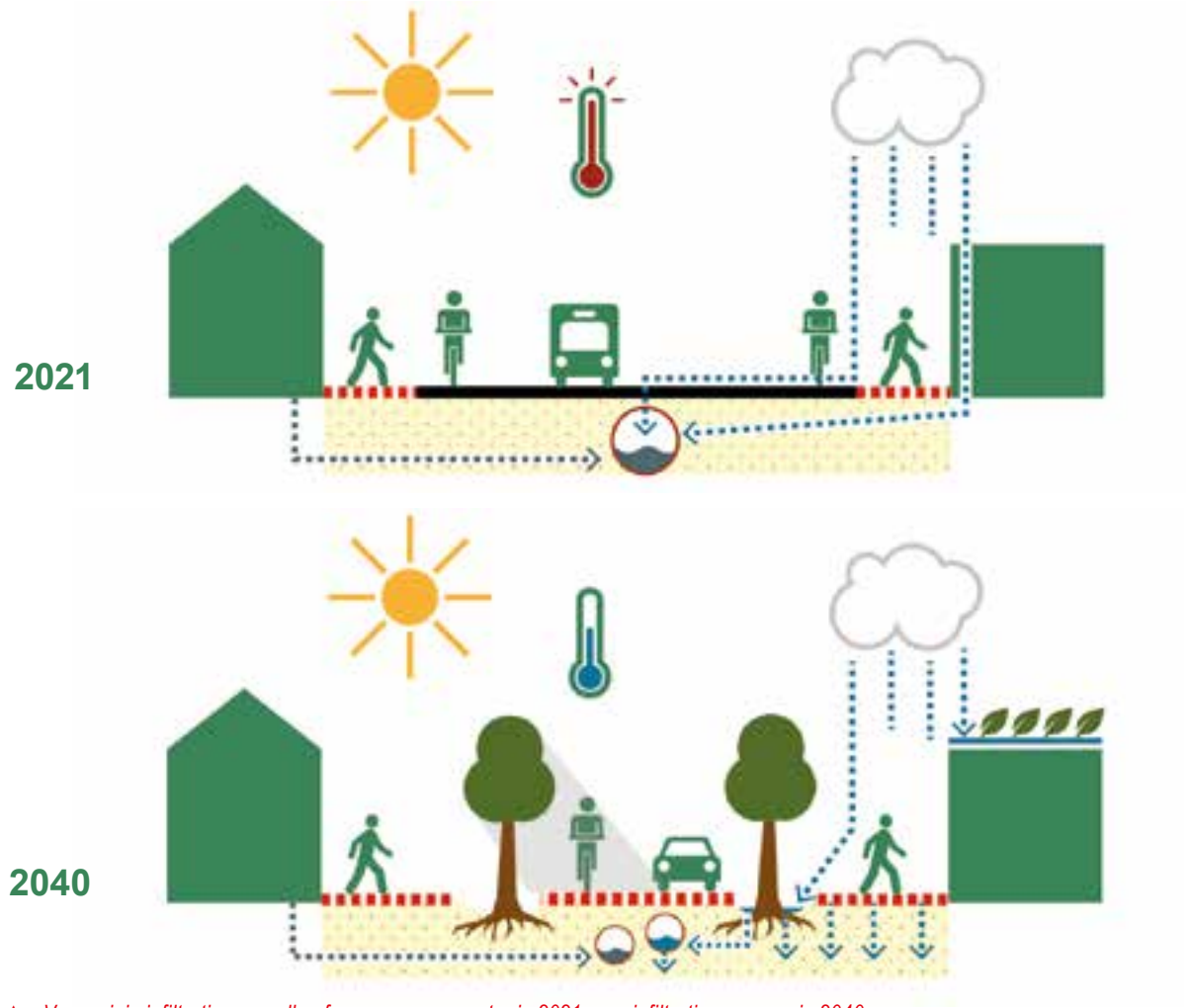


Utrecht is gesticht op hoog gelegen zandruggen langs de Kromme Rijn, met het Domplein als hoogste punt. Dat is de reden dat ook nu al overtollig regenwater dat van het Domplein naar de Servetstraat loopt, wordt afgevoerd naar de Oudegracht.

Vuil afvalwater en schoon regenwater worden in 2040 zo veel mogelijk gescheiden. Regenwater wordt zoveel mogelijk vastgehouden en nuttig gebruikt, bijvoorbeeld voor groen. De ambitie is om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden en terug te geven aan de bodem.

Pas als het wateroverschot te groot is, volgt afvoer naar grachten en singels. De afwatering van straatprofielen vraagt veel ontwerp-aandacht en maatwerkoplossingen voor elke locatie. Water moet goed aflopen naar groen en tegelijk zijn sterk hellende trottoirs of grote hoogte-verschillen (stoepranden) onwenselijk vanwege de toegankelijkheid. Ook moet er steeds gekeken worden hoe je regenwater op of dichtbij de plek waar het valt kan vasthouden om te laten wegzakken in de bodem (infiltratie).

De omvang van tijdelijke regenwaterberging en -afvoer bij extreme buien moet zodanig zijn dat er geen schade kan ontstaan aan gebouwen of vitale infrastructuur zoals nutsvoorzieningen (kabels en leidingen voor water, elektra en riolering). Om droogteproblemen te voorkomen,



▲ *Van weinig infiltratie en snelle afvoer van regenwater in 2021 naar infiltratie en groen in 2040.*

komt er vaker groen in plaats van verhard oppervlak. Daarnaast kan in parken en hoven waterdoorlatende verharding worden toegepast, zoals halfverharding (fijn grind), en worden de mogelijkheden van waterpasserende klinkers onderzocht (waarbij water tussen de stenen door in de bodem zakt).

Om water in de bodem vast te kunnen houden en droogte te voorkomen, moeten er voldoende lucht en voedingsstoffen voor flora en fauna in de bodem zitten. Een gezonde, levende bodem met veel organische stof en een goede structuur is net een spons, die regenwater opneemt, lang vasthoudt en geleidelijk afgeeft. Vergroening en een meer open verharding versterken de sponswerking. Een gezonde bodem is ook een belangrijke drager voor biodiversiteit.


Spaghetti

19. Regie op de ondergrond

Om de ambities voor vergroening, energietransitie en klimaatbestendigheid uit deze omgevingsvisie waar te maken, is regie nodig op de ondergrond. Deze functies vragen ondergrondse ruimte en die ruimte is schaars. Er is samenwerking nodig tussen alle partijen. Sturing door de overheid maakt dat de bodem op een duurzame en ruimte-efficiënte manier kan worden gebruikt. Helaas ontbreekt in 2021 een goed inzicht in het gebruik van en de vraag naar ondergrondse ruimte, waardoor het moeilijk is om prioriteiten te stellen tussen de verschillende ruimtevragen en belangen.

In de ondergrond is het door de jaren heen steeds drukker geworden met onder meer kabels en leidingen. Bovendien ligt er in een groot deel van de bodem van de binnenstad een beschermd en rijk archeologisch bodemarchief, dat slechts éénmaal gelezen kan worden (als het opgegraven is, is het weg). Ook zitten er bodem-verontreinigingen in de grond met bijvoorbeeld lood. En zitten vluchtige oplosmiddelen in het grondwater die om voorzichtigheid vragen.

Voor duurzaam, veerkrachtig, toekomstbestendig en optimaal gebruik van de ondergrond is een juiste balans nodig tussen beschermen en benutten. Dat betekent dat een integrale benadering (benadering als een geheel) de voorkeur heeft. Wil je bijvoorbeeld ondergrondse ruimte benutten voor warmte-en koudeopslag (bodemenergie), dan moet je zorgvuldig omgaan met de ruimte die nodig is voor bomen en mogelijkheden voor waterinfiltratie in de bodem.

Een schone, veilige, levende bodem, met voldoende mogelijkheden voor biodiversiteit, groen, waterberging en waterfiltering, vraagt om bescherming en soms om verbetering of herstel. Archeologische, aardkundige en landschappelijke waarden vragen om ontdekking, vastlegging, bescherming en zichtbaarheid. Om deze belangen tegen elkaar af te wegen, is regie nodig.

Van de kabels en leidingen in de straten zijn alleen de riolering en de kabels voor verkeerslichten en camera's het eigendom van de gemeente. De overige systemen zijn van derden. Dat maakt de situatie ingewikkeld. De diverse beheerders moeten op verschillende momenten werkzaamheden uitvoeren, handelen op dat moment naar eigen inzicht en maken hun eigen praktische keuzes. Onder meer hierdoor ligt de ondergrondse infrastructuur in elke straat weer in een andere volgorde: diagonaal of naast elkaar, onder of boven elkaar. In deze 'spaghetti' blijven ook nog regelmatig ongebruikte kabels of leidingen achter. Ook al houden alle betrokken partijen digitale tekeningen bij, pas als je gaat graven, zie je waar alles precies ligt.



Wat zie je in 2040?

- **Bij herinrichting van straten wordt de ondergrond meegenomen en andersom. Daardoor worden de straten minder vaak opengebroken. Aanpassingen op het gebied van energietransitie en klimaatadaptatie gaan samen met het aantrekkelijker maken voor verblijf.**
- **Er zijn duidelijke afspraken voor alles wat in de ondergrond moet plaatsvinden.**
- **Bij werkzaamheden in de ondergrond vindt duidelijke communicatie met bewoners en ondernemers plaats om overlast zo veel mogelijk te voorkomen.**



Het is druk in de ondergrond

In de Utrechtse ondergrond en zeker in die van de binnenstad vind je een overvloed aan kabels en leidingen. Wie op een willekeurige plek in de binnenstad gaat graven, zou het volgende kunnen tegenkomen: hoofd- en transport-leidingen en huisaansluitingen van aardgas, warmtenet, drinkwater, riolering, elektriciteit (voor panden, straatverlichting, digitale reclameborden en bewakingscamera's), coax-kabels, DSL-kabels (koper), glasvezelkabels (hier en daar en wellicht uit te breiden voor het 5G-netwerk en de opvolgers daarvan).

Daartussen ook leidingen die niet meer in gebruik zijn (die worden zelden weggehaald). Verder kun je tegenkomen: ondergrondse afvalcontainers, (straat- en werf)kelders, funderingen, damwanden en beschoeiingen, oude verhardingen, septic tanks, (fragmenten van) oude voorwerpen (archeologie, zelfs uit de tijd van de Romeinen), oude beer-, grondwater- en vetputten, puinlagen en boomwortels en soms een regenworm, pissebed of ander bodemdier. In de buurt van (voormalige) kerken: soms graven en grafkelders.

Dit maakt het behoorlijk ingewikkeld om straten opnieuw in te richten. Zo blijkt regelmatig dat er geen bomen kunnen worden geplant of geen ondergrondse afvalcontainers geplaatst doordat de ondergrondse ruimte ontbreekt.

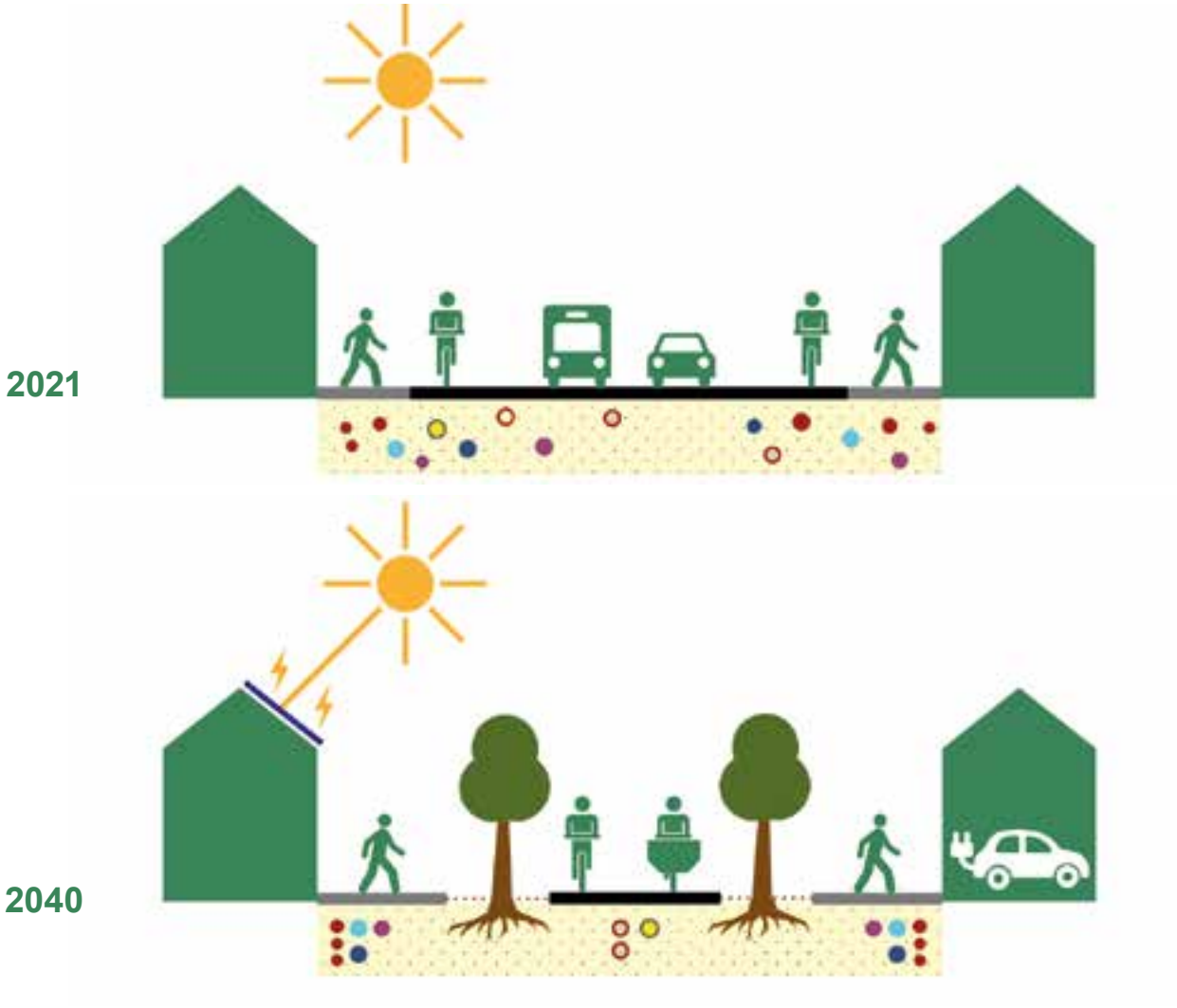
Om regie te kunnen voeren is inzicht nodig in de ondergrondse (on)mogelijkheden. Dan kan belangenafweging plaatsvinden en betere afstemming tussen activiteiten. Niet alleen de locatie van alle kabels en leidingen moet in beeld komen, maar ook de afschrijving en de onderhoudscyclus ervan. Op basis daarvan kunnen afspraken met netbeheerders worden gemaakt over samenwerking, ordening van de ondergrond (inclusief ruimtelijke reserveringen voor keuzes die nog gemaakt moeten worden, zoals eventuele uitbreiding van het warmtenet), investeringen en planning.

De gemeente clustert ondergrondse functies waar mogelijk, zodat de ondergrondse ruimte efficiënt wordt benut. Omdat de ondergrond van de binnenstad uitzonderlijk ingewikkeld is, start de gemeente een proefproject 'regie op de ondergrond'. Doel van dit proefproject is ontdekken hoe je knelpunten in de ondergrond kan oplossen. Dat kunnen technische, juridische of organisatorische oplossingen zijn of de inrichting van nieuwe financiële regelingen.

Voorbeeld: de gemeente doet voorinvesteringen in kabelgoten of andere ruimtebesparende maatregelen en verhaalt die later (deels) op private partijen. Ook kan de gemeente ervoor kiezen, ruimtebeperkingen op te leggen aan nutspartijen of juist ruimte aan hen toe te wijzen. Ook afspraken over voorinvesteringen voor toekomstige ruimteclaims zijn een mogelijkheid.

Omdat niet alles altijd passend te maken is, zijn strategische keuzes nodig: op de ene plek zijn groenstructuren het meest belangrijk (bijvoorbeeld om een betere verblijfskwaliteit of minder hittestress te bereiken op hoofdroutes zoals de binnenstadsas of om de hoofdgroenstructuur te versterken), op de andere plek hebben hoofdtracés van kabels en leidingen het grootste belang (om de voortgang van de energietransitie mogelijk te maken). Deze keuzes kunnen pas worden gemaakt als er meer inzicht bestaat in de technische en organisatorische mogelijkheden.

Om energietransitie, klimaatbestendigheid, verdere digitalisering en een groenere binnenstad mogelijk te maken, wil Utrecht deze doelen combineren als ergens de straat open moet. Dit maakt herinrichtingsplannen op korte termijn duurder en vraagt om forse voorinvesteringen.



▲ *Van weinig regie in de ondergrond in 2021 naar veel regie met het oog op klimaatadaptatie en een duurzame energievoorziening in 2040.*


Ontspannen



Ontspannen

Ontspannen: zo ervaren de meeste Utrechters en bezoekers de sfeer in de binnenstad. Bezoekers worden er gastvrij ontvangen, op straat kun je je veilig voelen. Het tempo van de binnenstad is relaxed: op de meeste plaatsen overheerst langzaam verkeer.
De vierde ambitie uit deze omgevingsvisie bouwt - met het oog op de toekomst - op deze kwaliteit voort:

De sfeer ontspannen en gastvrij houden door verblijf centraal te stellen.



▲ *De Potterstraat (vermoedelijk eind jaren twintig) voordat in de binnenstad op grote schaal auto's reden.*

De binnenstad leeft doordat er wordt gewoond, gewerkt en gestudeerd en doordat je er zo goed kan winkelen en ontspannen. Of het nu tijdens een ochtendwandeling is langs de stille grachten of tijdens een avondje uit. En dat zijn maar twee van de vele culturele, sportieve, wetenschappelijke of sociale activiteiten die je in de binnenstad kan doen. Vaak op korte afstand van elkaar en daarom te voet of op de fiets uitstekend te bereiken. Geen wonder dat straten, pleinen en grachten vooral het domein zijn van het langzaam verkeer. En ook dat draagt bij aan de ontspannen sfeer.

Universiteit en hogeschool zorgen voor een voortdurende stroom jonge mensen en zijn zo mede verantwoordelijk voor de toekomstgerichte en relaxte uitstraling. De verhouding tussen bewoners en bezoekers is in de Utrechtse binnenstad goed in balans. Bezoekers, belangrijk voor de sociale dynamiek en economische vitaliteit, worden gastvrij ontvangen. Maar Utrecht wordt niet onder de voet gelopen door bezoekers en ook dat bevalt prima.

Uiteraard is het ook in de Utrechtse binnenstad wel eens onveilig of gebeurt er iets vervelends. Er zijn meer geweldsdelicten dan in de rest van de stad, vooral 's nachts. Ook schelden fietsers elkaar wel eens de huid vol of ergeren mensen zich aan elkaars gedrag. Maar al met al is het op straat relatief veilig. Dit ervaren de Utrechters zelf als bijna vanzelfsprekend. Maar bezoekers uit het buitenland valt dit juist op als een bijzondere kwaliteit.

Deze veilige en centraal gelegen binnenstad maakt het voor bedrijven aantrekkelijk om zich te vestigen. Niet alleen vanwege de vele klanten en bezoekers, maar ook omdat het gemakkelijker is om passend personeel aan te trekken op deze locatie met prachtig erfgoed, veel voorzieningen en die goede sfeer. Mits die locatie, voor iedereen die in de binnenstad woont, werkt of te gast is, dan natuurlijk wel goed bereikbaar is.

In de 20e eeuw werd Utrecht steeds meer geschikt gemaakt voor de auto. Het was in de jaren tachtig dat hierin een omslagpunt werd bereikt. Sindsdien zet Utrecht in op fiets en openbaar vervoer. Inmiddels staat Utrecht bekend als fietsstad en is er bijna weer sprake van een omslagpunt. Want nu ondervinden delen van de binnenstad de nadelen van het succes van fiets en bus. Met name op de binnenstadsas en Sint Jacobsstraat en aan de westzijde van de singel is er veel doorgaand verkeer. Hier is de sfeer eerder jachtig dan ontspannen. Daardoor is het hier voor voetgangers niet aangenaam.

In vergelijking met andere wijken geven bewoners van de binnenstad vaker aan last te hebben van fietsers op de stoep en auto's en bussen die dicht langs de stoep rijden (bron: Utrecht Monitor 2019). En ook voelen sommige fietsers zich niet op hun gemak op de drukke binnenstadstraten.

Als de groei van openbaar vervoer, fiets- en (vracht)autoverkeer gelijk op blijft gaan met de groei van het aantal inwoners van stad en regio, komt de ontspannen sfeer, die juist zo'n typerende kwaliteit van de binnenstad is geworden, verder onder druk te staan. Doel is juist om de gewenste ontspannen sfeer in een groter gebied te brengen, zodat een aaneengesloten gastvrij gebied ontstaat zonder barrières.

Interessant is een bijeffect van het succes van de fiets in Utrecht. Door dat succes neemt in 2019 het aantal korte afstanden (0-1 km) dat te voet wordt afgelegd af, terwijl verplaatsing over deze afstand per fiets juist toeneemt (bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 'Mobiliteit in Stedelijk Nederland', juni 2019). Van de Nederlandse steden waar dit is onderzocht en waar het fietsgebruik groeit, treedt dit effect alleen op in Utrecht. Omdat de routes en parkeervoorzieningen voor fietsen over het algemeen zeer goed zijn, pakken veel Utrechters in en rondom de binnenstad al voor zeer kleine afstanden de fiets. Dat is prachtig. Maar nu is het tijd om ook ruimte te maken voor de voetganger.

Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de bereikbaarheid in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Bewoners en bezoekers voelen zich hier welkom en veilig. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer, niet al te druk en met een lage snelheid. In de binnenstad draait het om verblijven door mensen en niet om stromen door verkeer. Andere verkeersdeelnemers passen zich aan het tempo van de voetganger en fiets aan.

Als er op straat minder auto's rijden en staan geparkeerd, ontstaat er nieuwe ruimte voor groen en verblijf, die én veiliger is én van een hogere kwaliteit. De binnenstad blijft goed bereikbaar, al gaat alles hier wat langzamer. Tegelijkertijd brengt vertraging rust en maakt het de binnenstad leefbaarder, gastvrijer, verkeersveiliger en toegankelijker voor iedereen. Voor bewoners én bezoekers.

Bij een binnenstad waarvan de bereikbaarheid in balans is met de gewenste sfeer, hoort ook het water. Nu de singel weer rondom de hele binnenstad stroomt, ontstaan er nieuwe vaar-



▲ *De ontspannen sfeer van de Utrechtse binnenstad.*

routes en dat worden er nog meer als de singel weer is verbonden met de Leidse Rijn.
Een boottochtje of kanorondje is een ontspannen manier om de binnenstad vanuit een bijzonder perspectief te bewonderen.

Maar de druk op het water neemt de komende jaren waarschijnlijk toe. Daarom is sturing nodig om ook de sfeer op het water ontspannen te houden.



Veiligheid

20. Een veilige binnenstad

De Utrechtse binnenstad is (steeds meer) sociaal en fysiek veilig. De ambitie om de voetganger centraal te stellen en de kwetsbare werven te herstellen, laat zien dat er aandacht is voor fysieke veiligheid. De inzet is om de sociale veilig-heid te behouden en verbeteren en overlast tegen te gaan. Steeds meer functies die vroeger alleen in de binnenstad te vinden waren, zoals horeca en evenementen, worden gespreid over de stad. Dit vraagt aandacht in deze gebieden voor de aanpak van overlast, handhaving en het borgen van de veiligheid.

Ongeveer 30% van de bewoners van de binnen-stad voelt zich wel eens onveilig. Dit is vergelijkbaar met de andere Utrechtse wijken. In het kernwinkel-gebied is het gevoel van onveiligheid sinds 2014 met bijna een kwart gedaald tot het gemiddelde Utrechtse niveau.Jongerenoverlast wordt vooral ervaren in het kernwinkel- en uitgaansgebied van de binnenstad (36%), en minder (17%) in het woongebied. Het aantal geweldsincidenten in de binnenstad is sinds 2014 gedaald, maar is twee keer zo hoog als het Utrechtse gemiddelde: 7,2 tegen 3,4 per 1000 inwoners. In de binnenstad wordt iets minder ingebroken dan in andere wijken van Utrecht.

In de wijkopgave (2019) vragen bewoners en ondernemers vooral om meer handhaving in het verkeer, met name bij hardrijden en fout-parkeren van auto's en fietsen. Ook is er behoefte aan meer handhaving bij overlastgevend gedrag door daklozen en bedelaars. Specifiek voor de noord- en oostkant van de binnenstad is de vraag om aanpak van drugs- en coffeeshop-overlast en handhaving van de openbare orde. Tot slot komen bij de gemeente veel meldingen binnen van geluidsoverlast door uitgaanspubliek.

De gemeente, ondernemers en bewoners doen al veel aan het bestrijden van overlast. Onder andere door het opstellen van een plan van aan-pak overlast (zie richting 15). Dit plan van aanpak bevat maatregelen om overlast te voorkomen door afspraken te maken met ondernemers en bewoners en door betere communicatie en verscherpte handhaving. Ook de aanpak van ondermijning speelt een cruciale rol om de binnen-stad veiliger te maken. Bij deze aanpak horen, naast de criminaliteitsbestrijding zelf, ook het weerbaar maken van bewoners, onder-nemers en jongeren. En ook het zichtbaar optreden door handhaving en politie.

In de gebieden direct om de binnenstad (zoals de omgeving van de Oosterkade in de wijk Zuid), zijn steeds meer functies vergelijkbaar met de binnenstad. Dit trekt steeds meer bezoekers en de behoefte aan handhaving door boa's en politie groeit mee. Er moet worden afgewogen of het nodig is om regelgeving en capaciteit van toezicht en handhaving in dergelijke gebieden in overeen-stemming te brengen met die in de binnenstad.

Wat zie je in 2040?

- **Een veilige binnenstad is nog steeds topprioriteit. Over veiligheid en overlast is er regelmatig overleg tussen gemeente, ondernemers en bewoners.**
- **De binnenstad is veiliger én bewoners, bezoekers en ondernemers voelen zich vaker veilig.**



Te voet

21. De voetganger voorop

De binnenstad binnen de singels is compact (1,5 bij 1 km) en goed te bewandelen. Het fijnmazige netwerk van straten, grachten en stegen is bij uitstek geschikt voor voetgangers. Utrecht kiest voor een dekkend voetgangersnetwerk, waarbij hoofdroutes breder worden dan de overige routes. Om te struinen door de binnenstad kunnen het netwerk van stegen en hoven, maar ook de werven veel beter worden gebruikt voor voetgangers dan in 2021 het geval is.

De binnenstad wordt meer uitnodigend voor voetgangers, bewoners en bezoekers, doordat er meer ruimte komt voor voetgangers en zij meer ontspannen kunnen lopen. Voetgangers zijn in 2040 de hoofdgebruiker van de binnenstad. Bij herinrichting van straten starten we met het kijken naar de gewenste ruimte voor de voetganger. Andere vervoersmiddelen of functies moeten zich daaraan aanpassen, hun ruimte wordt veelal beperkt. Zij zijn ‘te gast’.

Als doorgaand en gemotoriseerd verkeer minder plek krijgt in de binnenstad, kunnen meer voetgangers prettig gebruik maken van de binnenstad. Zo wordt het ook logischer te kiezen voor lopen dan voor het gebruik van een ander vervoermiddel. En wellicht kan een meer voetgangersvriendelijke inrichting fietsers ook verleiden hun fiets iets verder van hun bestemming in de binnenstad te stallen, zodat er op drukke plekken meer ruimte is.

In de binnenstad is de ruimte voor voetgangers niet altijd comfortabel, al helemaal niet voor mensen met een beperking. Veel trottoirs zijn smal en vol obstakels, de verharding is niet overal even vlak, drukke fietsroutes en de busbaan zijn moeilijk over te steken en er zijn lange wachttijden bij verkeerslichten, waar fiets en openbaar vervoer voorrang krijgen.

De voetganger is in de Utrechtse binnenstad vaak aangewezen op de restruimte die overblijft als alle andere vragen naar ruimte zijn opgelost: rijdend verkeer, afvalcontainers van bedrijven, geparkeerde auto’s, (bezorg)fietsen en -scooters, terrassen en uitstallingen van winkels. Zo slokken andere functies de voetgangersruimte op. En dat terwijl comfort en aantrekkelijkheid voor voetgangers juist zo belangrijk zijn – niet alleen voor die voetgangers zelf, maar ook voor alle functies van de binnenstad. Als lopen aantrekkelijker draagt dat bij aan de sociale en economische vitaliteit.

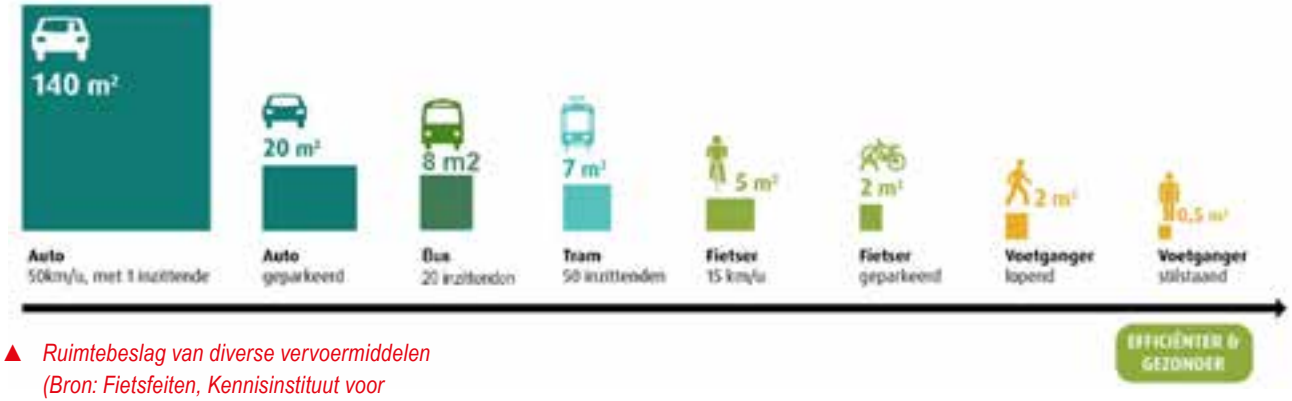
Uitbreiding van het voetgangersdomein is ook prettig voor bewoners, mits hun woningen bereikbaar blijven. Uitbreiding van het voetgangersdomein betekent op de eerste plaats dat meer straten autovrij worden. Het kan ook betekenen dat er, naast een autoverbod, overdag ook een fietsverbod geldt. Dat laatste geldt bijvoorbeeld voor de Neude en Schoutenstraat. Het uitbreiden van het gebied dat autovrij wordt,

Wat zie je in 2040?

- **Er zijn meer wandelroutes in, van en naar de binnenstad.**
- **De wandelroutes zijn comfortabel, zonder obstakels en goed toegankelijk voor iedereen.**
- **Op meer plaatsen langs wandelroutes staan bankjes.**
- **Verkeerslichten staan op sommige plekken vaker of langer op groen voor voetgangers.**



▲ *Een zeer smal voetpad op een drukke route op het Janskerkhof.*



▲ *Ruimtebeslag van diverse vervoermiddelen (Bron: Fietsfeiten, Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat).*

kan Oudkerkhof, Stadhuisplein, Ganzenmarkt, Zadelstraat, Wed en het centrale deel van de Oudegracht omvatten. Misschien kan het voetgangersdomein ook worden uitgebreid naar het zuidelijke deel van de Oudegracht.

Ook voor andere delen van de binnenstad dan het kernwinkelgebied is het vanzelfsprekend om ontspannen te kunnen lopen. Dat kan alleen wanneer een ruimer en meer aaneengesloten wandelgebied ontstaat, waar voetgangers niet worden opgeschrikt door auto's en bezoekers alle ruimte hebben om zich te verplaatsen, te flaneren en naar de omgeving of etalages te kijken. Zo ervaren voetgangers (en degenen die gebruik maken van een rolstoel, scootmobiel of ander hulpmiddel) meer comfort en beleven ze de schoonheid van de binnenstad intenser.

Bijzondere aandacht is nodig voor de overgangsgebieden aan de rand van het voetgangersgebied. Die moeten goed met de directe omgeving zijn verbonden, zodat mensen ongehinderd kunnen doorlopen. Momenteel zijn juist de randen van het voetgangersgebied extra zwaar belast met bijvoorbeeld fietsparkeren, laden en lossen. Het effect daarvan is dat veel voetgangers ervan afziendoor te lopen. Dergelijk gedrag zie je bijvoorbeeld bij de Mariastraat en Mariaplaats, maar ook aan de zijde van de binnenstadsas.





◄ *Ledig Erf vroeger, in 2021 en hoe het er uit zou kunnen zien in 2040 als langzaam verkeer voorop staat.*



Voetgangersruimte in de binnenstad in 2021

Op bijgaande kaart staan de belangrijkste knelpunten voor voetgangers. Op deze drukke plekken zijn stoepen vaak te smal en andere verkeersdeelnemers krijgen prioriteit bij verkeerslichten. Buiten deze knelpunten is op veel plekken in de binnenstad de basiskwaliteit voor voetgangers niet op orde: een eigen plek voor de voetganger ontbreekt of de voetgangersuimte is oncomfortabel.

Legenda

- ..... *Grens omgevingsvisie*
- *Pleinen*
- *Voetgangersgebied*
- *Belangrijke looproutes*
- *Knelpunten*
- *Groen*



Voetgangersruimte in de binnenstad in 2040

De basiskwaliteit voor voetgangersrotes is op orde: routes voor voetgangers zijn ruimer en comfortabeler. Ook zijn er een aantal verbindingen bijgekomen. Prioritering bij verkeerslichten is heroverwogen.

Legenda

- ..... *Grens omgevingsvisie*
- *Pleinen*
- *Vergroot voetgangersgebied*
- *Belangrijke looproutes*
- *Voetgangers voorrang*
- *Zoekgebied nieuwe verbindingen door bebouwing*
- *Zoekgebied nieuwe verbinding via brug of tunnel*
- *Kansrijke verbindingen*
- *Groen*



► *Voorbeelden van lastige situaties voor de voetganger in de binnenstad*









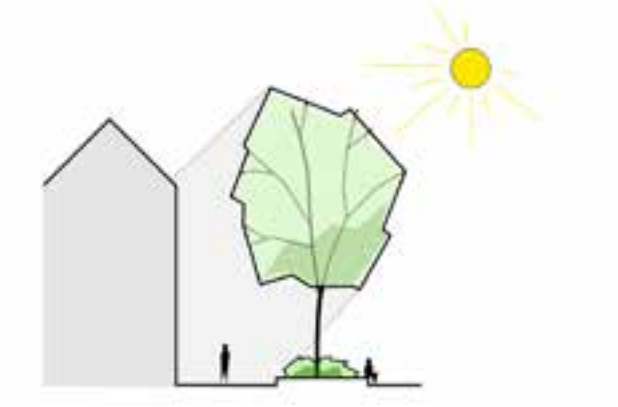
► *Goede voorbeelden met voldoende voetgangersruimte, comfort, groen en zitgelegenheid*



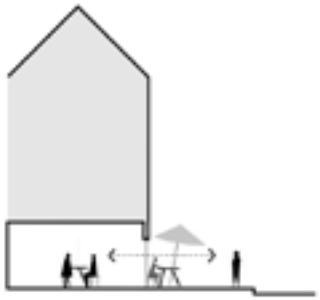




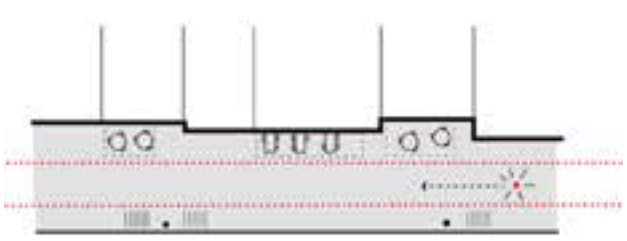




▲ *Inrichtingsprincipes voor prettige voetgangersruimte:*
1. Groene routes met zon, schaduw en zitgelegenheid.



2. Door levendige plinten is er veel te zien en sociale controle.



3. Voldoende ruimte voor zowel doorlopen als verblijven.

Om dit te verminderen, komen er voor fietsers, nabij de rand van het voetgangersgebied, (inpandige) fietsparkeerplekken, die logisch aansluiten bij de fietsroutes en die de voetgangersroutes niet blokkeren. Als er voor fietsen voldoende parkeerruimte is maar zij hun fiets toch zodanig neerzetten dat zij voetgangers belemmeren, wordt het noodzakelijk daartegen op te treden.

Ook buiten het voetgangersgebied komen logische en comfortabele looproutes, zowel in de binnenstad zelf als van en naar de binnenstad. De breedte van loopruimte wordt afgestemd op de drukte. Station Vaartsche Rijn wordt bijvoorbeeld steeds populairder als startpunt voor een bezoek aan de binnenstad. In aansluiting daarop worden de Ooster- en Westerkade ingericht als toegangspoort tot de binnenstad, juist ook voor de voetganger. Via de beide kades, het Ledig Erf en de Twijnstraat kunnen voetgangers aantrekkelijke vervolgroutes bereiken om de binnenstad te verkennen.

Ook op de andere toegangswegen tot de binnenstad, zoals Amsterdamsestraatweg, Leidseweg, Oudenoord, Nachtegaalstraat en Biltstraat krijgt de voetganger meer ruimte. Dat maakt het voor bewoners van buiten de singel aantrekkelijker om lopend naar de binnenstad te gaan in plaats van de fiets te pakken.

Daarvoor moet er wel iets gebeuren op de drukste punten aan de rand van de historische binnenstad, zoals het Ledig Erf, het Lucasbolwerk, de Vredenburgknoop en de Monicabrug. Hier wordt het drukke verkeer met verkeerslichten geregeld. Ook hier krijgen voetgangers meer ruimte en kortere wachttijden, want de voetganger is de hoofdgebruiker van de binnenstad en doorgaand verkeer blijft tot een minimum beperkt.

Het voetgangersnetwerk krijgt een hoge kwaliteit. Die kwaliteit wordt bepaald door comfort en beleving. Zijn die allebei op orde, dan voelt een wandeling korter. Voetgangersroutes zijn comfortabel als ze aan een aantal voorwaarden voldoen. Comfortabel betekent onder meer obstakelvrij en breed genoeg. Dat laatste omdat je je niet opgejaagd wil voelen als je even stilstaat. Een goed onderhouden verharding met minimale hoogteverschillen maakt dat je niet steeds op hoeft te letten waar je loopt, maar dat je je ontspannen kunt bewegen. Voor het comfort van de voetganger is het ook belangrijk dat er voetgangersroutes zijn waar verkeersgeluid en uitlaatgassen niet overheersen en die schoon en veilig zijn.

Bij de beleving van een voetgangersroute gaat het bijvoorbeeld om de aantrekkelijkheid van de bebouwing op ooghoogte (de zogenaamde plinten). Een route is aantrekkelijker voor voetgangers als er veel te zien is, zoals leuke etalages, andere mensen, water of bomen. Op hoofdroutes is ook doorzicht belangrijk. Wordt dat geblokkeerd (bijvoorbeeld door terrasschermen of geparkeerde

vrachtauto's), dan ben je als voetganger minder geneigd door te lopen. Levendige plinten met vrijwel aaneengesloten, aantrekkelijke functies houden voetgangers langer vast en zijn daardoor belangrijk voor de economische vitaliteit.

Voldoende zitgelegenheid (liefst elke 125 meter) is belangrijk voor mensen die minder goed ter been zijn, daarnaast voor andere wandelaars die even willen ontspannen. Ouders met jonge kinderen bijvoorbeeld maken graag gebruik van bankjes of andere zitgelegenheden, net als buurtbewoners die elkaar spreken en sporters die willen uitrusten.

In een gastvrije en goed toegankelijke binnenstad hoort openbare zitgelegenheid, maar het gebruik van bankjes levert wel eens overlast op. Dit probleem is van alle tijden. Bij het plaatsen van bankjes is een zorgvuldige locatiekeuze belangrijk. Bij overlast is aanspreken en optreden nodig.

Op sommige plekken in de binnenstad kan het delen van de ruimte ('shared space') door voetgangers en andere verkeersdeelnemers onderdeel zijn van de inrichting. Dit is zeker niet voor elke plek en voor elke gebruiker de beste oplossing. Maatwerk is nodig om per plek te bepalen hoe je het voor de verschillende verkeersdeelnemers prettig en veilig kan maken.



▲ *Voorbeelden van plekken waar voetgangersruimte krap is en oncomfortabel.*


Elkaar ontmoeten

22. Verblijf centraal

In de binnenstad staat verblijf in 2040 centraal. De buitenruimte is geen doorgangsruimte, maar een plek waar je langer wilt blijven als bewoner en als bezoeker. Hier kun je anderen ontmoeten, tot rust komen in een verstilde groene hof, winkelen en cultuur beleven, genieten van een picknick in het park, of van de schoonheid van de binnenstad. Elke plek in de binnenstad heeft een eigen sfeer en kwaliteit. De functies in de panden, de inrichting, het gebruik en het beheer van de buitenruimte sluiten daar steeds beter bij aan.

De voetganger is een volwaardige verkeers-deelnemer en in de binnenstad zelfs de hoofd-gebruiker. Maar lopen is, naast een vorm van mobiliteit, ook ‘ergens zijn’. Meer dan bij andere vervoerswijzen heb je, als je loopt, ruimte voor uitwisseling met je omgeving. Daarom zijn verblijfs- en voetgangerskwaliteit onlosmakelijk met elkaar verbonden.

In 2021 biedt een aantal pleinen en straten niet de verblijfskwaliteit die past bij een gastvrije en ontspannen binnenstad. De inrichtingskwaliteit moet omhoog, want de inrichting doet niet altijd recht aan de schoonheid van de binnenstad en sluit niet altijd aan bij de kwaliteiten en functies van de bebouwing.

In 2040 is de binnenstad bij uitstek een plek om elkaar te ontmoeten, te ontspannen, te varen of te wandelen en te genieten van cultuur, winkelen of uitgaan. Op plekken die zich daarvoor goed lenen, wordt de buitenruimte optimaal ingericht voor verblijf van zowel bezoekers als bewoners.

Voor elke plek krijgt ‘verblijf’ een andere specifieke invulling. Verblijf, dat kan zitten op een bankje zijn, in het gras of op een randje. Kijken naar een straatartiest, mooie bloemen of het water. Verblijf kan ook spelen zijn, skaten, bootcampen in het park of werken aan een picknick-tafel. ‘Verblijf centraal’ betekent in elk geval dat er op ieder plein zitgelegenheid komt en niet alleen op een terras. Op dit moment zijn er op stadspleinen als de Neude en het Domplein nauwelijks comfortabele zitplekken en staat er maar een enkel bankje op het Janskerkhof. Te weinig voor zo’n gast-vrije stad. Bij verblijf aan een gracht is het prettig om het water ook echt te kunnen zien, bijvoorbeeld door te zitten op een bankje op een brug of langs de gracht, waar nu vaak een parkeerplek is. Ook werven kunnen gastvrijer worden ingericht, zodat ze beter kunnen worden benut als uit-breiding van het straatniveau en voor publiek gebruik.

Verblijven doe je niet alleen aan drukke pleinen en grachten. De contrastrijke Utrechtse binnen-stad heeft ook woonstraten, waar verblijf betekent dat je bij mooi weer op het bankje voor de deur zit. Hier is de straat meestal stil en soms een ontmoetingsplek voor een straatborrel of buurtbarbecue. Rustige plekken als deze moeten er ook blijven. Dat kan bijvoorbeeld door hoven



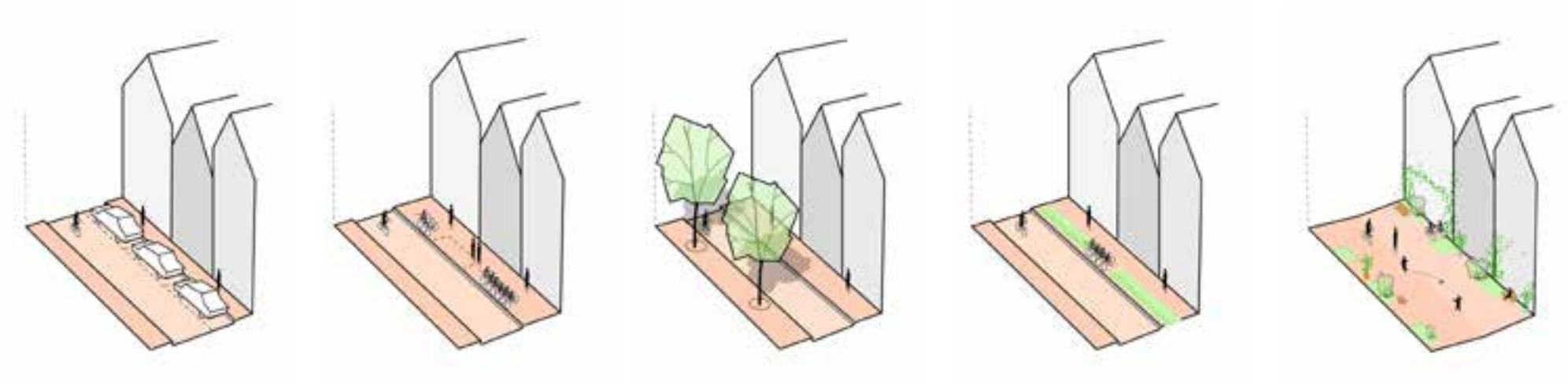
Wat zie je in 2040?

- **Er zijn veel meer openbare plekken waar je prettig kan zitten, elk met een eigen sfeer.**
- **Er zijn meer plekken waar kinderen en volwassenen kunnen spelen.**



Ook spelen is verblijven

Zowel voor kinderen als voor ouders en anderen die toekijken, is ook spelen een vorm van verblijf. Dit leidt vaak tot ontmoeting en sociale verbanden. Voor jonge kinderen zijn de meeste binnenstadsstraten ongeschikt om zonder begeleiding buiten te spelen. De binnenhoven, parken, pleinen en gevarieerde speeltuintjes kunnen wel veilige speel- en ontdekkingsruimte zijn. Helaas zijn er maar weinig speeltuintjes waar kinderen (of volwassenen) langere tijd kunnen spelen.
De gemeente maakt de openbare ruimte zoveel als mogelijk bespeelbaar. En zoekt bij herinrichtingen naar ruimte om zowel formele speelruimte in te richten (speeltuintjes) als informele speelruimte (multifunctionele ruimte waar je kan spelen, zoals een grasveld of een object met meer dan één functie zoals een muurtje).



▲ *Waar parkeerruimte voor auto's weg kan, komt ruimte voor fietsparkeren, groen, een bankje of speelruimte.*

en buurtpleinen in te richten met veel groen en slechts beperkte zitgelegenheid.

Een bijdrage tot meer verblijfskwaliteit zijn ook kunst en fraai vormgegeven straatmeubilair in de buitenruimte. Kunst maakt de openbare ruimte spannender en kan mensen uitnodigen verder te kijken.

Verblijf op een plein is anders dan verblijf in een straat. Elk plein is een ‘verbijzondering’ in de stratenstructuur. Meer dan een straat, nodigt een plein uit tot stilstaan in plaats van stromen. Een aantal binnenstadspleinen en -straten is in 2021 nog vooral doorgangsruimte. Deze plekken kunnen, zodra de voetganger voorop wordt geplaatst en verblijf centraal komt te staan, verblijfspleinen worden waar het tempo van de voetganger bepalend is.

Naast het bieden van zitgelegenheid hoort bij verblijf ook een inrichting waarmee je, met ontwerpen en materialen, de identiteit van de plek en het gebruik ondersteunt. Dat gaat over verhardingen, straatmeubilair en verlichting, maar ook over groen. Groen kan de verblijfs-kwaliteit op veel plekken vergroten. Kiezen voor minder verkeersruimte betekent dat er meer ruimte kan komen voor groen. Groen, dat niet alleen de stad klimaatbestendiger maakt en bijdraagt tot de biodiversiteit, maar waar je ook gewoon van kan genieten.

‘Verblijf centraal’ betekent dat je, afhankelijk van de identiteit van de plek, kiest welk type verblijf mogelijk wordt en wat daarvoor in de openbare ruimte nodig is. Er wordt meer verblijfsruimte in de binnenstad gerealiseerd door kleine en grotere aanpassingen aan de bestaande inrichting.

Er wordt scherp bezien hoe verblijfsruimte de grootst mogelijke kwaliteit kan krijgen. De verblijfsvorm en inrichting zijn afhankelijk van de vorm en schaal van de ruimte en van de functies buiten en in de aangrenzende panden. En uiteraard ook van wat de betrokkenen willen.

Op dezelfde manier beoordeel je ook andere vragen naar ruimte, al dan niet met behulp van een gebiedsprofiel, zoals voor een terras, laad- en losplek of uitstalling op een bepaalde plek.

Bij de identiteit van de plek als beoordelings-kader gaat het niet om vergunnen wat kan, maar om vergunnen wat past bij de plek. De kwaliteiten van de plek staan centraal, verblijfsruimte is niet langer de restruimte.

► ► *Het Janskerkhof zoals het er zou kunnen uitzien in 2040.*

▼ *Het Janskerkhof vroeger en in 2021.*











Vertragen

23. Vertragen op de binnenstadsas

De binnenstadsas is de route van Vredenburg-knoop (Smakkelaarsveld) naar Lucasbolwerk (Stadsschouwburg). Als er goede alternatieven zijn voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer en voor doorgaande fietsers, kan deze drukke route fundamenteel anders worden ingericht.

In 2021 wordt onderzocht hoe de functie en vormgeving van de binnenstadsas kan veranderen. Het is de wens dat ook op de binnenstadsas het tempo van de voetganger en fietser op termijn de toon aangeeft en dat de route groen (klimaat-adaptief) wordt ingericht, met meer ruimte voor verblijf en een meer ontspannen sfeer

Op de binnenstadsas rijdt dagelijks een grote stroom doorgaand bus- en fietsverkeer van en naarhet Centraal Station, met name in de richting vanhet Utrecht Science Park en de regio. Dit biedt een goede bereikbaarheid, maar zorgt ook voor een forse barrière voor voetgangers. De barrière-werking heeft twee effecten: het is niet bepaald uitnodigend om langs deze drukke straten op de smalle stoepen te lopen en het is ook lastig de route over te steken. Het zijn ook geen prettige straten om aan te wonen of te winkelen. Op drukke momenten is het ook niet gemakkelijk om de fiets-routes naar de binnenstad toe over te steken, zoals de Leidseweg en de Nachtegaalstraat. En hetzelfde geldt voor bijvoorbeeld Biltstraat en Oudenoord.

Om een fundamenteel andere inrichting te realiseren wordt doorgaand verkeer via aan-trekkelijke routes om de historische binnenstad heen geleid. Dit geldt voor openbaar vervoer (snel, frequent, betrouwbaar, comfortabel doorgaand openbaar vervoer zoveel mogelijk om de binnenstad heen), auto (parkeren op afstand en compartimentering) en fiets (snelle, comfortabele oost-westroutes ten noorden en ten zuiden van de binnenstad).Er rijdt dan in principe alleen nog verkeer dat de binnenstad als bestemming heeft. Dat maakt het mogelijk om de route die nu de binnenstad in tweeën deelt, in te richten als onderdeel van het binnen-stedelijke netwerk.

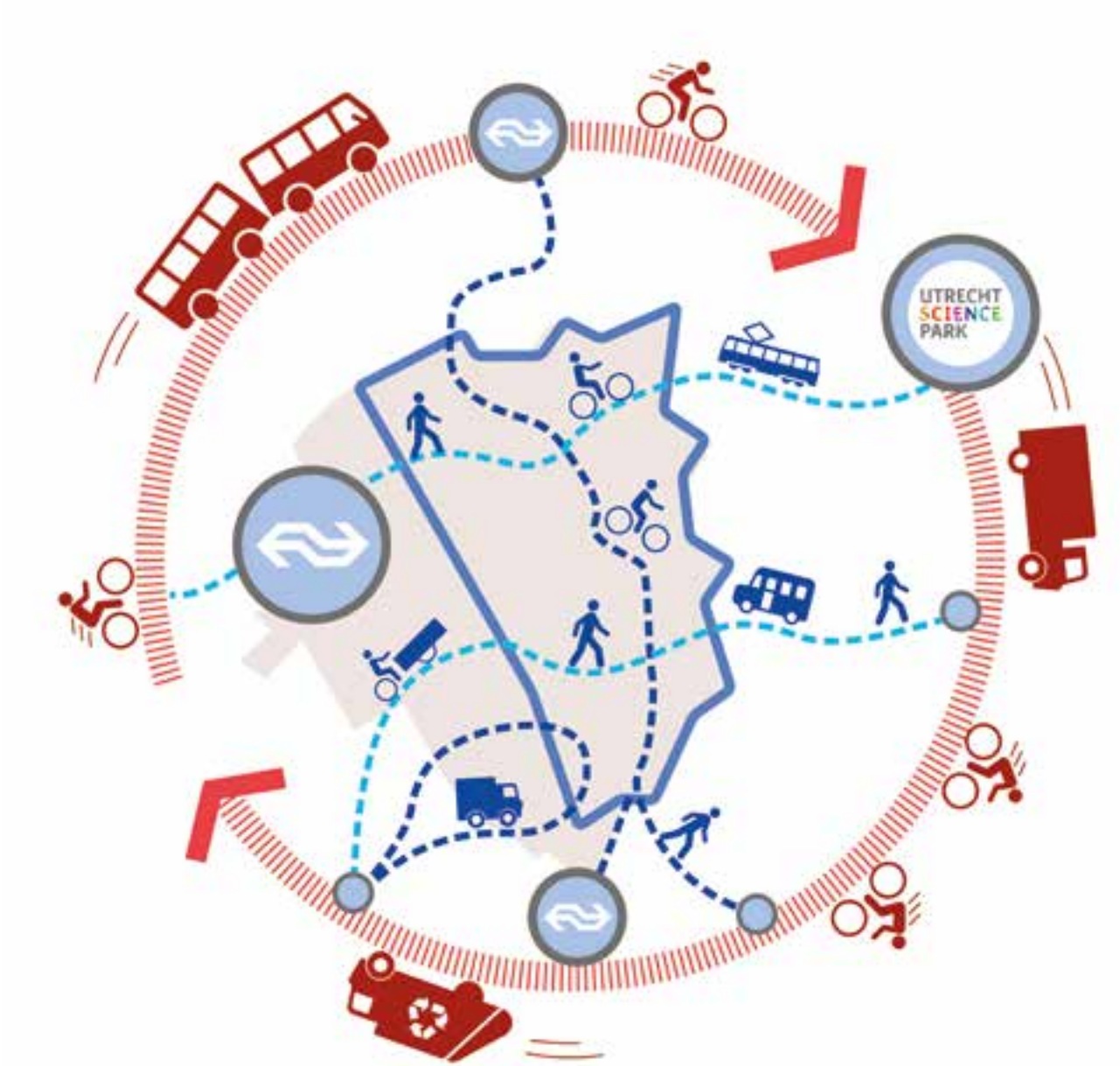
Het is de inzet om de stroom fietsers door de binnenstad te verleiden andere routes te kiezen en daarmee groei van de stroom te temperen. Het is nog niet te voorspellen of dat lukt. Ook zijn goede alternatieven voor het regionale openbaar vervoer niet eenvoudig te organiseren.

Voordeel van het afremmen van mobiliteits-stromen, van minder bussen en van een stroom fietsers die niet meer sterk groeit is, dat over-steken voor voetgangers overzichtelijker en gemakkelijker wordt. Het nadeel van minder bussen kan zijn dat de bereikbaarheid van de binnenstadsas met openbaar vervoer achteruitgaat.



Wat zie je in 2040?

- **Het fietsverkeer is meer verspreid over verschillende routes door en rondom de binnenstad.**
- **De binnenstadsas is weer een leefbare straat en een vitaal onderdeel van de stad.**
- **Met het openbaar vervoer (tram, elektrische bus, metro of nieuwe innovaties) kun je makkelijk naar de binnenstad komen.**

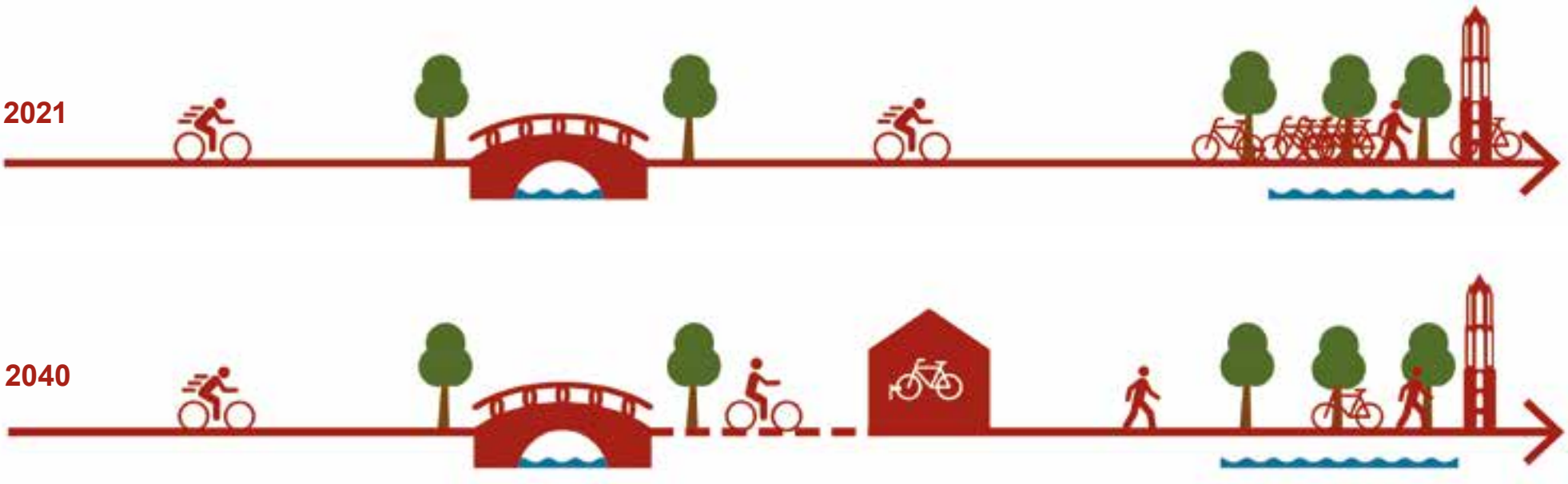


▲ *De binnenstad als bestemming waar voetgangers voorop staan. Doorgaand verkeer gaat om de binnenstad heen.*

De binnenstadsas wordt dan ook weer beter toegankelijk voor onzekere fietsers, zoals ouderen en jonge kinderen, die deze route nu mijden vanwege de grote drukte. Daarnaast is dit goed voor de verkeersveiligheid.

Een ander voordeel van vertragen is dat je fiets- en gemotoriseerd verkeer op meer plekken kan mengen. Mengen is mogelijk als er minder gemotoriseerd verkeer is, er minder grote voertuigen zijn en ze ongeveer even snel rijden als fietsers. Fietsen hoeven dan niet op een aparte strook te rijden, waardoor voetgangers meer ruimte krijgen. De herinrichting met bredere voetpaden in 2020 van de Voorstraat is daarvan een voorbeeld. Zo maken we meer ruimte die door iedereen kan worden gebruikt en niet aan één functie is toebedeeld. De vertraging van het verkeer noodzaakt verkeersdeelnemers om meer rekening met elkaar te houden.

Door het lagere tempo is er meer ruimte voor uitwisseling tussen mensen en voor de beleving van de plek. Ook een inrichting met bijvoorbeeld gebakken (fiets)klinkers in plaats van asfalt kan daaraan bijdragen. Als drukke routes aangenamer worden voor voetgangers, neemt naar verwachting ook de economische vitaliteit toe. Een binnenstad die functioneert als samenhangend netwerk van straten, zonder doorsnijding met deze zware verkeersstroom heeft waarschijnlijk hetzelfde effect.



▲ *In 2021 wordt er vaak hard gefietst door de binnenstad en parkeren fietsers veelal op straat.*
In 2040 is de binnenstad ook voor fietsers een bestemming waar je je 6fiets meestal binnen stalt.

Drukte van fietsers spreiden

De Utrechtse binnenstad en fietsen horen ook in 2040 nog bij elkaar. De fiets blijft in de binnenstad, naast de voetganger, een belangrijk vervoermiddel en de binnenstad blijft voor fietsers goed bereikbaar. Maar de fietser zal zich wel meer aan de voetganger moeten aanpassen. De verwachting is dat het op een aantal plekken in de binnenstad zo druk wordt met voetgangers, dat het voor fietsers steeds aantrekkelijker is om andere routes te kiezen.

Doorracen langs de busbaan is niet meer aan de orde. De inrichting van de straten en pleinen is ook zodanig (bijvoorbeeld door het gebruik van gebakken klinkers), dat snel verkeer zich ‘te gast’ voelt. Alle soorten fietsen, van cargobike tot kinderfiets, kunnen bestemmingen in de binnenstad prima bereiken, maar de manier waarop de openbare ruimte is ingericht, maakt dat je je minder uitgenodigd voelt om snel door de binnenstad heen te fietsen. Als het ‘s avonds of ’s nachts rustig is, is er vanzelfsprekend geen bezwaar om sneller door de binnenstad te fietsen. Door de groei van de stad zal het fietsverkeer in Utrecht ook de komende jaren blijven groeien en wordt het zeker niet vanzelf rustiger op de binnen-stadsas, want voor veel bestemmingen is dit de kortste weg. Het is duidelijk dat het niet gemakkelijk is het aantal fietsers op de binnenstadsas zelfs maar te stabiliseren op het niveau van 2019.

Daarbij komt het aan op de aantrekkelijkheid van de alternatieve routes voor doorgaand fietsverkeer rondom de binnenstad. Op deze snelle en comfortabele routes (rood asfalt, soms gecombineerd met klinkers) krijgt de fietser de ruimte en prioriteit. Het gaat om de routes langs de buitenzijde van de singel en om routes in een cirkel daar weer omheen. Over het algemeen kun je zeggen: hoe verder buiten de binnenstad, hoe hoger het fietstempo.

Ook de fietsroute rondom de singel (de ‘fietssingel’) kan de binnenstadsas ontlasten.
Een subtiel vormgegeven nieuwe fietsverbinding bij de Weerdsluis past in dit denken. Bij geopende sluisdeuren kan de route via de Stenenbrug in



▲ *Het materiaalgebruik in de binnenstad is ook het materiaalgebruik in de voorsteden en langs de singel. Dat wil zeggen een verharding van hoofdzakelijk gebakken klinkers, op de singel gecombineerd met asfalt.*

de Kaatstraat sneller zijn en andersom geldt hetzelfde: Als de Stenenbrug open staat, kun je wachten of even omfietsen via de sluisbrug. Overigens is het nog de vraag of een fietsverbinding een vaste of beweegbare (subtiele) verbinding zou kunnen zijn.

Op de fietssingel moet het rijdende verkeer het tempo matigen bij de bruggen. Op plekken zoals het Ledig Erf en de Nachtegaalstraat lopen zo veel voetgangers van en naar de binnenstad, dat de andere weggebruikers zich hieraan moeten aanpassen. De inrichting zal hier ook op zijn gericht.

Ook de nieuwe spooronderdoorgang voor langzaam verkeer ter hoogte van de Jeremias de Deckerstraat en de Nicolaas Beetsstraat zal zorgen voor een afname van de druk op de binnenstadsas.

Door deze maatregelen en aanpassingen in de binnenstad zelf kan de groei van het aantal doorgaande fietsers in de binnenstad waarschijnlijk worden afgeremd.

Om het verblijfsklimaat te verbeteren zijn in 2040 alleen emissieloze brommers en scooters nog toegestaan in de binnenstad, zoals dat ook geldt bij auto's en andere vervoermiddelen.

Openbaar vervoer fundamenteel herzien

De busbaan, met zijn vele bus-, fiets- en autoverkeer, zorgt voor een goede bereikbaarheid, maar snijdt de binnenstad ook in tweeën. De binnenstadsas is moeilijk over te steken en is een hindernis voor voetgangers.

Op een werkdag komen circa 40.000 busreizigers per dag over de binnenstadsas. Bij het Janskerkhof gaat het om 1.400 bussen per dag. Circa de helft van de reizigers komt van (of reist naar) buiten de binnenstad en stapt uit (of in) op één van de vier haltes op de binnenstadsas, omdat zij wonen, werken, winkelen of recreëren in de binnenstad. De doorgaande reiziger heeft een bestemming buiten de binnenstad en directe omgeving, zoals bijvoorbeeld Utrecht Centraal, het Utrecht Science Park of de regio.

Door busreizigers die nu vanuit omliggende wijken of de regio via de binnenstad naar of van het centraal station reizen, een goed alternatief te bieden, kan de binnenstadsas fundamenteel anders worden ingericht. Voor het bestemmingsverkeer moet de binnenstad goed bereikbaar blijven met het openbaar vervoer.

Alternatieven voor OV op de binnenstadsas?

Met de provincie Utrecht is een onderzoek gestart naar alternatieven voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas. Provincie en gemeente Utrecht moeten na afronding hiervan een integrale afweging maken voor de binnenstadsas. Het belang van de regio is met name de bereikbaarheid per openbaar vervoer. De gemeente heeft, naast dit belang, ook andere belangen: bereikbaarheid voor voetgangers (inclusief oversteekbaarheid), bereikbaarheid voor fietsers (inclusief onzekere fietsers), ruimtelijke kwaliteit (verblijf), klimaatadaptatie (groen en water), economische en sociale vitaliteit van de as.



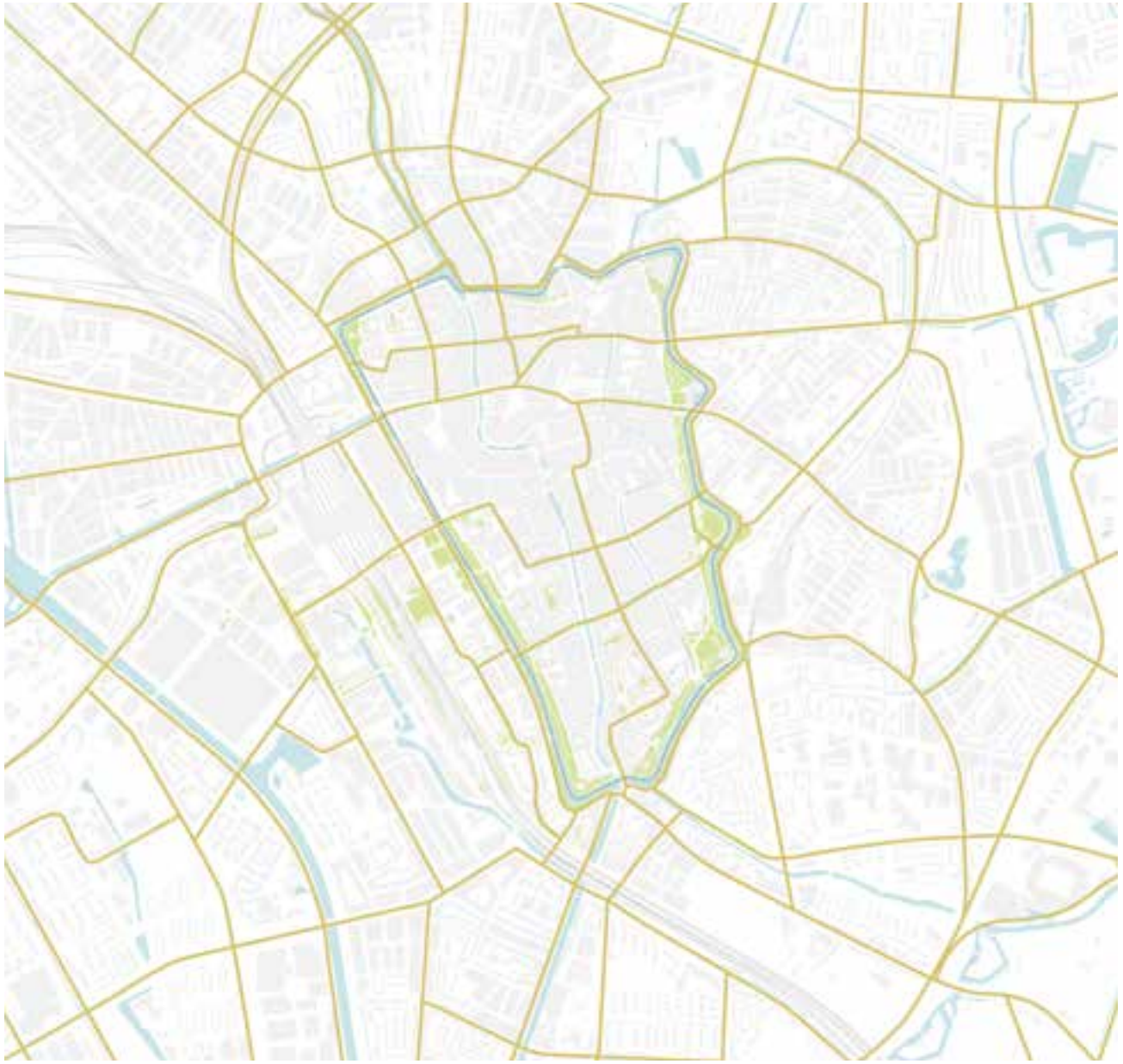
Fietsnetwerk 2021

De fietsroutes over de binnenstadsas en de Voorstraat en Wittevrouwenstraat zijn erg druk.

Legenda

Grens omgevingsvisie

Hoofdfietsroute

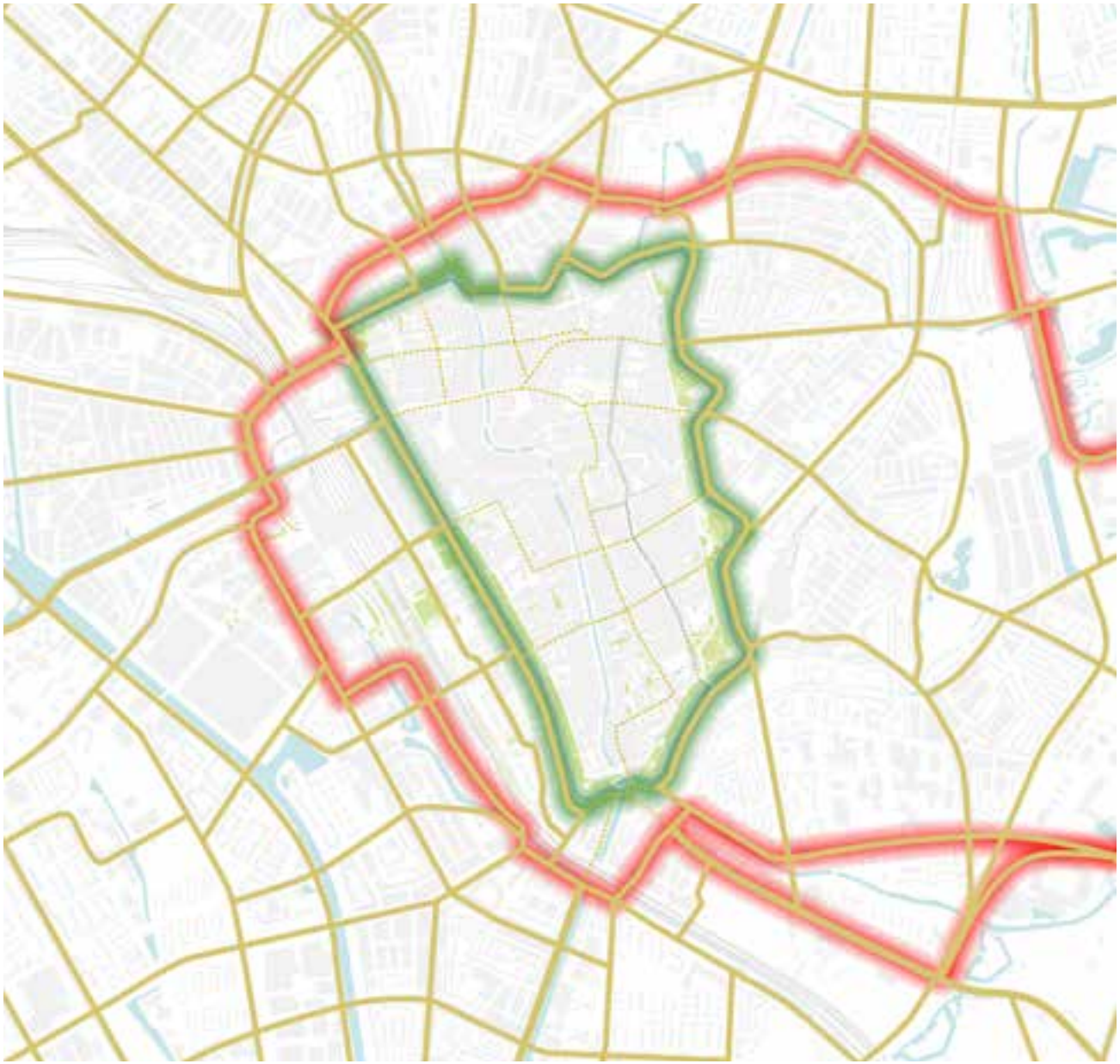


Fietsnetwerk 2040

'Door de inrichting van snelle, comfortabele fietsroutes om
de binnenstad heen is de druk op de binnenstadsas niet toegenomen. Fietsers met bestemming binnenstad zijn nog steeds zeer welkom.

Legenda

- *Grens omgevingsvisie*
- *Hoofdfietsroute*
- *Hoofdfietsroute binnenstad*
- *Hoofdfietsroute binnenstad te onderzoeken*
- *Hoofdfietsroute singel*
- *Route om de binnenstad*

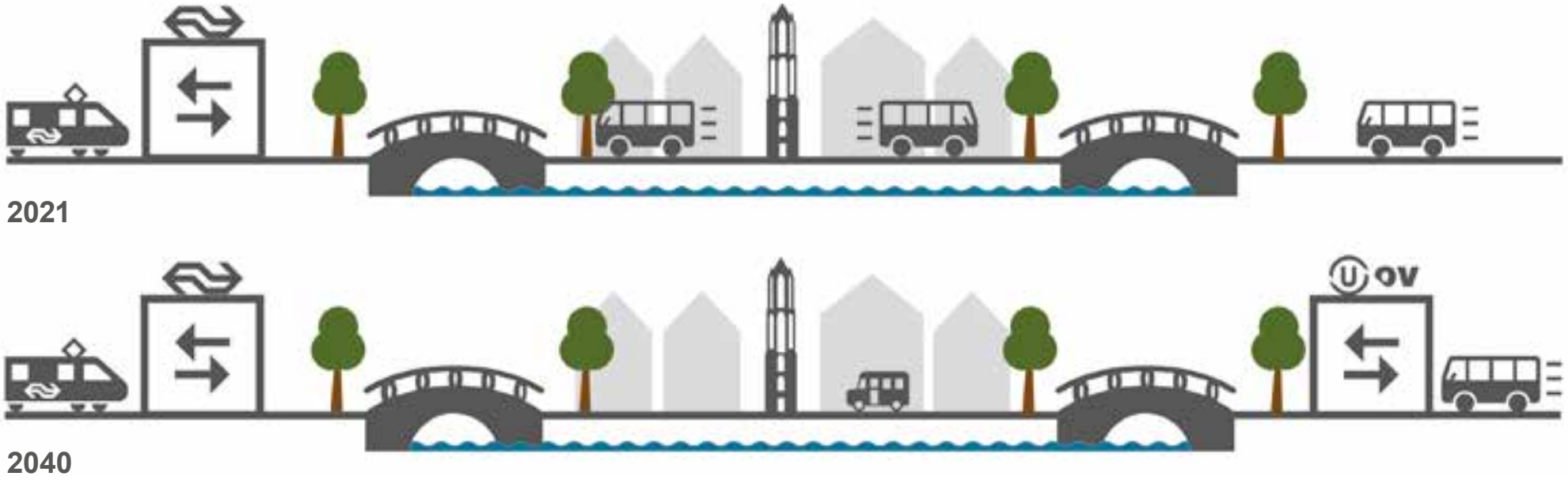






► *De Lange Viestraat circa 1935, in 2021 en zoals het er zou kunnen uitzien in 2040.*





▲ *Van veel doorgaand openbaar vervoer door de binnenstad in 2021 naar openbaar vervoer gericht op de binnenstad als bestemming in 2040.*

Voor het bestemmingsverkeer (14.000 mensen gemiddeld dagelijks) moet de binnenstad goed bereikbaar blijven met het openbaar vervoer.

Gemeente en provincie Utrecht onderzoeken samen, met oog voor de regionale aspecten, hoe de binnenstadsas in de toekomst zodanig kan worden ingericht dat de binnenstad bereikbaar blijft met het openbaar vervoer, maar zonder doorgaand verkeer. Ook wordt onderzocht wat het economische effect is van deze reizigers-stromen. De provincie Utrecht is verantwoordelijk voor de concessies voor het openbaar vervoer.

Uitgangspunt van dit onderzoek is dat er voor doorgaand en regionaal openbaar vervoer snelle, frequente, betrouwbare en comfortabele routes komen om de binnenstad heen. Voor regionaal busverkeer in oostelijke richting (bijvoorbeeld naar De Bilt, Zeist en verder) betekent dit waarschijnlijk een overstap bij het Utrecht Science Park. In dit onderzoek spelen, naast de bestaande buslijnen op de binnenstadsas, ook de treinstations Utrecht Centraal en Vaartsche Rijn een rol en het lokale tram- en busnetwerk. Het streven is dat elke bestemming in de binnenstad binnen vijf minuten lopen vanaf een halte bereikbaar is. Een fijnmazig netwerk in de binnenstad en er omheen van meer kleinschalige voertuigen past het beste bij de schaal van de binnenstad.

Ook op de Sint Jacobsstraat rijdt veel door-gaand busverkeer. Ook hier schuurt dit met de ontspannen sfeer die bij de binnenstad hoort. De verwachting is echter dat in de periode tot 2040 de Sint Jacobsstraat een belangrijke rol blijft spelen in het bus-netwerk.

OV-netwerk 2021

Voor openbaar vervoer zijn er drukke routes door de binnenstad: op de Sint Jacobsstraat en de binnenstadsas. De helft van de reizigers op de binnenstadsas stappen niet uit, maar reizen door de binnenstad en hebben bijvoorbeeld het station of het Utrecht Science Park als bestemming.

Legenda

- *Trein*
- *Tram*
- *Regionale buslijn*
- *Bestemming binnenstad*

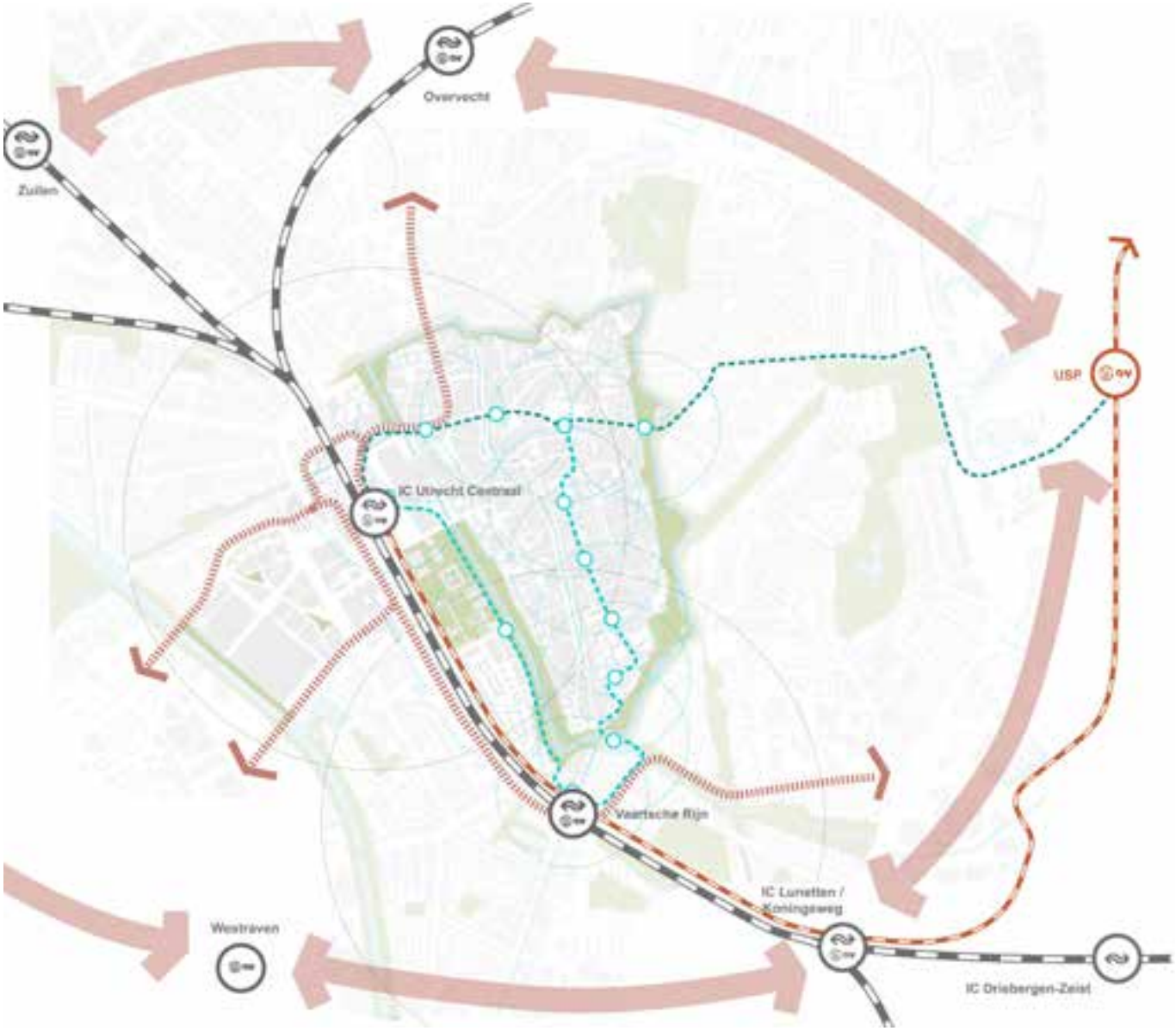


OV-netwerk 2040

Doorgaand openbaar vervoer gaat om de binnenstad heen, terwijl de binnenstad als bestemming per openbaar vervoer goed bereikbaar blijft.

Legenda

- *Trein*
- *Tram*
- *Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)*
- *OV-ring tussen knooppunten*
- *Verbinding binnenstadsas (binnenstadsspaak)*
- *Bestemming binnenstad*



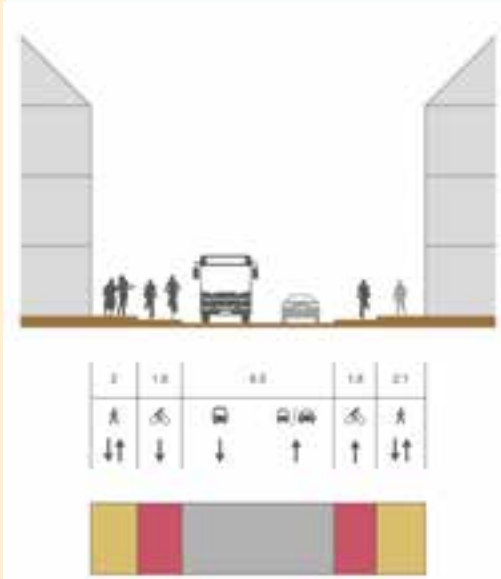
Variantenstudie

Binnenstadsas

Tegelijkertijd met het opstellen van de Omgevingsvisie onderzochten de provincie Utrecht en de gemeente gezamenlijk de toekomstige rol en functie van het openbaar vervoer in de binnenstad. In een breed verkennend onderzoek is gekeken of de ambities op gebied van ruimtelijke kwaliteit en klimaatadaptatie samen kunnen gaan met een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. In de studie is een groot aantal varianten globaal bekeken, zoals het herrouteren van een deel van de huidige buslijnen, varianten met stadstram of trambus, het gebruik van kleine bussen en een ondergrondse tramtunnel. De afgebeelde varianten illustreren de effecten op de ruimtelijke kwaliteit.

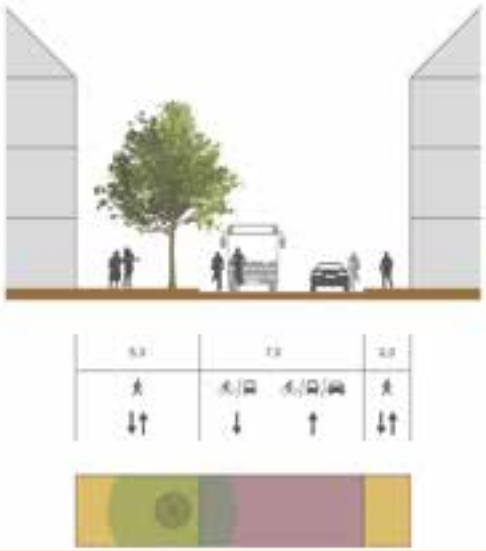
Variant Fietsstraat

In deze variant worden de trottoirs ongeveer twee keer zo breed doordat fietsers en gemotoriseerd verkeer worden gemengd op één rijloper met tweerichtingsverkeer.
Dit is mogelijk als het aantal bussen en auto's drastisch omlaag gaat. Plaatselijk is er in de trottoirs ruimte voor groen en een enkele zitplek. Deze variant is zowel mogelijk wanneer gekozen wordt voor bussen als voor trams.
Een voorbeeld van een fietsstraat met veel openbaar vervoer is de Breestraat in Leiden.
In 2021 zullen ook de Nachtegaalstraat en de Burgemeester Reigerstraat worden ingericht als fietsstraat.





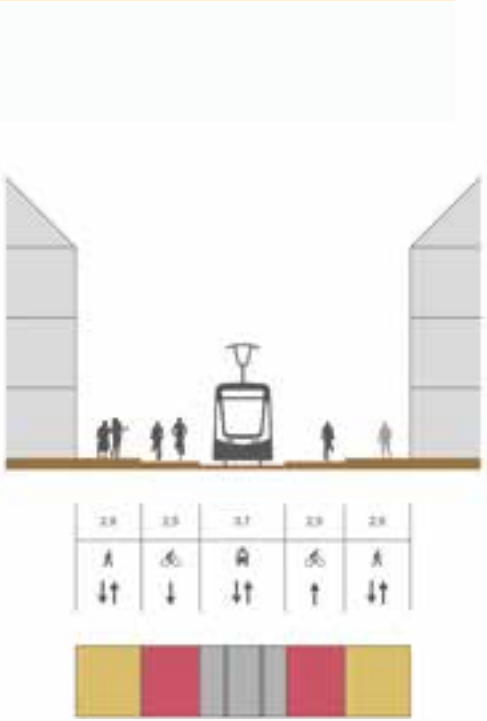
▲ *Huidige situatie Nobelstraat.*
▼ *Variant Fietsstraat.*





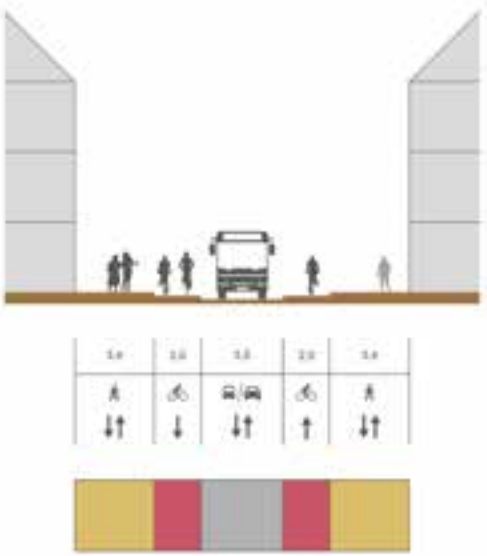
Variant Om-en-om

In deze variant worden trottoirs breder en komt er voor het openbaar vervoer een om-en-om-regeling. Deze variant is zowel mogelijk wanneer gekozen wordt voor bussen als voor trams. De tram of bus rijdt in beide richtingen, maar op delen van het traject rijdt de tram of bus maar in één richting tegelijk. Op die plekken wachten de bussen of trams tot de ander is gepasseerd. Op deze manier kan ruimte worden gewonnen voor voetgangers, groen en fietsers. Deze variant kan op verschillende manieren worden uitgewerkt. Fietsers kunnen bijvoorbeeld gebruik maken van aparte fietsstroken of delen de rijbaan met tram en gemotoriseerd verkeer.
Een voorbeeld van een om-en-om-regeling voor trams in een drukke straat is de Leidse-straat in Amsterdam.





▲ *Variant tram om-en-om.*





▼ *Variant bus om-en-om.*



Barrières slechten

24. Verbonden met de omgeving

De binnenstad is het hart van Utrecht en is rondom verbonden met andere wijken door bruggen over de singel. Natuurlijk kan het functioneren van de binnenstad niet los worden gezien van deze directe omgeving. De binnenstad maakt in 2040 onderdeel uit van het vergrote centrum, waarvan ook het stationsgebied en het Beurskwartier deel uitmaken.

Daarnaast worden functies die van oudsher alleen in de binnenstad te vinden waren, zoals winkelcentra, culturele en maatschappelijke voorzieningen meer gespreid over de stad. Utrecht groeit naar een stad met meer dan één centrum: Leidse Rijn Centrum, Utrecht Science Park, Overvecht en de nieuwe knopen Koningsweg-Lunetten en de A12-Zone.

De binnenstad speelt in op deze ontwikkelingen door enerzijds zijn eigen kwaliteiten te versterken (schoonheid, variatie, veerkracht en de ontspannen omgeving) en anderzijds goede verbindingen te maken met de omgeving.

Rondom de binnenstad

Hoewel de singel een duidelijke grens vormt, lopen routes en functies aan weerszijden van de singel vaak gewoon door. Denk aan de Biltstraat of de Nachtegaalstraat, die je kunt ervaren als een verlengstuk van de binnenstad. In de wijken om de binnenstad heen kan ook worden gewinkeld, er is horeca en er zijn culturele functies.

Het stationsgebied en de westzijde van de spoorzone gaan, samen met de binnenstad, steeds meer functioneren als vergroot centrum. Voor het dagelijks leven van bewoners en voor bezoekers doen wijkgrenzen niet ter zake, als functies maar goed bereikbaar zijn. Zo gaan kinderen uit de Dichterswijk op school aan de binnenstadkant van het spoor.

Op andere plekken worden plannen ontwikkeld om de verbinding tussen binnenstad en omgeving te verbeteren, zoals bij het Ledig Erf en de Oosteren Westerkade aan weerszijden van de Vaartsche Rijn. Hier wordt doorgaand autoverkeer teruggedrongen om ruimte te maken voor langzaam verkeer en verblijf. Daardoor kan de verbinding van de binnenstad met deze voorstad worden versterkt. Ook de Bemuurde Weerd kun je zien als een deel van de binnenstad. En de omgeving van het Oudenoord inclusief Zijdebalen lijkt steeds meer bij de binnenstad te horen.

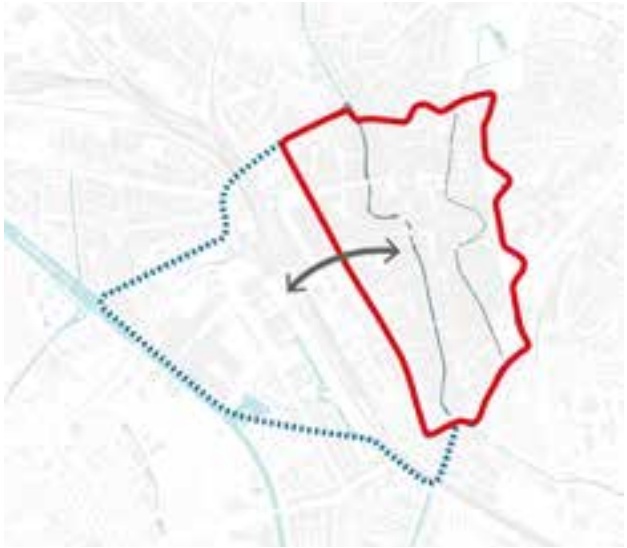
Een aantal gebieden heeft een minder sterke verbinding met de binnenstad, zoals de (kop van de) Amsterdamsestraatweg en de Kanaalstraat. Dit zijn kansrijke gebieden met een eigen sfeer en type winkels aanvullend op die van de binnenstad en buurtoverstijgende voorzieningen die veel mensen trekken, zoals de Ulumoskee.

Enkele zwakke schakels in de stedelijke structuur maken dat de koppeling tussen deze straten en



Wat zie je in 2040?

- **Ook aan de westkant van het centrum, in het Beurskwartier en rondom het Jaarbeursplein, is van alles te doen.**
- **De historische kant van het centrum en de hedendaagse zijde zijn sterk met elkaar verbonden.**
- **Over de singel en over de sporen zijn nieuwe voetgangersbruggen.**
- **Het is niet ver van de binnenstad naar de Merwedekanaalzone via de nieuwe fiets- en voetgangerstunnel tussen de Nicolaas Beetsstraat en de Jeremias de Deckerstraat.**
- **Langs het water van de Leidse Rijn, de Kromme Rijn en de Vecht lopen groene routes. Hier kun je de binnenstad in en uit wandelen.**
- **De binnenstad is goed verbonden met alle wijken rondom. Vroeger leek het best ver, maar tegenwoordig wandel je ongemerkt van de binnenstad naar Lombok of naar de Amsterdamsestraatweg.**



▲ *De historische binnenstad vormt in 2040 het nieuwe centrum samen met het Beurskwartier, Stationsgebied en Lombokplein.*



▲ *De spoorzone vormt een barrière tussen de westzijde van de stad en de historische binnenstad.*

de binnenstad ontbreekt. Zo worden het Westplein en de omgeving van de Daalsetunnel gedomineerd door autoverkeer. Het zijn geen plekken om te verblijven, alleen om doorheen te stromen. Ook de kantoren aan de Daalsesingel (bij de Knipstraat) sluiten in hun vormgeving en functie niet goed aan bij de binnenstad. Deze kantooromgeving stamt duidelijk uit de tijd waarin de singel een autoweg was. Voor voetgangers is er niets te zien of te doen.

Deze zwakke schakels verdienen verbetering. Dat zou je kunnen bereiken door het autoverkeer te verminderen, de openbare ruimte te verbeteren en gebouwen een grotere variatie aan functies te geven. De genoemde straten raken dan beter met de binnenstad verbonden, wat zowel de aantrekkelijkheid als de economische mogelijkheden ten goede komt. Zeker als winkelend publiek goede wandelroutes heeft om beide gebieden te bezoeken.

Deze hoek van de binnenstad kan de komende twintig jaar een flinke impuls krijgen en beter in verbinding komen te staan met de omgeving. De inrichting van het Westplein, het Smakkelaarspark en de Daalsetunnel, de ontwikkeling van het singelpark en herontwikkelingen rondom de Paardenveldgarage en Wijk C zullen daar allemaal toe bijdragen.

Als daarnaast het autoverkeer wordt gereduceerd, er behalve kantoren ook andere functies komen aan de Daalsesingel en er meer ruimte ontstaat voor voetgangers, wordt de verbinding van de binnenstad met de Amsterdamsestraatweg en Kanaalstraat beter en meer vanzelfsprekend.

Hooch Boulandt en de omgeving van de Bleekstraat hebben een eigen sfeer en hoewel deze buurten zeer centraal liggen, zijn ze door hun plek tussen spoor en singel toch enigszins geïsoleerd. Het zijn hoofdzakelijk rustige en ruim opgezette woonbuurten, in Hooch Boulandt gecombineerd met kantoren. Bewoners krijgen er de komende twintig jaar onder meer te maken met veranderingen op het gebied van bereikbaarheid: minder ruimte voor doorgaande auto's, nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer in de spoorzone en over de singel. En ook met de vergroening van het singelpark en de Moreelsetuinen. Verder bieden de ruim opgezette straten en openbare



ruimte kansen voor klimaatadaptie en vergroening.

Genoemde ontwikkelingen en ook de komst van eventuele van nieuwe verbindingen in de spoorzone, zullen in Hooch Boulandt waarschijnlijk ontwikkelingen op gang brengen.
Gezien de binnenstedelijke groei van de stad, kan dit leiden tot een subtiele wijziging in functiemix, van minder kantoren naar meer wonen en daarmee een meer gemengd gebruik van de bestaande (kantoor)gebouwen.

De ambities die in deze omgevingsvisie zijn geformuleerd voor de binnenstad, gelden voor een deel ook voor de aangrenzende gebieden. Voor bijna alle in deze visie genoemde richtingen geldt dat deze effecten zullen hebben op de omliggende wijken. Uiteraard vindt de uitwerking van deze ontwikkelingsrichtingen dan ook plaats in afstemming met die wijken, zodat op de schaal van de stad een juiste balans ontstaat.

Sommige ambities hebben direct effect op de omliggende wijken. Bijvoorbeeld het om de stad heen leiden van doorgaand openbaar vervoer en fiets-verkeer, het verminderen van het autoparkeren in de binnenstad en de ontwikkeling van station Vaartsche Rijn, die zorgt voor drukker verkeer van en naar de binnenstad. Langs de route van het station naar de binnenstad komen steeds meer functies, zoals horeca. Hetzelfde zie je, in verschillende mate, op andere routes naar de binnenstad.

Door deze ontwikkeling gaat het gebruik van het gebied direct buiten de singels steeds meer op dat van de binnenstad lijken.

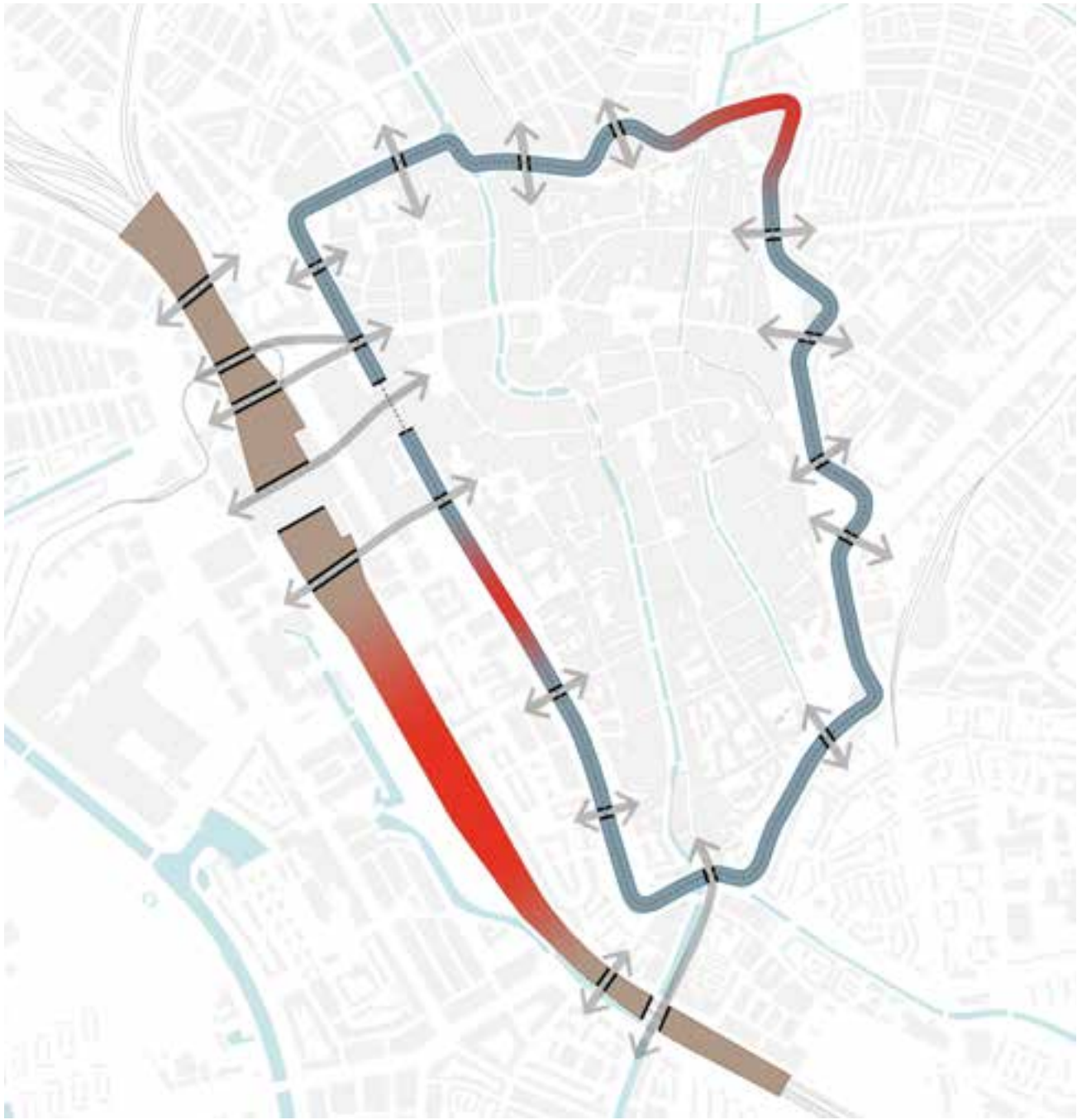
Ondanks de gewenste spreiding van functies, zal de groei van de stad er waarschijnlijk toe leiden dat de gebruiksdruk op de binnenstad en de directe omgeving nog toeneemt. Dat is goed voor de economische vitaliteit en dat kan weer aantrekkelijk zijn voor bewoners. Daarbij is wel aandacht nodig voor een goede balans tussen levendigheid en rust.

Barrières rond de binnenstad in 2021

Op verschillende plekken vormen singel en spoorzone een barrière.

Legenda

- *Grens omgevingsvisie*
- *Spoorzone*
- *Singel*
- *Verbinding*
- *Barrière*

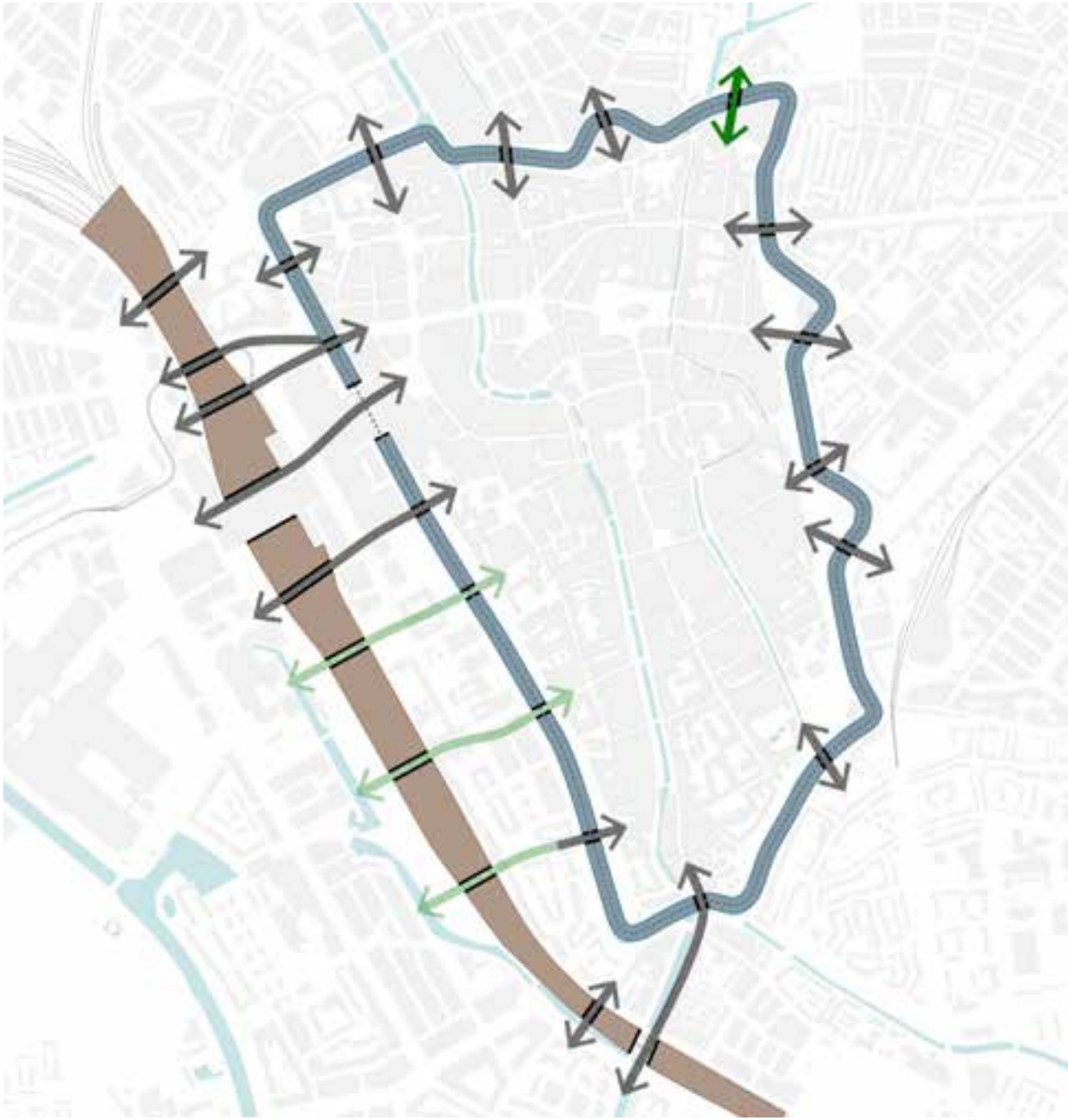


Verbindingen rond de binnenstad in 2040

Singel en spoorzone vormen in 2040 geen barrières meer.

Legenda

- *Grens omgevingsvisie*
- *Spoorzone*
- *Singel*
- *Verbinding*
- *Nieuwe verbinding*
- *Kansrijke verbinding*





▲ *De Vredenburgknoop gezien vanaf de Paardenveldbrug.*

Barrières slechten

Om de binnenstad aan alle zijden goed te verbinden met de omliggende stadswijken en het centrum van Utrecht aantrekkelijker te maken voor langzaam verkeer, moeten enkele barrières worden geslecht. Het gaat om verbindingen die in het netwerk voor fietsers en voetgangers nu nog ontbreken.

De Moreelsebrug, geopend in 2016, was de eerste van een serie nieuwe verbindingen tussen beide zijden van het spoor. Er komt een aantal extra routes tussen de binnenstad en de nieuwe westelijke helft van het centrum: bruggen over de spoorzone heen en tunnels eronderdoor. Dat is nodig omdat bestaande verbindingen nu al zwaar zijn belast (met name de Van Sijpesteijntunnel) en de binnenstad niet gemakkelijk bereikbaar is vanuit de Jaarbeurszijde en Dichterswijk. Als er straks meer voorzieningen en meer woningen komen in de omgeving van Jaarbeursplein, Beurskwartier en Merwedekanaalzone, zijn de nieuwe verbindingen het bindmiddel tussen de oude en de nieuwe helft van het centrum.

Meer verbindingen zijn ook nodig als in het vergrote centrum, naast het Beatrixtheater en de bestaande megabioscoop, ook andere groot-stedelijke culturele voorzieningen komen, zoals het Playlab in Wonderwoods en mogelijk nieuwe publiektrekkers op het Jaarbeursterrein en aan het Jaarbeursplein. En andersom willen de bewoners van de westzijde van het centrum graag gebruik maken van de voorzieningen van de binnenstad.

Meer routes voor langzaam verkeer dragen er toe bij dat de oost- en westkant van het spoor steeds meer gaan functioneren en aanvoelen als één centrum. Als ze goed zijn verbonden, profiteren beide delen van het centrum bovendien beter van elkaars aanvullende kwaliteiten.

Een nieuwe, groene voetgangersverbinding boven het spoor is gewenst ter hoogte van Park Nieuweroord zuidelijk van de Rabobank. Hier kan een nieuwe brug een schakel vormen die het groen van het Moreelsepark verbindt met het Ringpark Dichterswijk, de Kruisvaart en de nieuwe parken in het Beurskwartier. Aan de zijde van de binnenstad kan een parkbrug voor voetgangers over de singel hier op aansluiten.

Ter hoogte van de Walsteeg en hotel Karel V kan dan een verbinding worden gemaakt met het gebied rond de Strosteeg, waar nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden. Daar loopt de route door naar de Oudegracht. Een nieuwe verbinding op deze plek draagt bij aan een krachtige verbinding van de oude binnenstad met de nieuwe kant van het centrum. Het gebied rondom Moreelsepark en Rabobank wordt hiermee fijnmaziger en toegankelijker waardoor het meer functioneert als onderdeel van het centrum.

Voor zowel fietsers als voetgangers komt er een nieuwe oost-westverbinding onder het spoor door ter hoogte van de Nicolaas Beetsstraat en

de Jeremias de Deckerstraat. Ook verder naar het zuiden kan op termijn een nieuwe voetgangers-route door de spoorzone nodig zijn om de centrum-drukte beter te verdelen. Deze brug zou de zuidelijke binnenstad ter hoogte van de Martinus-brug (onder Utrechters bekend als de Yuppenbrug) en de Henriëtte Roland Holststraat kunnen verbinden met de Da Costakade in de Dichterswijk aan de westkant van het centrum.

Aan de noordzijde van de singel kan een aantal nieuwe bruggen de structuur voor langzaam verkeer fijnmaziger maken en daarmee het comfort vergroten voor fietsers en wandelaars in deze buurten. Deze nieuwe routes versterken ook het singelpark: een subtiele fietsverbinding over de Weerdsluis en een voetgangersbrug bij het Wolvenplein.

Daarnaast kan de Monicabrug (tussen Oudenoord en Sint Jacobsstraat) voor langzaam verkeer worden verbeterd en kan worden onderzocht of een voetgangersbrug van de Nieuwekade naar de Singelstraat wenselijk is. Dit laatste hangt samen met de ontwikkelingen aan de Daalsesingel en in Wijk C. Als de Monicabrug en de Daalsesingel aantrekkelijker worden voor langzaam verkeer, dan lijkt een nieuwe brug niet nodig. In de binnenstad is de kwaliteit van de route voor langzaam verkeer het belangrijkste. Dat is niet altijd de kortste weg.



▲ *De nieuwe Marga Klompébrug over de singel.*





◄ Het Lucasbolwerk in 1917, 2021 en in 2040, zoals het er zou kunnen uitzien als het singelpark en de binnenstadsas ingrijpend worden heringericht.'



Groene en blauwe verbindingen met het landschap

Het singelpark heeft zowel betekenis voor de binnenstad als voor de omliggende wijken. Het is een belangrijke schakel in de Utrechtse groenstructuur en sluit aan op andere parken zoals Moreelsepark, Griftpark en op het begin van de Maliebaan. Door het park rondom de hele binnenstad te trekken en beter te verbinden met de omgeving, wordt het nog waardevoller. Het water maakt recreatieve en ecologische verbindingen extra interessant.

Zowel aan de binnen- als aan de buitenzijde van de singel komt er een wandelroute door het groen. Bestaande oeverconstructies worden verzacht en ecologisch ingericht. Juist de overgangen van land naar water zijn kansrijk voor stadsnatuur. Nieuwe parkbruggen voor wandelaars bij het Wolvenplein en misschien ook bij de Nieuwekade en het Moreelsepark kunnen de gebruikswaarde van het singelpark vergroten voor bewoners van binnen en buiten de singel.

Via het Moreelsepark, de Moreelsebrug en nieuwe verbindingen door de spoorzone staat het singelpark in verbinding met de groengebieden aan de westkant van het centrum, zoals het toe-komstige Ringpark Dichterswijk en de parkjes in het Beurskwartier. Ter hoogte van het Smakkelaarspark is het singelpark verbonden met het Lombokpark en de andere groene plekken langs de Leidse Rijn.

Ook verbindingen met Vecht, Biltse Grift, Minstroom en Kromme Rijn kunnen worden verbeterd. Deze verbindingen met het omliggende landschap zijn belangrijk voor flora en fauna. En voor mensen is het aantrekkelijk om langs het water te lopen. Door goede verbindingen met de omgeving groeit de stedelijke betekenis van het singelpark, zowel ecologisch als recreatief.



▲ *Het singelpark staat in verbinding met waterlopen en groenstructuren in de omliggende stadswijken en zelfs daarbuiten.*


Bootje varen

25. Gebruik vaarwater reguleren

Water biedt mogelijkheden voor ecologie, recreatie en goederentransport. Nu het water de hele binnenstad weer omringt, ontstaan er nieuwe vaarroutes en dat worden er nog meer als de singel weer is verbonden met de Leidse Rijn. Het wordt steeds drukker op het water in en om de binnenstad. Om hierin een goede balans te houden, moeten er keuzes worden gemaakt.

Een oud vaarrondje aan de westzijde van het centrum wordt hersteld door de reconstructie van de Leidse Rijn. Dan kun je vanaf de singel, via de Leidse Rijn en het Merwedekanaal varen naar de Vaartsche Rijn en dan doorvaren naar de singel. Een leuke vaarroute vanuit de binnenstad, maar ook voor bijvoorbeeld mensen die wonen aan het Merwedekanaal.

Veel Utrechters vinden de nieuwe vaarmogelijkheden prachtig, maar het betekent ook dat de drukte op het water toeneemt, terwijl de capaciteit van de Utrechtse grachten en singels beperkt is en de werven en kademuren kwetsbaar. Utrecht kiest er daarom voor, het commercieel en recreatief gebruik van het water over de hele stad te spreiden, inclusief de bijbehorende opstap- en aanmeerplaatsen. Deze spreiding is overigens pas goed mogelijk als de binnenstad ook via het water weer is verbonden met de westzijde van de stad (via de Leidse Rijn).

Verblijf en vervoer over water moeten worden gestimuleerd maar ook gereguleerd. Stimuleren van vervoer over water is wenselijk wanneer dit het (zware) logistieke verkeer op straat vermindert en voldoet aan de eisen die gelden voor de kwetsbare werven en kades.

Regulering houdt in dat de (beperkte) ruimte op en langs het water zo wordt verdeeld dat publieke belangen gewaarborgd zijn. Deze regulering wordt uitgewerkt in nieuw beleid (Visie stadswater). Gezien de ambities in deze omgevingsvisie lijkt het wenselijk dat het gebruik van het water voor de bevoorrading en de afvoer van afval voorrang krijgt boven recreatief gebruik. Daarnaast ligt het in de lijn van deze visie om, als de drukte op het water te groot wordt, (plaatselijk) te kiezen voor spierkracht (roeiboot of kano) boven varen met een motor.

Vooral emissieloze vaartuigen zijn in 2040 nog welkom op het water in de binnenstad, als onderdeel van een gezond stedelijk leven. Het is wenselijk dat vergunningen voor activiteiten op de singel en grachten, zoals commercieel varen, voortaan alleen voor bepaalde tijd verleend worden verleend. Zo kan de gemeente zicht houden op het gebruik van het water en zo nodig bijsturen.

Wat zie je in 2040?

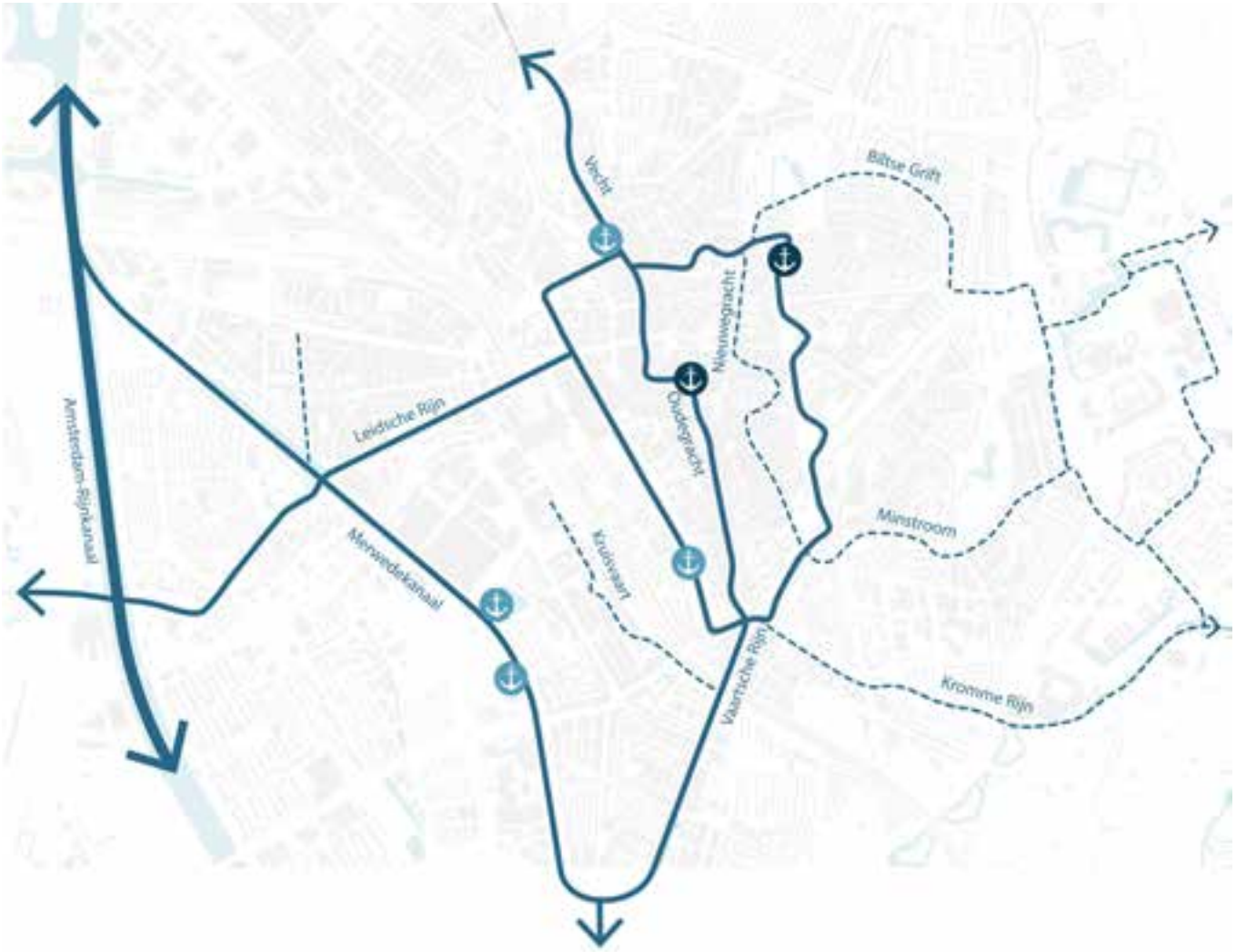
- **Op de singel en grachten van de binnenstad varen vooral emissieloze boten.**
- **Je ziet steeds meer zwemmers, kano's en rubberboten in en op het water in de binnenstad.**
- **Bevoorrading en afvalinzameling gaan steeds meer over het water.**
- **Het water van de binnenstad is verbonden met de Leidse Rijn, waardoor je nieuwe rondjes kunt varen door de stad.**
- **De gemeente let op dat het in de singel en grachten niet te druk wordt.**
- **Oevers en kades worden beschermd tegen te veel of hoge golfslag, bijvoorbeeld doordat bepaalde type boten wordt geweerd.**

Varen rond de binnenstad in 2040

De mogelijkheden om vanuit de binnenstad naar de westkant van de stad te varen, worden tussen 2021 en 2040 vergroot.

Legenda

- *Grens omgevingsvisie*
- *Vaarweg*
- *Vaarweg (beperking)*
- *Recreatiehaven*
- *Zoekgebied logistieke overslagpunt*



Het water biedt meer transportmogelijkheden. Bijvoorbeeld voor nieuwe aanbieders van logistiek en recreatief varen na het herstel van de Leidse Rijn. Stap je op de rondvaartboot bij de nieuwe parkeerhub bij Westraven naar de singel (circa 45 minuten varen)? Sloepverhuur aan de Leidse Rijn? Of een toeristische watertaxi waarmee je (hop on – hop off) rondom de singel kan varen?

De oevers van de singel en de grachten worden vrijgehouden voor verblijf aan het water. Hier worden geen nieuwe bouwwerken of nieuwe permanente ligplaatsen toegestaan. In de grachten is de kwetsbaarheid van de werven bepalend voor de vaarmogelijkheden en -beperkingen.

Varen in de Utrechtse grachten en singel geeft een heel ander zicht op de binnenstad dan een plekje op de vaste wal. Het is een ervaring die alle Utrechters en bezoekers is gegund, ook in 2040. Vandaar het belang om bij de verdere ontwikkeling van het Utrechtse vaarwater de juiste balans te vinden tussen stimulans en regels.



▲ *Recreatief gebruik van het water in de binnenstad zal de komende jaren verder toenemen.*


Nieuwsgierigheid

26. Bezoekers gastvrij verwelkomen

Utrecht is geen stad voor massatoerisme, maar zet in op kleinschaligheid en kwaliteit voor bezoekers. Bezoek aan de binnenstad is ook in de komende jaren gericht op de kwaliteiten die Utrechters ook zelf waarderen en die volgens deze visie nog kunnen worden versterkt: schoonheid, variatie, veerkracht in een ontspannen omgeving. Er is een kleine groei mogelijk van toeristische en zakelijke dagbezoeken of meerdaagse bezoeken met behoud van deze kwaliteiten.

De schoonheid van de Utrechtse binnenstad en het culturele leven met musea, festivals, bioscopen en belangrijke podia als TivoliVredenburg en de Stadsschouwburg, trekken jaar na jaar een grote, relatief constante stroom aan bezoekers. Ook de kerken verwelkomen bezoekers voor stilte en bezinning of vanuit culturele interesse, zo is de oecumenische Domkerk vrijwel dagelijks geopend voor iedereen. ‘Kerken kijken’, waarbij jaarlijks twaalf kerken in de zomer gedurende drie maanden kosteloos geopend zijn voor het publiek, is van grote waarde voor de beleving en het toerisme van de Utrechtse binnenstad.

Voor toeristen is Utrecht geen magneet zoals Amsterdam of Maastricht. De stad is vooral een bestemming voor zakelijke (2/3) en vrijetijds-bezoekers (1/3). Deze laatste groep bestaat vooral uit dagjesmensen en gaat dan ook meestal naadloos op in de veel grotere groepen Utrechters uit andere wijken en bezoekers uit de regio.

Deze bezoekers dragen bij aan zowel het cultureel als het economisch functioneren van de binnenstad. De aantrekkingskracht van musea en andere culturele hotspots levert economische kansen op die Utrecht nog beter kan benutten. Utrecht trekt vooral veel dagbezoekers uit stad en regio. Maar ook steeds meer gasten die langer dan een dag blijven. Sinds de groei van hotels tussen 2015 en 2020 lijken er in Utrecht tot 2040 voldoende hotelbedden te zijn. Het aantal meerdaagse bezoeken kan daardoor in de komende jaren groeien.

Van de gasten die overnachten, komt ongeveer 40% uit het buitenland en is 60% Nederlander. Dat je steeds meer Engels hoort op straat, in winkels en in horecagelegenheden, komt dan ook niet door het aantal en type bezoekers maar door de grote groep internationals (expats en buitenlandse studenten) die in en nabij de binnenstad woont. De meeste hotels bevinden zich in het centrum: de zakenhotels in het stationsgebied en boetiekhotels (kleine, intieme hotels met een eigen sfeer) in de historische binnenstad.

Verspreid over de binnenstad zijn woningen voor particuliere vakantieverhuur te vinden (zoals Airbnb) en bed & breakfasts, die het reguliere hotelaanbod aanvullen. Voor particuliere vakantieverhuur is een maximum van 60 dagen per jaar toegestaan.

Wat zie je in 2040?

- **In Utrecht is nog steeds geen massatoerisme, maar er zijn wel meer bezoekers die nieuwsgierig zijn naar de stad en opgaan in het dagelijkse stadsleven.**
- **Er is een beperkt aantal bijzondere hotels bijgekomen, niet in werfkelders.**
- **Bezoekers komen niet alleen af op de grote culturele instellingen maar ook op de meer kleinschalige evenementen met kunst en cultuur op bijzondere plekken.**



▲ *Koningsdag trekt veel bezoekers van binnen en buiten de stad.*

Uitbreiding van tijdelijke verhuur (short stay) van woningen of clustering van werfkelders als hotelkamers is niet toegestaan. Short stay is eventueel nog wel mogelijk bij transformatie van een niet-woonfunctie of bij nieuwbouw. Verder zijn er uitzonderingen voor bijzondere middelgrote concepthotels en bijzondere doelgroephotels.

Utrecht ontwikkelt het toerisme in de binnenstad in balans met leefbaarheid. Groei van het toerisme is geen doel op zich, maar een beheerste groei is mogelijk als het kwaliteit aan de stad toevoegt. Utrecht zet niet in op massatoerisme, maar op toerisme dat past bij de schaal en identiteit van de (binnen)stad. Hoofdthema's zijn kennis en cultuur, waarvan de stad (internationale) bezoekers graag laat meegenieten. Daarnaast kan de congres- en vergadermarkt groeien.

De kracht van het toerisme in Utrecht zit in thema's als erfgoed, cultuur en de Utrechtse fietstraditie. Onder meer via digitale informatie spoort de stad bezoekers aan daarvan kennis te nemen. Naast de verblijfskwaliteit en - in 2040 zelfs nog grotere - schoonheid van de binnenstad. Het gaat niet om de kwantiteit van het toerisme maar om de kwaliteit, met het accent op ontmoeting, gastheerschap, duurzame en gezonde ontspanning.



Toerisme in Utrecht

De toeristische druk kun je op twee manieren meten: (1) door uit te rekenen hoeveel overnachtingen per dag per vierkante kilometer gemiddeld plaatsvinden en (2) hoeveel overnachtingen per dag per 100 inwoners.
Vergelijk je deze cijfers, dan zie je grote verschillen tussen Utrecht en bijvoorbeeld Amsterdam.
Per vierkante kilometer telde Utrecht in 2018 bijvoorbeeld gemiddeld 20 overnachtingen, tegenover 276 in Amsterdam. De toeristische druk in Utrecht is zelfs de laagste van de vier grote steden en Maastricht en nog het meest vergelijkbaar met die in Rotterdam (26).

In 2019 ontvingen de Utrechtse hotels 451.000 gasten (745.000 overnachtingen). Dit volume groeit door de jaren heen licht.

Daarbovenop vinden tussen de 25% en 30% van alle overnachtingen in de stad plaats in een Airbnb. De meeste Airbnb's bevinden zich in of rondom de historische binnenstad. Begin maart 2019 waren er 2.166 actieve Airbnb's in Utrecht. De meeste actieve Airbnb's zijn in Wittevrouwen (101), Domplein, Neude, Janskerkhof (93) en de Vogelenbuurt (79). In totaal is ongeveer 19% van de actieve Airbnb's gelegen in de binnenstad, terwijl hier maar 5% van de Utrechtse woningen staat. De woonfunctie van de binnenstad mag niet verder onder druk komen te staan.

Volgens NIBTC-NIPO bezochten in 2018 ruim 3,3 miljoen Nederlandse dagbezoekers Utrecht, een lichte groei ten opzichte van 2017 (3,2 miljoen). Dagbezoekers gaan in hun vrije tijd voor hun plezier naar een stad. Bezoeken van de Utrechters zelf, bezoekjes aan familie of vrienden en zakelijke bezoeken worden in deze cijfers niet meegerekend.

Nederlandse dagbezoekers brengen per jaar gemiddeld vier bezoeken aan Utrecht. Van de 26 steden in het onderzoek worden alleen Amsterdam (4,4 miljoen) en Den Haag (3,4 miljoen, inclusief Kijkduin en Scheveningen) vaker bezocht. De meeste bezoekers aan Utrecht komen uit de provincies Zuid-Holland (19%), Gelderland (19%) en Noord-Holland (18%). Ongeveer een op de zeven dagbezoekers komt uit de provincie Utrecht (14%).

Recreatie en toerisme zorgden in 2019 in de stad voor meer dan 22.000 banen, oftewel bijna de helft van alle toeristisch-recreatieve banen in de provincie Utrecht.

Bronnen: Utrecht-monitor
E. van der Zee en J. D. Krist, AirBnb monitor Utrecht (editie 4), Faculteit Geowetenschappen. Sociale Geografie en Planologie. Universiteit Utrecht 2019.


STATION C.S.
3

C. Samen werken aan een binnenstad in balans

In het voorgaande deel van deze omgevingsvisie zijn thema's benoemd waarin de binnenstad van Utrecht zich verder kan ontwikkelen. In dit deel staat beschreven hoe de diverse partners in de stad de ambities voor de binnenstad, neergelegd in deze omgevingsvisie, gezamenlijk tot werkelijkheid maken.

Utrecht heeft geleerd van het recente verleden. Functies zoals horeca, wonen en mobiliteit schuren soms met elkaar, openbare ruimte kan verrommelen, beheer, handhaving en veiligheid kunnen onder druk komen, ondergrond en bovengrond zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en soms strijdig in functies, het Utrechts erfgoed verkeert over het algemeen in goede staat maar vraagt zorg en aandacht. Een leefbare binnenstad vraagt om balans, keuzes en sturing.

Samen met de stad

Uitgangspunt

Voor het functioneren van de binnenstad en het gevoel dat die van 'ons' samen is en blijft, is het belangrijk dat er een gedeeld gevoel van eigenaarschap bestaat. Daarvoor is nodig dat gemeente, bewoners, ondernemers, organisaties en instellingen niet alleen hun individuele belang nastreven, maar zich ook gezamenlijk verantwoordelijk voelen voor de inrichting, gebruik en beheer van de binnenstad als geheel.

Sturing

Het verwezenlijken van de ambities en keuzes in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 vereist, naast een gevoel van gezamenlijk eigenaarschap, ook sturing op verschillende niveaus, door verschillende partijen met verschillende instrumenten. De gemeente kan dit zeker niet alleen - en wil dit ook niet alleen.

Wel heeft de gemeente mogelijkheden om te sturen in de verschillende rollen die zij heeft als opsteller van kaders, ontwikkelaar, uitvoerder, vergunningverlener en handhaver. De gemeente kan in panden bijvoorbeeld functies 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 en handhaven en overlast aanpakken. In het omgaan met haar eigen vastgoed en de openbare ruimte heeft de gemeente een voorbeeldfunctie.

Daarnaast zijn bewoners(organisaties), vastgoedeigenaren (commerciële beleggers of particulieren), ondernemers (individueel of verenigd in het Centrummanagement Utrecht), maatschappelijke organisaties en instellingen zoals de universiteit, musea en de kerken, ieder met een eigen opdracht, van belang voor de uitvoering van deze omgevingsvisie. Zeer veel partijen nemen sturende beslissingen, die de toekomst van de binnenstad mede bepalen. Daarom is intensieve samenwerking nodig en een gedeeld beeld van de ambities en ontwikkelingsrichting van de binnenstad. De stad – en zeker de binnenstad – maken we samen.

In 2021 is de organisatiegraad relatief hoog, lopend langs de lijnen van de diverse (sectorale) belangen. Verschillende belangengroepen proberen met de gemeente te komen tot verbeteringen voor hun achterban. Er lopen allerlei individuele lijnen richting gemeenteraad en college van B en W. Deze belangengroepen praten elk met de gemeente, maar meestal niet - of in ieder geval te weinig - met elkaar.

Zo vertegenwoordigt het Centrummanagement Utrecht (CMU) de belangen van de binnenstadondernemers. De gemeente heeft met het CMU een convenant gesloten ('De Rode Loper Uit', 2016 -2020). Ook de commerciële vastgoedeigenaren hebben hun overlegstructuren (VCOC), evenals de horeca (KHN), culturele instellingen, kerken, studenten (VIDIUS), woningcorporaties en maatschappelijke organisaties zoals de Fietsersbond en het Milieucentrum Utrecht. Er zijn zo'n 50 bewonersgroepen die opereren op buurt-, straat- of themaniveau en betrokken zijn bij de inrichting en leefbaarheid van hun woonomgeving. Op het niveau van de hele binnenstad is de Actiegroep Binnenstad030 actief. Utrecht Marketing houdt zich bezig met



▲ *Overleg over de toekomst van de binnenstad.*

de promotie en beeldvorming van de stad en voor een belangrijk deel de binnenstad. Ook bestaat er een groot netwerk internationals waar expats in de binnenstad aan deelnemen. Te constateren valt dat er relatief vaak – via de gemeente – over elkaar wordt gesproken en, ondanks alle participatie, toch nog (te) weinig met elkaar. Op het niveau van de hele binnenstad is de Actiegroep Binnenstad030 actief. Utrecht Marketing houdt zich bezig met de promotie en beeldvorming van de stad en voor een belangrijk deel de binnenstad. Ook bestaat er een groot netwerk internationals waar expats in de binnenstad aan deelnemen. Te constateren valt dat er relatief vaak – via de gemeente – over elkaar wordt gesproken en, ondanks alle participatie, toch nog (te) weinig met elkaar.

Samenwerkingsverband

Het voorstel in deze omgevingsvisie is op het niveau van de gehele binnenstad een permanent samenwerkingsverband op te bouwen van de gemeente samen met vertegenwoordigers van deze groepen. Dit samenwerkingsverband geeft programmatische sturing aan de uitvoering van de omgevingsvisie. De spelregels en precieze samenstelling moeten nog worden opgesteld. Een vraag daarbij is bijvoorbeeld hoe je in zo'n samenwerkingsverband een representatieve bewonersvertegenwoordiging organiseert.

De gemeente sluit met dit samenwerkingsverband een maatschappelijk convenant of wijkakkoord, telkens voor vier jaar (parallel aan de collegeperiode), over ontwikkeling, inrichting, gebruik en beheer van de binnenstad en de financiering daarvan. Vergelijkbaar met 'De Rode Loper Uit' en afspraken van andere organisaties met de gemeente, maar dan een convenant voor alle partijen in de binnenstad. Overigens kunnen de belangengroepen gewoon hun eigen overleggen houden, ook met de gemeente. Het gaat erom dat er daarnaast ook gezamenlijk wordt overlegd en gestuurd op ontwikkelingen, gebruik en beheer in de binnenstad.

De verwachting is dat een convenant met meer partijen op breder draagvlak kan rekenen en daardoor snellere stappen mogelijk maakt dan bij de huidige werkwijze. Er wordt in het convenant ook opgenomen welke bijdragen de verschillende ondertekenaars vanuit hun eigen opdracht leveren aan de uitvoering. De gemeente kan het tenslotte niet alleen.

Jaarlijks spreken de partners op het niveau van de binnenstad concrete acties af die zij onder het convenant uitvoeren, waarbij ieder verantwoordelijkheid neemt voor de eigen acties,

zo mogelijk met eigen financiering of mens-kracht. De acties gaan over binnenstadbrede zaken, zoals inrichting en beheer van de openbare ruimte, bereikbaarheid en parkeren, bevoor-rading en afvalinzameling of plekken waarvoor een gebiedsprofiel wordt opgesteld. Op basis van kennis en data worden de activiteiten gemonitord en bijgestuurd. Daar wordt gezamenlijk een monitoringsysteem voor ontwikkeld. Na enkele jaren ervaring blijkt of deze manier van werken de regie op de binnenstad versterkt.

Het gebiedsprofiel
Een instrument dat in ontwikkeling is voor regie op gebruik en beheer van gebouwen en openbare ruimte voor een specifiek gebied is het gebieds-profiel. Het gebiedsprofiel wordt opgesteld met direct belanghebbenden.

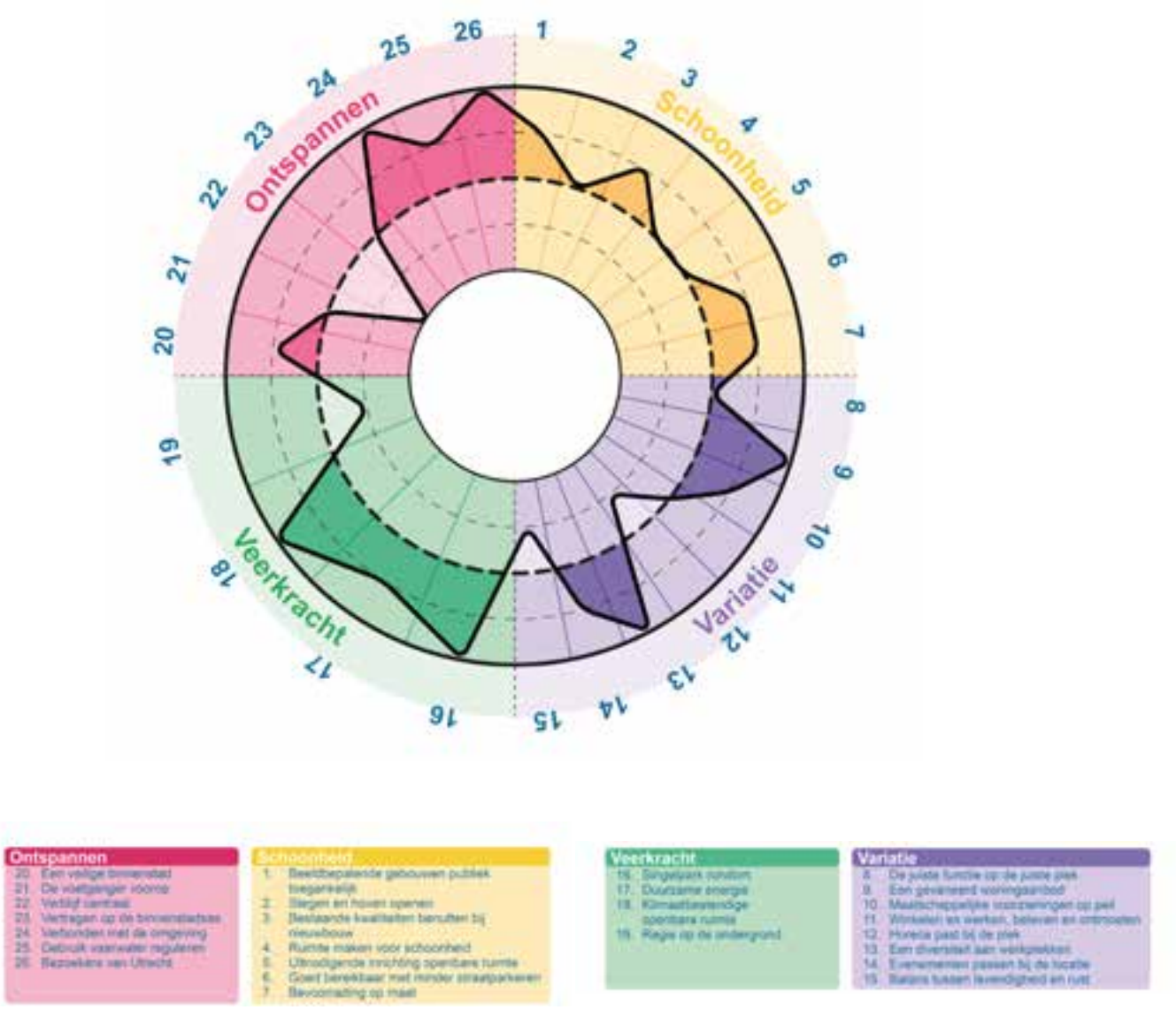
In een gebiedsprofiel wordt bepaald welke ontwikkelingen gewenst zijn in een begrensd gebied. Het betreft zowel de functies in gebouwen als de openbare ruimte. Het gebiedsprofiel levert een concrete, integrale agenda voor de ontwikkeling van het gebied, met acties voor de korte en langere termijn en eventueel financiering door betrokken partijen. Overigens is het niet de bedoeling alles ‘dicht te regelen’.
Er is ook ruimte nodig voor (onverwachte en gewenste) vernieuwing. De betrokkenen bij



▲ *Het gebiedsprofiel wordt verbeeld in een impressie. Dit is nog geen ontwerp of plan, maar een verbeelding van de ambities voor het gebied.*

Waar, wanneer en waarom wordt een gebiedsprofiel opgesteld?

Een gebiedsprofiel wordt opgesteld voor delen van de binnenstad (straten, pleinen) waar veel verandering te verwachten is, functies schuren of juist een impuls nodig is (denk aan het kernwinkelgebied of de Nobelstraat). Voor zo’n afgebakend gebied stellen de betrokken partijen samen een gebieds-profiel op. Initiatief kan van de gemeente komen of van betrokkenen bij een gebied.
In ingewikkelde situaties waar een samenhangende aanpak van zowel gebouwen als openbare ruimte nodig is, leiden de gewone plannings-methoden niet snel genoeg tot resultaat. Bij het opstellen van een gebiedsprofiel wordt gekeken naar het samen-spel van functies in gebouwen en de openbare ruimte. De kaders waarbinnen een gebiedsprofiel wordt opgesteld, komen uit de omgevingsvisie en uit het algemene beleid.



▲ *Het spindiagram is een hulpmiddel voor gemeente, bewoners, ondernemers, vastgoedeigenaren en andere belanghebbenden om de ambities voor een gebiedsprofiel gezamenlijk te bespreken.*

het opstellen van het gebiedsprofiel, blijven in principe ook betrokken in de beheerfase. Samen bewaken betrokkenen de voortgang en sturen ze zo nodig bij.

Betrokken bij het opstellen van een gebiedsprofiel zijn bijvoorbeeld de gemeente, bewoners, ondernemers, vastgoedeigenaren, instellingen (bijvoorbeeld universiteit, kerken). Het plangebied voor een gebiedsprofiel wordt per gebiedsprofiel vastgesteld en kan, afhankelijk van de concrete situatie, bestaan uit bijvoorbeeld een plein, een straat of een aantal straten met dezelfde problematiek. Gebiedsprofielen worden niet overal en niet tegelijkertijd opgesteld voor alle plekken waar dat wenselijk lijkt. Dat is niet nodig en ook financieel niet haalbaar. Overigens is nog niet besloten welke criteria gehanteerd worden als de keuze moet worden gemaakt voor welke gebieden een gebiedsprofiel moet worden opgesteld (zie ook richting 8).

Het gebiedsprofiel is een hulpmiddel om tot een gezamenlijk beeld en samenwerking te komen. Het moet geen zwaar, bureaucratisch instrument worden, maar het opstellen van een gebiedsprofiel vergt wel tijd en overleg tussen betrokken partijen. Het college stelt het gebiedsprofiel uiteindelijk vast. Als partijen er samen niet uit komen, hakt het college eventueel knopen door.

Eenmaal vastgesteld, krijgt het gebiedsprofiel de status van een (deel)omgevingsprogramma (uitwerking van een omgevingsvisie in concrete maatregelen) en is het voor de gemeente zelfbindend. Dit betekent dat de gemeente zelf eraan kan worden gehouden. Het gebiedsprofiel vraagt betrokken bewoners en marktpartijen om ook zelf bij te dragen aan de doelstellingen van de omgevingsvisie. Het omgevingsprogramma is daarmee de brug tussen de visie en het omgevingsplan.

Gebruik van het instrument 'gebiedsprofiel' voor de binnenstad kan worden gezien als een proeftuin voor de vernieuwing in het omgaan met vergunningen. Die worden verleend op grond van het omgevingsplan of andere verordeningen. Met name de mogelijkheid om vergunningen bij veranderende omstandigheden aan te passen vraagt nadere bestudering. Bij een gebiedsprofiel houden bewoners, ondernemers, vastgoedeigenaren en de gemeente gezamenlijk een vinger aan de pols. Uitkomst van die monitoring kan zijn dat omstandigheden veranderd zijn en dat, om de gestelde doelen te bereiken, vergunningen moeten worden aangepast.

In zo'n geval gaat het om de afweging tussen aan de ene kant rechtszekerheid, aan de andere kant flexibiliteit en aanpassing aan ontwikkelingen in een gebied. Idee is dat deze flexibiliteit het economische en culturele leven vitaal houdt én de binnenstad leefbaar met voldoende levendigheid en rust.

Voor alle duidelijkheid: de algemene ambities en ontwikkelingsrichtingen in deze omgevingsvisie zijn, naast het bestaande thematische beleid en de bestaande programma's, van toepassing op de hele binnenstad. Een gebiedsprofiel is een nadere specificatie daarvan voor een specifiek gebied.

Initiatieven van de stad

Veel initiatieven in de binnenstad zijn afkomstig van bewoners, maatschappelijke organisaties (zoals kerken en milieugroepen) of marktpartijen. Dat zal in de toekomst niet veranderen. Ook nadat het hierboven beschreven samenwerkingsverband in de binnenstad is opgezet of als gebiedsprofielen voor een specifiek gebied zijn ontwikkeld, is er voor dit soort initiatieven plaats.

Deze omgevingsvisie geeft - met de ambities die erin zijn verwoord - richting en inspiratie aan bewoners (als particulier of leden van een bewonersgroep) die het initiatief willen nemen om woningen, de sociale samenhang en/of hun leefomgeving te verbeteren. Nu al heeft de gemeente verschillende instrumenten om initiatieven mogelijk te maken en te ondersteunen, zoals het Initiatievenfonds, het Bewonersbod, Buurtbudgetten en andere subsidies.

Ook marktpartijen of organisaties in de private sector kunnen, al dan niet in samenwerking met bewonersgroepen of maatschappelijke organisaties, initiatieven ontwikkelen die een bijdrage leveren aan het verwezenlijken van de ambities in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Dat kan een individuele marktpartij zijn zoals bij de ontwikkeling van het voormalige hoofdpostkantoor tot Post Utrecht. Maar ook een organisatie als het CMU, die beschikt over gelden uit het ondernemersfonds, die het kan inzetten voor activiteiten voor de verbetering van het ondernemersklimaat in de binnenstad.

Integrale gemeentelijke sturing

De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 gaat, naast samenwerking met andere partijen in de binnenstad, uit van een stevigere, integralere sturing vanuit de gemeente.

Onder leiding van de gebiedscoördinator binnenstad wordt steeds meer en steeds sterker het proces ingezet om van sectorale beslissingen bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit, groen of openbare ruimte naar integrale, samenhangende beslissingen te komen. De gebiedscoördinator binnenstad coördineert middellange- en langetermijnontwikkelingen, zoals herinrichtingen van de publieke ruimte en private en publieke vastgoedontwikkelingen.



▲ *Een nieuw ingerichte Mariaplaats verrommelt al weer snel.*

Voor de coördinatie van dagelijkse processen is een programmamanager gebruik en beheer binnenstad aangesteld. Een stuurgroep gebruik en beheer openbare ruimte binnenstad, samengesteld uit diverse directieleden van de gemeente Utrecht, bewaakt de samenhang van wat er in de binnenstad gebeurt en stuurt de programmamanager aan.

De aanstelling geldt voor een proefperiode van twee jaar om ervaring op te doen. De programmamanager brengt samenhang aan tussen de diverse beleidsvoornemens en de uitvoering daarvan, en stuurt het gebruik en beheer van de binnenstad met doorzettingsmacht aan. (Doorzettingsmacht betekent dat iemand mag beslissen als gesprekspartners er niet samen uitkomen.) Ook is deze programmamanager de gemeentelijk coördinator van het convenant met maatschappelijke partners, de op te stellen gebiedsprofielen en de uitvoering van het plan van aanpak overlast. De programmamanager gebruik en beheer binnenstad vormt een hecht team met het wijkbureau binnenstad en met de gebiedscoördinator binnenstad.

In overleg met de gebiedscoördinator binnenstad en de programmamanager gebruik en beheer binnenstad blijven de bestaande vakafdelingen het vakbeleid opstellen en uitvoeren.

Een voorstel is om de integrale sturing ook bestuurlijk vorm te geven door een coördinerend wethouder voor de binnenstad te benoemen. Ook diverse partners in de binnenstad hebben deze wens. Omdat er de komende jaren veel samenhang zal zijn tussen ontwikkelingen in de binnenstad en de andere delen van het centrum (stationsgebied en Beurskwartier), ligt een bestuurlijke coördinatie bij één wethouder voor de hand, bij voorkeur een wethouder centrum. Dit is een keuze die kan worden gemaakt bij de eerstvolgende coalitieonderhandelingen.

Vergunningen, toezicht en handhaving

Deze omgevingsvisie geeft richting aan de gewenste ontwikkeling van de binnenstad. Zij levert – soms samen met een gebiedsprofiel – een onderbouwing voor het opstellen van beleidsregels in het omgevingsplan en in gemeentelijke verordeningen. Op basis daarvan verleent de gemeente straks, bij positieve beoordeling van aanvragen, vergunningen aan initiatiefnemers (bewoners, marktpartijen) en organiseert ze toezicht en handhaving. Het omgevingsplan regelt een evenwichtige toedeling van functies aan locaties en daarnaast stelt het regels aan activiteiten die het Rijk en de provincie niet geregeld hebben (inclusief wat in 2020 het bestemmingsplan is).

Wat de stad merkt van de omgevingsvisie, hangt af van de activiteiten van de gemeente zoals herinrichting, van de vergunningen die worden verleend aan bewoners en ondernemers en van het toezicht en de handhaving op de naleving van de gemaakte afspraken. De gemeente stelt elke vier jaar wettelijk verplicht een handhavingsprogramma op voor de openbare ruimte en de bebouwde omgeving. Dit programma, met concrete doelen en criteria voor monitoring, komt voort uit de omgevingsvisie en het omgevingsplan.

Deze omgevingsvisie gaat uit van een vorm van regie op de binnenstad waar de partners in de stad uitdrukkelijk deel van uitmaken. De gemeente maakt samen met hen afspraken over inrichting, gebruik en beheer. Partners bewaken die afspraken samen op basis van kennis en data. De juridische basis voor de afspraken is vastgelegd in het omgevingsplan en andere beleidsregels en verordeningen.

Beheer, toezicht en handhaving op gebruik en overlast zijn niet de basis van deze keten, maar wel een noodzakelijk sluitstuk. Bedoeld zijn afspraken over de inzet van Stadsbedrijven bij het beheer van de openbare ruimte zoals schoonmaak en afspraken met ondernemers, bijvoorbeeld over het ophalen van bedrijfsafval. Handhaving gaat over Toezicht en Handhaving van de Bebouwde Omgeving (THBO), Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte (THOR) en, wat betreft veiligheid, ook de politie.

Het is een uitdaging om, nu het binnenstadsgebied zich feitelijk uitbreidt (bijvoorbeeld naar de Wester-



▲ *Toezicht en handhaving zijn onmisbaar voor een leefbare stad.*



▲ *Elkaar aanspreken en handhaving zijn noodzakelijk om te maken dat afspraken ook worden nageleefd.*

en Oosterkade en het Jaarbeursplein), beheer, toezicht en handhaving daar op dezelfde manier uit te voeren als in de binnenstad zelf.

Gezien de vrijheidslievende inborst van veel Utrechters, is handhaving niet het eerste instrument om naar te grijpen. Het heeft meer effect als je begint met het maken van afspraken en elkaar daarop aanspreekt. Maar als sluitstuk van een keten van visie, vergunningverlening en toezicht is handhaving voor een leefbare stad onmisbaar. De stad moet kortom wat meer de kant op van ‘afspraak is afspraak’ en minder de kant van gedogen. Toepasselijke voorbeelden te over: van uitstallingen op straat tot fietsparkeren op blindegeleidestroken, van uitdijende terrassen tot alcohol op straat en in de parken. Die verandering is een grote uitdaging, maar noodzakelijk voor een binnenstad in balans.

Als het gaat om de openbare ruimte, draagt een heldere visie in het algemeen bij tot een heldere inrichting, die helder gedrag oproept met heldere regels die voor iedereen duidelijk zijn. Anders gezegd: een duidelijke keten verhoogt de kwaliteit van de stad.

Milieueffectrapportage (m.e.r.)

Voor deze omgevingsvisie is milieueffectrapportage (m.e.r.) niet nodig. De beleidsuitspraken in deze omgevingsvisie zijn globaal en hebben het karakter van ambities. Er worden geen concrete locaties aangewezen of overwogen voor concrete activiteiten. Er worden geen plannen genoemd waarvoor een milieueffectrapportage zou moeten plaatsvinden. Er is ook geen sprake van drempelwaarden die worden overschreden.

Ook over ontwikkelingen als die rond de parkeergarages aan Strosteeg en Paardenveld is deze omgevingsvisie globaal richtinggevend. Los daarvan zijn dit kleinschalige ontwikkelingen met effecten die ver onder de drempelwaarden uit het Besluit Milieueffectrapportage liggen.

Wel worden in deze omgevingsvisie activiteiten genoemd die vallen onder de ‘stedelijke ontwikkeling’ in de zin van de milieueffectrapportage. Dat geldt bijvoorbeeld voor toevoeging van (een beperkt aantal) bijzondere hotels of van woningen en hubs aan de rand van de stad. Ook dit zijn geen concrete plannen, maar een visie op hoofdlijnen. Concrete locaties worden niet aangewezen en er worden geen concrete voorschriften aan deze ontwikkelingen verbonden.

Uitvoering en financiering

Deze Omgevingsvisie is een visie op hoofdlijnen richting 2040. Komende jaren zullen allerlei particuliere initiatieven, organisaties, bedrijven en de gemeente bijdragen aan de verwezenlijking van de visie. Hieronder een aantal voorbeelden van instrumenten die hiervoor kunnen worden ingezet.

Van bestemmingsplan naar omgevingsplan

Bij invoering van de Omgevingswet wordt het bestemmingsplan binnenstad onderdeel van het gemeentelijke omgevingsplan. Het huidige bestemmingsplan functioneert nog prima, waardoor aanpassing in het omgevingsplan nog niet boven aan de agenda staat. 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. Dit is voor de binnenstad, een gebied met veel dynamiek, zeer relevant.

Beleidsaanpassingen

Soms moeten onderdelen van (sectoraal) beleid worden aangescherpt in lijn met deze omgevingsvisie. Bijvoorbeeld als er plaats moet worden gemaakt in de openbare ruimte, denk aan uitstallingen of terrassen. Of bijvoorbeeld het woonbeleid als het gaat om zelfbewoning bij aankoop van panden, of om een actiever vastgoedbeleid, of een plan voor vergroenen en verhogen van de biodiversiteit.

Aanpassing van beleid vindt plaats na vaststelling van deze omgevingsvisie en zodra er een concrete aanleiding voor is. De benodigde aanpassingen, die vaak zeer gedetailleerd zijn, blijven via de vakafdelingen van de gemeente lopen. Vervolgens worden beleids-regels en verordeningen aangepast en zo nodig opgenomen in het omgevingsplan.

Maatschappelijke convenant

Met een vast, breed samenwerkingsverband van partijen in de binnenstad wordt een maatschappelijk convenant gesloten, waarin een binnenstadbrede uitvoeringsagenda is opgenomen. De intentie is hiermee het eigenaarschap dat betrokkenen voelen bij de gedeelde waarden te versterken en meer slagkracht te krijgen in de uitvoering.

Gebiedsprofielen

Een gebiedsprofiel wordt voor gebieden gemaakt waar veel dynamiek is en een samenhangende aanpak nodig is. Om dit financieel en operationeel beheersbaar te houden, wordt een beperkt aantal gebiedsprofielen per jaar opgesteld.



▲ *Nieuwe bestrating in de Lange Nieuwstraat.*

Financiën

Deze omgevingsvisie beschrijft de ambities voor de binnenstad en de ontwikkelingsrichtingen op diverse thema's. Het is geen uitvoeringsplan waar rechtstreeks een budget aan kan worden gekoppeld. De verwezenlijking van de ambities voor de binnenstad kan voor een deel gedekt worden uit de hiervoor in de programmabegroting geraamde budgetten. Het gaat dan bijvoorbeeld om het aanscherpen van criteria bij het verlenen van vergunningen of de wijze van inrichting van de openbare ruimte. Andere ambities vragen om aanvullende investeringen zoals bijvoorbeeld aanpassingen van de Binnenstadsas. Hiervoor worden de komende jaren financiële dekkingsmogelijkheden onderzocht en waar mogelijk voorstellen uitgewerkt. Het gaat om een mix van flexibel budget en systematische programmering van grotere investeringen. Deze combinatie van dekkingsmogelijkheden doet recht aan de dynamiek en de ambities in de Utrechtse binnenstad.

Programma's stapelen

De mogelijkheden om grote gemeentelijke investeringen te programmeren, zoals de herinrichting van de binnenstadsas of het Janskerkhof, de energie- en klimaattransitie en het verminderen van autoparkeren op straat, worden jaarlijks bij de Voorjaarsnota door de gemeenteraad afgewogen. Zoals opgenomen in deze visie zal het programmeren van budgetten, dat nu via thematische lijnen gaat, veel meer via gebiedsgerichte programma's moeten verlopen. Zo wordt bij de herinrichting van een straat of plein, een samenhangende investeringsstrategie opgezet zoals vanuit de programma's groen, mobiliteit, energietransitie en klimaatadaptatie. Hiermee kan in de uitvoering de benodigde synergie tussen de programma's worden bereikt. Dit vraagt echter om een wijziging van de programmeringssystematiek binnen de gemeente. Dit moet nog nader uitgewerkt worden.

Budget kwaliteitsimpuls binnenstad

Momenteel kent de binnenstad een structureel budget voor kleine aanpassingen en herinrichtingen. Hiermee kan goed worden ingespeeld op actuele ontwikkelingen en behoeften vanuit de stad. Maar het is onvoldoende om de grotere ontwikkelingen uit deze omgevingsvisie en de uitvoeringsagenda van nog op te stellen gebiedsprofielen te verwezenlijken. In het licht van de ambities van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zal worden onderzocht of en hoe dit budget kan worden verhoogd om meer slagkracht te krijgen en of ook de leest waarop het is gestoeld

kan worden verbreed. Nu is het budget vooral bedoeld voor uitvoering, maar de praktijk leert, zeker in de binnenstad, dat voordat je aan het herinrichten bent, ook eerst een complex plan-, participatie- en onderzoeksproces moet worden doorlopen.

Ontwikkelend beheer
De gemeentelijke strategie van ontwikkelend beheer biedt kansen om ambities van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 te ver-wezenlijken. Bij ‘ontwikkelend beheer’ is het streven bij groot onderhoud of vervangings-werkzaamheden in de openbare ruimte ook veranderde maatschappelijke behoeften en gemeentelijke ambities te betrekken. Voorbeeld: bij vervanging van riolering ook aanpassingen doen om de stad klimaatbestendiger te maken. Deze strategie sluit aan bij het benodigde maat-werk van het beheer van de openbare ruimte van de binnenstad.



▲ *Herinrichting van de Tolsteegbarrière (in de volksmond Ledig Erf).*

Anterieure overeenkomsten
Dekking van de ambities in deze omgevingsvisie komt ook uit anterieure overeenkomsten. Een anterieure overeenkomst is een afspraak tussen een gemeente en een particuliere partij over het ontwikkelen van een perceel, waarin de ontwikkelaar zich verplicht bij te dragen in de kosten van de gemeente voor de nodige voor-zieningen. Via anterieure overeenkomsten betalen initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen mee aan de benodigde investeringen in de omgeving. Ook in de komende jaren wordt dit instrument ingezet.

Ondernemersfonds
In de praktijk blijkt dat ook diverse acties die door ondernemers vanuit het ondernemersfonds worden gedaan, bijdragen aan de kwaliteit van de binnenstad. Over dit geld beslissen de onder-nemers gezamenlijk. Door het voorgestelde convenant kunnen deze investeringen gericht bijdragen aan het verwezenlijken van ambities in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040.



▲ *Zomer aan de singel bij Paardenveld.*

Tot slot

De toekomst van de Utrechtse binnenstad kan niemand voorspellen. Zoals niemand in 2000 precies wist hoe de wereld er in 2020 zou uitzien. Ontwikkelingen gaan snel en soms een andere kant op dan gedacht. Ook dan hebben die ontwikkelingen gevolgen voor het gebruik en de beleving van de binnenstad.

De ambities die zijn verwoord in deze omgevingsvisie geven richting aan de manier waarop Utrecht de technologische, klimatologische en maatschappelijke ontwikkelingen tegemoet treedt waarvan Utrechters weten dat ze hun stad zullen raken. De ambities dienen ook als inspiratie voor bewoners, ondernemers, bezoekers en allen die de stad een warm hart toedragen, om hun activiteiten in balans te ontplooien.

Schoonheid en veerkracht kenmerken de Utrechtse binnenstad al eeuwenlang. Grote variatie op een klein oppervlak en een ontspannen sfeer houden dit unieke gebied vitaal. Uitgangspunt van deze omgevingsvisie is dat deze kwaliteiten, samenkomend in de inzet van alle betrokkenen, leiden tot een binnenstad die ook in 2040 nog vol leven en in balans zal zijn.

Afbeeldingen

De afbeeldingen in deze omgevingsvisie zijn gemaakt door medewerkers van gemeente Utrecht tenzij hieronder vermeld:

Fotografen Utrecht Marketing:

Jurjen Drenth:	Bloemenmarkt, Roltrap TivoliVredenburg, Horeca TivoliVredenburg
Juri Hiensch:	Skyline, Gracht Museumkwartier kano, Walvis, bankje Museumkwartier, Hof Centraal Museum, Oudegracht boot Dom, Republic Dutch, Moreelsebrug, Lepelenburg Noorderlicht Bemuurde Weerd, Roost, Dom Vismarkt, Terras Ledig Erf
Ramon Mosterd:	Terrassen Oudegracht, Nieuwegracht woningen, Rubberbootmissie, Vaartsche Rijn
Robert Oosterbroek:	Sneeuw Domtoren, Anke Klein

Overige afbeeldingen:

Heleen Hupscher:	Singelloop
Wiebke Wilting:	Hekelsteeg (Buro de Steeg)
Utrechts Archief:	Historische foto's, Marga Klompébrug
Centraal Museum Utrecht:	Schilderij Droochsloot
CityHub Utrecht:	CityHub Domplein:
OKRA landschaps-architecten:	Impressie Moreelse tuinen:
BRO adviseurs in ruimtelijke ordening, economie en milieu:	Diagram gebiedsprofiel:
Alec Breunesse:	Mariaplaats met busjes

Het gedachtengoed over stegen en hoven is mede tot stand gekomen door het onderzoek van Marc Nolden: 'Toekomst van de Steeg'.

Kaartmateriaal Omgevingsvisie

Het kaartmateriaal in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is bedoeld om de ambities in de visie te verbeelden. Aan het kaartmateriaal kunnen geen rechten worden ontleend.

Gemeente Utrecht

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

Reactienota
Concept Omgevingsvisie Binnenstad 2040



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/
omgevingsvisiebinnenstad

Colofon

E-mail
binnenstad2040@utrecht.nl

In opdracht van
College van B&W

Internet
www.utrecht.nl/omgevingsvisiebinnenstad

Informatie
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Projectmanagement Ruimte

17 Juni 2021

1. Inleiding 6

2. Overzicht van reacties 7

3. Aanpassingen concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040 13

4. Inspraakreacties en antwoorden 14

Bijlage 1
Reactie nummer 30 – Klépierre 146

Bijlage 2
Reactie nummer 53 150

Bijlage 3
Reactie nummer 54 – CMU 155

Bijlage 4
Reactie nummer 57 – VRU 165

Bijlage 5
Reactie nummer 58 – Dompleingroep 170

Bijlage 6
Reactie nummer 60 178

Bijlage 7
Reactie nummer 61 – Koninklijke Horeca Nederland, afdeling Utrecht 184

Bijlage 8
Reactie nummer 63 – USRK 198

Bijlage 9
Reactie nummer 64 – Actiegroep Weerdsingel Oost 192

Bijlage 10
Reactie nummer 67 – Voetgangersbeweging Nederland 196

Bijlage 11
Reactie nummer 68 – Ondernemers van de Neude 199

Bijlage 12
Reactie nummer 69 – Urban Interest 203

Bijlage 13
Reactie nummer 70 – Rabobank 208

Bijlage 14
Reactie nummer 72 – Universiteit Utrecht 211

Bijlage 15
Reactie nummer 73 – Provincie Utrecht 214

Bijlage 16
Reactie nummer 74 – Vereniging Evenementen Utrecht 222

Bijlage 17
Reactie nummer 78 – Reizigersvereniging Rover 224

Bijlage 18
Reactie nummer 83 – Fietsersbond Utrecht 232

Bijlage 19
Reactie nummer 84 – Actiegroep Binnenstad030 246

Bijlage 20
Reactie nummer 87 – St. Behoud Lepelenburg 282

Bijlage 21

Communicatie- en participatie activiteiten Omgevingsvisie Binnenstad 2040 299

1 Inleiding

De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is een deel-omgevingsvisie van de Omgevingsvisie Utrecht voor de binnenstad. Dit betreft het gebied tussen de singels (de historische binnenstad) en de relatie van dit gebied met de omgeving. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 beschrijft de ambities voor de binnenstad aan de hand van 26 ontwikkelingsrichtingen geordend onder 4 kwaliteiten (schoonheid, variatie, veerkracht, in een ontspannen omgeving).

Van 19 februari t/m 19 april 2021 heeft de concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040 ter visie gelegen. Op verzoek van de Binnenstadgroep die adviseert over het proces, is de inspraakperiode in verband met de coronacrisis verlengd tot twee maanden. Dit heeft organisaties meer tijd gegeven hun achterban te kunnen raadplegen.

De concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040 en een samenvatting waren beschikbaar op de website www.utrecht.nl/omgevingsvisiebinnenstad . Voorts is er een persbericht uitgegaan, zijn er Utrecht breed advertenties geplaatst in de huis-aan-huisbladen en posters op mupi's verschenen over verschillende onderwerpen. Ook zijn op social media berichten gepost, sommige gericht op specifieke doelgroepen waaronder bewoners uit de binnenstad, bewoners uit andere delen van de stad en jongeren.

Tijdens de inspraakperiode zijn twee algemene informatiebijeenkomsten gehouden op 23 en 25 maart jl. Ook is het projectteam uitgenodigd bij een bijeenkomst met de Initiatiefgroep Domplein op 2 april 2021. Daarnaast is een (Engelstalige) bijeenkomst georganiseerd voor Utrechtse 'internationals' op 7 april. Hiervoor is een Engelstalige samenvatting van de concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040 gepubliceerd op de website https://welcome.utrechtregion.com/en/news/utrechts-city-centre-in-2040. Tenslotte is op 8 april een informatiebijeenkomst met de Actiegroep Binnenstad030 georganiseerd.

In het traject naar het opstellen van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zijn van april 2019 tot april 2021 activiteiten georganiseerd. Voor een overzicht van activiteiten zie bijlage 21. Daarnaast is het proces begeleid door een Binnenstadgroep. De Binnenstadgroep bestond uit ca. 20 personen afkomstig uit diverse geledingen van de samenleving waaronder bewoners, ondernemers, organisaties en instellingen. De Binnenstadgroep heeft het projectteam geadviseerd over de agenda en participatie van de stad bij het opstellen van de visie. De Binnenstadgroep heeft een eigen procesverslag opgesteld. Dit is te vinden in een aparte bijlage bij de stukken die aangeboden zijn aan de gemeenteraad.

In deze nota geven wij eerst bij wijze van samenvatting aan welke reacties we hebben ontvangen en wat de hoofdlijn in de reacties is. Dit geldt zowel voor de positieve reacties die gegeven zijn als de genoemde verbeterpunten. Vervolgens gaan we kort in op de aanpassingen naar aanleiding van de inspraak. Daarna geven we alle ontvangen reacties, alsmede de antwoorden op de reacties. Ook geven wij aan of en waar de reacties geleid hebben tot aanpassingen in de tekst. De uitgebreidere reacties die we ontvangen hebben, beantwoorden we in bijlages bij deze nota.

Bij enkele reacties is de tekst ingekort en/of zijn foto's en afbeeldingen niet opgenomen in het kader van de leesbaarheid en lengte. Elke inspraakreactie is vervolgens voorzien van een antwoord.

2 Overzicht van reacties

In totaal zijn 87 inspraakreacties binnengekomen. Daarvan zijn 65 individuele reacties. Daarnaast hebben verschillende belangengroepen, organisaties en instellingen gereageerd. Onder de reacties is een uitgebreide reactie van de Actiegroep Binnenstad030 met 1093 adhesiebetuigingen. Verder zijn reacties binnengekomen van de volgende (belangen)organisaties, bedrijven en instellingen: Fietsersbond Utrecht, Reizigersvereniging Rover, de Voetgangersbeweging Nederland, Centrum Management Utrecht, Koninklijke Horeca Nederland, Ondernemers Neude, Klépierre, Universiteit Utrecht, Rabobank, Urban Interest, Stichting Behoud Lepelenburg, Actiegroep Weerdsingel Oost, Dompleingroep, Vereniging Evenementen Utrecht, de Provincie, Veiligheidsregio Utrecht, Utrechtse Stedelijke Raad van Kerken, Catharinaberaad, Koepeloverleg Cultuurnetwerk Utrecht, Cityport of Utrecht/van Hees Groep, en Kijker BV.

Op de website www.utrecht.nl/omgevingsvisiebinnenstad was een reactieformulier beschikbaar waarop aangegeven kon worden wat de inspreker ‘goed’ vond aan de concept- Omgevingsvisie Binnenstad 2040, welke punten beter zouden kunnen en wat de inspreker verder nog kwijt zou willen. Ongeveer de helft van de insprekers heeft gebruik gemaakt van het formulier. Daarnaast zijn inspraakreactie per email of brief binnengekomen.

2.1 Positieve punten

De volgende positieve punten zijn meerdere keren benoemd:

- Mooie globale visie met een grote verscheidenheid aan richtingen
- Meer groen waaronder vergroten van het Singelpark
- Meer ruimte voor voetganger en fiets
- Meer buitenruimte door parkeren te verplaatsen naar een plek buiten de binnenstad en tegengaan van privatisering/commercialisering van de openbare ruimte
- Mix van groene oases en reuring

Andere punten die positief gevonden worden zijn de combinatie van historisch en modern, de toegankelijkheid van monumentale panden vergroten en stegen openen, toenemend gebruik van water voor logistiek en recreatie, verbeterde verbinding met station Vaartsche Rijn, streven naar diversiteit in winkels met andere functies waaronder versterken van kunst en cultuur, en horeca passend bij de locatie (maatwerk).

2.2 Verbeterpunten

In de inspraakreacties zien we een aantal onderwerpen terugkomen waarover de insprekers zich zorgen maken en waarvan zij vinden dat zij aangescherpt zouden moeten worden in de Omgevingsvisie. Uiteraard staat bij elke inspraakreactie een antwoord in deze nota. Een aantal onderwerpen die veel terugkomen in de reacties en de beantwoording daarvan benoemen wij in deze paragraaf. We vatten hier de reactie en het antwoord samen. De onderwerpen zijn:

- Wonen in de binnenstad
- Toerisme en recreatie in de binnenstad
- Overlast van horeca
- Ruimte voor verblijf

- Voetganger en fietsers
- Bereikbaarheid en parkeren
- Uitvoering van de ambities

Wonen in de binnenstad

Reactie
De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 hecht te weinig belang aan ‘wonen in de binnenstad’. De functie van wonen raakt ondergesneeuwd door het belang dat aan andere functies gehecht wordt met name bezoek, uitgaan en toerisme.

Antwoord
Een vitale binnenstad kan niet zonder bewoners’ (1ste zin blz. 77 van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040). Een binnenstad kan niet bloeien zonder dat er mensen wonen. Onder andere in ontwikkelingsrichting 9 ‘een gevarieerd woningaanbod’ en ontwikkelingsrichting 10 ‘maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving’ beschrijven we het belang van wonen en de woonomgeving. Tegelijkertijd zet de Omgevingsvisie in op een balans tussen de functies die nu eenmaal in een binnenstad te vinden zijn zoals wonen, winkelen, werken, studeren, uitgaan, naar de kerk gaan en van het erfgoed genieten. De komende jaren voorzien wij nog steeds een diversiteit aan functies in de binnenstad waarvan ‘wonen’ een essentieel onderdeel is. Op blz. 77 geven we ook aan dat tijdelijke bewoning (short stay) en vakantieverhuur (‘airbnb’) sinds april 2020 aan regels gebonden is. Wij vinden dat de woonfunctie in de binnenstad behouden moet blijven. Wat betreft toerisme stellen we ook geen massatoerisme voor. Bij ontwikkelingsrichting 26 ‘Bezoekers gastvrij verwelkomen’ geven we aan dat het niet gaat om kwantiteit en dat groei van toerisme geen doel op zich is. We hechten belang aan kwaliteit van het toerisme met accent op ontmoeting, gastheerschap, duurzame en gezonde ontspanning (blz.188). In de Omgevingsvisie kiezen we gericht voor de bezoekers uit de stad en de regio. Ook werkt de gemeente aan beheersen van verblijfsmogelijkheden voor toerisme en een registratiesysteem voor B&B.
En tot slot is er in principe geen ruimte meer voor nieuwe hotelontwikkeling na een aantal jaren van groei, tenzij het om bijzondere middelgrote concepthotels of bijzondere doelgroephotels gaat (zie ook: ‘Beleid tijdelijk verblijf en bijstelling hotels’ bij agendapunt 14 en het Toerismebeleid)
Voor een uitgebreid antwoord over wonen in de binnenstad en de wijze waarop we werken aan het behoud en versterken van een divers en betaalbaar woningaanbod zie het antwoord bij de reactie van inspreker 84 onder het kopje ‘Woonvisie van Binnenstad030’.

Toerisme en recreatie in de binnenstad

Reactie
De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is vooral gericht op het faciliteren van toeristen en recreatie. (Deze reactie als contramal van de reactie dat er niet voldoende aandacht is voor wonen in de binnenstad.)

Antwoord
In 2008 telde het centrum 32 miljoen bezoekers, in 2010 waren dit er 22 miljoen, en in 2018 29 miljoen. Door de coronacrisis is het aantal bezoekers dramatisch teruggelopen (zie ook blz. 87 voor het aantal passanten in het winkelgebied). Van deze bezoekers (pre-corona cijfers) kwam de helft uit Utrecht zelf en 35% uit de regio. Ongeveer 15% waren toeristen. Utrecht is geen grote toeristische magneet vergeleken met de andere grote steden. En dat willen we ook graag zo houden. (Zie ook blz.189 voor cijfers over toerisme). De gemeente heeft een limiet ingevoerd op toeristisch verhuur van woningen (maximaal 60 dagen per jaar) en een verbod op onttrekken van woningen voor short-stay (gemeubileerd woonruimte verhuur tot maximaal 12 maanden). Dit met het oog op behoud van woonruimte voor bewoners en sociale samenhang (zie blz. 77).

Met deze Omgevingsvisie wil de gemeente meer sturing geven aan gebruik van de binnenstad voor wonen, werken, winkelen, studeren, ontspannen en uitgaan. De gemeente zet daarom enerzijds in op het spreiden van functies (m.n. ook ‘drukke’ functies zoals zware horeca) over de stad en anderzijds de benodigde rust en gewenste levendigheid in de binnenstad beter in balans te brengen. De binnenstad is er voor mensen die er wonen, werken of deze bezoeken, maar heeft niet voor iedereen eenzelfde betekenis. Bewoners hebben deels dezelfde, maar deels ook andere wensen en belangen dan de ondernemers of de bezoekers. De ambitie in de Omgevingsvisie is om de verschillende functies in een betere balans te brengen waardoor al deze gebruikers zich thuis en welkom blijven voelen in de binnenstad, juist ook de bewoners.

Wonen is en blijft ook volgens de Omgevingsvisie een zeer belangrijke, vitale functie van de binnenstad (zie blz. 77). Door de functies die zich in de binnenstad bevinden of plaatsvinden, beter te verdelen over de hele stad, willen we de stad leefbaar houden voor alle Utrechters. Niet elke functie past op elke plek, er zijn bijvoorbeeld rustige delen van de binnenstad waar vooral wonen en aanverwante functies passen en er zijn drukkere plekken waar functies voor veel bezoekers passen. Daarom onze ambitie: elke functie op de juist passende plek. Welke plek juist is en wat we op een plek willen bepalen we samen met de Utrechters door middel van o.a. deze Visie en door de verdere uitwerking ervan in meer concrete plannen zoals bijv. een gebiedsprofiel. Uiteindelijk hakken college en gemeenteraad knopen door als dat nodig blijkt.

<u>Overlast van horeca</u>

Reactie
De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 lost het probleem van ervaren overlast van de horeca en terrassen niet op. Er komt alleen maar meer uitbreiding van horeca.

Antwoord
De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 beschrijft de ambities voor de binnenstad voor de komende jaren. Het is geen uitvoeringsplan om korte termijnproblemen aan te pakken. Het geeft wel de ontwikkelingsrichting van de binnenstad aan. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zet in op ‘de juiste functie op de juiste plek’. Dat betekent dat niet elke straat of gebied geschikt is voor alle functies. Op sommige plekken is en blijft wonen dominant, op andere plekken is er sprake van een winkel of uitgaansgebied. Wat de juiste mix van functies is wordt zo mogelijk samen met de belanghebbenden (bewoners, ondernemers, organisaties) in een gebied bepaald. Zo mogelijk stellen we een gebiedsprofiel op. College en gemeenteraad besluiten over het gebiedsprofiel en hakken eventueel knopen door. Naast het sturen op een juiste mix van functies, geeft de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 aan dat we aan spreiding van horeca over de stad werken. Tot slot, is aanvullend op de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 een plan van aanpak opgesteld om overlast aan te pakken.

Het klopt dat relatief veel horecabedrijven gevestigd zijn in de binnenstad. Dat is één van de redenen om in te zetten op een grotere spreiding van horeca over de stad. Het is ook niet zo dat in de binnenstad horeca overal gelijkelijk verspreid is. Overigens is het type horeca ook van belang; zo is een lunchroom een ander bedrijf dan een café of een disco, en daarmee ook de mogelijke belasting voor de omgeving ook verschillend. Vergunningen voor uitbreiding of nieuwe vestiging van horeca worden afgegeven conform het vastgestelde beleid in het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018 (OHU). Aanvragen voor een terras worden getoetst aan het terrassenreglement en het bestemmingsplan. In gebieden waar in het bestemmingsplan de bestemming ‘verkeer’ of ‘verblijf’ geldt, is er in principe een terras mogelijk (beperkingen daarvoor kunnen nog wel voortvloeien uit het terrassenreglement of de horecaverordening). Dit geldt niet voor gebieden of plekken met een andere bestemming. Bij de eenmaal afgegeven terrasvergunning en exploitatievergunning kan op basis van de locatie- en gebruiksregels worden gehandhaafd zoals op het gebruik van versterkte

muziek, echter niet op ‘stemgeluid’.

In het OHU is in de binnenstad geen ruimte voor uitbreiding van discotheken en zaalverhuur (categorie A), wel voor cafés (categorie B). Beide kunnen tot de nachthoreca worden gerekend. Kleinschalige, passende uitbreiding van cafés in de binnenstad blijft mogelijk op daarvoor in het OHU aangeduide plekken. Voor de uitbreiding van grootschalige concepten moet worden uitgeweken naar andere gebieden. Gezien de aard van het stationsgebied, zowel overdag als ’s avonds een levendig gebied, past hier de uitbreiding van nachthoreca. Het is zelfs gewenst om de levendigheid ook later op de avond te behouden rond het Jaarbeursplein. Ook willen we aan de vraag van de groeiende Utrechtse bevolking voldoen en de druk op de binnenstad stabiliseren. De omvang van de nachthoreca aan de Jaarbeurszijde is niet onbeperkt. Om die reden is in het OHU een maximaal aantal m2 bvo voor horeca opgenomen.

Uit meldingen en klachten over horeca bij de gemeente blijkt dat zij veelal gaan over hinder van stemgeluid op specifieke plekken. Het is niet haalbaar in een binnenstad om 's nachts elke straat stil te houden. De overlast van uitgaanspubliek is ook bij bijeenkomsten van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 aan de orde geweest. Al voor de afronding van deze omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans’. In dit plan van aanpak wordt een aantal nieuwe, aanvullende maatregelen voorgesteld of onderzocht. Dit betreft o.a. informatie, advies en mogelijke subsidies voor geluidsisolatie van woningen, het verplicht melden van versterkte muziek door horeca en de inzet van horecastewards. Ook wordt ingezet op actief informeren van de buurt bij afgeven van vergunningen voor evenementen.

Ruimte voor verblijf

Reactie
De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 creëert meer ruimte voor verblijf. Dat is om de binnenstad alleen maar aantrekkelijker te maken voor bezoekers en toeristen.

Antwoord
Verblijf is nadrukkelijk niet alleen gericht op recreatie, horeca, festivals, toeristen of bezoekers maar ook op bewoners. Verblijf betekent bijvoorbeeld ook ruimte om te spelen, het creëren van een groene buitenruimte bij je woning of een plek om je buren te ontmoeten. Het gaat erom de openbare ruimte niet als ‘restruimte’ te zien maar als een belangrijk onderdeel van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Welke verblijfskwaliteit een buitenruimte kan krijgen hangt af van de identiteit en kwaliteit van de plek, en de gebruikers. De inrichting wordt in samenspraak bepaald. De verschillende uitwerkingen van de Omgevingsvisie op bladzijde 155 laten juist ook zien hoe verblijfskwaliteit in woonstraten vorm kan krijgen, bijvoorbeeld meer groen en ruimte voor klimaatadaptatie, zitgelegenheid om bij mooi weer buiten te zitten en ruimte om de fiets te parkeren. Hoven kunnen rustige plekken kunnen blijven door deze bijvoorbeeld in te richten met veel groen en weinig zitgelegenheid. Tegelijkertijd, om te voorkomen dat alle druk op de binnenstad in enkele straten geconcentreerd wordt, is de ambitie meer bruikbare ruimte te maken op hetzelfde oppervlak (zie voornamelijk richting 2, 4, 6 en 16) en door voorzieningen te spreiden over het hele centrum (ook de westzijde van de sporen) en de hele stad (knooppuntontwikkeling) conform de RSU 2040.

Voetgangers en fietsers

Reactie
De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 vergroot de ruimte van voetgangers. Dat gaat ten koste van de ruimte voor fietsers en auto's voor bewoners.

Antwoord
Utrecht kiest ervoor, het gebied waar voetgangers dominant zijn te verruimen en naast bewoners bezoekers ook uit te nodigen een groter rondje te lopen buiten het kernwinkelgebied. Ook daar zijn aantrekkelijke winkels en andere voorzieningen. Het klopt dat het streven is het voetgangersgebied in de binnenstad te vergroten. Daarnaast willen we het domein van de voetganger in de binnenstad vergroten buiten het voetgangersgebied. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak nu al erg beperkt (o.a. door de ruimte voor (geparkeerde) auto's), terwijl naar verwachting met de groei van de stad het aantal Utrechters dat de binnenstad bezoekt nog sterk zal toenemen. Bij de uitwerking van het vergroten van het voetgangersgebied bekijken we de noodzakelijkheid van autoritten, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

De groei van het fietsverkeer in de afgelopen jaren heeft de druk op de ruimte vergroot. Er zijn zoveel mensen die 'even' hun fiets willen parkeren, dat er voor voetgangers op sommige momenten en locaties geen doorkomen meer aan is. Daarom zet de gemeente in op meer stallingsplekken voor fietsen. De verwachting is dat het nodig is om in de komende twintig jaar op sommige plekken het domein van de voetganger te vergroten. Dat betekent dat fietsers die in de binnenstad komen omdat ze er wonen, werken of de binnenstad bezoeken, in de toekomst vaker dan nu hun fiets moeten stallen op enige afstand van hun bestemming. Hiervoor zijn steeds meer (buurt)stallingen nodig. We gaan op zoek naar een passende vorm om de fietser in het voetgangersgebied 'te gast' te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid en sociale veiligheid in de rustige uren. Dat geldt ook voor andere noodzakelijke verplaatsingen, zoals laden en lossen. Ook voor het doorgaand fietsverkeer worden alternatieve routes rondom de binnenstad gezocht. Dit is bedoeld om de druk op de ruimte in de binnenstad enigszins te verlichten. Om het verblijfsklimaat in de binnenstad te verbeteren, is het idee uit de Omgevingsvisie om het doorgaande verkeer (ook fietsverkeer) comfortabele en snelle routes om de binnenstad heen te bieden.

Bereikbaarheid en parkeren

Reactie
De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 maakt het voor bewoners van de binnenstad en hun bezoekers alleen maar lastiger om hun woning te bereiken en dichtbij hun auto te parkeren. Dat ondermijnt de woonfunctie.

Antwoord
De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is afgestemd met het Mobiliteitsplan 2040. Bij de verdere uitwerking van plannen is de mobiliteitsbehoefte van de bewoners zeker een onderdeel, naast de behoefte van andere belanghebbenden. We hebben de ambitie om alleen nog bestemmingsverkeer in de binnenstad toe te laten. Echter ook daar willen we kritisch kijken naar alternatieven voor het auto- en fietsverkeer in plaats van die op alle plaatsen op alle momenten van de dag overal toe te staan. Zo vinden we dat voor het parkeren van voertuigen parkeergelegenheid aan de rand van de binnenstad een goed alternatief kan zijn. Ook zijn we van mening dat bevoorrading efficiënter dan nu het geval is kan worden georganiseerd. Binnen dit hele speelveld zal een balans moeten worden gevonden, rekening houdend met de ambities voor de binnenstad.

Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. De ruimte die vrijkomt door minder autoparkeerplaatsen op straat komt dus zeker ook ten goede aan de bewoners. Alternatieven voor autoparkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Duidelijk is dat in de toekomst niet iedere individuele bewoner nog voor de deur de auto kan parkeren. Bij de verdere uitwerking per straat moet duidelijk worden, op welke straten dat niet meer en op welke straten het nog wel mogelijk blijft. Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

Uitvoering van de ambities

Reactie
De plannen zijn uitgebreid en ambitieus. Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat deze ambities ook gerealiseerd worden? En waar liggen de prioriteiten?

Antwoord
Er staan inderdaad veel ontwikkelingsrichtingen in de concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Zij zijn vaak niet heel ingrijpend. Echter, samen zijn zij bepalend en richtinggevend voor hoe de binnenstad van de toekomst eruit komt te zien. Dit betekent dat op vele beleidsterreinen accenten gelegd (gaan) worden die gebaseerd zijn op de ambities van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Er is geen sprake van een hiërarchie van prioriteiten maar van een samenspel van acties op verschillende beleidsterreinen, bijv. op terreinen van mobiliteit, wonen, openbare ruimte, groen en economie. Waar zich mogelijkheden en ontwikkelingen voordoen geldt de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 als leidend. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zelf is geen uitvoeringsplan. Prioriteiten in de uitvoering worden bepaald door college en gemeenteraad.

Wij voorzien voor de uitwerking van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 het opzetten van een Samenwerkingsverband (blz. 192). Daar zitten bewoners, ondernemers, en organisaties en instellingen (bijv. de universiteit) in. Het mandaat en de samenstelling moeten nog nader uitgewerkt worden. Het Samenwerkingsverband draagt bij aan de verwezenlijking van de visie en volgt de voortgang. Op specifieke plekken ontwikkelen we gebiedsprofielen met de directe belanghebbenden (bewoners, ondernemers, organisaties en instellingen, en de gemeente) waarin de gewenste functies, gebruik en beheer van het gebied beschreven staan en waaraan een actieprogramma wordt gekoppeld. Elke betrokken partij draagt vanuit haar eigen verantwoordelijkheid en mandaat bij aan de uitvoering van het actieprogramma. Zie deel C van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040.

3 Aanpassingen concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040

De inspraakreacties verwoorden de wensen en zorgen in de stad. De reacties zijn afgewogen tegen de uitgangspunten, ambities en verwoording daarvan in de concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Daarbij gaat het om de bijdrage van de reactie aan:
- De 4 kwaliteiten van de binnenstad: schoonheid, variatie, veerkracht en ontspannen omgeving
- De 26 ambities voor de toekomst van de binnenstad
- De balans tussen functies die zich in de binnenstad bevinden en uitdagingen waarvoor de binnenstad (of de gehele stad) staat zoals wonen, winkelen, uitgaan, cultuur, verblijf, beleven van religie, behoud erfgoed, klimaatadaptatie, energietransitie, bevoorrading, mobiliteit
- De mix van functies op specifieke plekken: elke functie op de juiste plek (waarbij soms spreiding of concentratie van functies aan de orde kan zijn)

Daarbij is gelet op:
- vraagt de reactie om andere ambities en keuzes in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040?
- vraagt de reactie om een scherpere verwoording of een aanvulling van de ambities en keuzes in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040?

De inspraakreacties geven geen aanleiding om de uitgangspunten en ambities van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 aan te passen. Een belangrijke vraag vanuit de inspraakreacties is of de functie ‘wonen’ niet een prominentere plek in de visie moet krijgen. Wij vinden dat de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 voldoende duidelijk maakt dat de binnenstad niet zonder bewoners kan. Daarbij kiezen we in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 voor het versterken van de woonfunctie. Tegelijkertijd, streven we naar een balans tussen wonen en andere functies. Ook benoemt de visie dat die mix van functies per straat of gebied verschillend kan zijn.

De inspraakreacties leiden wel tot een aantal aanscherpingen en andere verwoordingen in de definitieve versie van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Dit betreft met name:

- het belang van religieuze gemeenschappen en gebouwen in de binnenstad, van oudsher een belangrijke functie van de binnenstad
- het belang van erfgoed en identiteit van de plek
- het belang van kunst en cultuur in de binnenstad
- de uitkomsten van een provinciale en gemeentelijke studie naar het openbaar vervoer in de binnenstad, m.n. ten aanzien van de binnenstadsas
- de relatie tussen fiets en voetganger (o.a. belang van fietsparkeerplekken)
- het sturen op de balans tussen levendigheid en rust, m.n. het tegengaan van overlast
- aandacht voor fysieke veiligheid naast sociale veiligheid
- aandacht voor Hooch Boulandt

4 Inspraakreacties en antwoorden

Nummer	Vraag	Reactie	Antwoord
1)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Veel gewenste ontwikkelingsrichtingen, maar wat zijn de prioriteiten?	Dank u. Er staan inderdaad veel ontwikkelingsrichtingen in de concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Zij zijn vaak niet heel ingrijpend. Echter, samen zijn zij bepalend en richtinggevend voor hoe de binnenstad van de toekomst eruit komt te zien. Dit betekent dat op vele beleidsterreinen accenten gelegd (gaan) worden die gebaseerd zijn op de ambities van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Er is geen sprake van een hiërarchie van prioriteiten maar van een samenspel van acties op verschillende beleidsterreinen, bijv. op terreinen van mobiliteit, wonen, openbare ruimte, groen en economie. Waar zich mogelijkheden en ontwikkelingen voordoen geldt de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 als leidend. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zelf is geen uitvoeringsplan. Prioriteiten in de uitvoering worden bepaald door college en gemeenteraad.
1)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Helaas is er net weer een apart verkeersplan gemaakt, kan dat niet beter geïntegreerd worden in de omgevingsvisie? En hoe wil je wat bereiken? En hoe meet je of je de goede kant op gaat? Wie heeft de totaalregie? Hoe ga je handhaven?	De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is afgestemd met andere (sectorale) beleidstrajecten zoals de Ruimtelijke Strategie Utrecht, Mobiliteitsplan 2040, Transitievisie warmte, programma wervengebied. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is één van de gebiedsgerichte deel-omgevingsvisies die sectoraal beleid integreren en specificeren, in dit geval voor de binnenstad. De gesuggereerde monitoring is een goed punt. In de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 stellen we voor een binnenstadbreed samenwerkingsverband op te richten. Voor het samenwerkingsverband waarin naast de gemeente partijen uit de binnenstad zitten, voorzien wij een rol in de monitoring van de visie. Echter, de taakomschrijving van dit samenwerkingsverband dient nader uitgewerkt te worden. Bij de Voorjaarsnota

			rapporteren wij via het Meerjarenperspectief Ruimte over de voortgang van de ontwikkeling van de binnenstad in relatie tot de Omgevingsvisie Binnenstad 2040.
1)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Plemp niet alle pleinen vol met bloembakken. De historische binnenstad is a. Al mooi genoeg van zichzelf, hoe minder je afgeleid wordt door straatmeubilair, des te beter kun je het zien, en b. Maak geen dwanglooppaden op de pleinen. Je moet kriskras kunnen lopen en dromen door de stad.	Inderdaad is het belangrijk voor het beleefbaar maken van de schoonheid van de binnenstad dat er voldoende vrije ruimte blijft en dat straatmeubilair en groen zorgvuldig worden ingepast. Uw reactie is in lijn met de Omgevingsvisie. In richting 2 'Stegen en hoven openen' wordt benoemd dat de ontstaansgeschiedenis, vorm en betekenis van de pleinen uiteenlopen, waardoor elk plein zijn eigen identiteit heeft. In ontwikkelrichting 22 'Verblijf centraal' stellen we daarnaast dat deze identiteit van de plek leidend is als beoordelingskader bij herinrichtingen en aanpassingen van de openbare ruimte. Het toepassen van groenvakken zal alleen dan gebeuren wanneer dit aansluit op de geschiedenis en identiteit van de plek, en bij het functioneren van het plein. In ontwikkelrichting 16 'Singelpark rondom vergroten' wordt daarom ook benoemd dat op een aantal pleinen vooral bomen worden geplant, maar dat bij een aantal andere pleinen andere beplanting denkbaar is. Bij de definitieve afweging kijken we scherp naar het gebruik van het plein, en dat er voldoende ruimte is voor kriskras bewegingen en dwalen door de stad. We zien eventuele beplantingsvakken als kans op sommige locaties voor meer biodiversiteit, klimaatbestendigheid en verblijfskwaliteit voor de bezoeker/bewoner, maar streven tegelijkertijd een flexibel gebruik van de ruimte na. Deze afweging zal altijd in een ontwerpproces plaatsvinden waarbij omwonenden/andere belanghebbenden betrokken worden.
2	N.v.t.	Ik wil graag op deze manier mijn inbreng geven. Ik wil aangeven, dat ik het een geweldig plan vind het centrum vooral voor voetgangers te hebben. Ook	Bedankt dat u de ambities onderschrijft om meer ruimte voor voetgangers te creëren. Zoals u aangeeft is één van de mogelijkheden het opheffen van parkeerplaatsen. Op dit moment is nog niet aan te geven of dat ook concreet wordt op de Oudegracht (aan de kant van de Weersingel). Uw voorstel zal

		spreekt het me aan meer geparkeerde auto's uit de binnenstad te halen. Mijn grote wens is, dat de geparkeerde auto's ook weggehaald worden aan de Oudegracht aan de kant van Weerdsingel O.Z. Soms levert het nu gevaarlijke situaties op, dat brommers en auto's een deel over het voetpad rijden soms i.v.m slecht geparkeerde auto's bijv., waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan. Als de geparkeerde auto's er niet meer zouden staan, word het voor een voetganger veiliger. Ook lopen er altijd veel mensen die uit het centrum komen aan deze kant van het oudegracht. (vanaf no 2 en dan oplopend) Het zou nog een stuk veiliger worden als er daar geen auto's en brommers meer mogen komen.	hierin worden meegenomen. Of de Oudegracht ook helemaal auto- en bromfietsvrij kan worden gemaakt is van veel factoren afhankelijk, zoals de bereikbaarheid van de woningen en bevoorrading van voorzieningen.
3)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Veel groen. De variatie in het aanbod van de stad. Een dergelijke opzet zal gunstig zijn voor onderlinge ontmoetingen tussen allerlei personen in de stad.	Dank u. Wij verwachten dit ook.
3)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie	De opzet is voor iedereen, o.m. alle leeftijden. Dat houdt	Dank voor uw aanbeveling. In richting 21 'De voetganger voorop' erkennen we het probleem dat er vaak onvoldoende ruimte en

	Binnenstad?	bereikbaarheid in alle opzichten in. Aandacht voor toegankelijkheid van personen die moeilijk ter been zijn, voor veilig gebruik van rolstoelen en kinderwagens (bv geen trapjes / treden, geen gladde tegels, zit-mogelijkheden enz) wil ik graag aanbevelen.	comfort is voor de voetganger, en voor mensen met een beperking in het bijzonder. We stellen in deze ontwikkelrichting een aantal maatregelen voor, zoals hoogwaardige bestrating, verminderen van obstakels en het aanbieden van voldoende zitgelegenheid.
4)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Dat het een combinatie is van historisch met modern. En redelijk veel groen. Dat de singel doorgetrokken is. Dat er meer ruimte is voor fietsers en voetpaden.	Dank u.
4)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	De binnenstad moet autovrij, en alleen voor lopers, fietsers, bussen en taxi's. Ook moet het schoner, minder afval. De binnenstad van het gas af. Nep bedelaars weg.	In de Omgevingsvisie kiezen we voor alleen het (auto) bestemmingsverkeer te faciliteren, en het straatparkeren zo mogelijk aan de rand van de binnenstad te organiseren. Veel mensen zijn afhankelijk van de auto of willen hun woning met de auto kunnen bereiken. Nadruk in de Visie ligt op het de binnenstad aantrekkelijk te maken voor voetgangers en fietsers, ook OV en taxi's behoren tot de mogelijkheden. De ambitie voor de binnenstad, is – zoals voor de gehele stad – de binnenstad van duurzame energie te voorzien. Onlangs is het plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans' aan de gemeenteraad aangeboden. Hierin wordt ook aandacht besteed aan afval en rommel op straat. In onze binnenstad is het toegestaan om te bedelen. Het is waar dat sommige mensen daar misbruik van kunnen maken.
4)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige	Voorrang geven aan bijzondere winkeltjes. En rekening houden	De ambitie van de Omgevingsvisie is om een diversiteit aan winkels in de binnenstad te behouden, in combinatie met andere

	omgevingsvisie Binnenstad?	met hun huur. Meer activiteiten en uitgaansgelegenheden voor tieners onder 18. Plekken waar zij heen kunnen.	functies, passend bij de locatie. Het is echter aan de eigenaren van vastgoed om dit vorm te geven. Voor het kernwinkelgebied is een plan van aanpak Morgen Mooier Maken opgesteld met de ondernemers en vastgoedeigenaren om dit uit te werken. De leeftijd en interesse van kinderen en jongeren vraagt om verschillende type inrichtingen van speel- en verblijfplekken. We kijken hierbij ook expliciet naar de behoefte van oudere jeugd. In de bijlage van het Koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen staat hierover het volgende: 'Voor jongeren is het buiten op straat zijn met hun groep belangrijk. Zij hebben behoefte aan een plek voor ontmoeting en bewegen/sporten in een setting die aansluit bij hun behoefte en ontwikkeling. Een goede afstemming tussen jongeren, jongerenwerk, stedelijke sportorganisaties en omwonenden is niet alleen belangrijk om een dergelijke plek te ontwikkelen, maar ook om mogelijke overlast te voorkomen bij het gebruik van de plek. De jongeren wisselen om de paar jaar, maar de omwonenden blijven meestal langer op die plek wonen' (p14).
5)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Een visie die globaal richting geeft	Dank u.
5)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Per punt scherper/concreter kader. Bijv. Noem succescriteria, toetsingscriteria, metrics	Een goed punt. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zelf is geen uitvoeringsplan, maar een ambitiedocument. In de uitwerking van de Omgevingsvisie zijn meetbare doelen en criteria om voortgang te meten zeker op hun plaats. Bij de Voorjaarsnota rapporteren wij via het Meerjarenperspectief Ruimte over de voortgang van de ontwikkeling van de binnenstad in relatie tot de Omgevingsvisie Binnenstad 2040.
6)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het is een visie die gelukkig heel veel terreinen omvat van het dagelijks leven in een mooie stad.	Dank u.

6)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Er zou een uitnodiging opgenomen kunnen worden aan stadsbewoners om met eigen plannen en bijdragen te komen om de stad levendig te houden.	Een goed punt. We beschrijven in deel C op blz. 195 de mogelijkheid om met initiatieven uit de stad te komen, als ook welke instrumenten de gemeente op dit moment daarvoor inzet.
6)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	In die zin is mijn eigen verzoek dat ik op 18 februari 2019 heb neergelegd een idee voor een dergelijke invulling:(zie hierbij de reactie dd. 18-02-2019 van de heer Marcel Veenendaal Gebiedssecretaris Binnenstad - Utrecht Science Park/Rijnsweerd): "Geachte heer Corneille, Uw verzoek heb ik in het systeem gezet met het nummer WABO_VON-19-05321. Tegen de tijd dat het omgevingsplan wordt opgesteld door de bestemmingsplanjuristen zullen zij veel data (waaronder vergunningen en verzoeken) uit het registratiesysteem halen voor verdere informatie. " **Oorspronkelijke reactie:** Ik ben sinds 1984 bewoner en sinds 1994 eigenaar/bewoner van een perceel dat ligt tussen de Oudegracht 345 en het Kleine Geertekerkhof, met de	De Omgevingsvisie omvat inderdaad veel terreinen en geeft een visie op veel onderwerpen. De omgevingsvisie beschrijft met name de hoofdlijnen die we op een later moment gaan uitwerken of uitvoeren. De omgevingsvisie bindt degene die het document vaststelt. Dat is de gemeente. Het nodigt dus niet direct inwoners uit om met plannen te komen. U hoeft daarnaast ook niet te wachten op een omgevingsvisie of een bestemmingsplan. U kunt ons altijd een aanvraag sturen om een ontwikkeling mogelijk te maken. Het beste kunt u dat doen met een zogenaamde indicatie aanvraag. We beoordelen dan of uw plan haalbaar is. Zo hoeft u ook niet langer te wachten. Houdt u er wel rekening mee dat er kosten verbonden zijn aan een aanvraag.

		ingang aan het Kleine Geertekerkhof 1. Het complex, dat ligt in een gebied met de bestemming “wonen” heb ik gekocht van de Gemeente Utrecht als ruimte voor een dansstudio en woonhuis en als zodanig duurt dit gebruik tot op heden voort. Middels een verklaring van bestemming en gebruik, tot tweemaal toe afgegeven door de Gemeente Utrecht - de eerste keer op 28 juli 2004 (DSO/BW 9702277) en de volgende op 30 april 2014 (HZ VBG-14-07353) is dit gebruik op basis van het overgangsrecht toegestaan, hoewel in strijd met het vigerende bestemmingsplan. Beide verklaringen heb ik als bijlage bijgevoegd.	
7	N.v.t.	Helaas geen woord over waterrecreatie en dus geen aandacht voor aanlegplaatsen voor recreatieve watersport, graag meer aandacht hiervoor! Vraag ook eens naar de mening van “stichting kleine boten Utrecht”	Bij richting 16 ‘Het Singelpark rondom vergroten’ wordt benoemd dat er aan de waterkant kleine kanosteigers worden toegevoegd voor recreatief gebruik. Deze wens is ook benoemd tijdens participatiemomenten visie stadswater De precieze locaties hiervan is nadere uitwerking van de omgevingsvisie. Daarnaast komt waterrecreatie terug in richting 25 Gebruik vaarwater reguleren. Hier leest u onder meer dat het gebruik van het water voor recreatieve watersport wordt uitgewerkt in de Visie stadswater. Afmeer locaties is belangrijk onderdeel van de nieuwe visie stadswater. Met de KBCU is regelmatig ambtelijk overleg. Het gaat dan vooral over kleine motorboten.

8)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Eerste indruk is goed	Dank u.
8)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het mag ambitieuzer wat betreft het Singel park. Door het Zocher Park Concept helemaal rondom door te trekken. Het huidige idee van verschillende delen (oranje, groen, geel) is rommelig, is geen eenheid, is versnippering, heeft geen allure, geen uitstraling, is te dorps gedacht. Doel moet zijn een groot Zocher Park Rondom de hele singel, het Central Park van Nederland.	De ambitie is om een samenhangend park te maken met allure. Het onderscheid tussen het noordelijke singelpark en zuidelijke monumentale Zocherpark is in de omgevingsvisie aangebracht omdat het noordelijke deel duidelijk anders is qua ontstaansgeschiedenis en verschijningsvorm. Dat wil niet zeggen dat de ambitie voor het noordelijk deel lager is dan voor het zuidelijke deel. Zoals beschreven in richting 16 'Singelpark rondom vergroten' is het zuidelijke deel van oudsher al een park met glooiingen op de bolwerken, terwijl het noordelijke deel meer uit steilere taluds en handelskades bestond. Hier komt bij dat de ruimte in het noordelijke deel van de Singel zeer beperkt is door het toevoegen van bebouwing gedurende de jaren. Het letterlijk doortrekken van het Zocherpark vraagt om een maat en schaal die het noordelijke deel niet heeft door de aanwezigheid van gebouwen. Wel willen we binnen de beschikbare ruimte maximaal inzetten op vergroening en het verbinden van de verschillende groene ruimtes. Maar vanwege het verschil in ontstaansgeschiedenis en de beperkte ruimte zal het karakter verschillen van het zuidelijke singelpark. Voor het Moreelsepark is een gebiedsvisie opgesteld (Moreelse Tuinen, 2019) waarbij het karakter van de tuinen en de verbinding met de bebouwing in dit gebied centraal staat. Hoewel het herstellen van de Singel van enorme invloed op dit gebied is en ervoor zorgt dat het gevoelsmatig meer bij het Singelpark hoort, hebben we dit toch als aparte eenheid benoemd. Ook ingegeven door de ontstaansgeschiedenis - Moreelsepark was een ensemble van verschillende gebouwen, waarbij duidelijk verschillende tuinen en parken te onderscheiden waren die bij de bebouwing van Moreelse hoorden, en niet bij de Singel.

8)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	1. Maak er geen fiets paradijs van. Dat idee krijg je wel als je de hoofd visual / foto ziet van de Visie 2040. De fiets staat centraal, de voetganger is verschoven naar de zijkant. Dat geldt voor eigenlijk alle plannen die ik van de gemeente zit. Fiets eerst! Zit blijkbaar enorme fiets fanaten bij de beleidsmakers. Zorg dat de geparkeerde fietsen verdwijnen uit drukke straten zoals Voorstraat, Twijnstraat. Het zijn de nieuwe ratten van de straat geworden. Er komt zoveel lege panden vrij dat er veel meer stallingen (verplicht) kunnen komen. 2. Mag allemaal ambitieuzer. Het is allemaal een stapje meer, stapje beter, stapje groener. Maar wat zijn over 20 jaar de nieuwe Iconen in Utrecht, die we kunnen nalaten voor de volgende generatie??? Zoals bijvoorbeeld het grootste Singel Park van Europa, het Zocher Park Rondom! Of Kerken veranderen tot Wellbeing / Rust plekken. Van Kerken route tot Rust route.	1. Even los van de boodschap van de ‘visual’ op de voorpagina, de Omgevingsvisie stelt dat de binnenstad meer gastvrij en ontspannen wordt doordat er meer ruimte komt voor voetgangers. Voetgangers zijn in 2040 de hoofdgebruiker van de binnenstad. Daarnaast heeft de fietser een belangrijke rol in het mobiliteitsbeleid, fietsen draagt bij aan gezond bewegen en is een schoon vervoermiddel. Het punt over geparkeerde fietsen is een terecht punt. Ook in de Omgevingsvisie willen we het stallen van fietsen beter en meer gestructureerd organiseren. Zowel inpandig als op straat, zowel voor kort als voor lang parkeren en zowel voor bezoekers als voor bewoners (buurtstallingen). 2. Dank voor uw aanmoediging om de ambities hoog te houden en voor de suggestie de kerken een prominenter plek te geven in de visie.
9)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie	Bijna alle onderdelen van het plan bevallen mij.	Dank u.

	Binnenstad?		
9)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Aandachtspunten als bewoner zijn: Parkeerruimte voor bewoners. Binnen de singel is het nu al bijna onmogelijk om een vergunning te krijgen. Zelfs met deze vergunning is er bijna nergens plek. Misschien een idee om één of meerdere parkeergarage's te creëren voor bewoners. Een mooi voorbeeld hiervan is als de garage springweg hiervoor gebruikt kan worden.	In de Omgevingsvisie is aangegeven dat we minder parkeerplaatsen op straat nastreven. Hierbij borduren we voort op de afspraken in het huidige coalitieakkoord. Het streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, komt ten goede aan andere functies, zoals het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. De ruimte die vrijkomt door minder parkeerplaatsen op straat komt dus zeker ook ten goede aan de bewoners. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Los van waar er geparkeerd gaat worden kunnen bewoners hun woningen voor noodzakelijke ritten wel bereiken met de auto. De exacte uitwerking van het nastreven van minder parkeerplaatsen in de binnenstad gaat volgen na het vaststellen van deze visie.
9)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ten tweede is mobiliteit per fiets iets dat bij Utrecht hoort. Het is mooi als dit buiten het centrum gerealiseerd wordt maar dit moet geen extra reistijd opleveren, dan krijg je erg veel spookverkeer en bij handhaving weerstand van bewoners van de stad.	Door de groei van de stad groeit het aantal fietsers. Om deze enorme groei van de fiets te faciliteren zetten we in op het meer spreiden van fietsers. Er blijken dagelijks fietsers dóór de binnenstad te fietsen die daar geen bestemming hebben. Het spreiden van de drukke fietsstromen door het uitbreiden van het netwerk met nieuwe schakels zorgt ervoor dat fietsers zich gebalanceerd spreiden over verschillende routes naar en door de stad zodat de verwachte fietsgroei kan worden opgevangen. Dit vereist fijnmazigheid in het netwerk zodat ook uit meerdere routes gekozen kan worden. Deze nieuwe routes worden gerealiseerd door straten te transformeren tot fietsstraten, door nieuwe verbindingen aan te leggen en soms door nieuwe bruggen en/of tunnels om barrières te slechten zodat niet iedereen langs dezelfde drukke route hoeft te fietsen.
10)1	Wat vindt u goed aan de	Meer groen	Dank u.

	voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?		
10)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Doorstroom verkeer ernstig gehinderd	De Binnenstad behoort tot de A-zone volgens het Mobiliteitsplan 2040. In zone A is de verkeersruimte schaars en is verblijfskwaliteit van het grootste belang. De fietser en vooral voetganger zijn hoofdgebruikers en krijgen prioriteit. In zone A rijdt alleen autoverkeer en logistiek verkeer met een eindbestemming in deze zone (te gast). De doorstroming van het autoverkeer heeft hier een lagere prioriteit ten opzichte van fietsers, voetgangers en openbaar vervoer.
10)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Houdt alstublieft rekening met de bereikbaarheid van de binnenstad voor bewoners	Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.
11	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	De positie van Hooch Boulandt vind ik uitermate teleurstellend. In eerste instantie wordt gemeld dat de visie zich richt op de historische Binnenstad. Lombokplein wordt ook meegenomen (en valt bovendien daarnaast ook nog in een andere wijk). Hooch Boulandt 'valt formeel' onder de wijk Binnenstad. Over aangrenzende gebieden die ook de ontwikkelingen in de komende 20 jaar zullen merken wordt gesproken en wordt aangehaakt bij hun wijkvisie. Over heel Hooch Boulandt is nu	Wij moeten u hierin gelijk geven, er is nog geen volledige toekomstvisie voor Hooch Boulandt. Maar ondanks dat Hooch Boulandt niet binnen het plangebied van de historische binnenstad valt, zien wij het wel als een gebied binnen de invloedsfeer van de historische binnenstad. De verwachte ontwikkelingen zullen we specifieker duiden in de definitieve versie van de Omgevingsvisie Binnenstad. Om alvast een voorschot op de aanpassingen te nemen; wij denken dat Hooch Boulandt tot 2040 subtiel gaat veranderen in verhouding tot bijv. het Stationsgebied. Hooch Bouland wordt op een aantal plekken genoemd in de Omgevingsvisie, maar logischerwijs alleen in de algemene delen en de delen waar we uitvergroten naar de grotere schaal. En staan over het algemeen goed op kaart, zie bijv. ook de kaartjes op blz. 148/149 en 176/177. Voor het eerst wordt de wijk genoemd op blz. 12, 3de alinea, en daarna op blz. 174/175:

		maar een paar zinnen gesproken: het ligt 'geïsoleerd' en ook hier zal eea veranderen. Ondertussen krijgen wij te maken met alle ontwikkelingen waar de Binnenstad mee te maken krijgt. Zijn wij slechter bereikbaar met Openbaar Vervoer dan de Binnenstad en wordt er niet nagedacht over de toekomst van Hooch Boulandt. Deze buurt begint nu al te verpauperen en het lijkt erop dat hier ook niets aan gaat gebeuren. Kortom, de naam van de buurt wijzigen naar 'Verdomhoeck' zou niet misstaan. We horen dus niet bij de Binnenstad, maar ook nergens anders bij. We worden ook nergens bij betrokken, hoewel het wel van invloed is. Ik ben op meerdere momenten aangehaakt geweest en al die tijd werd de positie van Hooch Boulandt wel degelijk erkend, dus ik ben uiterst teleurgesteld dat dit nu zo wordt afgedaan.	Barrières slechten. We scherpen de tekst wel wat aan. **Aanpassingen tekst** *Blz 12 Tekst aanvulling, 4de alinea:* De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 heeft betrekking op de historische binnenstad, maar heeft ook betrekking op de relatie en verbinding met zijn omgeving: het stationsgebied, de omliggende wijken en straten als de Biltstraat en Nachtegaalstraat in het oosten, Wester-, Ooster-kade en Rotsoord in het zuiden, Kanaalstraat in het westen en Amsterdamsestraatweg en Oudenoord in het noorden. Maatregelen in de binnenstad, bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit, hebben bijna altijd effecten op de omliggende wijken. *Zo zijn bijvoorbeeld die effecten bij Wittevrouwen vrij groot en bij Hooch Boulandt veel subtieler*. In deze omgevingsvisie voor de binnenstad is er aandacht voor de samenhang met die wijken - en ook met de ontwikkeling van de hele stad. *Blz 174, Barrières slechten 5de alinea:* Hooch Boulandt en de omgeving van de Bleekstraat hebben een eigen sfeer en hoewel deze buurten zeer centraal liggen, zijn ze door hun plek tussen spoor en singel toch enigszins geïsoleerd. Het zijn hoofdzakelijk rustige en ruim opgezette woonbuurten, in Hooch Boulandt gecombineerd met kantoren. Bewoners krijgen er de komende twintig jaar onder meer te maken met veranderingen op het gebied van bereikbaarheid: minder ruimte voor doorgaande auto’s, nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer in de spoorzone en over de singel. En ook met de vergroening van het singelpark en de Moreelsetuinen. Verder bieden de ruim opgezette straten en openbare ruimte kansen

			voor klimaatadaptie en vergroening. Genoemde ontwikkelingen en ook de komst van eventuele van nieuwe verbindingen in de spoorzone, zullen in Hooch Boulandt waarschijnlijk ontwikkelingen op gang brengen. Gezien de binnenstedelijke groei van de stad, kan dit leiden tot een subtiele wijziging in functiemix, van minder kantoren naar meer wonen en daarmee een meer gemengd gebruik van de bestaande (kantoor)gebouwen. De ambities die in deze omgevingsvisie zijn geformuleerd voor de binnenstad, gelden voor een deel ook voor de aangrenzende gebieden. Voor bijna alle in deze visie genoemde richtingen geldt dat deze effecten zullen hebben op de omliggende wijken. Uiteraard vindt de uitwerking van deze ontwikkelingsrichtingen dan ook plaats in afstemming met die wijken, zodat op de schaal van de stad een juiste balans ontstaat.
12)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	1) Meer groen singelpark 2) Toegankelijk maken beeldbepalende gebouwen 3) Beschermen werven 4) Stegen/hoven openen (zolang dit niet ten koste gaat van (de rust van) bewoners!!) 5) Scheiding regenwater en afvalwater	Dank u. Het openen van stegen en hoven is een in de visie genoemde ambitie, die verder uitgewerkt gaat worden. Bij dit proces wordt altijd nauw overlegd met betrokkenen.
12)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	De rode draad in deze 'visie' lijkt een recreatieve binnenstad, boven een leefbare binnenstad. De gemeente lijkt vergeten dat er mensen wonen in de binnenstad. Met de nu voorliggende visie wordt de stad steeds onaantrekkelijker om te wonen. Dat kan niet de	Wonen is en blijft ook volgens de Omgevingsvisie een zeer belangrijke, vitale functie van de binnenstad (zie blz. 77). Door de functies die zich in de binnenstad bevinden, beter te verdelen over de hele stad, willen we de stad leefbaar houden voor alle Utrechters. 1. Niet elke functie past op elke plek, er zijn bijvoorbeeld rustige delen van de binnenstad waar vooral wonen en aanverwante functies passen en er zijn drukkere plekken waar functies voor veel bezoekers passen. Daarom onze ambitie: elke functie op de juist passende plek. Welke plek juist is en wat we

		bedoeling zijn. Een binnenstad zonder bewoners is een zielloos attractiepark. Hieronder nog een aantal minpunten op een rij: 1) elke functie op de juiste plek -> alle functies? dit laat geen enkele ruimte en creëert een overgereguleerde ruimte in plaats van een levendige binnenstad. Bovendien wie bepaalt wat de juiste plek is? 2) het maken van meer ruimte gaat zeker niet altijd hand in hand met kwaliteit (zoals wel wordt beweerd) 3) winkels in de binnenstad moeten bereikbaar blijven voor inwoners per fiets. Je kunt de voetganger daarom niet boven de fiets stellen! Dan komen er alleen nog maar toeristen naar de binnenstad, en haken bewoners af (gaan elders hun boodschappen halen). Dat draagt niet bij aan een positief gevoel bij inwoners. 4) verdwijnen van rommeligheid en rafelrandjes -> dit is juist wat bij de charme van een binnenstad hoort!!! Maak geen Leidsche Rijn van onze prachtige binnenstad. 5) Parkeren moet mogelijk blijven, zowel voor	op een plek willen bepalen we samen met de Utrechters door middel van o.a. deze Visie en door de verdere uitwerking ervan in meer concrete plannen zoals bijv. een gebiedsprofiel. Uiteindelijk hakt het gemeentebestuur knopen door als dat nodig blijkt. 2. Inderdaad is het maken van meer ruimte maar één van de aspecten van het realiseren van meer kwaliteit van de openbare ruimte. Daarom worden in de Omgevingsvisie ook bijvoorbeeld genoemd: comfort, inrichtingsniveau, passende functies, een ontspannen tempo van het verkeer. 3. Uiteraard blijft het mogelijk om met de fiets naar de winkels te gaan, ook fietsen is naast lopen een gezonde en duurzame wijze van verplaatsen. Wel constateren we dat de voetganger op veel plaatsen in de knel komt daar alle andere functies die ruimte vragen in de openbare ruimte. Daarnaast is iedere bezoeker op enig moment voetganger. Ook een fietser zal de fiets ergens stallen om dan lopend de winkel(s) in te gaan. 4. Het is zeker niet de bedoeling van de omgevingsvisie dat de binnenstad op een nieuwbouwwijk gaat lijken. Tegelijkertijd willen we de kwaliteiten van de binnenstad niet verdoezelen achter rommeligheid maar deze kwaliteit benutten en beleefbaar maken. 5. In de Omgevingsvisie is aangegeven dat we minder parkeerplaatsen op straat nastreven. Hierbij borduren we voort op de afspraken in het huidige coalitieakkoord. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, dit komt ten goede aan andere functies, zoals het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. De ruimte die vrijkomt door minder parkeerplaatsen op straat komt dus zeker ook ten goede aan de bewoners. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Los

		bewoners als voor hun bezoek. Mensen wonen daar al lange tijd en nu ineens moeten ze hun auto maar weg doen? En vereenzamen omdat bezoek niet meer langs kan komen? Dat is niet realistisch. Zo wordt Utrecht een ZEER onaantrekkelijke stad. Dus behoud parkeerplaatsen dichtbij huis in woonstraten. 6) Ledig erf niet afsluiten voor verkeer! De voorgestelde uitbreiding van een voetgangersgebied gaat veel te ver. Houd dat in ieder geval binnen de singel. Het afsluiten van het Ledig erf voor verkeer heeft te veel negatieve gevolgen voor bewoners en bedrijven in die buurt.	van waar er geparkeerd gaat worden kunnen bewoners hun woningen voor noodzakelijke ritten wel bereiken met de auto. De exacte uitwerking van het nastreven van minder parkeerplaatsen in de binnenstad gaat volgen na het vaststellen van deze visie. 6. Op dit moment loopt er een apart onderzoek naar de maatregelen op en rond het Ledig Erf "Verkeersonderzoek Ledig Erf en omgeving". De verschillende varianten zijn begin dit jaar in de inspraak geweest. Voor de zomer van 2021 neemt de gemeenteraad hier een besluit over.
12)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	De rode draad in deze 'visie' lijkt een recreatieve binnenstad, boven een leefbare binnenstad. De gemeente is er in de eerste plaats voor haar inwoners. Zorg dat zij in een aantrekkelijke binnenstad kunnen wonen!	Het is jammer dat u de indruk heeft dat de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 gericht is op het meer verblijfsruimte te creëren voor recreatie. Op de eerste plaats, vinden wij met u dat de woonfunctie in de binnenstad behouden moet blijven. Wat betreft toerisme stellen we ook geen massatoerisme voor. Bij ontwikkelingsrichting 26 ‘Bezoekers gastvrij verwelkomen’ geven we aan dat het niet gaat om kwantiteit en dat groei van toerisme geen doel op zich is. We hechten belang aan kwaliteit van het toerisme met accent op ontmoeting, gastheerschap, duurzame en gezonde ontspanning. (blz.188). In de omgevingsvisie kiezen we gericht voor de

			bezoekers uit de stad en de regio. Ook werkt de gemeente aan beheersen van verblijfsmogelijkheden voor toerisme en registratiesysteem voor B&B. En tot slot is er in principe geen ruimte meer voor nieuwe hotelontwikkeling na een aantal jaren van groei, tenzij het om bijzondere middelgrote concepthotels of bijzondere doelgroephotels gaat (zie ook: 'Beleid tijdelijk verblijf en bijstelling hotels' bij agendapunt 14 en het Toerismebeleid) Ten tweede, verblijf centraal stellen is nadrukkelijk niet alleen gericht op recreatie, horeca, festivals, toeristen of bezoekers maar ook op bewoners. Verblijf betekent bijvoorbeeld ook ruimte om te spelen, het creëren van een groene buitenruimte bij je woning of een plek om je buren te ontmoeten. Het gaat erom de openbare ruimte niet als 'restruimte' te zien maar als een belangrijk onderdeel van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Welke verblijfskwaliteit een buitenruimte kan krijgen hangt af van de identiteit en kwaliteit van de plek, en de gebruikers. De inrichting wordt in samenspraak bepaald. De verschillende uitwerkingen van de omgevingsvisie op bladzijde 155 laten juist ook zien hoe verblijfskwaliteit in woonstraten vorm kan krijgen, bijvoorbeeld meer groen en ruimte voor klimaatadaptatie, zitgelegenheid om bij mooi weer buiten te zitten en ruimte om de fiets te parkeren. Hoven kunnen rustige plekken kunnen blijven door deze bijvoorbeeld in te richten met veel groen en weinig zitgelegenheid. Tegelijkertijd, om te voorkomen dat alle druk op de binnenstad in enkele straten geconcentreerd wordt, is de ambitie meer bruikbare ruimte te maken op hetzelfde oppervlak (zie voornamelijk richting 2, 4, 6 en 16) en door voorzieningen te spreiden over het hele centrum (ook de westzijde van de sporen) en de hele stad (knooppuntontwikkeling) conform de RSU 2040 Wat betreft het belang van wonen zie ook antwoord op reactie 84.

13)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Heel veel: de beide kanten van de singels een groen park/wandelgebied, een mooiere (wandel/fiets) aansluiting van station Vaartsche Rijn op de Binnenstad, veel meer mooie wandelmogelijkheden	Dank u.
13)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Er staat wel iets over emissieloos verkeer, maar dit lijkt voor het water weinig concreet/nog erg ver weg: ik zou zeggen grachten en singels zsm alleen voor emissieloos verkeer en bij voorkeur alleen spierkracht. Er lijkt iets te staan over geen prive-bootjes plaatsen in de singels: prima, maar ook daar maak het concreet, noem data, haal zsm de bootjeswrakken weg. En kijk of het (eco-)bootjes huren goedkoper kan worden gemaakt. Alle stegen en hoven openbaar: prima (nu komt er veel te veel verkeer door de Nauwe Watersteeg omdat andere steeg niet open is). Maar zorg wel (itt nu) voor regelmatig schoonhouden van dit openbare terrein, voor veiligheid (bijv met een camera	Nadere concretisering van de richtingen volgt na het vaststellen van de omgevingsvisie. In richting 16 ‘Het Singelpark rondom vergroten’ wordt benoemd dat het nodig is een ‘op het grachten- en wervengebied toegesneden plan te maken voor balans in het gebruik, de inrichting en beheer van het erfgoed, groen en water’. De door u benoemde vraagstukken zullen hierin aan bod komen. Daarnaast komt in richting 25 Gebruik vaarwater ook emissieloos varen aan bod. Oude gracht is onderdeel van doorgaande recreatieve vaarroute BRTN 9. Afspraken over deze route worden op landelijk/ regionaal niveau genomen. De gemeente is hier dus 1 van de partijen. Het geheel verbieden van de brandstofmotoren voor vaartuigen is nog niet waarschijnlijk op deze route. Als je deze vaarroute afsluit voor vaartuigen met brandstofmotor, dan moeten deze vaartuigen over het Amsterdam-Rijnkanaal varen. Vanuit veiligheidsoogpunt is het niet verstandig om de recreatievaart naast de beroepsvaart te laten varen. In de visie stadswater zal de ambitie van gemeente rond emissieloos varen een plek krijgen. Belanghebbenden zijn van harte uitgenodigd om mee te denken bij het opstellen van deze visie tijdens participatiemomenten. Zie deze site De gemeente heeft het voornemen om vanaf november 2024 de passagiersboten te verplichten om emissieloos te worden.

		bij de ingang aan de drukke Twijnstraat) en voor gebruik alleen door wandelaars (nu racen er fietsen en brommers door de Nauwe Watersteeg). Er lijkt iets te staan over geen nieuwe hotels en B&B? Dat zou fijn zijn, er zijn er meer dan genoeg. Bij herinrichting van de Twijnstraat (die wordt gek genoeg niet genoemd?) zouden er meer fietsparkeerplekken moeten worden gemaakt (met hekjes waar je je ketting aan vast kunt maken) en/of ook hier zou een (bewaakte) binnen plek gecreëerd kunnen worden (in de kelder van het grote Universiteitsgebouw naast het Ledig Erf?).	College neemt hier binnenkort besluit over. Gezonken bootjes worden al weggehaald door Havendienst (30 tot 40 per jaar). Alleen spierkracht aangedreven vaart sluit ook de eco-bootjes uit. Transformatie van woningen naar andere functies wordt zo veel mogelijk tegengegaan. Het onttrekken van woningen voor shortstay (gemeubileerde woonruimteverhuur tot maximaal 12 maanden) is vanaf april 2020 verboden. Vakantieverhuur (Airbnb)mag niet langer dan 60 dagen. En tot slot is er in principe geen ruimte meer voor nieuwe hotelontwikkeling na een aantal jaren van groei, tenzij het om bijzondere middelgrote concepthotels of bijzondere doelgroephotels gaat (zie ook: ‘Beleid tijdelijk verblijf en bijstelling hotels’ bij agendapunt 14 en het Toerismebeleid)
14	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ik vind het idee van een tram door de binnenstad zo leuk! They make things appear so much calmer, quieter, and are easier to combine with bikes. It would be great if this tram could go all the way to De Bilt!	Thanks for the positive reaction on the idea of a tram. Meanwhile the municipality together with the Provincial administration is studying the opportunities for a tram in the inner city.
15)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Veel ruimte om buiten te zijn. Maar helaas zie ik dat met de plannen op gemeente niveau niet zitten. Zonder verdere inbreiding van extra huizen	Dank u. U brengt de aanwezigheid van meer buitenruimte in verband met inbreiding met extra huizen in de binnenstad. Inbreiding vindt echter alleen plaats op die plekken waarbij voldoende, kwalitatief goede buitenruimte gegarandeerd kan worden. Zie de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 waarin de

		binnen een straal van 4 km vanaf de Dom zou het kunnen lukken.	gemeentelijk visie op de ‘compacte stad’ beschreven staat.
15)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Om die ruimte voor groen fietsen en voetgangers te realiseren is plek nodig. Die plek is er niet. Door alle inbreiding inclusief eigen parkeerplek is het qua auto’s steeds drukker geworden, namelijk iedereen een auto omdat je die toch altijd kan parkeren en veel meer mensen. De parken zitten overvol, alles is overvol. In het centrum kan echt niets meer bij. Dus geen huizen meer in een straal van 3 km vanaf de dom. Meer plekken creeeren aan de buitenkant van de stad zonder huizen erbij. Niet meer inbreiden van huizen maar juist uitbreiden anders wordt het alleen maar voller en nog voller. Elk nieuw huis dan ook nog eens een auto vanwege het gemeentebeleid, dus die terugdringen is dan echt niet mogelijk.	In de Omgevingsvisie is aangegeven dat we minder parkeerplaatsen op straat nastreven. Hierbij borduren we voort op de afspraken in het huidige coalitieakkoord. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, dit komt ten goede aan andere functies, zoals het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. De ruimte die vrijkomt door minder parkeerplaatsen op straat komt dus zeker ook ten goede aan de bewoners. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Het parkeerbeleid stelt niet dat er bij iedere woning een parkeerplaats dient te komen, ook zijn er voldoende mogelijkheden om minder parkeerplaatsen aan te leggen door in te zetten op alternatieven, zoals fiets, deelmobiliteit en parkeren op afstand. In de nieuwe Parkeervisie 2021, die de gemeenteraad voor de zomer van 2021 ter besluitvorming krijgt aangeboden is een voorstel opgenomen om geen parkeerplaatsen in de Binnenstad te realiseren. Een van de uitgangspunten in de RSU met betrekking tot het onderwerp 'druk op de binnenstad' is om een aantal knooppunten om de binnenstad heen te creëren, zodat de druk beter verdeeld kan worden. De ambitie in de Omgevingsvisie is daarnaast ook de druk te verlagen door o.a. het vergroten van de toegankelijkheid van hoven en stegen, verminderen van doorgaand verkeer, ruimte maken door minder parkeerplaatsen, fietsen deels inpandig stallen. Er is geen ruimte voor het toevoegen van grootschalige woningbouw in de binnenstad maar er moet wel ruimte zijn om bestaande gebouwen om te vormen

			en zo de variatie in woningtypen te behouden of vergroten.
15)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Probeer eens integraal te kijken naar de ruimte. Dat vergt bestuurders die niet allemaal zo'n ego hebben als Lot van Hooijdonk, maar die niet voor zichzelf, maar voor de stad het beste willen ook al moeten ze hun eigen idee dan soms laten varen. Verkoop van huizen levert geld op dat snap ik heel goed, maar het staat haaks op creëren van ruimte. Niet alleen lever je vrije ruimte in door inbreiding, er komen ook steeds meer mensen bij. Met deze visie krijgen we straks elk weekend Koninginnedag in de binnenstad. Kijk maar naar Sinterklaas intocht hoe de belangstellenden zijn geëxplodeerd. De bevolkingsdichtheid is te hoog. Dus probeer ruimte te creëren zonder dat er inbreiding gaat plaatsvinden. Dan toch maar gewoon uitbreiden in de polder en daar fijne recreatiemogelijkheden creëren.	De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is de visie van het gehele college en niet van één wethouder. Het opstellen van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is juist bedoeld om integraal te kijken naar de samenhang van alle beleidsterreinen. Daarbij gaat het om het zoeken naar de balans tussen verschillende thema's. Wij zetten in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 in op het creëren van meer openbare ruimte (o.a. door privatisering van de openbare ruimte tegen te gaan en parkeren van auto's te verminderen) die gebruikt kan worden door met name voetgangers en fietsers, en daarnaast willen we de drukte in de binnenstad juist spreiden over de stad, o.a. voor wat betreft evenementen.
16)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Op zich prima	Dank u.

16)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Meer natuur, of benadrukking voordelen van natuur. Zo staat er in de samenvatting bij de vier kwaliteiten vrijwel niets over. Natuur, bomen en parken horen zeker ook bij schoonheid, variatie en ontspanning. Ik zie op de plaatjes wel veel meer bomen, dat is fijn. Het is echter onduidelijk waar en hoeveel er bij komen.	In het toekomstbeeld voor 2040 zijn paragrafen gewijd aan groen en biodiversiteit in de stad waar het belang van dit thema onderkend wordt. Door de integrale opzet van het document, waarbij in één ontwikkelingsrichting meerdere thema's gecombineerd worden, is niet altijd direct duidelijk waar het thema 'groen' terugkomt. Het is echter in vele richtingen verweven, zoals in het hoofdstuk Schoonheid bij richting 2. ‘Stegen en hoven openen’ (over het vergroenen van stegen en binnenhoven), 5. ‘Uitnodigende inrichting van de binnenstad’, 22. ‘Verblijf centraal’. Ook in een richting als 6. ‘Goed bereikbaar en minder parkeren op straat’, waarin mobiliteit in principe centraal staat, wordt een voorschot genomen op een groenere inrichting van de vrijgekomen ruimte (met een voorbeeld van de Oudegracht). Daarnaast is richting 16. ‘Het Singelpark rondom vergroten’ in zijn geheel gewijd aan het belang van groen en biodiversiteit in de binnenstad, en de visie daarop voor 2040.
16)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het principe 'groen, tenzij..' vind ik fantastisch!	Dank u.
17	N.v.t.,	Momenteel is het uitgangspunt dat bij inbreiding, dus nieuwe huizen in of in de buurt van het centrum er verplicht een auto parkeerplaats dient te worden gerealiseerd. Dit lijkt heel mooi maar in de praktijk trekt dit auto forenzen stimuleert het autoverkeer en stuwt het de woningprijs enorm op. Veel mooier zou zijn om te eisen dat er inpandige fiets parkeervoorziening komt (zodat	In de Omgevingsvisie is aangegeven dat we minder parkeerplaatsen op straat nastreven. Hierbij borduren we voort op de afspraken in het huidige coalitieakkoord. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, dit komt ten goede aan andere functies, zoals het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. De ruimte die vrij komt door minder parkeerplaatsen op straat komt dus zeker ook ten goede aan de bewoners. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Het parkeerbeleid stelt niet dat er bij iedere woning een parkeerplaats

		opladen van elektrische fietsen mogelijk wordt, wat op straat niet gaat) en juist een verbod op een eigen parkeerplek en ook een verbod op een parkeervergunning. Op die manier komen er juist (elektrische) fiets- of OV forenzen te wonen in of nabij de binnenstad. De woningen worden minder gewild waardoor de prijzen niet ontploffen, het werkt doorstroming in de hand. Verbod op een parkeerplaats of parkeervergunning voor inbreidingsnieuwbouwhuizen met verplicht inpandige fietsstalling = duurzaam bouwen in en nabij het centrum!	dient te komen, ook zijn er voldoende mogelijkheden om minder parkeerplaatsen aan te leggen door in te zetten op alternatieven, zoals fiets, deelmobiliteit en parkeren op afstand. In de nieuwe Parkeervisie 2021, die de gemeenteraad voor de zomer van 2021 ter besluitvorming krijgt aangeboden is een voorstel opgenomen om geen parkeerplaatsen in de Binnenstad te realiseren. In het huidige fietsparkeerbeleid is ook van kracht dat er voldoende parkeerplaatsen bij functies, ook bij nieuwbouw (of verbouw) van woningen, winkels, kantoren en voorzieningen gerealiseerd moeten worden (conform de vigerende parkeernormen voor fiets). In de praktijk is dat niet altijd mogelijk als er sprake is van oude gebouwen waarvoor inpandig geen ruimte is voor het stallen van fietsen.
18)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Dat er aandacht is voor de hoeveelheid door-de-binnenstad-gaande mensen te voet, per fiets of per bus. En dat 't ene leefbare stad moet blijven, met aandacht voor de charme en 't groen, 't kleinschalige.	Dank u.
18)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het is ook fijn als je wél even snel met de fiets kaas op de markt kan halen, zonder dat je je fiets in fietsenstalling moet zetten, en vervolgens een km moet lopen. Dus de zgn kort-	Het stallen van fietsen zal uit een aantal onderdelen bestaan. Zo willen we meer bezoekers verleiden om in inpandige stallingen te gaan staan, die capaciteit is recent weer uitgebreid. Daarnaast zal het ook op veel plekken mogelijk blijven om de fiets 'even kort' op straat te stallen. De groei van het aantal gestalde fietsers maakt het nodig om goed na te denken over een fietsvriendelijke

		bezoekers/parkeerders. Zeker ook voor mensen die minder goed ter been zijn, die met kleine kinderen toch willen genieten vh aanbod en de sfeer vd stad. Dus hou een aantal plekken waar je je fiets wél gewoon even kan neerzetten, zoals bijv nu bij Starbucks-Vredenburg.	inrichting van de binnenstad en te zorgen voor voldoende fietsparkeerplekken op straat en inpandig. Daarbij denken we ook aan experimenten met kortparkeerzones voor fietsen. Daarbij moet ook gekeken worden naar de andere wensen, zoals voldoende ruimte voor voetgangers, verblijven en ook groen.
18)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ik blijf 't jammer en detonerend vinden dat de verhouding tussen aantal gebouwen en de oude binnenstad zo scheef is, denk aan Stadskantoor, Tivoli en aantal nieuw te bouwen panden. Het zijn geen lelijke gebouwen, maar hou rekening met verhoudingen, laat de grachten tot hun recht komen en niet in figuurlijke én letterlijke schaduw vallen van hoge nieuwbouw.	De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is gebaseerd op 4 kwaliteiten. Door te denken en handelen vanuit de kwaliteiten ‘schoonheid’ en ‘variatie’, streven we er naar de kwaliteit van de historische kant als die van moderne gebouwen in balans te ontwikkelen en te behouden.
19	N.v.t.	Of de hijskraan onder Winkel van Sinkel kan worden herbouwd, Het verhaal dat de Oudegracht een middeleeuwse haven is, is een goed, 5km lang verhaal dat bezoekers goed verdeelt over de stad. Een tastbare hijskraan kan een goed startpunt zijn.	Dank u voor uw suggestie. Er zijn op dit moment geen plannen waarin deze suggestie past.

20)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Vooral de groene oases in de binnenstad.	Dank u.
20)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ik mis al jaren een nieuw museum voor hedendaagse kunst van internationale allure, en aanvullend op het Centraal Museum. En dan bedoel ik een architectonische blikvanger als het Guggenheim museum in Bilbao. Dat moet toch kunnen nu Utrecht deze schaalsprong maakt? Het kan haast niet anders dat de culturele uitstraling van de stad grote aantrekkingskracht heeft op grote buitenlandse kunstinstituten! In Amsterdam, Rotterdam en Den Haag zijn er trouwens wel (nieuwe) instellingen waar je actuele kunst kunt zien in bijzondere muse . Waarom hier niet iets soortgelijks als Tivoli/Vredenburg realiseren/aantrekken in het Stationsgebied of omgeving van de binnenstad? Ik weet zeker dat een grote groep hoog opgeleide en in cultuur geïnteresseerde bewoners er erg blij mee zal zijn. Het sluit	Dank u voor uw suggestie. Omdat Utrecht groeit en we de ambitie hebben het culturele aanbod mee te laten groeien, zal geïnvesteerd moeten worden in voorzieningen die passen bij de groeiende stad. Op verschillende manieren brengen wij in kaart welke culturele voorzieningen daarbij passen. Specifiek laten wij op dit moment onderzoeken wat de benodigde infrastructuur voor beeldende kunst en vormgeving is die past bij de groei van de stad en de cultuurvisie Kunst Kleurt de Stad. Ook de ontwikkelingen in het nieuwe centrum rondom het Stationsgebied worden daarin meegenomen.

		aan bij de kosmopolitische uitstraling van Utrecht	
21)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Mooie intenties en plannen met betrekking tot de binnenstad in kernwoorden als schoonheid, variatie, veerkracht en een ontspannen sfeer	Dank u.
21)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	De uitgangspunten en uitgewerkte conceptplannen zijn zo mooi dat ze grotendeels toepasbaar zijn voor de hele stad.	Dank u.
21)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het is alleen jammer dat die mooie intenties en plannen de verpakking vormen van de toename tot 2040 met 100.000 nieuwe vervuilende eenheden of wel nieuwe burgers in de stad Utrecht. Tonnen extra vuil, duizenden extra auto's. Groter, grootst is slecht voor het milieu en leefbaarheid van een stad en draagt niet bij aan een betere spreiding van een bevolking over zijn 12 provincies. 360.000 inwoners is al groot.	Utrecht is van oudsher een populaire stad. Veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. Omgekeerd is het ook geen keuze om te groeien, maar ook noodzakelijk om een stad voor iedereen te kunnen zijn. De gemeente ziet groei ook niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 en de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie.
22)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Waardeloos. Van Hooijdonk wil er een recreatiepark van maken. Auto's horen er nou eenmaal bij. De hele visie van de gemeenteraad heeft niks met volksvertegenwoordiging te	Allereerst is de Omgevingsvisie een visie van het gehele college en niet alleen van de wethouder Van Hooijdonk. De Omgevingsvisie moet nog worden vastgesteld door de gemeenteraad, na verwerking van de inspraakreacties. Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen

		maken.	sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren. Een aspect dat hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. De ruimte die vrijkomt door minder parkeerplaatsen op straat komt dus zeker ook ten goede aan de bewoners. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Duidelijk is dat in de toekomst niet iedere individuele bewoner nog voor de deur kan parkeren. Bij de verdere uitwerking per straat moet duidelijk worden, op welke straten dat niet meer en op welke straten het nog wel mogelijk blijft.
22)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Auto's horen er ook thuis	Zie hierboven 22)1
22)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Doof voor inspraak voert eigen koers.	De concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040 ligt ter visie voor reacties uit de stad. U ziet dat alle reacties behandeld worden. Sommige reacties worden overgenomen en sommige niet. Vaak

			omdat zij een andere ambitie hebben voor de binnenstad. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is een geheel van ontwikkelingsrichtingen die op elkaar zijn afgestemd. Het kan zijn dat niet iedereen het eens is over de ontwikkelingsrichtingen. Het is aan de gemeenteraad om daar een afweging in te maken.
23)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Wegen die veel groen krijgen, ruimtelijker vanwege minder auto's (parkeren). Gebruik van leuke klinkers met patronen die refereren aan verleden of plekken markeren	Dank u.
23)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ik vind dat pleinen ook echt pleinen mogen blijven. Een boom heel goed, maar een bloemenbak eromheen waar je op kan zitten (zoals op de tekeningen bij de janskerk) vind ik echt niet passen. Geen goed ontwerp, onnodige functie (laat ze lekker op een terras zitten of een mooi (park)bankje.	In richting 2 'Stegen en hoven openen' wordt benoemd dat de ontstaansgeschiedenis, vorm en betekenis van de pleinen uiteenlopen, waardoor elk plein zijn eigen identiteit heeft. In ontwikkelrichting 22 'Verblijf centraal' stellen we daarnaast dat deze identiteit van de plek leidend is als beoordelingskader bij herinrichtingen en aanpassingen van de openbare ruimte. Het toepassen van groenvakken zal alleen dan gebeuren wanneer dit aansluit op de geschiedenis en identiteit van de plek, en bij het functioneren van het plein. In ontwikkelrichting 16 'Singelpark rondom vergroten' wordt daarom ook benoemd dat op een aantal pleinen vooral bomen worden geplant, maar dat bij een aantal andere pleinen andere beplanting denkbaar is. We zien eventuele beplantingsvakken als kans op sommige locaties voor meer biodiversiteit, klimaatbestendigheid en verblijfskwaliteit voor de bezoeker/bewoner, maar streven tegelijkertijd een flexibel gebruik van de ruimte na. Gezien de geschiedenis van het Janskerkhof als groen kerkelijk terrein en de rol die het plein kan spelen als koele en prettige verblijfsplek achten we groenvakken niet ondenkbaar. De illustratie van de omgevingsvisie dient om dit idee te verbeelden, en het wordt niet op deze manier uitgevoerd.
23)3	Wat wilt u verder nog kwijt	Ik hou er wel echt van om op	Uiteraard blijft het mogelijk om met de fiets in de Binnenstad te

	over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	mijn fietsje rond te fietsen. Dus natuurlijk in de winkelstraten voetgangers maar verder graag ruimte ook om te fietsen.	fietsen. Fietsen (en lopen) hebben zelfs de voorkeur. Die manieren om je te verplaatsen zijn gezond en nemen bovendien minder ruimte in. De groei van het aantal fietsers betekent wel dat we goed moeten kijken naar de ruimte die de fietsers innemen, zeker op plekken waar dat schuurt met de andere ambitie om meer ruimte voor de voetganger te realiseren.
24)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Sfeer en gezelligheid. Het vergroten van het wandelgebied om zo de druk van bepaalde delen af te nemen	Dank u.
24)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	De shared space. Als ik naar de tekening kijk die uiteraard een impressie is zie je het ongemak al aankomen in het volgende plaatje. Zo is de impressie te irrealistisch. De bus knalt in het volgende plaatje tegen een fietsen en de fietser tegen een auto. In praktijk zijn deze ruimte een bron van ergernis.	Inderdaad vraagt het inpassen van alternatieven voor de huidige buslijnen om een zorgvuldige uitwerking en verkeersveilige oplossingen.
24)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Graag een andere route voor de bus dit is moeilijk, I know	Zoals in de Omgevingsvisie is aangegeven studeren we op alternatieven voor de huidige buslijnen op de Binnenstadsas. Met de provincie Utrecht wordt onderzocht welke alternatieven er zijn voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas. Hierbij moet naar een groot aantal aspecten worden gekeken, zoals de bereikbaarheid van de binnenstad met het openbaar vervoer voor reizigers uit de stad en de regio. Een groot deel van de reizigers in de bussen bezoekt de binnenstad of werkt daar. Ook zijn er bewoners afhankelijk van de bus omdat ze geen gebruik kunnen maken van alternatieven. Daarbij hoort ook dat onderzocht moet worden hoe geschikt alternatieve routes om de binnenstad heen zijn. Ook daar wonen bewoners en eventuele negatieve effecten

			van OV op de Binnenstadsas kunnen we niet zomaar afwentelen op andere routes.
25)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Punt 25, gebruik van het water. Op dit moment is het onmogelijk om als nieuw recreatiebedrijf te starten in Utrecht. Door het huidige op- en afstap beleid zijn de al gevestigde partijen voorzien van een monopolie positie in de stad Utrecht op het water. Nieuwe en groene initiatieven worden zo tegengewerkt.	Dit is een hele praktische opmerking, de ontwikkelrichtingen uit de Omgevingsvisie geven de ambities voor de binnenstad weer en zijn daarmee nog geen concreet beleid, en geeft daarom geen antwoord op deze praktische opmerkingen. Het concretiseren van de 26 ontwikkelrichtingen volgt na het vaststellen van de Visie in meer concrete plannen zoals bijv. het omgevingsplan. Om marktwerking en verduurzaming op het water een kans te geven en om de gemeente de mogelijkheid te geven het gebruik van het water bij te sturen als dat nodig blijkt, staat in de Omgevingsvisie (Richting 25 ‘Gebruik vaarwater reguleren’) de ambitie dat vergunningen voor activiteiten op de singel en de grachten, zoals commercieel varen, voortaan alleen voor bepaalde tijd verleend worden. Ook bestaande bedrijven moeten aan vergroening doen zoals verplicht overstappen op emissievrij. Nieuwe bedrijven kunnen exploitatievergunning aanvragen. Ligplaatsen zijn inderdaad schaars (ook onderdeel visie stadswater), Het is niet voor elk initiatief nodig om ligplaatsen te hebben. De gemeente heeft in 2015 exploitatievergunningen voor rondvaartboten en verhuurboten voor bepaalde tijd uitgegeven en in 2016 een limiet aan het aantal rondvaartboten en verhuurboten gesteld. Een aantal exploitanten is naar de rechter gestapt om de vergunningen om te zetten naar onbepaalde tijd. De rechter heeft in een uitspraak in 2018 bepaald dat er geen rechtsgrond bestond voor de gemeente om de exploitatievergunningen voor bepaalde tijd uit te geven, omdat door de gemeente onvoldoende is bewezen dat sprake is van een dwingende reden van algemeen belang, die een dergelijke beperking in duur rechtvaardigt. Naar aanleiding van de uitspraak van de rechter heeft de gemeente ambtshalve

			besloten om per 3 juni 2020 in een algemene brief alle exploitatievergunningen van alle exploitanten van verhuurboten, rondvaartboten en passagiersschepen om te zetten naar een exploitatievergunning voor onbepaalde tijd. Daarnaast heeft de gemeente besloten om het van toepassing zijnde limietenstelsel voor exploitatievergunningen van verhuurboten, rondvaartboten en passagiersschepen in te trekken. Met de nieuwe visie stadswater kan de gemeente aantonen dat er sprake is van dwingende redenen van algemeen belang die rechtvaardigen dat exploitatievergunningen in duur worden beperkt. Dan kan de gemeente opnieuw een limietenstelsel invoeren.
25)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Op en afstap mogelijkheden voor kano's en sups verruimen zodat groene initiatieven, zoals bijvoorbeeld "sup clean up" en "theadventureguide030" ook een kans maken om een maatschappelijk relevante dienst te leveren in Utrecht, het schoonmaken van de grachten. Er drijft helaas nog te veel afval in de grachten. Door het huidige beleid kom je er niet tussen om dit probleem aan te pakken.	Zie antwoord hierboven 25)1. Zeker voor SUPs zijn voldoende mogelijkheden in de bestaande stad op en af te stappen, voor kano’s zijn er ook plaatsen te vinden waar het kan en mag. De havendienst werkt regelmatig mee aan initiatieven voor schoonmaakacties. Dagelijks voert de Havendienst schoonmaakwerkzaamheden op het water uit (vuilvissen en fietsen baggeren).
25)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Praat ook met nieuwkomers ipv alleen maar met de gevestigde partijen aan het water. Laat ruimte voor nieuwe initiatieven en ontwikkelingen.	Zie antwoorden 25)1 en 25)2
26)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie	Geen mening	

	Binnenstad?		
26)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	As gehandicapte (met een gehandicapten kaart) wordt het voor mij steeds moeilijker de binnenstad te bereiken. Er wordt kennelijk met mensen zoals ik geen rekening gehouden.	Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Daarnaast zet de Omgevingsvisie in op het verbeteren van de toegankelijkheid voor voetgangers, voor mensen die aangewezen zijn op rolstoel of anderszins niet goed ter been zijn.
26)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Nu de gemeentebelasting fors hoger uitvalt, om de begroting sluitend te maken, is het verstandig delen van deze visie te laten vallen of tenminste uit te stellen. Als ik in mijn huishouding geld te kort kom heb ik niets aan ideologie maar moet ik ook besparen op mijn uitgaven.	De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 beschrijft de ambities voor de langere termijn. Het is geen uitvoeringsplan. Dat betekent dat de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 leidend is en richting geeft, als er zich mogelijkheden en ontwikkelingen voordoen waarvoor geld beschikbaar is.
27	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Bij bezoek aan de binnenstad valt me telkens weer op dat vooral in de weekenden de capaciteit van de afvalbakken in de binnenstad veel te klein is: Deze bakken zitten met name langs de Oudegracht (vooral nabij horeca) aan het einde van de dag overvol, met als gevolg dat er veel vuil naast belandt of als zwerfvuil op straat belandt. Ik zou graag zien dat de omgevingsvisie hier rekening	**Prullenbakken in de binnenstad** De prullenbakken in de binnenstad worden in principe bij ongeveer 80% vol geleegd. Met name in het weekend ontstaan af en toe problemen met betrekking tot verstopte prullenbakken. Op basis van meldingen, worden deze verstoppingen zo snel mogelijk verholpen. Dagelijks rijden 2 ploegen door de binnenstad om te voorkomen dat prullenbakken niet overvol raken. Probleem wat met name nu ontstaat is dat door Corona sommige bakken veel meer gebruikt worden dan normaal en soms al binnen 45 minuten weer vol zijn. Dit wordt veroorzaakt door de gesloten horeca waardoor mensen veel meer consumeren in de openbare ruimte. De capaciteit van de containers is simpelweg

		mee houdt door ruimte re reserveren voor afvalbakken met grotere capaciteit op de plekken waar dat nodig is (bv. omgeving Hema, Zadelstraat, Choorstraat, Vismarkt, bij de MacDonalds, Vredenburgplein etc.), of door die bakken veel vaker te legen. Het feit dat ze nu telkens overvol zitten, is het bewijs dat dat niet vaak genoeg gebeurt. Een schone binnenstad is het beste visitekaartje...	niet berekend op deze uitzonderlijke situatie. We doen ons uiterste best om dit te voorkomen, maar de verwachting is dat het probleem echt opgelost is op het moment dat de horeca weer (langzaam) geopend wordt. **Rolcontainers van bedrijven in de binnenstad** De rolcontainers in de binnenstad worden uitsluitend aan de weg gezet door ondernemers die een contract hebben met een commerciële inzamelaar. In veel gevallen is dat ook de gemeente Utrecht. De ondernemers bepalen zelf hoe vaak de container geleegd wordt, hoeveel ze er nodig hebben en hoe groot de container is die zij nodig hebben. Op basis daarvan betalen zij de inzamelaar voor de geleverde diensten. De ondernemers bepalen dit zelf, omdat alleen zij kunnen inschatten welke afval en grondstofstromen zij produceren. Bedrijven verschillen qua afvalproductie namelijk sterk van elkaar. Bedrijven die een overeenkomst met de gemeente hebben, maar die te veel aanbieden waardoor de container vol raakt, spreken we hier uiteraard op aan. Helaas is de praktijk dat afval dat naast een container wordt gezet in veel gevallen niet van de ondernemer in kwestie is, maar illegaal bijgeplaatst afval. In dat geval wordt waar mogelijk gehandhaafd. Om deze reden wordt in de omgevingsvisie ook gestreefd naar een openbare ruimte in de binnenstad met zo min mogelijk afvalcontainers van bedrijven. Afval trekt namelijk afval aan. We proberen dit de komende jaren te realiseren door onder andere ondergrondse perscontainers voor ondernemers (zoals nu al op de Mariaplaats) en iets verder in de toekomst meer transport via het water.
28)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Utrecht is een prachtige stad wat ik het laatste jaar met de vele wandelingen door de stad zelf nog beter heb gezien. Veel	Dank u.

		van de punten in de visie passen goed bij de stad, en leefbaarheid is een zeer belangrijk thema. Dat is goed. Meer vervoer over water is ook prima.	
28)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het belangrijkste probleem dat op Utrecht afkomt zijn te veel mensen, en daarmee bereikbaarheid. Voor buitenwijken geldt dat men vaak grote parkeerruimtes gemaakt heeft voor bewoners, en dat is prachtig voor de bewoners daar. Hetzelfde moet gebeuren voor de bewoners in de binnenstad, en dat zal ook moeten wil je ze meekrijgen in je plannen. Ook zij willen enerzijds leefbaarheid maar anderzijds hun (elektrische en kleine) auto kwijt. Zorg voor parkeerruimtes onder de grotere pleinen, en elke andere locatie waar dat kan en maak de parkeergarages die er nu zijn alleen beschikbaar voor bewoners. In bijv veel Belgische steden kunnen toeristen ook niet meer de stad in, en dat kan best, als aan de rand goede voorzieningen zijn incl. vervoer	In de praktijk blijkt dat het autobezit onder de bewoners van de Binnenstad veel lager ligt dan in de buitenwijken, zoals Leidsche Rijn. In de Omgevingsvisie is aangegeven dat we minder parkeerplaatsen op straat nastreven. Hierbij borduren we voort op de afspraken in het huidige coalitieakkoord. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, dit komt ten goede aan andere functies, zoals het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. De ruimte die vrijkomt door minder parkeerplaatsen op straat komt dus zeker ook ten goede aan de bewoners. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers).

		naar de binnenstad voor hen die dat nodig hebben, en anders aangename wandelpaden voor wie lopen kan. Maakt ook dat er niet al te veel toeristen komen en daar moet zeker voldoende aandacht voor zijn. Kijk naar de problemen van steden waar echt veel toeristen komen in binnen- en buitenland; dat moet Utrecht voorkomen en de tijd om dat te doen is nu en niet over 10 jaar.	
28)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Een stad moet leven en dat spreekt ook uit de visie. Maar een deel ervan kun je als stadsbestuur niet afdwingen en moet je niet willen aansturen, maar moet komen van jongeren met allerlei (liefst wilde!) ideeën. Zorg voor ruimtes in de binnenstad waar ze kunnen experimenteren en presenteren en musiceren etc, als het kan met wat buitenruimte erbij. Dat komt vanzelf en maakt een stad speels. Moet je als bestuur alleen faciliteren maar verder vooral buiten blijven. Ik woonde 5 jaar in Londen en Londen is leuk juist omdat er overal kleine dingen gebeuren en daar	Een mooie omschrijving. Het idee is ook inderdaad dat de openbare ruimte gelegenheid biedt voor creatieve uitingen van kunst en cultuur. Onverwacht (niet altijd) en uitdagend, passend bij de plek. Zie ook bijvoorbeeld in de visie op blz. 99. Culturele en diverse kunstzinnige evenementen passend bij de locatie zorgen voor levendigheid en voor rust in de stad. Dit vraagt om de nodige flexibiliteit en de juiste afweging om de juiste ruimte te gebruiken voor de juiste kunst en cultuur. Niet alleen binnen (inpandig) programmeren maar ook buiten in de publieke ruimte biedt kansen, in de binnenstad maar ook rondom de binnenstad en andere de wijken.

		mogelijkheden voor zijn. De onverwachte concerten van soms wereldsterren, op kleine pleinen, gewoon omdat het leuk is: dat kan ook in Utrecht maar er moeten wel ruimtes voor zijn (zoals het bijv achter het Stadhuis al kan; als je een drijvend podium in de Singel maakt kan het bij de trappen bij Tivoli ook). De Romeinen wisten het al: de mensen willen brood en spelen. Voor brood zorgt de horeca wel (mits gevarieerd conform uw plannen); die spelen moeten de mensen zelf verzorgen mits de stad dat faciliteert.	
29)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	De stad wordt steeds mooier, betere voorzieningen voor fietsers en voetgangers	Dank u.
29)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ik mis concretere aanpak voor de toegankelijkheid. Alhoewel Utrecht 20 jaar geleden een stuk minder mooi was is het er qua toegankelijkheid niet veel op vooruit gegaan en op sommige punten zelfs achteruit. Ik ben actief bij een rolstoelhockey vereniging en zit zelf ook in een rolstoel. Als student met een beperking kon	Bedankt voor de toelichting over de praktijk rond gehandicaptenparkeerplaatsen. Uiteraard moet de binnenstad ook bereikbaar zijn (en blijven) voor gehandicapten. In de module Toegankelijkheid van de Parkeervisie (momenteel in voorbereiding, eind dit jaar naar de gemeenteraad) wordt hier expliciet aandacht aan besteed.

		ik de stad (en sociale contacten) vaak makkelijker bereiken ook als ik niet de puf had om te handbiken of ver te rollen. Er was altijd wel plek op de Neude (3 GPK's), Ledig Erf of rondom de Mariaplaats. Veel van deze plekken zijn nu weg of onhandig. Veel rolstoelgebruikers maken gebruik van een rolstoellift. Het aantal plekken dat daarvoor geschikt is kan je helaas op 1 hand tellen. Fileparkeren is namelijk niet handig (kijk maar eens op de Mariaplaats, 4 plekken maar iedereen staat hutjemutje). Ik hoor regelmatig dat mensen niet meer gaan óf helemaal in Pijlsweerd moeten parkeren. Een paar extra strategisch geplaatste plekken kan de stad een stuk toegankelijker maken. Bijvoorbeeld rondom Paardenveld en meer plekken te maken op het Lucasbolkwerk, Centraal Museum en de Mariaplaats. Ik hoop ook dat bij het verlenen van nieuwe vergunningen voor winkels en horeca een stap gemaakt wordt	

		in het vergroten van de toegankelijkheid. Heel veel drempels zijn makkelijk weg te werken. Kijk voor inspiratie eens (via google maps misschien of hopelijk straks weer op vakantie) in andere steden in Frankrijk of Spanje.	
29)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Als jullie meer toelichting/vragen hebben mogen jullie mij natuurlijk benaderen via de mail.	Dank u.
30	N.v.t.	Zie bijlage 1	Zie bijlage 1
31)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het is heel mooi met veel groene en mooie plekken	Dank u.
31)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het moet een hele grote parkeerplaats toevoegen. Die moet ook gratis zijn. Je hoeft niet veel te betalen voor parkeren en je moet niet lang blijven zoeken waar je auto kunnen parkeren.	In de Omgevingsvisie is aangegeven dat we minder parkeerplaatsen op straat nastreven. Hierbij borduren we voort op de afspraken in het huidige coalitieakkoord. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat. Dit komt ten goede aan andere functies, zoals het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. De ruimte die vrijkomt door minder parkeerplaatsen op straat komt dus zeker ook ten goede aan de bewoners. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Het gaat echt te ver om parkeren gratis te maken.
31)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Als het kan om in het binnen stad een speciale bussen toe te voegen. Die zijn gemaakt voor	Bussen die in de stad rijden moeten aan eisen van toegankelijkheid voldoen. Dat is onderdeel van de concessie van de provincie voor het openbaar vervoer in de stad en de regio.

		ouders met een kleine kinderen of voor oude mensen die kunnen niet makkelijk lopen	Dat betekent o.a. lage instap en een plek voor kinderwagens en rolstoelen.
32)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ik ben een groot voorstander voor meer groen. Het autoluwe spreekt me ook heel erg aan.	Dank u.
32)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Wat mij betreft hoeft de fiets niet te verdwijnen uit het straatbeeld. De fiets en zeker in studentensteden vind ik juist een typisch Nederlands en Utrechts beeld. De fiets die tegen de oude gracht staat gegooid of de fietsen bij de drift. Het zou in mijn optiek zonde zijn die weg te halen. Het is juist een teken van Utrecht.	We zijn het zeker met u eens dat de fietser een belangrijke rol heeft in het mobiliteitsbeleid. Fietsen draagt bij aan gezond bewegen en is een schoon vervoermiddel. En zeker ook dat het een typisch Nederlands beeld is, en bij Utrecht hoort, maar dit beeld moet bijv. wel in balans zijn met andere thema's zoals o.a. toegankelijkheid en doorgangsruimte van de openbare ruimte of op sommige plekken het zicht op de werfkelders en de grachten niet helemaal ontnemen.
32)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ik ben in de overtuiging dat Utrecht als universiteitsstad, al sinds mijn geboorte heel goed functioneert en samenwerkt met de vele studenten die Utrecht rijk is. Ik vind dat studenten door de hoge huurprijzen steeds meer uit Utrecht worden geweerd. Ik vind dit erg zonde, het vele aantal studenten wat woont in de wijken en ook juist in het centrum is van grote meerwaarde voor de diversiteit en jeugdigheid van de stad.	Of deze trend geheel toe te schrijven is aan de huurprijzen weten we niet exact. Natuurlijk zien we excessen waarbij duidelijk sprake is van slecht verhuurderschap. Dat heeft natuurlijk onze aandacht. Wat we zonder meer zien is een tekort aan studentenwoningen waardoor studenten aangewezen zijn op woningaanbod verder weg van het centrum. Via het convenant studentenhuisvesting zetten we in om het aanbod studentenwoningen te vergroten.
33)1	Wat vindt u goed aan de	De visie is compleet en de	Dank u.

	voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	aandacht voor voetgangers doet me erg goed. Is was enorm blij met Richting 21 - De voetganger voorop. De binnenstad moet weer aantrekkelijk en veilig worden voor de voetganger.	
33)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	De voetganger voorop (Richting 21) staat nog op gespannen voet met enkele andere richtingen en acties met name die t.a.v. de fietser. Er wordt weinig gedaan aan de overlast die fietsers veroorzaken - door zowel hun aantal als het asociale gedrag van de fietsers. Zo lees ik bijvoorbeeld helaas dat je je fiets op drukke plekken kort op straat kunt parkeren. Dat zou niet meer moeten mogen. Zo blijft de overlast en onveiligheid en blijft het écht een zootje. Verplicht in een fietsenstalling zou de norm moeten worden.	Er zijn zeker plekken in de binnenstad waar de fietsers in conflict zijn met de voetgangers. Het stallen van fietsen zal uit een aantal onderdelen bestaan. Zo willen we meer bezoekers verleiden om in inpandige stallingen te gaan staan, die capaciteit is recent weer uitgebreid. Daarnaast zal het ook mogelijk blijven om de fiets 'even kort' op straat te stallen. De groei van het aantal gestalde fietsers maakt het nodig om goed na te denken over een fietsvriendelijke inrichting van de binnenstad en te zorgen voor voldoende fiets parkeerplekken op straat en inpandig. Daarbij denken we ook aan experimenten met kortparkeerzones voor fietsen. Daarbij moet ook gekeken worden naar de andere wensen, zoals voldoende ruimte voor voetgangers, verblijven en ook groen. We willen echter fietsers niet verplichten alleen nog in fietsenstallingen te stallen. Een ander spoor is om meer fietsers te verleiden om niet door de drukke binnenstad te rijden, maar om routes om de binnenstad te kiezen. Dat laatste geldt vooral voor fietsers die alleen door de binnenstad rijden en er niet hoeven te zijn.
33)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Een hele mooie visie! Alleen nog wat meer aandacht voor de voetganger (en minder voor de fietser).	'De voetganger voorop' is de 21e richting en daarmee een belangrijke pijler van de Omgevingsvisie. Naast lopen heeft fietsen de voorkeur. Die manieren om je te verplaatsen zijn gezond en nemen bovendien minder ruimte in. De groei van het aantal fietsers betekent dat we goed moeten kijken naar de ruimte die de fietsers innemen, zeker op plekken waar dat schuurt met de andere ambitie om meer ruimte voor de

			voetganger te realiseren.
34	N.v.t.	Na uw plannen over de binnenstad van Utrecht gelezen te hebben, komt bij mij het volgende naar boven: wilt u een stadspark maken van de binnenstad? Die hebben we genoeg in de wijken rondom de kern van de stad. Een binnenstad is er voor de culturele activiteiten, de winkels, de kroegjes en café's, de nachtclubs en de restaurants. De binnenstad moet bruisend zijn en niet een stiltecentrum. Als je in de binnenstad woont, weet je dat en moet je niet klagen over "overlast", je weet ook dat als je onder de Dom woont, de kerkklok slaat en dan ga je ook niet zeuren dat de klok stilgezet moet worden. Laat Utrecht de leuke en bruisende studentenstad zijn die u pretendeert te zijn, laat Utrecht goed bereikbaar blijven, zeker voor fietsers en mensen die minder valide zijn en niet alleen via een sporadisch rijdend busje/trammetje. Uw plannen maken er een dode stad van waar alleen overdag reuring zal	U veronderstelt dat de uitvoering van plannen in de geest van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zal leiden tot wat u noemt ‘een stadspark’ en een ‘dode stad’. De Omgevingsvisie Binnenstad gaat uit van variatie (zie blz. 69 t/m 71). We gaan uit van verschillende plekken met een verschillende mix aan functies van wonen, werken, studeren, winkelen en uitgaan. Daar horen rustige woongebieden én levendige plekken bij, zoals bijv. de Neude en het kernwinkelgebied. Op sommige plekken vind je horeca met terrasjes op andere niet. Ook zullen er in de toekomst evenementen plaatsvinden waarbij we wel kijken of zij passen bij de sfeer van de locatie waar zij gepland worden. Uiteraard moet er ruimte zijn en blijven waar het bruist. Utrecht staat ook bekend als plezierige stad om te bezoeken en langer te verblijven. In een landelijk onderzoek van maart dit jaar (2021) onder ruim 70.000 Nederlanders kwam Utrecht als winnaar uit de bus als stad waar men het liefst een bezoek aan brengt door het bijzondere aanbod aan verschillende voorzieningen. Utrecht zal nooit een dode stad worden. Wel houden we rekening met overlast die ervaren wordt en kijken we samen met ondernemers en bewoners hoe we dit kunnen beperken. Altijd goed om met elkaar in gesprek te blijven. Al voor de afronding van deze omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans’. In dit plan van aanpak wordt een aantal nieuwe, aanvullende maatregelen voorgesteld of onderzocht. Dit betreft o.a. informatie, advies en mogelijke subsidies voor geluidsisolatie van woningen, het verplicht melden van versterkte muziek door horeca en de inzet van horecastewards. Ook wordt ingezet op actief informeren van de buurt bij afgeven van vergunningen voor evenementen.

		zijn (voor diegene die niet hoeven te werken). U heeft vast in deze coronatijd over de grachten gelopen: doods, hè, zonder de winkels, de kroegjes/café's en 's avonds de enge stilte gezien op de t.v. beelden (avondklok), zo gaat in 2040 Utrecht er uitzien, brrrrrrrrrrrrrrr, vreselijk! Ik hoop dat u goed nadenkt over uw plannen, want volgens mij worden die ingegeven door een groenlinksgedachte van zo veel mogelijk verkeer inclusief fietsers (nu al aan de orde!) buiten het stadscentrum te houden zodat even vlug naar de stad fietsen als inwoner van de stad een totaal andere belevenis wordt en niet een leuke. Laat de binnenstad de binnenstad blijven en geen stadspark.	
35)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Auto de stad uit, meer groen, diversiteit winkels en horeca	Dank u. Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren. Een aspect dat

			hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. De ruimte die vrijkomt door minder parkeerplaatsen op straat komt dus zeker ook ten goede aan de bewoners
35)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Geen fastfood horeca, diversiteit en kwaliteit aan winkels e.d.	We streven er in onze plannen en projecten naar om kwaliteit en diversiteit van voorzieningen te stimuleren. Hierover zijn we ook in gesprek met bijv. CMU (Centrum Management Utrecht) en KHN (Koninklijke Horeca Nederland). Uitbreiding van Fastfood horeca is in de binnenstad m.u.v. stationsgebied niet toegestaan. Zie hiervoor ook het Ontwikkelkader Horeca Utrecht 2018. In ons nieuw plan van aanpak leegstand binnenstad (Morgen Mooier Maken) werken we samen met vastgoedeigenaren aan nieuwe voorzieningen in leegstaande panden. We rekenen erop dat hierdoor meer diversiteit aan winkels ontstaat.
35)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Binnenstad ook bereikbaar houden voor fietsers, vb: ik ben niet zo goed ter been (voetoperaties) maar kan nog zeer goed fietsen. Dus ook voor deze groep binnenstad toegankelijk houden. Afsluiten Oudegracht onwenselijk voor fietsers.	We zijn het zeker met de inspreker eens. De fietser heeft een belangrijke rol in het mobiliteitsbeleid – ook voor de binnenstad, fietsen draagt bij aan gezond bewegen en is een schoon vervoermiddel.
36	N.v.t.	Ik vind op veel punten het een mooie visie. Ik zou wel graag toegevoegd zien, dat prettig wonen in de binnenstad ook een vereiste is voor een goed	We delen deze waarneming. Wij zijn het met u eens dat prettig wonen een vereiste is voor een goed functioneren stad (zie blz. 77). De ambitie in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is niet om een recreatiepark te maken van de binnenstad. De Omgevingsvisie zet in op een balans tussen de functies die nu

		functionerende prettige stad en dat daar met de plannen ook rekening mee wordt gehouden. En dat niet de nadruk alleen wordt gehouden op bezoekers, toeristen, recreatie en economie.	eenmaal in een binnenstad te vinden zijn zoals wonen, winkelen, werken, studeren, uitgaan, naar de kerk gaan en van het erfgoed genieten. Wij voorzien een diversiteit aan functies waarvan ‘wonen’ een essentieel onderdeel is. Een binnenstad kan niet bloeien zonder dat er mensen wonen. Onder andere in ontwikkelingsrichting 9 ‘een gevarieerd woningaanbod’ en ontwikkelingsrichting 10 ‘maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving’ beschrijven we het belang van wonen en de woonomgeving.
37)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Klasse, dat er een omgevingsvisie wordt opgesteld. Bevat redelijk wat verschillende visie onderdelen.	Dank u.
37)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Visie te ambitieus, beter is om meer in te steken op realiteit en haalbaarheid. Er ontbreken "trekkers" die zich hard voor realisatie van de ambities. Visie is financieel zwak en onvoldoende helder	De kern van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is dat het een ambitiedocument is. De visie geeft aan waar we heen willen met de binnenstad. Het is geen uitvoeringsprogramma. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 wordt het leidende kader voor gemeentelijke programma’s, projecten en reguliere beheeractiviteiten. In die zin werkt het concreet door op wat er in de binnenstad gaat plaatsvinden. De uitvoering ligt daarom niet bij een beperkte groep trekkers. Het is leidend voor alle activiteiten die door gemeentelijke medewerkers in de binnenstad worden ondernomen. Omdat de Omgevingsvisie geen uitvoeringsdocument is, is er geen concreet budget aan te koppelen. Elk project, programma en beheer activiteit heeft een eigen budget.
37)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ben actief betrokken geweest bij de totstandkoming van deze visie. Er ontbreken onderdelen zoals: 1. diervriendelijk bouwen; 2. integratie, actie U 030 =redt de Huismus; 3. opgave en	1. Diervriendelijk bouwen wordt benoemd in de richting 3. ‘Bestaande kwaliteiten benutten bij nieuwbouw’: 'Bij nieuwbouw kun je rekening houden met stadsnatuur door natuurinclusief te bouwen, bijvoorbeeld met groene daken en gevels. Daarmee vergroot je biodiversiteit [...]' Daarnaast wordt in het kader over biodiversiteit verder benadrukt welke kansen er liggen voor

		doelstellingen van verschillende visie onderdelen ontbreken (= nu vrijblijvend).	stadsnatuur in de bebouwde omgeving. Overigens geldt ook in de binnenstad al het bestaande stadsbrede beleid over natuurvriendelijk bouwen en worden in deze Omgevingsvisie alleen de zaken belicht die specifiek zijn voor de binnenstad. 2. De actie U30 = redt de huismus is een specifieke actie die aansluit op de doelstellingen van de Omgevingsvisie. Hoewel dit specifieke initiatief niet benoemd wordt, wordt het gedachtengoed erachter wel ondersteund in de visie. Bijvoorbeeld in het eerder genoemde kader over biodiversiteit waar gepleit wordt voor voldoende nestgelegenheid voor vogels aan gebouwen. 3. Het belangrijkste doel van de Omgevingsvisie is het agenderen en benoemen van de thema's, en hier richting aan geven voor 2040. Specifieke uitwerking volgt in de vorm o.a. het omgevingsplan en deeluitwerkingen zoals de gebiedsprofielen.
38)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Heroriëntatie op het groen in de binnenstad.	Dank u.
38)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Er dient wel rekening gehouden te worden met de bereikbaarheid van de woning van de inwoners en de mogelijkheid om bij het huis te parkeren. Dit is met name belangrijk om de diversiteit van de inwoners te waarborgen zoals gezinnen, ouderen, gehandicapten en bijv. mantelzorgers of bezoek de gelegenheid te geven te parkeren. Ik mis het weren van grote vrachtwagens in de gehele binnenstad en niet	1. Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. 2. In de Omgevingsvisie is ook aandacht voor bevoorrading op maat (richting 7). Hierin staat dat bevoorrading en afvalinzameling in de binnenstad efficiënter en duurzamer moet worden. Voor sommige vervoersstromen kan dat betekenen dat er kleine lichte voertuigen worden ingezet, of vervoer over water. Plaatselijk en voor sommige goederenstromen blijft groot vrachtverkeer noodzakelijk.

		alleen op de plaatsen waar zich werfkelders bevinden. In de gehele binnenstad is het gevaarlijk.	
38)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ik begreep dat er ook over een tram wordt nagedacht. Dat zie ik voor de binnenstad niet zitten, te gevaarlijk, oogvervuilend en geluidsoverlast veroorzakend. Ook de rails zelf zijn gevaarlijk. Voorstel: rond laten rijden van kleine elektrische busjes/ autootjes om mensen (bewoners, toeristen) van A naar B te brengen en zo een gedeelte van het probleem om fietsen in de stad te stallen op te lossen. De leefbaarheid van de stad moet gewaarborgd worden. Het hoeft geen openluchtmuseum te worden. De visie dat pleinen een bepaalde openbare functie moeten krijgen gerelateerd aan het bepaalde plein (bijv. activiteiten op het Domplein moeten gerelateerd zijn aan de Dom) zie ik niet zo. Je krijgt dan bijv. dat alle feesten op de Neude zouden moeten plaatsvinden. Naar mijn mening onzin. Verdeel de overlast een	1. Met de provincie Utrecht wordt onderzocht welke alternatieven er zijn voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas, waarna provincie en gemeente Utrecht een integrale afweging maken voor de binnenstadsas. De tram is daarbij zeker een te onderzoeken alternatief. Daarbij dient de tram zich wel te voegen naar de sfeer van de binnenstad door o.a met een aangepaste snelheid te rijden. Er zijn voldoende voorbeelden van trams in binnensteden waar dat goed gelukt is. Alleen nog kleine voertuigen te laten rijden maakt ook onderdeel uit van deze studie. In de afweging van deze varianten speelt het belang voor de bereikbaarheid van de binnenstad een belangrijke rol. Er is een substantieel deel van de reizigers in de bus die een herkomst of een bestemming in de binnenstad heeft. Die reizigers willen we ook in de toekomst voldoende kwaliteit blijven bieden. 2. Een van de uitgangspunten in de Ruimtelijke Strategie Utrecht met betrekking tot het onderwerp 'druk op de binnenstad' is om een aantal knooppunten om de binnenstad heen te creëren, zodat de druk beter verdeeld kan worden. De ambitie in de Omgevingsvisie is dan ook de druk te verlagen door o.a. het vergroten van de toegankelijkheid van hoven en stegen, verminderen van doorgaand verkeer, ruimte maken door minder parkeerplaatsen en fietsen deels inpandig stallen. Specifiek m.b.t. de pleinen en daarbij gerelateerde functies denken we aan ontwikkelrichting 8. ‘Elke functie op de juiste plek’. Het karakter van de plek kan versterkt worden door functies, in gebouwen en in de openbare ruimte, die passen bij de plek. Welke plek juist is bepalen we samen met de Utrechters door middel van o.a. deze Visie en door de verdere uitwerking ervan in meer concrete

		beetje. Ik heb de zoombijeenkomst van 23 maart gevolgd.	plannen zoals bijv. gebiedsprofielen.
39)1	Bewoners op nummer één	In de omgevingsvisie staan de bewoners niet duidelijk op één. Op bladzijde 7 zijn de bewoners zelfs vergeten wat naar mijn idee veelzeggend is voor het hele document. Daarom is mijn eerste voorstel om op bladzijde 7 bewoners ook expliciet te noemen, dus: De binnenstad bruist, want mensen WONEN, werken, studeren en ondernemen graag in het prachtige historische decor. In de online sessie werd aangegeven dat bewoners voor de gemeente wel op nummer één staan! Daarmee wordt zielloze binnenstad zoals in Amsterdam en Dubrovnik voorkomen. Mijn voorstel is om dit veel meer naar voren te halen in de omgevingsvisie onderscheid te maken tussen bewoners en bezoekers bij oa de onderwerpen auto-parkeren en winkelgebied.	Bewoners op nummer één ‘Een vitale binnenstad kan niet zonder bewoners’ (1ste zin blz. 77). Een binnenstad kan niet bloeien zonder dat er mensen wonen. Onder andere in ontwikkelingsrichting 9 ‘een gevarieerd woningaanbod’ en ontwikkelingsrichting 10 ‘maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving’ beschrijven we het belang van wonen en de woonomgeving. Tegelijkertijd zet de Omgevingsvisie in op een balans tussen de functies die nu eenmaal in een binnenstad te vinden zijn zoals wonen, winkelen, werken, studeren, uitgaan, naar de kerk gaan en van het erfgoed genieten. Wij voorzien een diversiteit aan functies waarvan ‘wonen’ een essentieel onderdeel is. Op pagina 7 van het visiedocument wordt meerdere malen wonen en bewoners genoemd. Bijvoorbeeld: ‘In de binnenstad is in 2040 een vitale mix aanwezig van enerzijds wonen en bijbehorende voorzieningen voor bewoners, zoals scholen en gezondheidszorg, anderzijds voorzieningen die ook zijn gericht op bezoekers, zoals winkels, horeca en cultuur.’ ‘Wonen’ is zeker niet ‘vergeten’. De door u aangehaalde passage gaat over andere functies die in de binnenstad te vinden zijn. Echter, we zullen ‘wonen’ toevoegen aan de opsomming op pagina 7 om de opsomming compleet te maken en recht te doen aan ‘wonen’ als een functie die ook bijdraagt aan het levendig houden van de binnenstad. Zie ook beantwoording van inspraakreactie 84.
39)2	Auto-parkeren	In de omgevingsvisie voor de binnenstad staat dat in de periode tot 2040 minder/geen	De ontwikkelrichtingen uit de Omgevingsvisie geven de ambities voor de binnenstad weer en zijn daarmee nog geen concreet beleid. Het concretiseren van de 26 ontwikkelrichtingen volgt na

		auto's op straat geparkeerd worden. Dat wil de gemeente bereiken door in te zetten op deelauto's, bestaande parkeergarages en parkeren buiten de binnenstad. Hoe de gemeente dat voor zich ziet blijkt niet uit de omgevingsvisie. Waar is 'buiten de binnenstad'? Is dat in Bunnik? Kan dat smart gemaakt worden? Mijn voorstel is dat er een beter uitgewerkte visie op parkeren voor de bewoners en bezoekers van de binnenstad komt, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen bezoekers (die komen voor kernwinkelgebied, cultuur, horeca en nachtleven) en bewoners (en mensen die hen komen bezoeken). Tevens het verzoek om voor de bewoners (en mensen die hen komen bezoeken) voldoende mogelijkheden in abonnement-garages en/of vergunningen voor een parkeermogelijkheid op acceptabele loopafstand (bijvoorbeeld 5 minuten van hun huis) tegen een acceptabel tarief te organiseren. Dit is dan vergelijkbaar met de huidige	het vaststellen van de Visie. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers), zoals aan de Catharijnesingel en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Bezoekers van bewoners zien we ook als bezoekers en kunnen in parkeergarages parkeren.

		parkeervergunning en de bezoekerskaart.	
39)3	Winkelgebied	In de omgevingsvisie staat dat in de periode tot 2040 in het kernwinkelgebied rondom Steenweg en Oudegracht de voetganger voorop staat. Mijn voorstel is dat er ook door de bril van bewoners naar het kernwinkelgebied gekeken wordt. Kan er bijvoorbeeld worden onderzocht om oost-west en noord-zuid door het voetgangersgebied te kunnen fietsen zodat de winkels ook snel te bereiken zijn? Zo blijft het kernwinkelgebied interessant voor bewoners. Een bewoner komt namelijk niet slenteren door de binnenstad, maar gaat doelgericht zijn boodschappen doen, bijvoorbeeld een taart halen bij de Hema, daarna de koffie bij Simon Levelt en vervolgens terug naar huis.	Om goed en comfortabel te kunnen winkelen is voldoende ruimte voor voetgangers van groot belang. We kiezen ervoor om aan de randen van het voetgangersgebied voldoende ruimte voor fietsparkeren te organiseren om vervolgens dicht bij de bestemming te kunnen winkelen. Goed beschouwd hoef je slechts een paar 100 meter te lopen van stallingsmogelijkheid naar winkel. Bovendien kun je dan veilig naar een winkel lopen. Voordeel van de binnenstad van Utrecht is juist de compactheid en goede bereikbaarheid vooral ook voor bewoners uit de stad. En fietsparkeren is gratis en veilig.
39)4	Horeca	In de omgevingsvisie staat dat de horeca meer over de stad verspreid wordt. In de online-sessie bleek dat de gemeente de visie heeft om de horeca in de binnenstad uit te dunnen	Dit staat zo woordelijk uitgewerkt in het Ontwikkelkader Horeca Utrecht 2018. Dit is vastgesteld beleid waar we de Omgevingsvisie Binnenstad zich ook aan houdt. Het vastgesteld beleid wordt niet herhaald in de Omgevingsvisie Binnenstad. Dus inderdaad meer spreiding over de stad en minder ruimte voor horeca.

		door de horeca meer door de gehele stad te verspreiden. Kan dit ook zo verwoord worden in de omgevingsvisie voor de binnenstad?	
40)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Erg weinig.	Dat spijt ons.
40)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ambtenaren v/d gemeente beweerden dat: "Wonen is echt heel belangrijk!" ([redacted], gemeente) en: "Bewoners staan bovenaan. ([redacted], gemeente). DAT IS NIET WAAR! Gemeente heeft absoluut maling aan bewoners, dat ondervind ik al jaaaaaren. Ondernemers/horeca heeft het voor het zeggen, gemeente doet daaraan graag mee want dat levert immers geld op? Bewoners kunnen stikken v/d gemeente, al wordt dat natuurlijk niet gezegd.	De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 geeft het belang van wonen in de binnenstad aan. 'Een vitale binnenstad kan niet zonder bewoners' (1ste zin blz. 77). Een binnenstad kan niet bloeien zonder dat er mensen wonen. Onder andere in ontwikkelingsrichting 9 'een gevarieerd woningaanbod' en ontwikkelingsrichting 10 'maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving' beschrijven we het belang van wonen en de woonomgeving. Tegelijkertijd zet de Omgevingsvisie in op een balans tussen de functies die nu eenmaal in een binnenstad te vinden zijn zoals wonen, winkelen, werken, studeren, uitgaan, naar de kerk gaan en van het erfgoed genieten. Wij voorzien een diversiteit aan functies waarvan 'wonen' een essentieel onderdeel is. Wij vinden het jammer dat uw ervaring blijkbaar anders is.
40)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Luister beter naar bewoners, die leven soms in een HEL in deze overigens mooie stad.	De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is tot stand gekomen met veel mogelijkheden tot inbreng van bewoners en andere partijen in de stad. Ook zijn er bij projecten altijd mogelijkheden om invloed uit te oefenen op ontwerpen of uitvoering. Ook bij het verlenen van vergunningen zijn mogelijkheden om bezwaar aan te tekenen. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om zelf initiatieven te ondernemen en die vanuit de gemeente gefinancierd te krijgen via het Initiatievenfonds.

			Natuurlijk blijft het mogelijk dat uw ideeën niet overgenomen worden bij projecten of uw bezwaren bij de aanvraag van vergunningen ongegrond worden verklaard.
40)4	Losse reactie per mail	Mijn naam is [redacted] geboren in 1946 in Utrecht en sindsdien woonachtig in deze stad. Sinds zomer 2004 woon ik in de binnenstad aan de Voorstraat, het smalste deel daarvan, boven de Plus Supermarkt op de derde etage. Gezien mijn leeftijd ben ik niet handig met computers, daarom heb ik alleen meegekeken met de online bijeenkomst op 25-03-2021. Dat was de eerste keer dat ik zoiets ondernam. Ik was niet in staat mijn gezicht voor anderen te laten zien. Ik meen dat het lensje op m'n computer is afgeplakt. Op het scherm was o.a. een zwart vlakje te zien met mijn naam in diapositief wit: [redacted] D hr. [redacted] bewoner binnenstad op/bij de Nieuwe Gracht, had zeer zinnige vragen/opmerkingen over wonen, horeca en parkeren. 'n Reactie daarop van dhr.- - gemeente, was o.a.: "Wonen is echt héél belangrijk!"	We weten dat er in delen van de binnenstad sprake is van geluidhinder voor bewoners. Overlast van geluid komt van verschillende bronnen. Waar mogelijk stelt de gemeente eisen bij vergunningverlening en handhaaft zij daarop. (In de Omgevingsvisie komt dit onderwerp ook aan de orde zie o.a. richtingen 12 'Horeca past bij de plek', 14 'evenementen passen bij de locatie' en 15 'balans tussen levendigheid en rust'.) Uit gegevens van de gemeente blijkt dat de meldingen en klachten over horeca inderdaad vaak specifiek en lokaal zijn en veelal gaan over hinder van stemgeluid. De overlast van uitgaanspubliek is ook bij bijeenkomsten van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 aan de orde geweest. Al voor de afronding van deze omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans'. In dit plan van aanpak wordt een aantal nieuwe, aanvullende maatregelen voorgesteld of onderzocht. Dit betreft o.a. informatie, advies en mogelijk subsidies voor geluidsisolatie van woningen, het verplicht melden van versterkte muziek door de horeca en inzet van horecastewards. Ook wordt ingezet op actief informeren van de buurt bij afgegeven vergunningen voor evenementen. Dit plan wordt jaarlijks geactualiseerd door gemeente, bewoners, ondernemers en organisaties uit de binnenstad. Het is niet haalbaar in een binnenstad om 's nachts elke straat stil te houden. Wettelijke normen voor bijvoorbeeld horeca hebben alleen betrekking op muziekgeluid en installaties. Er zijn geen normen voor stemgeluid waarop kan worden gehandhaafd.

		Een andere reactie van gemeente-ambtenaar mw. [redacted] was: “Bewoners staan bovenaan”. Mijn ervaring en stellige overtuiging is dat dit in de praktijk al jaren NIET het geval is in Utrecht! Hier in dit deel v/d Voorstraat is er al zolang ik hier woon (sinds 2004) nachtelijke geluidsoverlast, de hele nacht! Dat zijn veelal half of geheel bezopen studenten die na het zuipen nog een vette hap kopen bij snackbar Huzur (recht t/o mijn woning) alvorens de roes thuis wordt uitgeslapen. Omdat deze snackbar-klandizie sinds het horeca-rookverbod in 2008 niet meer In de snackbar mogen roken doet men dat buiten, op de stoep voor de ‘etalage’ v/d snackbar. Men staat daarbij te lallen, zingen en schreeuwen. Dat onder mijn slaapkamerraam en dat van mede buurtbewoners. De smalle straat en hoge bebouwing doen de rest. Deze klankkast zorgt er voor dat het geproduceerde lawaai omhoog ketst en dat bewoners uit de slaap worden	Zie verder antwoord bij inspraakreactie 84 onder het kopje ‘de leefbaarheid neemt af’. .

		gehaald. Zijn de zuipstudenten weer vertrokken dan komt er pijlsnel een nieuw groepje aangeschoten jongelieden vreten en buiten lallen, zingen, schreeuwen. Dat gaat vaak door tot 06:00 ’s morgens. Klagen helpt niet. De politie heeft wel wat anders te doen dan 10 x per nacht langs te komen, de gemeente doet er helemaal niets aan, al komt er wel eens een 'handhaver' langs. Die dan mogelijk een bijna lege snackbar treft (die 5 min. later weer nieuwe luidruchtige klandizie heeft) en dus niets opmerkt. Het wisselende personeel v/d snackbar maant een heel enkele keer bezoekers tot kalmte, maar zeker niet altijd. Nu, tijdens de heersende covid 19 pandemie is het een stuk rustiger omdat horeca is gesloten en er een avondklok is. LANG-LEVE CORONA! En natuurlijk is het uiterst naar dat ik zo’n vervelende opmerking moet schrijven, maar ik heb de laatste tijd werkelijk uitstekend geslapen omdat het ’s nacht gewoon stil is op straat.	

		Gelukkig - en helaas (!) - komt er aan corona een einde. En weet u, rijdend verkeer, ook nachtelijke treinen, dat hoor je niet, daar slaap je doorheen door gewenning. Maar schreeuwende mensen, daar wordt je wakker van, en als het geschreeuw elk kwartier terugkomt blijf je ook wakker. En er wordt dus door de gemeente niets aan gedaan. Een ander vervelend horeca-geval is de door restaurant Opium/Tiger Mama aangevraagde terras-vergunning, hoek Wijde Begijnenstraat-Voorstraat. Er is veel verzet gekomen door o.a. omwonenden omdat het zonneklaar is dat een terras met veel publiek, in een buurt waar veel bewoning is, geluidsoverlast zal gaan veroorzaken voor die bewoners. Ook voor deze plek geldt dat de bebouwing rondom (met dus bewoners in woningen/slaapkamers) nogal dicht opeen staat. En ook hier een klankkast vormt die het geluid van luid orerend publiek	

		omhoog ketst. Dat betekend nog meer lawaai voor omwonende burgers die daardoor nog meer slaapproblemen zullen krijgen. Ikzelf ben de laatste jaren hartfalen-patiënt geworden. Het is niet onomstotelijk vast te stellen maar volgens mijn cardioloog ZOU dat best veroorzaakt kunnen zijn door jarenlang slecht slapen door deze geluidsoverlast (!). Dit was één v/d 'goede' redenen die ik heb aangevoerd in mijn schriftelijke bezwaar gemaakt bij de gemeente Utrecht tegen de ingediende plannen van eerder genoemd restaurantaanvraag voor een straatterras. Maar, zoals te verwachten was, werd mijn bezwaar afgewezen door de gemeente, omdat; "Uw bezwaren tegen de terrasaanvraag voor de gemeente geen aanleiding vormen om de terrasaanvraag af te wijzen". De echte, eerlijke afwijzing v/d gemeente had moeten zijn: "Uw overigens terechte bezwaren tegen de nadelen voor omwonenden van	

		een terras op deze plek, wegen niet op tegen het voordeel wat de gemeente heeft aan de extra belastinginkomsten die hieruit voortkomen en de extra aantrekkingskracht die dit heeft voor bezoekers van elders waaraan deze en andere horeca weer meer aan zullen kunnen verdienen. En wat dus ook weer erg gunstig is voor de inkomsten voor de gemeente Utrecht. Opmerkingen gedaan door eerder genoemde gemeente-ambtenaren als: “Wonen is echt héél belangrijk!” en “Bewoners staan bovenaan” zijn dus doodgewoon ONWAAR. Gezien mijn leeftijd zal ik de uitvoering/het gereedkomen v/d ‘Omgevingsvisie 2040’ waarschijnlijk zelf niet meer meemaken, maar ik heb de burgerplicht, het fatsoen, ook te denken aan generaties na mij. Doet de gemeente Utrecht dat ook?	
41)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	De openbare ruimte in de toekomst minder vaak gebruikt mag worden voor private en commerciële doeleinden.	Dank u.

		Terrasvergunningen niet meer eeuwigdurend worden uitgegeven. Ingezet wordt op hoogwaardig en kleinschalig toerisme. Minder wordt gedoogd en meer wordt gehandhaafd. Het Moreelsepark aantrekkelijker wordt ingericht. Minder bussen dwars door de stad gaan rijden.	
41)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Er staat dat in 2040 de werven meer worden benut als een verlengstuk / uitbreiding van de straat. Er wordt verder niet duidelijk gemaakt wat daar mee wordt bedoeld. Dat zie ik graag verder uitgewerkt. Er wordt weer voorgesteld om van de Oudegracht tussen de Hamburgerbrug en Smeebrug een voetgangersgebied te maken. Aan dit rak staan veel woningen. In vrijwel ieder pand wordt gewoond. Het is belangrijk dat alle bewoners 24 uur per dag hun huis kunnen bereiken. In ieder geval voor laden en lossen. Daarnaast moeten artsen, verzorgenden, pakketbezorgers en taxi's altijd bij de woningen kunnen komen. Dit moet de bewoners worden	Eén van de ontwikkelrichtingen uit de Omgevingsvisie is 4. 'Ruimte maken'. Dit onderwerp gaat over de openbare ruimte, je kan bijv. ruimte maken door beter om te gaan met bestaande openbare ruimte, zoals de werven. Deze zijn veelal ingericht als terras en op sommige plekken wordt ruimte op de werven permanent ingenomen door bewoners of bedrijven terwijl we deze ruimte graag zien als onderdeel van de openbaar toegankelijke ruimte. Dit geldt bijv. net zo voor het openstellen van stegen en hoven. We kunnen hierdoor een groter openbaar toegankelijk gebied creëren. Uitwerking van deze visie in concreet beleid en plannen volgt na vaststelling van de visie. We passen de tekst op pagina 30 enigszins aan: **Oude tekst** 1. Nergens op de wereld zijn grachten met werven te vinden zoals in Utrecht. Deze werven zijn onderdeel van de ziel van de stad, maar ze zijn ook kwetsbaar. Om de werven te behouden, moeten eigenaren en gemeente de komende jaren allereerst fors investeren om ze in goede staat terug te brengen. Vervolgens is permanent onderhoud nodig.

		gegarandeerd. Vermaak en commercie staan voorop in de visie. De bewoners van de binnenstad staan op de tweede plaats. Het zijn juist de huishoudens die er lang (willen) wonen die zorgen voor een leefbaar en mooi centrum. Ook toeristen vinden het leuk om te zien dat er nog echt wordt gewoond in de binnenstad.	Om werven, kelders, de straten boven de kelders en het water duurzaam te behouden, zijn waarschijnlijk ook aanpassingen nodig in gebruik en beheer. Meer werfkelders kunnen publiek toegankelijk worden en werven kunnen beter worden benut als uitbreiding van het straatniveau. Zo wordt de schoonheid van dit erfgoed beleefbaar voor meer mensen. **Nieuwe tekst** Nergens op de wereld zijn grachten met werven en werfkelders te vinden zoals in Utrecht. Ze zijn het resultaat van een bijzondere wisselwerking tussen publiek en privaat eigendom en gebruik. Ze vormden de haven van de middeleeuwse handelsstad. De werven zijn onderdeel van de ziel van de stad, maar ze zijn ook kwetsbaar. Om het te behouden, moeten eigenaren en gemeente de komende jaren investeren om ze in goede staat terug te brengen. Vervolgens is permanent onderhoud nodig. Om werven, kelders, de straten boven de kelders en kades duurzaam te behouden, zijn waarschijnlijk ook aanpassingen nodig in gebruik en beheer. Ongebruikte kelders kunnen weer een functie krijgen. Bijzondere (werf)kelders kunnen publiek toegankelijk worden en de werven bijzonder onderdeel van de openbare ruimte. Zo blijft de schoonheid van dit erfgoed beleefbaar voor bewoners en bezoekers. 2. Het is jammer dat u de indruk heeft dat de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 gericht is op commercie en vermaak. Met deze Omgevingsvisie wil de gemeente meer sturing geven aan gebruik van de binnenstad voor wonen, werken, winkelen, studeren, ontspannen en uitgaan. De gemeente zet daarom enerzijds in op het spreiden van functies (m.n. ook ‘drukke’ functies zoals zware horeca) over de stad en anderzijds de benodigde rust en gewenste levendigheid in de binnenstad beter in balans te

			brengen. De binnenstad is er voor mensen die er wonen, werken of deze bezoeken, maar heeft niet voor iedereen eenzelfde betekenis. De 'altijd-verblijvers' hebben deels dezelfde, maar deels ook andere wensen en belangen dan de ondernemers of de bezoekers. De ambitie in de Omgevingsvisie is om de verschillende functies in een betere balans te brengen waardoor al deze gebruikers zich thuis en welkom blijven voelen in de binnenstad, juist ook de bewoners. Wij stellen de voetganger en verblijf centraal. Dit is nadrukkelijk niet alleen gericht op recreatie, horeca, festivals, toeristen of bezoekers maar ook op bewoners. Verblijf betekent bijvoorbeeld ook ruimte om te spelen, het creëren van een groene buitenruimte bij je woning of een plek om je buren te ontmoeten. Het gaat erom de openbare ruimte niet als ‘restruimte’ te zien maar als een belangrijk onderdeel van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Welke verblijfskwaliteit een buitenruimte kan krijgen hangt af van de identiteit en kwaliteit van de plek, en de gebruikers. De inrichting wordt in samenspraak bepaald. De verschillende uitwerkingen van de omgevingsvisie op bladzijde 155 laten juist ook zien hoe verblijfskwaliteit in woonstraten vorm kan krijgen, bijvoorbeeld meer groen en ruimte voor klimaatadaptatie, zitgelegenheid om bij mooi weer buiten te zitten en ruimte om de fiets te parkeren. Hoven kunnen rustige plekken kunnen blijven door deze bijvoorbeeld in te richten met veel groen en weinig zitgelegenheid. Tegelijkertijd, om te voorkomen dat alle druk op de binnenstad in enkele straten geconcentreerd wordt, is de ambitie meer bruikbare ruimte te maken op hetzelfde oppervlak (zie voornamelijk richting 2, 4, 6 en 16) en door voorzieningen te spreiden over het hele centrum (ook de westzijde van de sporen) en de hele stad (knooppuntontwikkeling) conform de RSU 2040.

			Utrecht kiest ervoor, het gebied waar voetgangers dominant zijn te verruimen en naast bewoners bezoekers ook uit te nodigen een groter rondje te lopen buiten het kernwinkelgebied. Ook daar zijn aantrekkelijke winkels en andere voorzieningen. Het klopt dat het streven is het voetgangersgebied in de binnenstad te vergroten. Daarnaast willen we het domein van de voetganger in de binnenstad vergroten buiten het voetgangersgebied. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak nu al erg beperkt (o.a. door de ruimte voor (geparkeerde) auto's), terwijl naar verwachting met de groei van de stad het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen. Bij de uitwerking van het vergroten van het voetgangersgebied bekijken we de noodzakelijkheid van autoritten, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.
41)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Afgelopen zomer waren er veel feestjes op de werven met versterkte muziek. Vaak tot laat in de avond en in de nacht. Bewoners moeten verzekerd zijn van voldoende, ongestoorde nachtrust. Daarvoor moet regelgeving worden ingezet en handhaving daarvan. Oudegracht-zuid is op mooie dagen heel druk. Dat geldt vooral voor de oostzijde (even huisnummers). Probeer wandelaars en fietsers te verleiden om vaker van de	U heeft gelijk dat ook bewoners een ongestoorde nachtrust moeten kunnen krijgen. Overlast moet zo mogelijk bestreden worden. Al voor de afronding van deze omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans'. In dit plan van aanpak wordt een aantal nieuwe, aanvullende maatregelen voorgesteld of onderzocht. Dit betreft o.a. informatie, advies en mogelijk subsidies voor geluidsisolatie van woningen, het verplicht melden van versterkte muziek door de horeca en inzet van horecastewards. Ook wordt ingezet op actief informeren van de buurt bij afgegeven vergunningen voor evenementen. Ontwikkelingsrichting 8 'Elke functie op de juiste plek' is daarnaast ook van toepassing. De juiste vorm van functiemenging is belangrijk. Maar de binnenstad is en blijft een

		overzijde gebruik te maken. De westkant van de gracht is breder en minder druk. Handhaaf strenger op het eenrichtingsverkeer aan de gracht. Het idee om huisvuil in werfkelders in te zamelen, vind ik erg interessant.	plek waar sommige functies schuren. Voetgangers en fietsers verleiden om andere routes te laten kiezen is een moeilijke opgave. Voetgangers willen de kortste route kiezen of routes die aantrekkelijk zijn door de functies die langs de straat zitten, of alleen al in het zonnetje lopen. We begrijpen de vraag, maar hebben hier geen eenvoudige oplossing voor.
42)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	sommige ideeën hebben wel wat maar over het algemeen vind ik het niet heel veel . Ik zou zeggen blijf eraf ! het is goed zoals het nu is als je het mij vraagt ,behalve dan die gekke wandelgebieden, die moeten gewoon opgeheven worden en terug naar hoe het was ,iedereen moet gebruik kunnen maken van de binnenstad op zijn of haar manier behalve dan op de auto en op de grote motor dat snap ik dan ook nog wel. het wandelen fietsen en op de brommer door de binnenstad ging al die jaren gewoon goed ,hoe druk het ook was, dus blijf met je poten af van mijn vrijheid en die van andere mensen om te gaan waar ze moeten gaan en soms gewoon willen gaan!!! oh en parkeerplaatsen opheffen voor automobilisten dat die dan	Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Ook blijft het mogelijk gebruik te maken van de fiets. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. De ruimte die vrijkomt door minder parkeerplaatsen op straat komt dus zeker ook ten goede aan de bewoners. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, dit komt ten goede aan andere functies, zoals hierboven genoemd. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Utrecht kiest ervoor, het gebied waar voetgangers dominant zijn te verruimen en naast bewoners bezoekers ook uit te nodigen een groter rondje te lopen buiten het kernwinkelgebied. Ook daar zijn aantrekkelijke winkels en andere voorzieningen. Het klopt dat het streven is het voetgangersgebied in de binnenstad te

		een heel stuk moeten gaan lopen voordat ze naar een auto kunnen hoe kom je erbij ook hier geldt weer dat niet iedereen heel mobiel is sommige mensen hebben een auto omdat ze niet kunnen lopen of fietsen omdat ze afhankelijk zijn van vervoer, Ik vraag me echt af welke idioot het heeft verzonnen om bijna alle mogelijkheden om tot aan/ vlakbij je deur te komen met boodschappen op te heffen. Ik zie het al dat mijn moeder van 83 eerst 10 minuten moet gaan lopen voordat ze bij de auto is en daarna 10 minuten terug moet gaan lopen minimaal met een aantal boodschappentassen dat gaat ze niet lukken hoor, wie stellen jullie ervoor aan om dit soort mensen gratis te komen helpen wanneer het nodig is???? blijkbaar niemand want ze was altijd moet men het waarschijnlijk maar weer helemaal zelf uitzoeken en hebben ze pech als dat niet lukt. echt schandalig!! ga zelf in het buitengebied wonen als je zo weinig auto's in je buurt wil	vergroten. Daarnaast willen we het domein van de voetganger in de binnenstad vergroten buiten het voetgangersgebied. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak nu al erg beperkt (o.a. door de ruimte voor (geparkeerde) auto’s), terwijl met de groei van de stad het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen. Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

		hebben en als je zo graag wil wandelen!	
42)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Jullie houden geen enkel rekening met mensen die op een scooter rijden. Ik rij op een snorscooter 45km die heb ik gekregen van een sociale dienst vanwege mijn posttraumatische stress omdat het anders nergens kon fietsen en lopen zijn voor mij totaal geen optie maar ik wil wel graag overal komen waar ik tot nu toe altijd gekomen ben. Er staat nergens iets geschreven over bromfietsen of snorfietsen. Als ik met een brommer niet meer door de binnenstad kan ik niet meer naar mijn huis komen niet meer naar de winkels die ik normaal bezoek etcetera. Ik wilde sowieso vrijstelling of ontheffing voor mijzelf en ook voor andere mensen die aangewezen zijn op hun scooter of brommer vanwege hun geestelijke en of lichamelijke gesteldheid.	Voor brom- en snorfietsers gelden dezelfde regels als voor het overige verkeer. Bromfietsers mogen in Utrecht overal rijden waar autoverkeer mag rijden (of op daarvoor aangewezen brom-/fietspaden. Voor snorfietsers geldt dat deze (juridisch) hetzelfde zijn als fietsers. Momenteel wordt er wel een besluit voorbereid om snorfietsers naar de rijbaan te verwijzen voor de drukke fietspaden in de stad. Een toelichting op dit plan is te vinden op de gemeentelijke website. Daar kan u ook uw vraag stellen over ontheffingen. Ook staat in de Omgevingsvisie dat er in de binnenstad in 2040 alleen emissievrije brommers en scooters zijn toegestaan.
42)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ik vind dat er nu al duidelijkheid moet zijn die er vrijstelling krijgt en of ontheffing want ik maak er nu al een hele tijd druk om. Niet	Zie hierboven 42)2

		iedereen is een gezonde dertiger die kan wandelen en of fietsen Ik vind dat jullie daar heel slecht over nagedacht hebben en ik voel me nu al zwaar over het hoofd gezien en gediscrimineerd. Ik vind ook dat jullie de mensen zelf moeten benaderen over hoe mobiel ze zijn en wat ze gebruiken voor deze mobiliteit. zonder mijn scooter ben ik helemaal nergens. Ik hoop dan ook dat hij contact met mij opneemt over een vrijstelling en of een ontheffing want het idee dat ik in mijn vrijheid beknot wordt door jullie plannen maak dat ik extra gespannen ben en pijn heb in mijn lijf et cetera dus los het alsjeblieft snel op. Bedankt.	
43)1	1. Schoonheid en erfgoed binnenstad:	Het is een ernstige inbreuk op het culturele erfgoed van de eeuwenoude en beroemde binnenstad, dat deze overgoten wordt door zeer lelijk en niet-noodzakelijk, Islamitisch gebrul (of kattengejank als je wilt), dat, ten overvloede, ook nog eens electronisch versterkt via huizenhoge luidsprekers, over	1. Schoonheid Het gebruik van versterkt geluid in de openbare ruimte is gebonden aan vergunningen. Op deze vergunningen wordt gehandhaafd.

		de gehele binnenstad verspreid wordt. (Daarentegen moest een muzikant met prachtige en passende, professionele klassieke gitaarmuziek, die op straat tot zo'n dertig meter hoorbaar was, uit de binnenstad vertrekken omdat hij - van de gemeente - zijn zeer bescheiden geluidsversterker niet meer mocht gebruiken, ook niet na een petitie voor een toch wel zeer voor de hand liggende vrijstelling.)	
43)2	2. Ontspannen - De binnenstad van Utrecht heeft een ontspannen sfeer:	Wederom, een plotselinge overrompeling van iedereen door een Islamitisch-autoritaire geluidsuitbarsting die zich over de gehele binnenstad verspreidt, in het bijzonder als de windrichting dit nog extra versterkt - vernietigt de aan gestreefde ontspannen sfeer, en roept beelden op van terreur, en van vrouwenonderdrukking, -verlelijking en hoofddoek dwang, incest, geslachtsorgaanverminking, sexuele, homophobe repressie, geforceerde uithuwelijking, "sexuele eer"-schending, haat en intolerantie preken,	2. Ontspannen Het gebruik van versterkt geluid in de openbare ruimte is gebonden aan vergunningen. Op deze vergunningen wordt gehandhaafd.

		religieuse onvrijheid, en ga zo maar door. Dit is wel heel duidelijk in tegenspraak tot de rust en vrede, die bij voorbeeld het carillion, als cultureel erfgoed nu en sinds eeuwen, in de binnenstad laat voelen en horen.	
44	N.v.t.	Bij aanpassen omgevingsvisie graag aandacht voor het volgende: - S.v.p. meer benadrukken dat de binnenstad voor de bewoners is; toeristen prima, maar niet teveel en niet ten koste van de bewoners. De bewoners zijn de oorsprong van de binnenstad en die moet je koesteren en niet verjagen. - Dit geldt ook voor de horeca; s.v.p. niet te veel i.v.m. overlast. Als binnenstadbewoner zijn we best wat gewend, maar het moet niet te gek worden. - Niet parkeren voor de (bewoners-)deur: prima, maar de woning moet wel met de auto bereikbaar zijn voor bepaalde situaties. - Dit geldt ook voor de parkeer/stallingsgarages! In het plan Zuidpoort is dit bijvoorbeeld niet goed geregeld:	De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 geeft het belang van wonen in de binnenstad aan. ‘Een vitale binnenstad kan niet zonder bewoners’ (1ste zin blz. 77). Een binnenstad kan niet bloeien zonder dat er mensen wonen. Onder andere in ontwikkelingsrichting 9 ‘een gevarieerd woningaanbod’ en ontwikkelingsrichting 10 ‘maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving’ beschrijven we het belang van wonen en de woonomgeving. Tegelijkertijd zet de Omgevingsvisie in op een balans tussen de functies die nu eenmaal in een binnenstad te vinden zijn zoals wonen, winkelen, werken, studeren, uitgaan, naar de kerk gaan en van het erfgoed genieten. Wij voorzien een diversiteit aan functies waarvan ‘wonen’ een essentieel onderdeel is. Inderdaad blijft wonen ook volgens de Omgevingsvisie een zeer belangrijke functie van de binnenstad. In uw reactie verwijst u naar de verkoop van Mitroswoningen aan een belegger. Zoals aangegeven wordt, heeft hier al eigenstandig besluitvorming over plaatsgevonden en is het geheel geen onderdeel van deze Omgevingsvisie. Tegelijk verdwijnt de woning niet met de wijziging in het eigendom en blijft onze ambitie in de Omgevingsvisie overeind. Voor de achtergrond over de verkoop van de Mitroswoningen, incl. de condities waaronder deze plaatsvonden, verwijzen wij volledigheidshalve naar onze website via de volgende link. Door de druk op de binnenstad beter te verdelen, ook over de

		km’s omrijden om je woning of stallingsgarage te bereiken; hoezo CO2-uiistoot vermindering? - Dus graag eventueel een ontheffingsregeling voor binnenstadsbewoners -Graag en oplossing voor de overvloed aan stinkende busjes van bezorgdiensten: bijvoorbeeld Hubs aan de rand van de (binnen-)stad, daar verzamelen, sorteren en met één gezamenlijk systeem bezorgen, uiteraard elektrisch. Hierdoor een stuk minder overlast, opstoppingen en CO2 uitstoot. -Binnenstadskrant gebruiken als communicatiemedium binnenstadsbewoners. Hierdoor meer betrokkenheid, betere info en sociale controle. Dus niet alleen in materie denken, maar ook met een mentale aanpak kan je veel bereiken. -Streven naar een gemengd woningaanbod; prima! Maar hoe valt dit te rijmen met de verkoop onlangs van sociale huurwoningendoor Mitros aan een particuliere belegger (en nog wel met goedkeuring van	hele stad, willen we de stad leefbaar houden voor alle Utrechters. Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. In 2040 wordt bevoorrading efficiënter en schoner georganiseerd. Voor verschillende logistieke stromen zijn verschillende oplossingen nodig. Dit is een complexe opgave waarbij de belangen van de ondernemers (snelle betaalbare levering op flexibele momenten en regelmatig ophalen van afval) en het publiek belang (zo min mogelijk verkeer en schoon vervoer) niet direct te vertalen zijn naar een eenvoudig uitvoerbare oplossing. Om te komen tot de gewenste omslag, is maatwerk nodig, samenwerking tussen ontvangers van goederen en producenten van afvalstromen en enige sturing door de overheid. Waar we zeker onderzoek naar moet worden gedaan is overslag aan de rand van de stad, kleinere elektrische voertuigen en meer vervoer over water. De Binnenstadskrant nemen wij zeker mee als één van de communicatiemiddelen met binnenstadsbewoners.

		de gemeenteraad!) -Meer stallingsmogelijkheden voor rijwielen, ook op straat, zodat ze niet meer als een stapel fietsen voor de studentenhuizen worden geparkeerd.	
45)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het meeste.	Dank u.
45)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Minder focus op commercie en juist veel minder blauw op straat. Veel meer groen nodig, tuinen, gevels, etc.	M.b.t commercie zie ook inspraakreactie 41)2 De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zet in op een balans tussen functies die nu eenmaal in een binnenstad te vinden zijn zoals wonen, winkelen, werken, studeren, uitgaan, naar de kerk gaan en van het erfgoed genieten. Ook zet de visie in op vergroenen zie o.a. ontwikkelingsrichting 16 ‘Singelpark vergroten’ en ontwikkelingsrichting 5 ‘Uitnodigende inrichting van de openbare ruimte’. Uw oproep voor meer groen onderschrijven we. Het thema 'groen' speelt in de gehele omgevingsvisie een belangrijke rol, maar door de integrale aanpak, waarbij in een kwaliteit of één ontwikkelingsrichting meerdere thema's gecombineerd worden, is niet altijd direct duidelijk waar dit thema terugkomt. Het is echter in vele richtingen verweven, zoals in onder de kwaliteit Schoonheid bij richting 2. ‘Stegen en hoven openen’ (over het vergroenen van stegen en binnenhoven), 5. ‘Uitnodigende inrichting van de binnenstad’, en 22. ‘Verblijf centraal. Ook in een richting als 6. ‘Goed bereikbaar en minder parkeren op straat’, waarin mobiliteit in principe centraal staat, wordt een voorschot genomen op een groenere inrichting van de vrijgekomen ruimte (met een voorbeeld van de Oudegracht). Daarnaast is richting 16. ‘Het Singelpark rondom vergroten’ in zijn geheel gewijd aan het

			belang van groen en biodiversiteit in de binnenstad, en de visie daarop voor 2040.
46)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het is goed dat je als de stad nadenkt over de visie, waar je naartoe wil groeien. Goed dat er ruimte komt voor de horeca zodat zij ook kunnen groeien, gezien de huidige tijden.	Dank u. Overigens de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 gaat niet zomaar uit van de groei van horeca. Het gaat uit van een balans tussen functies zoals bijvoorbeeld wonen en horeca. Toevoeging van horeca kan alleen op plaatsen waar het toegestaan in het Ontwikkelkader Horeca Utrecht 2018 is of overeengekomen met alle belanghebbenden in een gebiedsprofiel.
46)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Er kan meer rekening gehouden met de bewoners van de oude binnenstad. En de bereikbaarheid van hun woning in het algemeen. Ik krijg niet de indruk dat de visie is opgesteld door mensen die zelf bewoner zijn van de binnenstad. En er ook niet op is gericht om bewoners te behouden, maar bezoekers aan te te trekken. Echter geen levendige stad zonder bewoners. De bereikbaarheid van eigen huis voor bewoners met de auto, de mogelijkheid een eigen auto te bezitten als bewoner. Niet iedereen kan met zijn fiets naar zijn werk, laat boodschappen bezorgen, doet aan online shoppen. Huishoudens moeten de mogelijkheid hebben om op een normale, betaalbare en werkbare manier een auto	‘Een vitale binnenstad kan niet zonder bewoners’ (1ste zin blz. 77). Een binnenstad kan niet bloeien zonder dat er mensen wonen. Onder andere in ontwikkelingsrichting 9 ‘een gevarieerd woningaanbod’ en ontwikkelingsrichting 10 ‘maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving’ beschrijven we het belang van wonen en de woonomgeving. Tegelijkertijd zet de Omgevingsvisie in op een balans tussen de functies die nu eenmaal in een binnenstad te vinden zijn zoals wonen, winkelen, werken, studeren, uitgaan, naar de kerk gaan en van het erfgoed genieten. Wij voorzien een diversiteit aan functies waarvan ‘wonen’ een essentieel onderdeel is. Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Ook blijft het mogelijk in de binnenstad te fietsen. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer, zowel auto als fiets. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren. Een aspect dat hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden

		kunnen bezitten. (lig 1 per huishouden) Niet normaal is dat je met je fiets of lopend je auto op een kwartier afstand in een dure parkeergelegenheid moet zetten. Ook niet normaal is dat je niet met je auto voor je deur kan/mag parkeren om boodschappen uit te laden, je auto in te pakken voor een weekendje weg, vakantie of wat dan ook. De (on) bereikbaarheid van je huis met de auto levert veel extra rij-km met de auto op in de binnenstad, hetgeen juist in strijd is met het plan om auto's zo kort mogelijk in de binnenstad te laten verblijven. De onbereikbaarheid van je huis maakt het nagenoeg onmogelijk om op een betaalbare en normale manier iets te laten verbouwen of bezorgen dat groter is dan een standaardpakket. Voetgangersgebied uitbreiden: niet normaal is het dat je als binnenstadbewoner moet omfietsen om bij je huis te komen, je niet met de fiets even de stad in kan, wat juist een voordeel is van wonen in de	geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. De ruimte die vrijkomt door minder parkeerplaatsen op straat komt dus zeker ook ten goede aan de bewoners. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, dit komt ten goede aan andere functies, zoals hierboven genoemd. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Duidelijk is dat in de toekomst niet iedere individuele bewoner nog voor de deur kan parkeren. Bij de verdere uitwerking per straat moet duidelijk worden, op welke straten dat niet meer en op welke straten het nog wel mogelijk blijft. De groei van het fietsverkeer in de afgelopen jaren heeft de druk op de ruimte vergroot. Er zijn zoveel mensen die 'even' hun fiets willen parkeren, dat er voor voetgangers op sommige momenten en locaties geen doorkomen meer aan is. Daarom zet de gemeente in op meer stallingsplekken voor fietsen. De verwachting is dat het nodig is om in de komende twintig jaar op sommige plekken het domein van de voetganger te vergroten. Dat betekent dat fietsers die in de binnenstad komen omdat ze er wonen, werken of de binnenstad bezoeken, in de toekomst vaker dan nu hun fiets moeten stallen op enige afstand van hun bestemming. Hiervoor zijn steeds meer (buurt)stallingen nodig. Het klopt dat ook voor het doorgaand fietsverkeer alternatieve

		binnenstad. je plaats moet maken voor wandelende, niet bewoners van de binnenstad , niet-uitkijkende toeristen, Leidsche Rijn bewoners (creëer een eigen binnenstad voor Leidsche Rijn bewoners, zodat ze daar lekker kunnen wandelen). Niet eens met de ruimte voor de fiets op de singels: dit levert gevaarlijke situaties op, zowel voor fietsers als automobilisten. Mensen (automobilisten) van buiten de stad, die hier rijden snappen de verkeerde situatie niet, hetgeen gevaarlijke situaties oplevert. Fietsers wanen zich de eigenaar van de straat en letten niet op auto's en niet op 'invoegend' verkeer, hetgeen gevaarlijke situaties oplevert voor andere fietsers en automobilisten. De visie maakt wonen in de oude binnenstad duur op allerlei fronten, en maakt wonen dus niet geschikt voor ieder inkomen. Hetgeen jammer is omdat dit de diversiteit van de inwoners van de binnenstad teniet doet. Je krijgt er een eentonige	routes rondom de binnenstad worden gezocht. Ook dit is bedoeld om de druk op de ruimte in de binnenstad enigszins te verlichten. Om het verblijfsklimaat in de binnenstad te verbeteren, is het idee uit de Omgevingsvisie om het doorgaande verkeer (inderdaad ook fietsverkeer) comfortabele en snelle routes om de binnenstad heen te bieden.

		samenstelling van. Kortom: hou rekening met de bewoners van de oude binnenstad en hou het betaalbaar. Wonen in de oude binnenstad zou niet alleen maar duur moeten zijn en duurder moeten worden, hetgeen nu wel het geval is en dus mensen weg jaagt. En dat alles voor niet bewoners. Niet alle bewoners van de binnenstad zijn voor geen auto's op straat/ruimte voor de voetganger.	
46)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het is jammer dat dergelijke visies de inwoners van Utrecht slecht tot niet bereiken, waardoor pas laat inspraak mogelijk is. Je zou over dit soort zaken je inwoners tijdig een e-mail en brief kunnen sturen. Mochten jullie dat al doen, dan heeft ons dat niet bereikt.	Het is jammer dat u de berichtgeving niet bereikt heeft. De afgelopen twee jaar is door de gemeente en belangengroepen uitgebreid gecommuniceerd in reguliere en social media en zijn vele bijeenkomsten (fysiek en online) georganiseerd om over de visie na te denken.
47	N.v.t.	Ik ben als bewoner van de binnenstad best positief ingesteld over wat de gemeente doet. Tegelijk onderschrijf ik in hoofdlijnen de bezwaren van binnenstad030. Ik heb in Amsterdam gezien wat daar gebeurd is. Dat willen we hier in Utrecht echt niet. We willen een bloeiende energieke binnenstad	'Een vitale binnenstad kan niet zonder bewoners' (1ste zin blz. 77). Een binnenstad kan niet bloeien zonder dat er mensen wonen. Onder andere in ontwikkelingsrichting 9 'een gevarieerd woningaanbod' en ontwikkelingsrichting 10 'maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving' beschrijven we het belang van wonen en de woonomgeving. Tegelijkertijd zet de Omgevingsvisie in op een balans tussen de functies die nu eenmaal in een binnenstad te vinden zijn zoals wonen, winkelen, werken, studeren, uitgaan, naar de kerk gaan en van het erfgoed genieten. Wij voorzien een diversiteit aan functies waarvan

		van en voor de Utrechters, en dat kan alleen ook als er een gemêleerd publiek ook woont. Wij kiezen voor wonen in de binnenstad, juist ook om niet alleen tussen “ons soort mensen” te wonen. Op 1 punt ben ik het volstrekt niet eens met Binnenstad030. Ik vind echt dat ze een enorm onnodig drama maken van de uitbreiding van het voetgangersgebied. De binnenstad is van alle Utrechters, als het ergens te druk of gevaarlijk wordt moeten ook wij dan maar een stukje gaan lopen of omfietsen. We moeten de binnenstad niet claimen als de ruimte primair voor de binnenstadsbewoner. Ik hoop dat je wat kan met dit bezwaar zonder dat ik alle overige punten van Binnestad030 hier moet overschrijven.	‘wonen’ een essentieel onderdeel is. Binnen de woonfunctie zelf streven we naar een divers aanbod voor verschillende groepen bewoners jong en oud, en gezinnen. Ook streven we naar betaalbare woningen. Zie verder pag. 77 t/m 79. Voor het overige verwijzen we graag naar ons antwoord op inspraakreactie 84.
48)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Mooie mix van groen en reuring	Dank u.
48)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het verder verminderen van autoverkeer en parkeren heeft voordelen. Tegelijkertijd merk ik ook dat het steeds lastiger	Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik

		wordt om allerdaagse dingen voor elkaar te krijgen. Zo wilde ik laatst dubbel glas laten zetten en kan de glaszetter met zijn auto de gracht niet meer op door de paaltjes. Mijn route vanuit de parkeergarage is 3x zo lang als nodig door alle 1 richting en afsluitingen. Meer km-ers door de stad dus. Minder auto's op straat en minder bevoorrading prima maar dan wel graag eerst het alternatief en dan de maatregel en niet zoals het nu is gegaan met afsluiten voor zwaar verkeer.	ervan mogelijk.
49)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Flink stuk werk met mooie plaatjes	Dank u.
49)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	1. Er moeten keuzes gemaakt en prioriteiten worden aangegeven. De binnenstad is allereerst en boven alles het domein van bewoners. Daarna van ondernemers en alle andere gebruikers zijn bezoekers. Bezoekers kunnen en moeten gefaciliteerd worden maar wel nadat eerst aan de wensen en eisen de primaire gebruikers is voldaan. Dit ervaar ik op geen enkele manier in het	1. ‘Een vitale binnenstad kan niet zonder bewoners’ (1ste zin blz. 77). Een binnenstad kan niet bloeien zonder dat er mensen wonen. Onder andere in ontwikkelingsrichting 9 ‘een gevarieerd woningaanbod’ en ontwikkelingsrichting 10 ‘maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving’ beschrijven we het belang van wonen en de woonomgeving. Tegelijkertijd zet de Omgevingsvisie in op een balans tussen de functies die nu eenmaal in een binnenstad te vinden zijn zoals wonen, winkelen, werken, studeren, uitgaan, naar de kerk gaan en van het erfgoed genieten. Wij voorzien een diversiteit aan functies waarvan ‘wonen’ een essentieel onderdeel is. Binnen de woonfunctie zelf streven we naar een divers aanbod voor verschillende groepen bewoners jong en oud, en gezinnen. Ook streven we naar

		gehele stuk en ik merk dat ik dit erg onprettig vind. Dit betreft o.a. voorwaardelijkheid goede en continue bereikbaarheid woonfuncties met auto en fiets, verminderen horecabestemmingen, etc. 2. Zoals ik het stuk ervaar wordt er aangestuurd op een nog grotere betrokkenheid van de overheid. bv eisen stellen aan reclameborden, etc. Volgens mij is het algemene beleid dat de overheid zich terugtrekt. Lijkt me goed dat dit dan ook voelbaar is in een document als dit. 3. Ik begrijp dat jullie visie op het verdwijnen van fysieke winkels in de binnenstad is om deze op te vullen met oa werkplekken, werkplaatsen, kleine concertlocaties, ed. In aansluiting op bovenstaand punt 1 acht ik het essentieel dat de binnenstad een soort open pret/belevenispark wordt. Ik zou graag willen dat dat er daartoe ook nadrukkelijk in de visie wordt opgenomen wat er NIET gaat gebeuren. dit geldt overigens in algemene zin.	betaalbare woningen. Zie verder pag. 77 t/m 79. Door de druk op de binnenstad beter te verdelen, ook over de hele stad, willen we de stad leefbaar houden voor alle Utrechters. Niet elke functie past op elke plek. Er zijn bijvoorbeeld rustige delen van de binnenstad waar vooral wonen en aanverwante functies passen en er zijn drukkere plekken waar functies voor veel bezoekers passen. Daarom onze ambitie: elke functie op de juist passende plek. Welke plek juist is bepalen we samen met de Utrechters door middel van o.a. deze Omgevingsvisie en door de verdere uitwerking ervan in meer concrete plannen. Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Ook blijft het mogelijk in de binnenstad te fietsen. De fietser heeft een belangrijke rol in het mobiliteitsbeleid, fietsen draagt bij aan gezond bewegen en is een schoon vervoermiddel. Echter ook voor fietsen zullen keuzes moeten worden gemaakt om bij te dragen aan een leefbare binnenstad en om bijvoorbeeld andere functies als voetgangers, verblijfkwaliteit en groen kansen te bieden. 2. Wij verwachten inderdaad de komende jaren een beweging van een faciliterende overheid naar een meer sturende overheid. De ervaring van de afgelopen jaren is dat er keuzes in samenhang gemaakt moeten worden, dat projecten de ambities van visie moeten waarmaken en dat bij uitvoering van beleid de gemeente daar ook op moet toezien. Dat gaat bijvoorbeeld over ruimte houden en maken in de openbare ruimte. 3. De Omgevingsvisie zet in op een beweging van winkelen naar beleven. Veranderingen in de detailhandel gaan hard, o.a. door veranderend koopgedrag (internetaankopen) versterkt door de coronacrisis. Dit leidt nu al tot leegstand. Dat zal met name in het

			kernwinkelgebied tot veranderingen leiden. De ambitie van de Omgevingsvisie is om een diversiteit aan winkels in de binnenstad te behouden, in combinatie met andere functies (werkplekken; kunst en cultuur; wonen), passend bij de locatie. Het is echter aan de eigenaren van vastgoed om dit vorm te geven. Voor het kernwinkelgebied is een plan van aanpak Morgen Mooier Maken opgesteld met de ondernemers en vastgoedeigenaren om dit uit te werken. Het is uitgesloten dat we streven naar een pretpark, maar wel naar een levendig gebied met een mix van functies.
50	N.v.t.	Koepeloverleg Cultuurnetwerk Utrecht Met veel interesse hebben we kennisgenomen van de omgevingsvisie binnenstad Utrecht. Het is een zeer omvangrijk document geworden van maar liefst 204 pagina's. Wij zijn in het algemeen positief over de visie en de beschrijving van wat we in 2040 in Utrecht gaan zien. U ziet daar ook een belangrijke rol voor de kunst en cultuursector, en dat verheugt ons zeer. Ik schrijf u deze reactie in mijn hoedanigheid als voorzitter van het Koepeloverleg Cultuurnetwerk Utrecht. In dit overleg nemen alle voorzitters van de verschillende cultuurkoepels deel. Wij spelen	Dank u. We zijn het met u eens dat de rol van kunst en cultuur in de binnenstad groot is. Dit doet recht aan dit belang, alhoewel kunst en cultuur op vele plekken in de visie benoemd wordt. 1. Uw citaat komt vanaf pagina 91; ontwikkelingsrichting 11 'Winkelen, werken, beleven en ontmoeten', de eerste alinea. Wij nemen graag uw suggestie over om de bijdrage van de kunst en cultuursector aan persoonlijke ontwikkeling (educatieve functie), ontmoetingen en aan de economische waarde toe te voegen (blz.91). Wordt: De kunst en cultuursector voegt economische waarde toe, zorgt voor banen, levendigheid in de stad en honderdduizenden bezoekers en draagt bij aan persoonlijke ontwikkeling (educatieve functie) en ontmoeting. Wij nemen uw suggestie over 'cultuur' te voegen in de titel van ontwikkelingsrichting 11 die nu luidt: 'Winkelen, werken, beleven en ontmoeten', Wordt

		graag een rol in de door u beschreven ontwikkeling naar een meer gemengd belevingsgebied waarin culturele functies een rol spelen. U schrijft hierbij ‘Kunst en cultuur zorgen voor banen, levendigheid in de stad en honderdduizenden bezoekers.’ Wij vragen u hier de persoonlijke ontwikkeling (educatieve functie), ontmoetingen en de economische waarde (dragen door hun aanwezigheid bij aan welvaart/inkomen van bedrijven in de binnenstad) aan toe te voegen. Deze sluit aan bij uw opmerking op blz. 187.In het algemeen valt het ons op dat onder verschillende hoofdstukken zoals ‘Een diversiteit aan werkplekken’, ‘Evenementen passen bij de locatie’ en ‘Winkelen, werken, beleven en ontmoeten’ er veel gesproken worden over de betekenis en rol die kunst en cultuur spelen, maar je moet er in het lijvige stuk wel naar zoeken. Daarom zouden we het zeer op prijs stellen als deze	‘Winkelen, werken, kunst en cultuur beleven en ontmoeten’. Het klopt dat het een omvangrijk document is geworden, en we hebben voor een ieder die niet de hele visie wil doorlezen de ‘de rode flappen’ bedacht. Bij elke ontwikkelrichting staat op een rode baan kernachtig waarover de richting gaat. Zo ook voor ontwikkelrichting 11: • In het kernwinkelgebied vind je naast winkels ook andere functies zoals kunst en cultuur, werken en ook wonen boven winkels. • Ook in winkelpanden zelf vind je naast detailhandel, een variatie aan andere functies, zoals cultuur, horeca en werkplekken. Dank u wel voor de correcties m.b.tt het nijntje museum. Dit nemen wij mee in de definitieve versie van de Omgevingsvisie.

		visie wat zichtbaarder naar voren te brengen en u te vragen om in één van de titels ook letterlijk de woorden ‘kunst en cultuur’ te laten terugkomen. We kunnen ons voorstellen dat gezien de omvang van dit document met name de koppen (titels) blijven hangen en dan gaat de rol van de kunst en cultuur wat verloren. Winkelen, werken, kunst en cultuur beleven en ontmoeten zou bijvoorbeeld een alternatieve titel voor hoofdstuk 11 kunnen zijn. Tot slot nog een kleine correctie onder de evenementenparagraaf. In het nijntje museum (met kleine letter geschreven) worden geen exposities georganiseerd. Er is sprake van een structureel aanbod. U zou het wel kunnen omschrijven als ‘een educatieve activiteit’ in het nijntje museum.	
51	N.v.t.	In het stadsblad van 3 maart las ik de Visie op de binnenstad 2040, en dat jullie graag horen wat we er van vinden. Het artikel begint met "Utrecht groeit de komende 20 jaar met 100.000 nieuwe bewoners.". Dit	Utrecht is van oudsher een populaire stad. Veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad groeit de komende jaren. Dat is een feit. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. Omgekeerd is het ook geen keuze om te groeien, maar ook noodzakelijk om een stad voor iedereen te kunnen zijn. De gemeente ziet de groei in de komende 20 jaar onder andere als een manier om te voorzien in de groeiende behoefte naar woningen en als een

		wordt gepresenteerd als een gegeven, maar ik schrik daar enorm van. Ik heb het gevoel dat sinds dat ik in Utrecht woon (1998) de stad een groei-ambitie heeft. En dat veel van de problemen van de stad (en veel van mijn ergernissen aan Utrecht) worden veroorzaakt door deze groei. Weliswaar probeert de gemeente deze vervolgens op de lossen met allerlei maatregelen, maar ik krijg de indruk dat de gemeente zich nooit de vraag stelt waardoor de problemen zich nu eigenlijk voor doen. En ik kan me in een aantal gevallen toch niet aan de indruk onttrekken dat dat komt dat door die niet-aflatende drang naar groei. Ik zal proberen het toe te lichten mer een aantal voorbeelden.- Utrecht heeft de afgelopen jaren een wijk van meer dan 90.000 inwoners naast zich zien ontstaan. Of het feitelijk juist is weet ik niet, maar ik krijg toch het idee dat hiervoor de A2 in de tunnel terecht is gekomen. Voor de coronacrisis leidde tot bijna dagelijkse files voor de	middel om de kwaliteit van leven in de bestaande stad te verbeteren (bijvoorbeeld de bestaande stad groener en duurzamer te maken). De ambitie van de Gemeente Utrecht is om de groei in goede banen te leiden door o.a. de binnenstad in 2040 onderdeel uit te laten maken van het vergrote centrum, waarvan ook het Stationsgebied en Beurskwartier deel van uitmaken. Dit centrum is het hart van de flink gegroeide stad waarin ook nieuwe centra zijn ontstaan zoals Leidsche Rijn Centrum, Lunetten/Koningsweg en Utrecht Science Park. Voorzieningen worden dus ook verspreid over deze centra en daarmee de hele stad. Wonen blijft ook volgens de Omgevingsvisie een zeer belangrijke functie van de binnenstad. Door de druk op de binnenstad beter te verdelen, ook over de hele stad, willen we de stad leefbaar houden voor alle Utrechters. Niet elke functie past op elke plek, er zijn bijvoorbeeld rustige delen van de binnenstad waar vooral wonen en aanverwante functies passen en er zijn drukkere plekken waar functies voor veel bezoekers passen. Daarom onze ambitie: elke functie op de juist passende plek. Welke plek juist is bepalen we samen met de Utrechters door middel van o.a. deze Visie en door de verdere uitwerking ervan in meer concrete plannen zoals bijv. gebiedsplannen en het omgevingsplan. De groei van het fietsverkeer in de afgelopen jaren heeft de druk op de ruimte vergroot. Er zijn zoveel mensen die 'even' hun fiets willen parkeren, dat er voor voetgangers op sommige momenten en locaties geen doorkomen meer aan is. Daarom zet de gemeente in op meer stallingsplekken voor fietsen. De verwachting is dat het nodig is om in de komende twintig jaar op sommige plekken het domein van de voetganger te vergroten. Dat betekent dat fietsers die in de binnenstad komen omdat ze er wonen, werken of de binnenstad bezoeken, in de toekomst vaker

		tunnel, in de ochtend van zuid naar noord, en in de avond van noord naar zuid. Ook is een prima afslag die we als stad hadden, afslag 7, verlegd naar een aansluiting via de Wolfgang Pauliweg. Een draak van een aansluiting. En nog steeds een onbegrijpelijke keuze voor mij. Gevolg hiervan is, en nog begrijpelijk ook, is dat nu de PHL-verbinding erg druk is geworden. En ik zou het ook doen als ik vanuit het zuiden in Utrecht moeten zijn, in plaats van doorrijden naar afslag 7, met kans op file, om vervolgens via de Pauliweg weer terug te moeten. Ik snap dat echt niet. Het was een prima aansluiting. - Naar ik begrijp was de inwoners van Leidsche Rijn een extra verbinding beloofd, nu neergelegd in de vorm van de Daphne Schippersburg. Een mooi ding, dat mag gezegd. Maar de stroom fietsers stuiten nu wel op..... juist de PHL-verbinding. Met als gevolg dat auto's weer moeten wachten op de fietsers, en de PHL-verbinding nog drukker wordt.	dan nu hun fiets moeten stallen op enige afstand van hun bestemming. Hiervoor zijn steeds meer (buurt)stallingen nodig. Voor het doorgaand fietsverkeer worden alternatieven routes rondom de binnenstad gezocht. Ook dit is bedoeld om de druk op de ruimte in de binnenstad enigszins te verlichten. Om het verblijfsklimaat in de binnenstad te verbeteren, is het idee uit de Omgevingsvisie om het doorgaande verkeer (inderdaad ook fietsverkeer) comfortabele en snelle routes om de binnenstad heen te bieden. Wat betreft parkeren. Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Ook blijft het mogelijk in de binnenstad te fietsen. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer, zowel auto als fiets. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren. Een aspect dat hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven

		Een van de voorgestelde oplossingen van de gemeente: eenrichtingsverkeer vanuit de Everard Meijsterweg naar de PHL-verbinding. En daarnaast volgens mij eenrichtingsverkeer op de Mozartbrug. Dus Oog in Al wordt drukker en beperkt in de bewegingen door de groei van Leidsche Rijn. - Overigens doorsnijdt het verlengde van het fietspad van de Daphne Schippersbrug nu de wijk Oog in Al. Ik vind het zonde dat zo'n leuke wijk nu doormidden wordt gesneden door zo'n roodachtige, betuttelde, 'auto-te-gast'-route midden door de wijk. - Het is 'water under the bridge' maar ik begrijp niet waarom Leidsche Rijn onderdeel moest zijn van Utrecht. Had dat niet een nieuwe stad kunnen worden? Los van Utrecht. Ik vind het zo weinig passen bij Utrecht. - In de afgelopen jaren is het stuk tussen de DE fabriek en de Haarrijnse Plas een treurige aaneenschakeling van 'zichtlocaties, bedrijven en drukte, terwijl we daar vroeger mooi groen hadden. Zo treurig	maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Duidelijk is dat in de toekomst niet iedere individuele bewoner (in de binnenstad) nog voor de deur kan parkeren. Bij de verdere uitwerking per straat moet duidelijk worden, op welke straten dat niet meer en op welke straten het nog wel mogelijk blijft. In de nieuwe Parkeervisie 2021, die de gemeenteraad voor de zomer van 2021 ter besluitvorming krijgt aangeboden is een voorstel opgenomen om geen parkeerplaatsen in de Binnenstad te realiseren. De Parkeervisie betreft overigens voor de gehele stad, dus ook de wijk Oog in Al.

		om daar door verwelkomt te worden als je vanuit Amsterdam weer terug naar huis rijdt. - Meer inwoners is meer druk op de binnenstad. Een doorn in het oog van de gemeente leken de fietsen te zijn. Fietsen moesten grotendeels van straat en in de fietsenstallingen. De plekjes waar je gewoon even je fiets naar kan zetten worden steeds minder in aantal. Ik ben in de stad tegenwoordig banger voor de gemeente die mijn fiets weg knipt dan voor fietsendieven. Ik vind het zo jammer dat de charme van even de stad in met je fiets om snel even iets te halen hiermee voor mij wel weg is. - In de omgevingsvisie lees ik dat doorgaand verkeer om de binnenstad heen rijdt, maar ik neem aan dat dat toch niet geldt voor fietsers? - Ik las laatst over een proefballonnetje dat om, vanwege de drukte, de snelheid van de fiets in het centrum naar beneden zou moeten. En dat er, in afwijking van beleid in de rest van Nederland, op sommige wegen, brommers met blauwe plaatjes anders zouden worden	

		behandeld? Ik zie dat weer als lapmiddelen om het eigenlijke probleem (we groeien te hard) op te lappen. - Utrecht was voor mij een stad die bekend stond om haar laagbouw. Een van de charmes van de stad. Als ik nu kijken naar het stationsgebied, zie ik dat daar allemaal torens ontstaan. Net als het Max gebouw. En nu ook weer in de plannen voor het gebied op het oude defensieterrein. en veel middenbouw, 4 lagen. Wat mij betreft laten we de hoogbouw en skyline aan Rotterdam en Den Haag, en evt. een stukje Amsterdam. Maar wij hoeven daar toch niet in mee?- En over smaak valt niet te twisten, maar het stadskantoor... Echt? Was dat echt noodzakelijk? Excuus voor de bewoordingen maar wat een afzichtelijk gebouw. Verder zijn er bij het stadskantoor weinig mogelijkheden tot bezoek met de auto, even voor of na je werk. Da's toch gewoon onhandig en niet gastvrij? Voor mij is het dus helemaal niet vanzelfsprekend dat de stad met 100.000 moet groeien. Juist	

		niet! Liever niet! Zou de gemeente er niet goed aan doen om niet alleen aan de nieuwe bewoners te denken, maar ook aan het genot van de bestaande bewoners. En dus gewoon eens een pas op de plaats te maken. Marieke Dubbelman ziet het wel scherp in haar column in het AD vond ik: Utrecht wordt volgepropt, terwijl stadswegen worden versmald, een contradictio in terminis, schaamgroen, meer stress en drukte. Los van de bevolkingsgroei, komen er zo schrijvend nog wat doornen in het oog: - Utrecht Science park? Ik snap niet dat de gemeente een traditionele en historische Uithof verkwanseld heeft voor een fantasieloze naam als Utrecht Science Park. Omdat het beter aangeeft wat er is? Gaan we de PHL verbinding dan voortaan - vervangingvoordeA2-weg noemen? En krijgen we een ohhierookalweerdrempelsweg? Of de vroegerwashet70maarnu50weg ? Of deintweeengekniptewijk	

		(Pijlsweerd)? - Door het invoeren van betaald parkeren in de wijken rondom Oog in Al zien we in de wijk de parkeerdruk toenemen van 'gastparkeerders' of 'scheefparkeerders'. Het voelt dus alsof we als wijk worden opgezadeld met een probleem. En ik vraag me af of we ook naar de gemeente kunnen kijken voor een oplossing, zonder dat dat gelijk weer de pavlovreactie van meer betaald parkeren wordt gekeken? - Het betaald parkeren rukt langzaam om in de wijk, doordat de straten die er het meest last van hebben, nu voor stemmen. Het lijkt heel dienstbaar van de gemeente, de mensen kiezen er zelf toch voor?, maar het voelt ook wat als 'gerrymandering'. Omdat ik ook het idee krijg, maar ontkracht het als het niet waar is, dat de gemeente voorstander is voor betaald parkeren. Wat ik begrijp. Omdat het geld van parkeren al niet meer alleen binnen het parkeerbeleid blijft. Dat zou ik dan nog wel chique vinden, dat	

		het parkeergeld binnen het parkeerbeleid blijft. En dat als me mogen kiezen, we als bewoners niet alleen de keuze krijgen of we betaald parkeren willen, maar ook voor welk tarief, hoe vaak controle, mogen we eigen handhaving doen etc. Ik verwacht dus dat in de niet al te verre toekomst de wijk betaald parkeren zal worden, en het bedrag kom ik ook nog over heen. Maar het grote nadeel is dat we daarmee weer meer afhankelijk worden van de grillen van de gemeente. Zoals de tariefstijging van een deel van de parkeertarieven van 50% in andere delen van Utrecht. Ik vind dat echt niet kunnen. En het is niet voor het eerst dat de prijzen harder stijgen dan inflatie, ik heb daar eerder over geschreven. - In Oog in Al zijn de voorbereidingen getroffen voor ondergrondse vuilcontainers, maar het ligt al een aardige tijd stil? Gaat daar nog wat mee gebeuren? - In de omgevingsvisie lees ik over een 'trammetje'? In een	

		officieel stuk van de gemeente? Wat is een trammetje? Een tram van lego? Maar goed. De tram en Utrecht lijken niet echt een gelukkig huwelijk, dus ik zou willen voorstellen dat we dat voorlopig maar even laten zitten. Het is een heel epistel geworden, naar aanleiding de visie op de binnenstad. Het is ook wat breder geworden dan alleen dat. Maar de kern is denk ik: stop ajb met groeien, want de stad wordt er echt niet mooier en fijner op wat mij betreft, het tegendeel eerder. Ik realiseer met dat het de reactie wat zuur / zeurderig overkomt. Maar lees het vooral als een reactie van iemand die houdt van Utrecht, de stad niet de goede kant op ziet gaan, en in de afgelopen tijd al meerdere frustraties daar over heeft opgespaard en nu maar eens in een keer deelt. Ik hoef niet perse een reactie terug. Ik verwacht ook niet dat er inhoudelijk veel gedaan zal worden met deze reactie. Maar een keer een kritisch geluid vond ik even nodig	

52)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Niet veel	Dat spijt ons.
52)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Meer rekening houden met de belangen van de bewoners, minder nadruk op toerisme. Ik wil als stadsbewoner mijn bedrijf in de binnenstad met de fiets kunnen bereiken zonder enorm om te hoeven fietsen. Ik wil dat de gemeente er aan bijdraagt dat mijn buren bewoners zijn en geen stroom van vakantiepassanten door beperking/verbod van vakantieverhuur. Iedereen klaagt over Amsterdamse toeristenstroom, mijns inziens draagt de huidige visie eraan bij dat er ook een Utrechts toerismeprobleem ontstaat.	‘Een vitale binnenstad kan niet zonder bewoners’ (1ste zin blz. 77). Een binnenstad kan niet bloeien zonder dat er mensen wonen. Onder andere in ontwikkelingsrichting 9 ‘een gevarieerd woningaanbod’ en ontwikkelingsrichting 10 ‘maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving’ beschrijven we het belang van wonen en de woonomgeving. Tegelijkertijd zet de Omgevingsvisie in op een balans tussen de functies die nu eenmaal in een binnenstad te vinden zijn zoals wonen, winkelen, werken, studeren, uitgaan, naar de kerk gaan en van het erfgoed genieten. Wij voorzien een diversiteit aan functies waarvan ‘wonen’ een essentieel onderdeel is. Op blz. 77 geven we ook aan dat tijdelijke bewoning (short stay) en vakantieverhuur (‘airbnb’) sinds april 2020 aan regels gebonden is. Wij vinden met u dat de woonfunctie in de binnenstad behouden moet blijven. Wat betreft toerisme stellen we ook geen massatoerisme voor. Bij ontwikkelingsrichting 26 ‘Bezoekers gastvrij verwelkomen’ geven we aan dat het niet gaat om kwantiteit en dat groei van toerisme geen doel op zich is. We hechten belang aan kwaliteit van het toerisme met accent op ontmoeting, gastheerschap, duurzame en gezonde ontspanning. (pag. 188). In de Omgevingsvisie kiezen we gericht voor de bezoekers uit de stad en de regio. Ook werkt de gemeente aan beheersen van verblijfsmogelijkheden voor toerisme en registratiesysteem voor B&B. En tot slot is er in principe geen ruimte meer voor nieuwe hotelontwikkeling na een aantal jaren van groei, tenzij het om bijzondere middelgrote concepthotels of bijzondere doelgroephotels gaat (zie ook: ‘Beleid tijdelijk verblijf en bijstelling hotels’ bij agendapunt 14 en het Toerismebeleid) De groei van het fietsverkeer in de afgelopen jaren heeft de druk op de ruimte vergroot. Om het verblijfsklimaat in de binnenstad te verbeteren, is het idee uit de Omgevingsvisie om het doorgaande verkeer (inderdaad ook fietsverkeer) comfortabele en snelle

			routes om de binnenstad heen te bieden. Voor het doorgaand fietsverkeer worden alternatieven routes rondom de binnenstad gezocht. Ook dit is bedoeld om de druk op de ruimte in de binnenstad enigszins te verlichten. Daarnaast zijn er zoveel mensen die 'even' hun fiets willen parkeren, dat er voor voetgangers op sommige momenten en locaties geen doorkomen meer aan is. Daarom zet de gemeente in op meer stallingsplekken voor fietsen. De verwachting is dat het nodig is om in de komende twintig jaar op sommige plekken het domein van de voetganger te vergroten. Dat betekent dat fietsers die in de binnenstad komen omdat ze er wonen, werken of de binnenstad bezoeken, in de toekomst vaker dan nu hun fiets moeten stallen op enige afstand van hun bestemming. Hiervoor zijn steeds meer (buurt)stallingen nodig.
53	N.v.t.	Zie bijlage 2	Zie bijlage 2
54	N.v.t.	Zie bijlage 3	Zie bijlage 3
55)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Oog voor groen en leefbaarheid! Dat is het belangrijkste.	Dank u.
55)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Hou het fijn voor de bewoners en geen grote evenementen die de stad lamleggen (tour de france bv)	In de Omgevingsvisie is opgenomen dat tussen 2021 en 2040 de gemeente Utrecht van een ‘faciliterend’ over op een meer ‘sturend’ evenementenbeleid. Om daar vorm aan te geven wordt onder andere gekeken naar de frequentie, omvang, type en uitstraling van evenementen. Dit moet passen bij de locatie. Daarbij gaat het om zowel de fysieke kenmerken als het reguliere gebruik van een plek. Tevens wordt in de omgevingsvisie aangegeven dat ook voor (grootschalige) evenementen, met een grote waarde voor stad enregio, zoals de start van een grote wielerronde, koningsdag of een grote optocht, ruimte is in de binnenstad. Wij gaan dus niet mee in de redenering dat alleen kleinschalige evenementen en optredens, die beperkt in duur en niet te frequent zijn, bijdragen bij aan een positieve uitstraling van Utrecht. Wij herkennen het signaal dat geluid de grootste bron van overlast vormt voor binnenstadbewoners. Daartoe heeft op 9 februari heeft het college van B&W de Aanpak ‘Levendigheid en rust in de

			binnenstad – aanpak voor een centrum in balans' gepresenteerd. Hierin is expliciet aandacht voor o.a. geluidshinder en evenementen. Deze aanpak is tot stand gekomen met inbreng van inwoners en ondernemers uit de binnenstad. De uitvoering van deze aanpak van overlast in de binnenstad vraagt samenwerking tussen gemeente, inwoners en ondernemers. Daarom blijven we over deze aanpak in gesprek zodat we de aanpak ook gezamenlijk kunnen bijsturen.
55)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Er wordt gezegd dat het inwonersaantal met 100.000 gaat stijgen. Waarom wordt dat niet tegengehouden? Utrecht is economisch gezond en om dit zo te houden lijkt me dat er niet nieuwe huizen gebouwd moeten worden. Waarom niet initiatieven om mensen juist buiten de Randstad te laten wonen? Overleg met andere gemeenten (ms zelfs ergens anders in Europa) waar een leegloop is?	Utrecht is van oudsher een populaire stad. Veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad groeit de komende jaren. Dat is een feit. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. Omgekeerd is het ook geen keuze om te groeien, maar ook noodzakelijk om een stad voor iedereen te kunnen zijn. De gemeente ziet de groei in de komende 20 jaar onder andere als een manier om te voorzien in de groeiende behoefte naar woningen en als een middel om de kwaliteit van leven in de bestaande stad te verbeteren (bijvoorbeeld de bestaande stad groener en duurzamer te maken). De ambitie van de Gemeente Utrecht is om de groei in goede banen te leiden door o.a. de binnenstad in 2040 onderdeel uit te laten maken van het vergrote centrum, waarvan ook het Stationsgebied en Beurskwartier deel van uitmaken. Dit centrum is het hart van de flink gegroeide stad waarin ook nieuwe centra zijn ontstaan zoals Leidsche Rijn Centrum, Lunetten/Koningsweg en Utrecht Science Park. Voorzieningen worden dus ook verspreid over deze centra en daarmee de hele stad. Wonen blijft ook volgens de Omgevingsvisie een zeer belangrijke functie van de binnenstad. Door de druk op de binnenstad beter te verdelen, ook over de hele stad, willen we de stad leefbaar houden voor alle Utrechters. Niet elke functie past op elke plek, er zijn bijvoorbeeld rustige delen van de binnenstad waar vooral wonen en aanverwante functies passen en er zijn drukkere plekken waar functies voor

			veel bezoekers passen. Daarom onze ambitie: elke functie op de juist passende plek. Welke plek juist is bepalen we samen met de Utrechters door middel van o.a. deze Visie en door de verdere uitwerking ervan in meer concrete plannen zoals bijv. gebiedsprofielen en het omgevingsplan.
56)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Meer groen, open grond, minder stenen, geen auto's, voorrang voor de fiets, duurzaamheid, de verschillende verkeers assen. Het is echt een visie voor de toekomst waar je als binnenstadbewoner blij van wordt. Vooral de plek voor groen in combinatie met horeca en het volledig openstellen van horeca, werkruimte, winkelruimte in een overflow bestemming is perfect. Zo kun je zelf als ondernemer het beste mee veren in wat past bij jouw klant maar ook bij jouw bedrijfsvoering. Deze vrijheid werkt de economie alleen maar in zijn voordeel. Verder is wonen cruciaal voor leefbaarheid en is de verdozing van winkels gelukkig al tijden iets van de jaren 80 en 90. Maar let wel op dat dit valkuilen kunnen worden voor de visie; mix het geheel goed en laat overal ruimt voor ondernemen;	Dank u. Wij willen wel graag benadrukken dat het gaat om een balans tussen functies die in verschillende delen van de binnenstad anders kan zijn. Wij voorzien dat er meer mogelijkheden moeten zijn om binnen een pand een mix van functies (detailhandel; werkplek; kunst en cultuur; horeca; wonen) toe te staan om zo de levendigheid in het kernwinkelgebied te behouden.

		wonen en recreëren goed in elkaar overgaan. Vrijheid is hierbij echt belangrijk!	
56)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Fietsroutes zijn niet toereikend. Het creëren van meer dwarsverbindingen verlaagd de druk op de hoofd verkeersroutes. De cirkelredenering gaat niet werken omdat dit mobiliteit wegneemt van omwonenden naar bv. centraal station. Die gaat niet omfietsen; stel je woont in buitenwittevrouwen of maliesingel; je moet elke dag naar station en terug; je gaat echt niet via ledig erf of de andere kant om. Voetganger ruimte en fietser voorrang; auto's en compleet weggehaald en een dwars door de stad. Prachtig. Leg een kleine tunnel onder de binnenstad door west / oost en noord / zuid... Prachtig begin van een metro stelsel. Zelf heb ik de voorkeur boven een tram want daarmee maak je het plaatje pas echt compleet. Een echte ideale plek om te verblijven, recreëren en wonen. Het water blijft verder nog wat	1. De groei van het fietsverkeer in de afgelopen jaren heeft de druk op de ruimte vergroot. Om het verblijfsklimaat in de binnenstad te verbeteren, is het idee uit de Omgevingsvisie om het doorgaande verkeer (inderdaad ook fietsverkeer) comfortabele en snelle routes om de binnenstad heen te bieden. Voor het doorgaand fietsverkeer worden alternatieven routes rondom de binnenstad gezocht. Dat betekent natuurlijk niet dat je niet door de stad kunt fietsen. Voor mensen van verder weg gelegen wijken kan het aantrekkelijker gemaakt worden om de binnenstad heen te fietsen. 2. Met de provincie Utrecht wordt onderzocht welke alternatieven er zijn voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas, waarna provincie en gemeente Utrecht een integrale afweging maken voor de binnenstadsas. De tram is daarbij zeker een te onderzoeken alternatief. Daarbij dient de tram zich wel te voegen naar de sfeer van de binnenstad door o.a met een aangepaste snelheid te rijden. Er zijn voldoende voorbeelden van trams in binnensteden waar dat goed gelukt is. 3. Richting 16 en richting 25 gaan over het water in de binnenstad en hoe dit beter geschikt kan worden voor varen en zwemmen. Bedankt voor de suggestie om de Kruisvaart beter te benutten. Hier liggen inderdaad onbenutte kansen. Bij richting 16 ‘Het Singelpark rondom vergroten’ wordt benoemd dat er aan de waterkant kleine kanosteigers worden toegevoegd voor recreatief gebruik. De precieze locaties hiervan is nadere uitwerking van de omgevingsvisie. Daarnaast komt waterrecreatie terug in richting 25 ‘Gebruik vaarwater’ reguleren. Hier leest u onder meer dat het

		achterwege maar hier liggen toch nog behoorlijk wat onbenutte kansen. Zelf een grote wens om mijn sloepje in de singel te hebben liggen... maar helaas ik mag niet eens op de wachtlijst. De toegankelijkheid vergroten van het water is van groot belang. Momenteel zijn er zeer beperkt aanlegsteigers maar ook deelboten beschikbaar. Zo schaars dat de marktwerking niet gezond is. Daarnaast heb je ook een grote groep die graag een duik neemt in het steeds schoner wordende water van de stad. Het aanbrengen van de juist voorzieningen hiervoor worden steeds belangrijker. Als je dan toch de luxe van je ge-erfde aanlegvergunning hebt; dan kun ontbreekt het nog aan de visie van echte waterrecreatie. De kruisvaart bereikbaar maken of wel een bestemming geven om te bevaren door een stadsstrand	gebruik van het water voor recreatieve watersport wordt uitgewerkt in de Visie stadswater die nu wordt opgesteld.
56)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ruimte voor cultuur is heel belangrijk. Het moet mogelijk zijn voor bandjes om op bepaalde locaties ook muziek te	Binnen het vergunningensysteem is het mogelijk om ook voor kleinere evenementen vergunningen aan te vragen. Zie ook antwoord reactie 28)3.

		kunnen maken in het openbaar. Bijvoorbeeld in parken. Creëer hier alsjeblieft ruimte voor! Ala de piano op station maar dan gewoon plekken waar je vergunningsvrij tussen bepaalde tijden mag muziek maken. Er is te weinig ruimte voor dit soort activiteiten.	
57	N.v.t.	Zie bijlage 4	Zie bijlage 4
58	N.v.t.	Zie bijlage 5	Zie bijlage 5
59	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Betreft omgevingsvisie Binnenstad: De drukte is de laatste jaren enorm toegenomen in de binnenstad door toerisme, bezoekers. Rust, nachtrust komen hierdoor bij mij als bewoner van de binnenstad steeds vaker in het gedrang. Geluidsoverlast is vooral in de weekenden en de lente, zomer en herfst aan de orde van de dag. Actiegroep Binnenstad 030 en de naar voren gebrachte punten steun ik volledig en heb ik onlangs ingevuld en verstuurd. Een visie van de binnenstadsbewoners is hard nodig om de leefbaarheid van de binnenstad te bewaken en te bewaren. Hierbij heb ik mijn	We delen de wens om aan de koop van een woning een woonplicht te koppelen. Op dit moment beschikken we niet over instrumenten om zelfbewoning af te dwingen in bestaande woningen. We lobbyen bij het rijk om hiervoor instrumenten beschikbaar te stellen. Dat lijkt succesvol. Mogelijk kunnen we in de toekomst daar beter op sturen. Bij een vergunningaanvraag voor woning omzetten en/of splitsen worden eisen gesteld aan de woning zelf, onder andere nieuwbouwnormen voor geluidsisolatie en voor een maximum aantal bewoners per m2. Daarnaast wordt een zogenaamde leefbaarheidstoets uitgevoerd waarbij gekeken wordt naar een aantal relevante factoren uit de omgeving van het pand (waaronder het aantal klachten over overlast e.d. rondom dit pand, overige overlastgevende functies in de straat, de aanwezige buitenruimten (balkons en tuinen)). Om beter te kunnen afwegen of het omzetten van woningen naar studentenhuisvesting vanuit het perspectief leefbaarheid acceptabel is, is de leefbaarheidstoets verzwaard. Daarmee kunnen we huidige situaties niet omkeren, maar toekomstige overlast wel beperken. Voor de toekomst kunnen we nog

		belangrijkste onderstaande klachten nav punten van Actiegroep Binnenstad030 omschreven tav mijn woonervaring in de binnenstad van Utrecht, hopelijk om erger in de toekomst te voorkomen. Stabiele bewoning door gericht huisvestingsbeleid Aan de koop van een pand is woonplicht voor de eigenaar gekoppeld. Geluidsoverlast is enorm toegenomen vooral in de weekenden en in de lente, zomer en herfst doordat in mijn directe woonomgeving van de Oudegracht, Brandstraat, huizen ipv vaste bewoning door families, omgezet zijn naar kamerverhuurhuizen waardoor de overlast enorm is toegenomen. Ben inmiddels omringd door 6 van deze 'verkamerde' panden. In de zomer als het echt warm is, is het echt ondoenlijk (omdat ramen dan wel open moeten staan). Dit werkt voor mij door naar de volgende dag: Mijn ervaring: aan een vroege dienst	afwegen of verdere aanscherpingen (of versoepelingen) op de leefbaarheidstoets nodig zijn. Tegelijkertijd is kamerbewoning wel een functie die onlosmakelijk bij een (populaire) studentenstad hoort. Wij raden u aan (geluids)overlast van buren of van evenementen altijd te melden. Ook luchtafzuigingsinstallaties van horecaondernemingen moeten aan normen voldoen. Ook daar kunt u een melding over doen. De geluideisen aan installaties behoren bij de uitwerking van de Visie. Bij nieuwe vergunningaanvragen eisen we dat installaties niet voor geluidhinder aan stille achterkanten van woningen mogen zorgen. Geluid van installaties bij bedrijven dienen te voldoen aan de eisen van het Activiteitenbesluit. Bij klachten wordt hierop gehandhaafd. Als er sprake is van een stille achterzijde van nabijgelegen woningen, kan conform het Utrechtse geluidbeleid een maatwerkvoorschrift worden opgesteld voor 5 dB lager geluidswaarden. Vanaf **1 april 2021** gelden er geluidsregels vanuit het Bouwbesluit voor warmtepompen. In de omgevingsvisie is opgenomen dat tussen 2021 en 2040 de gemeente Utrecht van een 'faciliterend' over op een meer 'sturend' evenementenbeleid. Om daar vorm aan te geven wordt onder andere gekeken naar de frequentie, omvang, type en uitstraling van evenementen. Dit moet passen bij de locatie. Daarbij gaat het om zowel de fysieke kenmerken als het reguliere gebruik van een plek.Tevens wordt in de omgevingsvisie aangegeven dat ook voor (grootschalige) evenementen, met een grote waarde voor stad enregio, zoals de start van een grote wielerronde, koningsdag of een grote optocht, ruimte is in de binnenstad. Wij herkennen het signaal dat geluid de grootste bron van overlast vormt voor binnenstadbewoners. Daartoe heeft op 9 februari heeft het college van B&W de Aanpak 'Levendigheid en

		of een (terugkerend beroeps) examen ben ik meerdere malen door bovenstaande situatie, niet fit aan begonnen. Regelmatige geluidsoverlast tot 03:00 s'nachts is geen uitzondering. Dit komt met zoveel regelmaat voor dat het ondoenlijk is om hier iedere keer de politie voor te bellen. Momenten en plekken van rust zijn essentieel voor gezond wonen. Met name de nachtrust want nu zorgt met name geluid (horeca, evenementen) voor veel overlast. Geluidsoverlast evenementen: Graag echte, concrete afspraken wat er wel en ook niet kan en strikte handhaving erop: Aangezien evenementen momenteel weggevallen zijn door de Coronacrisis neem ik als voorbeeld: geluidsoverlast Urban Trail (2019 voor Coronacrisis). Er wordt NIET aan de afgesproken geluidsnorm decibelgrens gehouden! Op een zondagochtend vroeg	rust in de binnenstad – aanpak voor een centrum in balans' gepresenteerd. Hierin is expliciet aandacht voor o.a. geluidshinder en evenementen. Deze aanpak is tot stand gekomen met inbreng van inwoners en ondernemers uit de binnenstad. De uitvoering van deze aanpak van overlast in de binnenstad vraagt samenwerking tussen gemeente, inwoners en ondernemers. Daarom blijven we over deze aanpak in gesprek zodat we de aanpak ook gezamenlijk kunnen bijsturen. Bij het verlenen van horecavergunningen het Ontwikkelingskader Horeca 2018 gevolgd. Wettelijke geluidsnormen voor bijvoorbeeld horeca hebben alleen betrekking op muziekgeluid en installaties. Er zijn geen normen zijn voor stemgeluid waarop kan worden gehandhaafd anders dan via de APV. Voor de aanvraag van terrassen bestaat een aparte verordening. Bij aanvragen voor nieuwe terrassen is een geluidstoets (akoestisch onderzoek) ingevoerd om te kunnen bepalen of een terras vergund kan worden en welke omvang een terras mag hebben om mogelijke overlast van stemgeluid te voorkomen. Bij de eenmaal afgegeven vergunning kan op de grootte van het terras worden gehandhaafd, even als op het gebruik van versterkte muziek, echter niet op 'stemgeluid'. Wat betreft 'stiltegebieden': de Omgevingsvisie Binnenstad gaat uit van de kwaliteit 'variatie'. Sommige delen van de binnenstad zijn drukker dan andere. Rustige buurten horen daar dus ook bij. De Omgevingsvisie zet in op een balans tussen de functies die nu eenmaal in een binnenstad te vinden zijn zoals wonen, winkelen, werken, studeren, uitgaan, naar de kerk gaan en van het erfgoed genieten. Wij voorzien een diversiteit aan functies waarvan 'wonen' een essentieel onderdeel is. Een binnenstad kan niet bloeien zonder dat er mensen wonen. Onder andere in ontwikkelingsrichting 9 'een gevarieerd woningaanbod' en ontwikkelingsrichting 10 'maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving' beschrijven we het belang van

		(09:00 uur) word ik vanuit de Mariaplaats 400 meter verderop, in de Brandstraat mijn bed uitgedreund. Ik ben ter plekke gaan kijken. Er stond een enorme geluidsmengtafel wat de bron van het kabaal was. Ik kon mij amper verstaanbaar maken bij degene die erachter stond. De organisator zei zich 'netjes' aan de vergunning decibel geluidsnormen te houden. Ik heb hem gezegd terug te komen om met mijn decibelmeter deze norm te verifiëren. Ik was nog niet thuis of het was stil, en het is stil gebleven. De organisatie wist blijkbaar goed dat ze boven de afgesproken norm zaten. Er wordt een vergunning aangevraagd, decibelnorm tav geluid, maar daarna tijdens het evenement heeft men lak aan deze geluidsnorm. Ook Urban Trail renners zelf ondervonden geluidsoverlast van dit evenement en vonden het lawaai te sterk en schadelijk voor hun oren. Rust en stiltegebieden voor	wonen en de woonomgeving. In gebieden waar functies schuren hebben wij de ambitie om gebiedsprofielen op te stellen met alle betrokkenen (bewoners; ondernemers; instellingen) om gezamenlijk de ontwikkelingsrichting van het gebied af te spreken gebaseerd op de kwaliteit en identiteit van de plek. Het opstellen van gebiedsprofiel in een specifiek gebied hangt overigens af van de prioriteit en beschikbaarheid van budget die college en gemeenteraad daaraan toekennen.

		binnenstadsbewoners en dit behouden. Authenticiteit versus teveel horeca plannen in de binnenstad: Geen doorgang van horecagelegenheden direct naar deze parkjes, stiltegebieden toe om rust en authenticiteit van de stad te bewaren. Voorbeeld: tuin (tussen Springweg en Brandstraat en Oudegracht) van het voormalig reguliere klooster. De plannen voor horeca aldaar (tav het oude Tivoli) aub strikt gescheiden houden van deze tuin van het voormalig reguliere klooster. Dat wil zeggen: GEEN doorgang vanaf de Oudegracht door het pand van het oude Tivoli heen naar de achterkant, naar deze tuin. Geen commercieel terras achter aangrenzend aan deze reguliere kloostertuin. Dit om de rust en de authenticiteit van dit stiltegebied te waarborgen en te beschermen tegen de overdonderende vercommercialisering van de	

		binnenstad zodat de binnenstadsbewoners zelf ook rust en ademruimte hebben en houden in de zo nu al te drukke binnenstad. Ook straks als na de Coronacrisis de stad weer op volle toeren draait! Behoud van stiltegebied met zijn authentieke gevels 360 graden rond! Door de jaren heen ben ik ook ‘ingebouwd’ door de horeca, eetgelegenheden. Zowel voor als achter mijn woning zijn er grote pijpen van de horeca, luchtafzuigingsinstallaties geplaatst, die tot de hoogte (3 hoog) van mijn woning komen en de kook-, etenslucht van deze keukens afvoeren. In de middag wordt daar gekookt en in de zomer heb ik s’middags dagelijks deze kooklucht voor enkele uren in mijn woning hangen. Verkeer Oudegracht: graag handhaving snelheid en eenrichtingsverkeer. Maaltijdbezorgers die heel hard rijden en rakelings langs je heen	

		rijden. Rakelings voel je die kist langs je rug heen. Met die elektrische scooters hoor je ze pas als ze naast je zijn. Fietsen binnenstad goed, maar graag handhaving eenrichtingsverkeer, ook voor fietsen.	
60	N.v.t.	Zie bijlage 6	Zie bijlage 6
61	N.v.t.	Zie bijlage 7	Zie bijlage 7
62)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Meer groen en minder auto's. Openbaar vervoer. Fiets promoten als beste, schoonste en gezondste vervoermiddel. Bredere trottoirs	Dank u.
62)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Verbieden van grote evenementen met keiharde muziek en drink/snackbars. Tegengaan van massa toerisme. Aandacht voor gezond stedelijk wonen met voldoende rust, ook nachtrust	In de omgevingsvisie is opgenomen dat tussen 2021 en 2040 de gemeente Utrecht van een ‘faciliterend’ over op een meer ‘sturend’ evenementenbeleid. Om daar vorm aan te geven wordt onder andere gekeken naar de frequentie, omvang, type en uitstraling van evenementen. Dit moet passen bij de locatie. Daarbij gaat het om zowel de fysieke kenmerken als het reguliere gebruik van een plek. Tevens wordt in de omgevingsvisie aangegeven dat ook voor (grootschalige) evenementen, met een grote waarde voor stad en regio, zoals de start van een grote wielerronde, koningsdag of een grote optocht, ruimte is in de binnenstad. Wij herkennen het signaal dat geluid de grootste bron van overlast vormt voor binnenstadbewoners. Daartoe heeft op 9 februari heeft het college van B&W de Aanpak ‘Levendigheid en rust in de binnenstad – aanpak voor een centrum in balans’ gepresenteerd. Hierin is expliciet aandacht voor o.a. geluidshinder en evenementen. Deze aanpak is tot stand gekomen met inbreng van inwoners en ondernemers uit de binnenstad. De uitvoering van deze aanpak van overlast in de binnenstad vraagt samenwerking tussen gemeente, inwoners en ondernemers. Daarom blijven we over deze aanpak in gesprek zodat we de

			aanpak ook gezamenlijk kunnen bijsturen. Voor de goede orde: In 2008 telde het centrum 32 miljoen bezoekers, in 2010 waren dit er 22 miljoen, en in 2018 29 miljoen. Door de coronacrisis is het aantal bezoekers dramatisch teruggelopen (zie ook blz. 87 voor het aantal passanten in het winkelgebied). Van deze bezoekers (pre-corona cijfers) kwam de helft uit Utrecht zelf en 35% uit de regio. Ongeveer 15% waren toeristen. Utrecht is geen grote toeristische magneet vergeleken met de andere grote steden. En dat willen we ook graag zo houden. (Zie ook blz.189 voor cijfers over toerisme). De gemeente heeft een limiet ingevoerd op toeristisch verhuur van woningen (maximaal 60 dagen per jaar) en een verbod op onttrekken van woningen voor short-stay (gemeubileerd woonruimte verhuur tot maximaal 12 maanden). Dit met het oog op behoud van woonruimte voor bewoners en sociale samenhang (zie bl. 77).
62)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ik wil graag meewerken aan een levendigheid, die past bij het historische karakter van de binnenstad en die ook past bij de bewoners.	Dank u wel voor uw aanbod.
63	N.v.t.	Zie bijlage 8	Zie bijlage 8
64	N.v.t.	Zie bijlage 9	Zie bijlage 9
65	N.v.t.	Richting 6: goed bereikbaar en minder parkeren op straat: Als bewoners van Buitenwittevrouwen en als onderdeel van zone A vinden wij het van belang, dat de (binnen)stad ook goed bereikbaar blijft met de auto en dat er ook voldoende parkeerplaatsen blijven in de	Richting 6: parkeren. Wat betreft parkeren. Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Ook blijft het mogelijk in de binnenstad te fietsen. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer, zowel auto als fiets. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren.

		binnenstad ook wanneer dit ten koste gaat van het OV. Het is niet voor iedereen mogelijk/ wenselijk om te voet per fiets of OV naar de stad te gaan. Richting 14: evenementen passen bij de locatie: Als bewoners van Buitenwittevrouwen en als onderdeel van zone A zijn wij van mening, dat evenementen een toevoeging zijn voor de stad en dat evenementen geen negatieve invloed hebben op de verblijfskwaliteit en leefbaarheid van de (binnen)stad. Richting 15: Balans tussen levendigheid en rust: Als bewoners van Buitenwittevrouwen en als onderdeel van zone A vinden wij het van het grootste belang dat prioriteit wordt gegeven aan verblijfskwaliteit en dat overlast van met name vrachtwagens en OV drastisch verminderd zou moeten worden. Richting 23: Vertragen op de binnenstadsas:	Een aspect dat hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Duidelijk is dat in de toekomst niet iedere individuele bewoner (in de binnenstad) nog voor de deur kan parkeren. Bij de verdere uitwerking per straat moet duidelijk worden, op welke straten dat niet meer en op welke straten het nog wel mogelijk blijft. In de nieuwe Parkeervisie 2021, die de gemeenteraad voor de zomer van 2021 ter besluitvorming krijgt aangeboden is een voorstel opgenomen om geen parkeerplaatsen in de Binnenstad te realiseren. Richting 14: evenementen passen bij de locatie In de omgevingsvisie is opgenomen dat tussen 2021 en 2040 de gemeente Utrecht van een ‘faciliterend’ over op een meer ‘sturend’ evenementenbeleid. Om daar vorm aan te geven wordt onder andere gekeken naar de frequentie, omvang, type en uitstraling van evenementen. Dit moet passen bij de locatie. Daarbij gaat het om zowel de fysieke kenmerken als het reguliere gebruik van een plek.

		Als bewoners van Buitenwittevrouwen en als onderdeel van zone A vinden wij vanwege de negatieve invloed op de verblijfskwaliteit dat het aantal verkeersbewegingen van m.n. het OV en vrachtverkeer drastisch moet worden beperkt. Richting 26: bezoekers gastvrij verwelkomen: Als bewoners van Buitenwittevrouwen en als onderdeel van zone A zijn wij uiteraard van mening dat bezoekers gastvrij ontvangen moeten worden zolang en vooral wanneer dit gene afbreuk doet aan onze schaarse buitenruimte en niet ten koste gaat van de verblijfskwaliteit van de leefomgeving.	Tevens wordt in de omgevingsvisie aangegeven dat ook voor (grootschalige) evenementen, met een grote waarde voor stad en regio, zoals de start van een grote wielerronde, koningsdag of een grote optocht, ruimte is in de binnenstad. Richting 15: Balans tussen levendigheid en rust Richting 23: Vertragen op de Binnenstadsas Verblijfskwaliteit van de binnenstad gebaat is bij minder autoverkeer in het gebied. Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren. Een aspect dat hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. Met de provincie Utrecht wordt onderzocht welke alternatieven er zijn voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas, waarna provincie en gemeente Utrecht een integrale afweging maken voor de binnenstadsas. In de binnenstad zijn er beperkingen van kracht t.a.v. aslast van vrachtverkeer. Bevoorrading (logistiek) zal echter nodig blijven. Richting 26: bezoekers gastvrij verwelkomen Door de druk op de binnenstad te verdelen over de hele stad, willen we de stad leefbaar houden voor alle Utrechters en ook voor bezoekers. Daarnaast willen we meer ruimte in de

			binnenstad vrij te maken voor voetgangers, groen en verblijf o.a. door een obstakelvrije openbare ruimte te creëren bijvoorbeeld door straatparkeren te verminderen.
66)1	N.v.t.	After reading the summary (English version) and attending your seminar, I have made a list of Comments based on the 4 quality criteria. Hope those comments can contribute with your great project. I will be more than happy to explain those at your request.	Thank you for your suggestions and offer to explain those personally.
66)2	On Resilience	- More green or environmental friendly buildings (LEED certified or similar)? - More energy independent buildings (solar panels, green roofs)? - High Speed Internet access? Is 5G good? - Cybersecurity - Systemic racism - Covid 19	Utrecht has ambitions and rules for environmentally friendly building. These rules are applicable to the whole city and not only meant for the binnenstad. Therefore, these are not highlighted in the Omgevingsvisie Binnenstad. The other comments are also very relevant to the city as a whole. We have a unit specifically working on the internet of things, its application and risks in public space. Regarding COVID-19 we have a support package for local enterprises.
66)3	On Transport/ Traffic	- High Lane (elevated) paths for bikes/small Scooters, wheelchairs, rigshas, etc, to overlook the city (or parts)? - Bodies of water (canals) used for transport? people, trash, deliveries, logistics - Is aligned with UTRECHT Mobility plan 2040?	Thank you for your ideas and suggestions. In general, these points are part of the Vision, network for bikes, and use of canals for transport/logistics (aim 23: slow down the central axis; aim 7: customize supply; aim 25: regulate the use of waterways). We will look into those in more detail when we get to the phase of implementation of the Omgevingsvisie. And yes, the Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is aligned with the Mobiliteitsplan 2040.

66)4	On Beauty or Public Space	- Amphitheater/open areas for outdoor plays? - More trash bin available (there are not many)	Thank you for your ideas and suggestions. in the vision we indicate the use of public space for performances and outdoor plays in aim 11: shop and work, experience and meet and aim 10: maintain social facilities and a healthy living environment. We also work on inviting and clean environment.
66)5	On Variety	- Less fast food/clothing chains, more local providers - Space for Civic Participation	Thank you for your ideas and suggestions. We are looking for a diversity in retail shops and food facilities. It is dependent on the owner of real estate to rent out its building, as along as its function is in line with the legal zoning plan. The municipality offers space for civic participation in most of its projects.
66)6	On Housing	- Affordable Housing?	Affordable housing is an important topic in the Omgevingsvisie (Aim 9). However, the municipality itself does not build houses. It may set some pre-conditions for giving out licenses to project developers (e.g. percentage of affordable houses in a project), but basically it is the market that influences prices of rents and purchase of houses.
66)7	On Urban Innovation	- Internet of Things? - Digital Economy/ New Value Creation - Artificial Intelligence	These themes are relevant to the whole city (general policy) and not only meant for the binnenstad. Therefore, these are not highlighted in the Omgevingsvisie Binnenstad. Also see answer above.
66)8	On Governance	- Social Protection measures - Agile	Social Protection measures are very relevant to the city as a whole (general policy) and not only meant for the binnenstad. Therefore, these are not highlighted in the Omgevingsvisie Binnenstad.
67	N.v.t.	Bijlage 10	Bijlage 10
68	N.v.t.	Bijlage 11	Bijlage 11
69	N.v.t.	Bijlage 12	Bijlage 12
70	N.v.t.	Bijlage 13	Bijlage 13
71	Wat wilt u verder nog kwijt	Ik wil via deze weg de visie van	Zie reactie inspreker 84

	over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Binnenstad030 ondersteunen.	
72	N.v.t.	Zie bijlage 14	Zie bijlage 14
73	N.v.t.	Zie bijlage 15	Zie bijlage 15
74	N.v.t.	Zie bijlage 16	Zie bijlage 16
75	N.v.t.	Inmiddels heb ik kennis genomen van de Binnenstadsvisie 2040, waar in grote lijnen onder andere de publieke ruimte wordt geschetst. Deze reactie betreft het gebruik van de openbare ruimte. Zelf ben ik werkzaam in de binnenstad van Utrecht en woon ik in het singelgebied. Wat positief stemt is dat het autoverkeer verder wordt teruggedrongen, en dat schrijf ik nota bene als autobezitter in de binnenstad. Mijn advies op dit punt is om ook aandacht te schenken aan de akoestische ellende die een enkele auto of motorbezitter over zijn of haar omgeving uitstort. Zoals bekend ondermijnt geluidsoverlast de gezondheid van stadsbewoners. Terug naar de visie.	1. Verblijf centraal stellen is nadrukkelijk niet alleen gericht op recreatie, horeca, festivals, toeristen of bezoekers maar ook op bewoners. Verblijf betekent bijvoorbeeld ook ruimte om te spelen, het creëren van een groene buitenruimte bij je woning of een plek om je buren te ontmoeten. Het gaat erom de openbare ruimte niet als ‘restruimte’ te zien maar als een belangrijk onderdeel van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Het maken van meer ruimte door bijv. het verplaatsen van autoparkeren op straat is één van de aspecten van het realiseren van meer kwaliteit van de openbare ruimte. Daarom worden in de Omgevingsvisie ook bijvoorbeeld genoemd: comfort, inrichtingsniveau, passende functies, een ontspannen tempo van het verkeer. Allemaal zaken waar ook bewoners profijt van hebben. Welke verblijfskwaliteit een buitenruimte kan krijgen hangt af van de identiteit en kwaliteit van de plek, en de gebruikers. De inrichting wordt in samenspraak bepaald. De verschillende uitwerkingen van de omgevingsvisie op bladzijde 155 laten juist ook zien hoe verblijfskwaliteit in woonstraten vorm kan krijgen, bijvoorbeeld meer groen en ruimte voor klimaatadaptatie, zitgelegenheid om bij mooi weer buiten te zitten en ruimte om de fiets te parkeren. Ook spelen is zowel voor bewoners als bezoekers. Hoven kunnen rustige plekken kunnen blijven door deze bijvoorbeeld in te richten met veel groen en weinig zitgelegenheid. Tegelijkertijd, om te voorkomen dat alle druk op de binnenstad in enkele straten geconcentreerd wordt, is de ambitie meer bruikbare ruimte te maken op hetzelfde oppervlak (zie voornamelijk richting 2, 4, 6 en 16) en door voorzieningen te spreiden over het hele centrum (ook de westzijde van de sporen) en de hele stad (knooppuntontwikkeling) conform de Ruimtelijke Strategie Utrecht

		Wat mij opvalt is dat de binnenstad in grove lijnen wordt neergezet als een verblijfplek voor bezoekers, die op allerlei manieren, momenten en vooral op allerlei plekken in de stad hun "verblijf" vorm kunnen geven. Ik verwijs naar de term speelplekken, die niet alleen wordt gehanteerd voor kinderen. Wat de laatste jaren laten zien is dat de binnenstad drukker en drukker wordt, wat zich ook uit in het toenemend gebruik van de openbare ruimte. In de visie wordt gesproken van (nog meer) evenementen die bezoekers naar de binnenstad moeten trekken. Ook wordt gewezen op de singels waar nog meer boten, kano's en peddelende surfers bij kunnen. Waar de singels vroeger een strook van rust waren in de stad, zijn zij nu een extra benutte plek voor vertier, ook in de avond. Hiermee kom ik tot de essentie	2040. 2. De oppervlakte van de binnenstad is overzichtelijk en beperkt. Maar de variatie die Utrecht heeft op dit relatief kleine oppervlakte wordt gezien als een bijzondere kwaliteit; alles is bijv. beloopbaar. Onze ambitie is deze variatie vast te houden. Dat er groei is van de stad en van het aantal gebruikers van de openbare ruimte in de binnenstad is een feit, ook het gebruik van het water. De ambitie van de Gemeente Utrecht is om deze groei in goede banen te leiden door o.a. de binnenstad in 2040 onderdeel uit te laten maken van het vergrote centrum, waarvan ook het Stationsgebied en Beurskwartier deel van uitmaken. Dit centrum is het hart van de flink gegroeide stad waarin ook nieuwe centra zijn ontstaan zoals Leidsche Rijn Centrum, Lunetten/Koningsweg en Utrecht Science Park. Voorzieningen worden dus ook verspreid over deze centra en daarmee de hele stad. De Omgevingsvisie stelt dat er regulering nodig is om de druk op de ruimte op en om het water goed te verdelen. Dit wordt onder andere uitgewerkt in de Visie stadswater die momenteel wordt ontwikkeld. 3. Inderdaad blijft wonen ook volgens de Omgevingsvisie een zeer belangrijke functie van de binnenstad. Door de druk op de binnenstad beter te verdelen, ook over de hele stad, willen we de stad leefbaar houden voor alle Utrechters. Niet elke functie past op elke plek, er zijn bijvoorbeeld rustige delen van de binnenstad waar vooral wonen en aanverwante functies passen en er zijn drukkere plekken waar functies voor veel bezoekers passen. Daarom onze ambitie: elke functie op de juist passende plek. Welke plek juist is bepalen we samen met de Utrechters door middel van o.a. deze Omgevingsvisie en door de verdere uitwerking ervan in meer concrete plannen zoals bijv. gebiedsprofielen en het omgevingsplan.

		van mijn bezwaren tegen de visie: de binnenstad wordt niet langer beschouwd als een plek waar mensen wonen en werken, belangen waarmee bezoek en vertier in balans moeten worden gebracht. De binnenstad is veeleer een plek waar ieder die het maar wil zich ten koste van het woongenot van de bewoner kan vermaken. Veelgehoord argument is in dit verband dat men dan maar niet in de binnenstad had moeten gaan wonen. Het had de gemeente zich gesierd als zij meer oog zou hebben voor de belangen van die stadsbewoners die zich steeds minder op hun plek voelen in een stad, waarvan de publieke ruimte steeds meer wordt verkocht in de meest brede zin van het woord. Dit verhoudt zich niet met een uitgebalanceerde afweging van alle belangen waar een kleine en bemeterde binnenstad van Utrecht om vraagt. Met de visie wordt de binnenstadsbewoner verder op de achtergrond	

		geplaatst en heeft deze maar te leven met een binnenstad als belevingspark. Mijn advies is om het gebruik van de openbare ruimte te beperken en juist niet uit te breiden. De singels en oevers zou de gemeente bijvoorbeeld niet als plek moeten aanwijzen voor verblijf van welke zin dan ook. De reden voor deze beperking is dat anders de binnenstad geen enkel rustpunt voor het oog en oor meer kent. Door het steeds meer vrij geven van de beschikbare openbare ruimte wordt het gegeven dat de stad meer inwoners gaat hebben, niet alleen extra benadrukt. De negatieve gevolgen van een oplopend inwonertal worden op die manier ook nog eens versterkt.	
76)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Dat vervoer over water (weer) wordt gezien als kans voor de Stad Utrecht. Immers is de stad Utrecht gebouwd in/om het water. Vervoer over water sluit precies aan bij hetgeen op pagina 22: bevoorrading op maat.	Dank u.

		- Op pagina 111 staat de kern: Bij de ontwikkeling van de stad Utrecht is de ligging aan waterlopen altijd een belangrijke factor geweest. Het water was de levensader van de stad. - Op pagina 183 staat het mooi omschreven: 'Gezien de ambities in deze omgevingsvisie lijkt het wenselijk dat het gebruik van het water voor de bevoorrading en de afvoer van afval voorrang krijgt boven recreatief gebruikt/'	
76)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	4 punten ter verbetering inclusief vragen: 1. Er wordt wel geschreven over Hubs oa p66 noodzaak van hubs, maar nergens wordt expliciet de koppeling gemaakt naar de Hubs die daarvoor vereist en in het bijzonder de ENIGE haven binnen de sluizen die Utrecht nog ter beschikking kan hebben: De Liesboschhaven. Deze plek willen we nu, vanuit de white label gedachte Cityport of Utrecht, al ter beschikking	1. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is een ambitiedocument en geen uitvoeringsplan. Concrete uitwerking vindt plaats in beleid op specifieke thema's of specifieke projecten. Dat geldt ook voor hubs/toekomst van de Liesboschhaven. 2. In richting 7 'bevoorrading op maat', blz. 65 wordt expliciet de mogelijkheid van gebruik van water voor logistiek benoemd. Dat geldt ook voor commercieel en recreatief gebruik van water richting 25 'gebruik vaarwater reguleren'. Op dit moment wordt ook de Visie stadswater opgesteld. Er zijn bijeenkomsten waaropu kunt meepraten over het gebruik van het vaarwater. De Visie Vaarwater gaat onder andere in op vaarroutes en gebruik. Op deVisie Vaarwater is inspraak mogelijk. Naar verwachting wordt deVisie Vaarwater in het najaar vastgesteld. De Visie Vaarwater enOmgevingsvisie Binnenstad 2040 worden op elkaar afgestemd. 3. Zie boven.

		stelling voor deze hub-functie. Vraag: dit is ons inziens 1op1 gekoppeld aan het behoud van de enige haven binnen de sluizen van Utrecht = Liesboschhaven. Waarom wordt deze niet benoemd? En aanvullend hierop, waarom wordt deze haven nu bestempeld voor woningbouw in de toekomst? Dit is tegenstrijdig met deze visie, en met de groei en de behoefte van de stad. 2. Nog explicieter duidelijk maken welke kans water biedt voor de ruimte: Op pagina 60 schets u mooi een beeld van hoe het beeld van auto naar fiets/wandelen transformeert. Treffend / opvallend is hierbij dat er geen gebruik gemaakt gaat worden van water. Terwijl dat juist nog meer ruimtegebruik oplevert (minder transport over de weg). Waarom is dat niet verwerkt? De gemeente Amsterdam doet dit bv wel heel expliciet 3. Te weinig overslagpunten in	

		'binnenstad/gebied' (bv bij Hoog Catharijne, richting Leidsche Rijn) Op pagina 65 staat letterlijk: Als je door de binnenstad wandelt, heb je minder last van bevoorradend verkeer doordat er genoeg plekken zijn voor laden en lossen en meer wordt vervoerd over het water. Vraag: hoe kan het dat er wel rekening wordt gehouden met laden en lossen over de weg. Maar dat dit te beperkt is ingeregeld voor water in de visie2040, terwijl er wel een ambitie is over water? De overslagpunten zijn ons inziens noodzakelijk om laden en lossen over water mogelijk te maken (middels vaste overslag-plekken). Op pagina 184 staat een eerste indicatie voor overslagpunten Hier missen echt overslagpunten in de binnenstad, en wordt niet de koppeling gemaakt met de hubs op de rand van de stad / Liesboschhaven. Verdiepingsvragen - Waarom geen overslagpunten	

		in de binnenstad? - En waarom staat er niet dat deze vereist zijn in de nabije toekomst, anders zal immers vervoer over water niet op gang gaan komen (dat is nu namelijk het grootste struikelblok)?	
76)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Als u deze ambitie in 2040 waarheid wil laten worden is er op korte termijn al actie vereist. Immers vereist vervoer over water een systeemomslag waarbij ruimtelijke ordening, duurzaamheid en mobiliteit gezamenlijk aangepakt moeten gaan worden.	De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is inderdaad een lange termijn visie. De Omgevingsvisie stuurt beleid en uitvoeringsprojecten in de richting van de ambities. Dat begint nu al.
77	N.v.t.	Tekst van inspraakreactie 84	Zie inspraakreactie 84
78	N.v.t.	Zie bijlage 17	Zie bijlage 17
79	N.v.t.	De Omgevingsvisie 2040 is een mooi boekwerk waarin veel aspecten van de binnenstad van Utrecht aan bod komen. Een compliment voor de samenstellers. Toch mis ik nogal wat invalshoeken. Ik zal die hieronder noemen. Het rapport begint met ‘Utrecht groeit en bloeit’. Dat de stad ‘bloeit’ in 2040 is een veel te rooskleurig beeld wat niet voldoende wordt onderbouwd. Ik mis bovendien een	Utrecht is van oudsher een populaire stad. Veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad groeit de komende jaren. Dat is een feit. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. Omgekeerd is het ook geen keuze om te groeien, maar ook noodzakelijk om een stad voor iedereen te kunnen zijn. De gemeente ziet de groei in de komende 20 jaar onder andere als een manier om te voorzien in de groeiende behoefte naar woningen en als een middel om de kwaliteit van leven in de bestaande stad te verbeteren (bijvoorbeeld de bestaande stad groener en duurzamer te maken). De ambitie van de Gemeente Utrecht is om de groei in goede banen te leiden door o.a. de binnenstad in 2040 onderdeel uit te laten maken van het vergrote centrum, waarvan ook het Stationsgebied en Beurskwartier deel van uitmaken. Dit centrum is het hart van de flink gegroeide stad

		samenhangende visie gericht op de gezondheid van burgers, het welzijn en de verbinding die onvermijdelijk onder druk komen te staan in een stad die in 2040 met 100.000 inwoners zal zijn gegroeid. Hoezo dat aantal? Neem wat wenselijk is als uitgangspunt i.p.v. te verwachten ontwikkelingen. De groeiambitie met de helft terugschroeven is het eerst wat nodig is. Het rapport is te veel gericht op vertier en beleving en te weinig op (noodzakelijk) bezoek. De term bezoekers heeft een veel te beperkte uitleg. Bezoekers zijn per definitie ook bewoners die noodzakelijk afhankelijk zijn van winkels in het centrum, simpelweg omdat in omliggende wijken 'speciaalwinkels' ontbreken. Waar in de binnenstad bijna geen supermarkten zijn te vinden, beperkt in omliggende wijken het winkelaanbod zich vaak tot supermarkten. Een term die vaak terugkomt is levendigheid. Dat is gauw een eufemisme, voor overlast voor	waarin ook nieuwe centra zijn ontstaan zoals Leidsche Rijn Centrum, Lunetten/Koningsweg en Utrecht Science Park. Voorzieningen worden dus ook verspreid over deze centra en daarmee de hele stad. Wonen blijft ook volgens de Omgevingsvisie een zeer belangrijke functie van de binnenstad. Door de druk op de binnenstad beter te verdelen, ook over de hele stad, willen we de stad leefbaar houden voor alle Utrechters. Niet elke functie past op elke plek, er zijn bijvoorbeeld rustige delen van de binnenstad waar vooral wonen en aanverwante functies passen en er zijn drukkere plekken waar functies voor veel bezoekers passen. Daarom onze ambitie: elke functie op de juist passende plek. Welke plek juist is bepalen we samen met de Utrechters door middel van o.a. deze Visie en door de verdere uitwerking ervan in meer concrete plannen zoals bijv. gebiedsprofielen en het omgevingsplan. In richting 10 'Maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving' geven we aan dat de gemeente streeft naar een gezonde leefomgeving in termen van voorzieningen maar ook wat betreft (geluids)overlast. In richting 15 'Balans tussen levendigheid en rust' maken we duidelijk dat we streven naar een balans tussen functies zoals wonen, winkelen en uitgaan. De oppervlakte van de binnenstad is overzichtelijk en beperkt. Maar de variatie die Utrecht heeft op dit relatief klein oppervlakte wordt gezien als een bijzondere kwaliteit; alles is bijv. beloopbaar. Onze ambitie is deze variatie vast te houden. Wij herkennen het signaal dat geluid de grootste bron van overlast vormt voor binnenstadbewoners. Daartoe heeft op 9 februari heeft het college van B&W de Aanpak 'Levendigheid en rust in de binnenstad – aanpak voor een centrum in balans' gepresenteerd. Hierin is expliciet aandacht voor o.a. geluidshinder en evenementen. Deze aanpak is tot stand gekomen met inbreng van inwoners en ondernemers uit de binnenstad. De uitvoering van deze aanpak van overlast in de binnenstad vraagt samenwerking tussen gemeente, inwoners en ondernemers.

		de ander. Te stellen dat in 2040 de overlast is afgenomen is wensdenken. Het voorstel om van de Jaarbeurs een bruisend nachtleven te maken is vragen om moeilijkheden. Het politiecorps kan nu al het uitgaansleven (pre-corona) niet aan. In de afgelopen jaren zijn daar genoeg voorbeeld van geweest en heeft de politie zelf ook signalen afgegeven. Het ontbreken van sluitingsuren voor de horeca leidt niet alleen in de binnenstad maar ook in omliggende wijken tot overlast (nachtelijke herrie, glas op straat). Het nobele streven naar meer ruimte voor voetgangers moet ook betekenen dat een obstakel als billboards gaat verdwijnen. Voor een prettige verblijfruimte is nodig dat het straatbeeld minder prikkels kent. Dus beslist geen dagelijkse bezetting van pleinen door terrassen. Vreemd om te stellen dat 'veel horecaterrassen de openbare ruimte op een prettige manier verlevendigen'. Nee, pleinen zijn er ook voor de voetganger,	Daarom blijven we over deze aanpak in gesprek zodat we de aanpak ook gezamenlijk kunnen bijsturen. In de Omgevingsvisie is veel aandacht voor het maken van een beter toegankelijke openbare ruimte door kritisch te kijken naar objecten van particulieren, gemeente en bedrijven, zoals reclameborden, paaltjes, uitstallingen, geparkeerde auto's, afvalcontainers, etc. Ook terrassen hebben daarbij onze aandacht. Het omzetten van permanent ruimtegebruik naar meer flexibel gebruik van de ruimte (bijv. geen permanente kiosk, maar een tijdelijke foodtruck) is één van de oplossingsrichtingen om meer ruimte beschikbaar te maken voor iedereen op het beperkte oppervlak van de binnenstad. Wat betreft toerisme stellen we ook geen massatoerisme voor. Bij ontwikkelingsrichting 26 'Bezoekers gastvrij verwelkomen' geven we aan dat het niet gaat om kwantiteit en dat groei van toerisme geen doel op zich is. We hechten belang aan kwaliteit van het toerisme met accent op ontmoeting, gastheerschap, duurzame en gezonde ontspanning. (blz.188). In de Omgevingsvisie kiezen we gericht voor de bezoekers uit de stad en de regio. Ook werkt de gemeente aan beheersen van verblijfsmogelijkheden voor toerisme en registratiesysteem voor B&B. En tot slot is er in principe geen ruimte meer voor nieuwe hotelontwikkeling na een aantal jaren van groei, tenzij het om bijzondere middelgrote concepthotels of bijzondere doelgroephotels gaat (zie ook: 'Beleid tijdelijk verblijf en bijstelling hotels' bij agendapunt 14 en het Toerismebeleid) Dank u voor de suggestie voor het vergroenen van tuinen. In de Omgevingsvisie staat dat we er in de binnenstad de voorkeur aan geven om boomsoorten aan te planten die zo groot mogelijk kunnen worden als op de plek passend is. Dit omdat een grote boom de meeste biomassa vormt en het meeste effect heeft op biodiversiteit, verkoeling en uitstraling in de stad.

		voor de fietser. De foto op pagina 51 toont dus hoe het niet moet. Gelukkig lees ik dan weer op pagina 50 dat er ook aan mensen die niet iets willen consumeren wordt gedacht, maar hoeven echt geen bankjes te zijn, een plein mag leeg zijn, dan ervaar je de ruimte juist meer. De voetganger die van de schoonheid van de Mariaplaats wil genieten moet zorgeloos kunnen flaneren. Daar horen dan ook geen foodtrucks bij. Op pag 57 staat terecht, dat wandelen en fietsen ‘gezond’ is, maar zo dient de horeca ook langs deze gezondheidslat te worden gelegd. Utrecht kan zijn naam als stad van Life Sciences en Duurzaamheid (Utrecht Science Park) eer aan doen door alcoholloze en consumptieloze pleinen en straten in te richten. Het is sowieso kortzichtig om van de Neude een horecaplein te willen maken (p. 105). Horeca waar alcohol de hoofdmoot vormt, nodigt mensen niet uit die daar niet zoveel mee hebben of dat niet mogen (leeftijd).	Onze ambitie is om de binnenstad van alle Utrechters te laten zijn. We hechten belang aan variatie aan soorten woningen (huur/koop; betaalbaar/duur; groot/klein; voor ouderen/gezinnen/jongeren) en gebruiken de instrumenten daarvoor die we tot onze beschikking hebben (bijv. bij nieuwbouw eisen stellen aan betaalbaarheid van woningen). Daarom streven we bijvoorbeeld naar een variatie van winkels en voorzieningen, en stellen we een meer sturend evenementenbeleid voor. Toegankelijkheid voor mensen met een fysieke beperking heeft ook grote aandacht in de Omgevingsvisie. De kern van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is dat het een ambitiedocument is. De visie geeft aan waar we heen willen met de binnenstad. Het is geen uitvoeringsprogramma. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 wordt het leidende kader voor gemeentelijke programma’s, projecten en reguliere beheeractiviteiten. Het concretiseren van de 26 ontwikkelrichtingen volgt na het vaststellen van de Visie.

		Wat hoort dan wel bij een uitnodigende en ontspannen inrichting van de openbare ruimte (pag. 53)? Dat zijn bijv. fonteinen of beelden (die niet uitnodigen tot vandalisme). Fijn is het te lezen dat openbare gebouwen wc-faciliteit gaan aanbieden. Dat moet dat wel aan de buitenkant van die gebouwen d.m.v. schildjes zichtbaar zijn. De IBD-vereniging (mensen met darmziekten) zal Utrecht daar dankbaar voor zijn. Op sommige dagen, vooral zaterdag (pre-corona) is het vaak heel druk in de binnenstad, tot risico op ongelukken toe. Gesteld wordt dat Utrecht in 2040 ‘nog steeds geen stad is voor het massatoerisme’. Om die wens in vervulling te laten gaan, kan de Citymanager nu dus opstappen. Ook dient Utrecht de aanvraag voor Unesco Erfgoed in te trekken, want zo’n status leidt gegarandeerd tot massatoerisme. Overigens heeft de binnenstad met al zijn monumenten al een	

		beschermde status. Sowieso moet Utrecht stoppen met de overlastgevende ‘festivalgekte’. Het hoofdstuk Veerkracht op pag 110 roept bij mij ergernis op als ik bijv. lees dat Utrecht in de loop der tijden bijv een tornado en bezettingen trotseerde. De waarheid is dat in Tweede Wereldoorlog Utrecht niet heeft kunnen voorkomen dat honderden Joden zijn opgepakt en om het leven zijn gebracht. De waarheid is dat de Domkerk na de tornado in 1674 nooit meer opgebouwd. Wat betreft het noodzakelijke antwoord op de klimaatverandering wil ik als tip meegeven dat bijv. verstening van tuintjes simpel kan worden omgebogen in groen door bewoners het volgende aanbod te doen: voor het weghalen van de tuintegels door de burger, voert de Gemeente deze stenen af en levert een grote zak aarde af voor de inrichting van de tuin. Een volgende tip betreft inrichting van de parken. Daar dienen zoveel mogelijk grote volwassen bomen te worden	

		geplant i.p.v. kleintjes. Een voorbeeld is het bomenarme Grifpark, waar op hete dagen maar weinig verkoeling en weinig schaduwplekken zijn te vinden. In een stad gaat het om mensen en inclusiviteit. Deze Omgevingsvisie schetst een geidealiseerd toekomstplaatje dat te veel is gericht op de individuele (jonge) mens die zich wel redt en niet veel moeite heeft om de veranderingen in de samenleving te volgen. Maar hoe zit het met de ‘gastvrijheid‘ voor andere groepen: de ‘laaggeletterde inwoners’, mensen die snel overprikkeld raken, mensen die slecht ter been zijn, mensen van een niet-westerse afkomst, ouderen of personen met een smalle beurs? Daar biedt deze toekomstvisie te weinig perspectief voor.	
80	N.v.t.	Met interesse hebben we kennis genomen van de voorlopige omgevingsvisie binnenstad. Wat we goed vinden is dat er aandacht is voor duurzaamheid en verbinden. Met alle	Zie ook inspreker 63 (bijlage 6)

		vertrouwen kan Utrecht de toekomst tegemoet. We missen echter de positie van de kerken in dit stuk. En dus ook van de Catharinakathedraal aan de Lange Nieuwstraat. Dat is een gemiste kans. Zowel vanuit historisch perspectief als vanuit het oogpunt van wonen, leefbaarheid, cultuur als vanuit aantrekkelijkheid voor niet Westerse of Nederlandse bewoners zoals expats en studenten. Voor Utrecht was de rol van de (RK) kerk onvoorstelbaar belangrijk. Zonder de rijke geschiedenis van de bisschoppen van Utrecht had er bijvoorbeeld geen Domtoren gestaan. En zonder de vele kloosters was er geen Museum Catharijneconvent of Centraal Museum geweest. Wij zien dat voor Utrechters, toeristen en niet Nederlanders deze geschiedenis erg belangrijk is. Na 1566 zien we veel protestantse kerken	

		verschijnen. Tot ongeveer 1815 gaat de RK kerk ondergronds. Maar ook die geschiedenis is boeiend en heeft een groot verhaal te vertellen. Denk bijvoorbeeld aan de Utrechtse Schuilkerken. Daarna komt er een katholieke emancipatie op gang en weer later zijn er veel kerken gesloten. Gelukkig werken de kerken, zowel de protestantse als de katholieke goed samen. Met elkaar en met moskeeën en islamitische organisaties. Kijken we naar heden en toekomst dan zien we dat in Nederland ongeveer 1 miljoen Christenen van niet Nederlandse afkomst wonen en leven. Dat is een grote groep die vaak niet wordt genoemd, maar die je niet over het hoofd zou moeten willen zien. Zeker niet in de grote steden. Heel concreet zien we dat in de Catharinakathedraal de belangstelling voor de Engelse Mis steeds verder toeneemt. Bijna 200 kerkgangers op zondag vóór Corona was	

		daarbij geen uitzondering. Graag zien we dus dat het belang van de (historische) kerken en de gewenste toegankelijkheid hiervan meer wordt benadrukt. Kerken staan namelijk in de samenleving en zijn geen randverschijnsel. Een mooi voorbeeld van een goede samenwerking tussen gemeente, kerk en museum is de recente herinrichting van het kerkplein geweest voor de Catharinakathedraal. Dit plein is in het voorjaar van 2021 opgeleverd. En op allerlei gebied is goed samengewerkt. Er is verbindend gedacht vanuit alle betrokkenen en vanuit mogelijkheden. Het plein is er enorm op vooruit gegaan en veel uitnodigender en opener geworden. We zien kinderen spelen, ouderen en volwassenen samenkomen en ontspannen. Velen lopen even binnen in de kathedraal. iets wat je ook terugziet in de aantallen bij Kerken Kijken, of lopen door naar het museum. Bovendien is het plein nu een uitnodigende	

		eenheid. Voor ons is het belangrijk dat de Catharinakathedraal en andere kerken onderdeel zijn van een levendige stad. Toegankelijkheid en het verbinding maken met de Binnenstad zijn hierin sleutelwoorden. Op deze manier krijgt Utrecht er een hoop levende monumenten en gebouwen voor samenkomsten en verbinding bij. Mensen voelen zich dan nog meer welkom en thuis in onze mooie en historische stad waar nog zoveel te zien en te beleven is. Ook in 2040. Graag denken we verder mee met de toekomstvisie van de stad.	
81	N.v.t.	De belangrijkste doelstellingen kan ik onderschrijven. De stad is gebaat bij meer aandacht voor de verblijfskwaliteit. Schoonheid en ontspanning zijn bij uitstek beschrijvingen die horen bij het blijven. “Verweile doch, du bisst so schön” wist Goethe al te dichten en hiermee	We zijn het met de zienswijze eens dat de verblijfskwaliteit van de binnenstad gebaat is bij minder autoverkeer in het gebied. Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren. Een aspect dat

		de verhouding tussen deze dimensies te verwoorden. Alleen wie in rust verblijft neemt de gelegenheid om de schoonheid te ontdekken en te benaderen. De binnenstad is geen verkeersruimte maar een bestemming. Wie de binnenstad echt als verblijfsruimte ziet moet de auto eigenlijk verbannen uit dit deel van de stad. Voor de meeste Utrechtenaren is de binnenstad met de fiets of het openbaar vervoer te bereiken. De auto is als object al de ontkenning van het fenomeen verblijf. Het is een buitenstaander die misplaatst is in deze omgeving van geschiedenis en verfijning in de vormgeving van het straatbeeld. De snelheid van de auto is een brute invaller die het ritme van de stad verstoord. Alleen voor diegenen die niet zonder auto kunnen zou een uitzondering gemaakt kunnen worden. Gehandicapten, bezorgdiensten of toeleveranciers kunnen met technische middelen	hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, dit komt ten goede aan andere functies, zoals hierboven genoemd. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. We zijn het zeker met de inspreker eens. De fietser heeft een belangrijke rol in het mobiliteitsbeleid, fietsen draagt bij aan gezond bewegen en is een schoon vervoermiddel. Echter zullen voor fietsen ook keuzes moeten worden gemaakt om bij te dragen aan een leefbare binnenstad en om bijvoorbeeld andere functies als voetgangers, verblijfkwaliteit en groen kansen te bieden. Hierbij kan gedacht worden aan de rijdende fietsers (de doorgaande fietsers) verleiden om de binnenstad te fietsen. Fietsers die in de binnenstad komen omdat ze er wonen, werken of de binnenstad bezoeken, zullen in de toekomst vaker dan nu hun fiets moeten stallen op enige afstand van hun bestemming. Hiervoor zijn steeds meer (buurt)stallingen nodig. Met de provincie Utrecht wordt onderzocht welke alternatieven er zijn voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas, waarna provincie en gemeente Utrecht een integrale afweging maken

		gekenmerkt worden als gerechtigde gebruikers van de auto. Voor alle anderen staat het grootste station van Nederland op loopafstand ter beschikking. Hoe mooi zou het beeld langs de Oude of Nieuwe Gracht zijn als een groot deel van de ruimte niet in beslag zou worden genomen door objecten die in de vormgeving misschien matchen met snelweglocaties of bedrijventerreinen maar niet met het fijnzinnige ritme van classicistische architectuur. Pleinen en straten zonder auto's levert ruimte op voor terrassen, gelegenheden om te zitten en elkaar te ontmoeten. Welbeschouwd vind ik het toch onbegrijpelijk dat vrijwel elke plek in de binnenstad met de auto bereikbaar is - op wat winkelstraten na. Wanneer komt hier eindelijk verandering in en gaat Utrecht het voorbeeld van steden volgen die de auto verbannen uit belangrijke delen van de stad zoals Oslo, Parijs en Kopenhagen? Hoe kan het	voor de binnenstadsas. De tram is daarbij zeker een te onderzoeken alternatief. Daarbij dient de tram zich wel te voegen naar de sfeer van de binnenstad door o.a. met een aangepaste snelheid te rijden. Er zijn voldoende voorbeelden van trams in binnensteden waar dat goed gelukt is. Alleen nog kleine voertuigen te laten rijden maakt ook onderdeel uit van deze studie. In de afweging van deze varianten speelt het belang voor de bereikbaarheid van de binnenstad een belangrijke rol. Er is een substantieel deel van de reizigers in de bus die een herkomst of een bestemming in de binnenstad heeft. Die reizigers willen we ook in de toekomst voldoende kwaliteit blijven bieden.

		dat in een straat als de Kromme Nieuwegracht die al voor de fiets niet echt breed bemeten is auto's parkeren en erdoorheen rijden? Deze straat is voor mij als voetganger al niet aantrekkelijk omdat je er om de haverklap voor auto's aan de kant moet gaan. Als pendant voor mijn visie op de auto laat ik u ook mijn ideeën over de fiets toekomen. De fiets is het belangrijkste vervoermiddel voor de Utrechtenaren die in de rest van de stad wonen. De fiets mag van mij onderdeel van het straatbeeld blijven. De fiets is door zijn filigranen en open vormgeving als object natuurlijk veel passender bij het straatbeeld dan de auto. Loop een willekeurige souvenirwinkel in en u ziet vrolijke ansichtkaarten met fietsen die aan het grachtenhek staan. Niets opbeurender en weinig ook dat méér Nederlands is dan het beeld van een fiets in de openbare ruimte. Mijn pleidooi is dus om de fiets niet te veel uit	

		het straatbeeld te verbannen. Tenslotte wil ik ook een pleidooi voeren voor de brede inzet van de tram in de binnenstad. Een vervoermiddel dat in vormgeving en bewegingswijze beter past bij de karakteristieken van het historische centrum dan de bus.	
82	N.v.t.	Met deze mail wil ik kort reageren op de Omgevingsvisie Binnenstad2040. Allereerst: de omgevingsvisie is een prachtig document geworden. Complimenten voor de opstellers, het team van deskundigen daarachter en, last but not least, de fotografen. Als je het hele document leest... en nog eens leest... dan lijkt het of er niets aan de hand is. Want wie wil er niet een mooie, gevarieerde, veerkrachtige en ontspannen binnenstad? Maar zoals de Britten zouden zeggen: 'the devil is in the details'. Want als we én meer ruimte voor groen, meer ruimte voor horeca, meer openbare ruimte én meer ruimte voor woningen willen, dan moeten er keuzes worden gemaakt. We moeten op zoek	Dank u wel voor uw uitgebreide reactie. Uw reactie richt zich vooral op de vraag wie beslissingen neemt over de binnenstad en daarmee wie bepaalt wat de balans is tussen functies in de binnenstad (levendigheid/leefbaarheid; openbaar/privé; groen/infrastructuur). U geeft daartoe 4 suggesties. Wat betreft de vraag wie de beslissingen neemt en de balans tussen functies bepaalt, is het formeel zo dat de gemeenteraad het besluitvormend orgaan is op voordracht van het college. Goed bestuur betekent voor ons dat een besluit onderbouwd wordt door voldoende betrouwbare informatie, kennis van de verschillende belangen die betrokken zijn bij een besluit en de effecten van een besluit op de verschillende belanghebbenden. Daarbij worden we geleid door een toekomstbeeld dat wij voor ogen hebben ('gezond stedelijk leven voor iedereen) en financiële en beleidsmatige kaders die opgesteld en besloten zijn door de gemeenteraad. In de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 hebben we ervoor gekozen op de stad in een vroege fase te betrekken bij het opstellen van de visie. We hebben eerst een discussiedocument opgesteld als inbreng in het gesprek met de stad. Vervolgens hebben we tal van activiteiten georganiseerd om ieder die dat wilde de gelegenheid te geven met ideeën te komen. Daarna is pas de concept-visie opgesteld.

		naar de juiste balans. En hoe de balans ligt, dat is precies de crux van beleid en juist daarover wordt in deze visie bijzonder weinig geschreven. De vraag is dus: waar ligt de balans tussen levendigheid en leefbaarheid? Tussen openbaar en privé? Tussen groen en infrastructuur? En nog veel belangrijker is de vraag: **wie bepaalt waar die balans ligt?** Gemeente? Ondernemers? Bezoekers? Bewoners? En welke bewoners dan? Of wie van de Gemeente? En welke ondernemers? Wie aan tafel zit is bepalend voor hoe de stad zal worden ingericht. In theorie heeft de Gemeente graag 'iedereen' aan tafel. Alleen in de praktijk schieten de bewoners er nogal eens bij in. Zij worden pas laat in het proces betrokken, of helemaal niet, of ze worden niet serieus genomen, of er wordt bewoners een aantal vooraf bepaalde keuzes voorgelegd – A, B of C – terwijl opties D t/m Z al afgeschreven zijn, zonder inspraak van bewoners. Van dit soort 'burgerparticipatie-even-aftikken- praktijken' zijn genoeg voorbeelden te vinden in de stad Utrecht (elk woord een	Wat betreft uw concrete suggesties. - Bewoners prioriteiten onder de 26 richtingen laten bepalen. Er staan veel ontwikkelingsrichtingen in de concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Zij zijn vaak niet heel ingrijpend. Echter, samen zijn zij bepalend en richtinggevend voor hoe de binnenstad van de toekomst eruit komt te zien. Dit betekent dat op vele beleidsterreinen accenten gelegd (gaan) worden die gebaseerd zijn op de ambities van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Er is geen sprake van een hiërarchie van prioriteiten maar van een samenspel van acties op verschillende beleidsterreinen, bijv. op terreinen van mobiliteit, wonen, openbare ruimte, groen en economie. Waar zich mogelijkheden en ontwikkelingen voordoen geldt de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 als leidend. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zelf is geen uitvoeringsplan. Prioriteiten in de uitvoering worden bepaald door college en gemeenteraad. - Burgerraad. Wij voorzien voor de uitwerking van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 het opzetten van een Samenwerkingsverband (blz. 192). Daar zitten naast bewoners ook andere belanghebbenden zoals ondernemers en de universiteit in. Het mandaat en de samenstelling moeten nog nader uitgewerkt worden. De willekeurige selectie van bewoners is een optie. - Participatory budget. In de gemeente experimenteren we op dit moment met 'buurtbudgetten' die op deze leest geschoeid zijn (zie ook blz. 195). - Diversiteit in projectteams. De gemeentelijke organisatie werkt meer en meer vanuit integrale opdrachten voor multidisciplinaire teams. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is daar een voorbeeld van.

		andere link). Uiteindelijk zijn het vaak toch de meer kapitaal-krachtige groepen (ondernemers, vastgoedeigenaren) die de beslissingen nemen. Money talks. Met als resultaat dat de woningen toch wat duurder uitvallen dan verwacht; dat de betaalbare huurwoningen toch maar aan een ontwikkelaar worden verkocht; of dat bewoners toch moeten wijken voor de lopende bezoekers van de stad. Even terug naar de visie. Wat ontbreekt er? **Een visie op wie de beslissingen gaat nemen in de stad.** Het is duidelijk dat Gemeente en marktpartijen al behoorlijk wat beslissingsbevoegdheid hebben. Geef de bewoners ook échte beslissingsbevoegdheid. 1. Begin met de visie: er zullen keuzes moeten worden gemaakt. Wat is belangrijk? Laat bewoners aangeven welke van de 26 (!) punten in de visie het belangrijkst zijn, van ‘1. Beeldbepalende gebouwen publiek	

		toegankelijk maken' tot '26. Bezoekers gastvrij verwelkomen'. Met een prioritisering kunnen moeilijke vraagstukken, waar twee ambities wringen, worden beslecht. 2. Experimenteer met een 'burgerraad' op wijkniveau: willekeurig geselecteerde bewoners worden gevraagd mee te denken over complexe vraagstukken. Vanaf het begin. Is het een succes? Dan op stadsniveau! 3. Zoals al beschreven: money talks. Experimenteer met een burgerbudget, ook wel een 'participatory budget' genoemd. Willekeurig geselecteerde bewoners bepalen zelf waar een deel van het stadsbudget naar toe gaat. Zo worden ook bewoners kapitaalkrachtig genoeg om een vinger in de pap te houden. 4. Zorg voor een divers samengesteld team bij projecten van de	

		gemeente. Met divers wordt bedoeld: met ambtenaren van verschillende afdelingen die samenwerken. Dus als het gaat om leegstand-beheer, nodig dan niet alleen Economisch zaken uit, maar ook experts van cultuur, wonen, sociaal domein, et cetera. Denk breder! Zeker in de binnenstad, waar ondernemers en vastgoedontwikkelaars professioneel georganiseerd én kapitaalkrachtig zijn is een ándere aanpak, een ándere organisatie dringend nodig zodat het bewonersbelang meer gewicht in de schaal legt. Het in hoofdstuk C. genoemde 'gebiedsprofiel' is hiervoor volstrekt niet voldoende. Altijd bereid tot overleg c.q. het uitwisselen van ideeën over dit onderwerp,	
83	N.v.t.	Zie bijlage 18	Zie bijlage 18
84	N.v.t.	Zie bijlage 19	Zie bijlage 19
85	N.v.t.	Ik heb hier meer dan een jaar geleden met veel plezier aan deelgenomen. Bij het lezen van de Omgevingsvisie was ik	Wij moeten u hierin gelijk geven, er is nog geen volledige toekomstvisie voor Hooch Boulandt. Maar ondanks dat Hooch Boulandt niet binnen het plangebied van de historische binnenstad valt, zou het wel gezien kunnen worden als een

		echter zeer verbaasd dat Hooch Boulandt niet meer is meegenomen hierin. Hooch Boulandt is onderdeel van de wijk Binnenstad en valt ook niet onder het stationsgebied of onder andere omgevingsvisies. Dat baart me toch wel zorgen en natuurlijk zou ik graag weten wat de toekomstvisie is voor Hooch Boulandt.	gebied binnen de invloedsfeer van de historische binnenstad. De verwachte ontwikkelingen gaan we verwerken in de definitieve versie van de Omgevingsvisie Binnenstad. Zie reactie 11.
86	N.v.t.	My name is Qendresa and I joined the Vision 2040 Meeting, I am aware that I passed the deadline, but I still would like to upload my feedback. As mentioned, Utrechts future vision is to embed the values of: Beauty, Variation, Resilience, Relaxed Atmosphere. I have voiced that I would like to see more citizen involvement in embedding and unleashing the aforementioned values. I am part of a start up called Circle That, that is centered around the circular economy. We aim to make circularity tangible and experienceable for Utrechters. I am happy to see that some of our visions align and I am sure	Thank you for reaction. We appreciate your suggestion for embedding and unleashing the values of the vision through more citizen involvement. In fact, we see the vision for the city centre as a challenge and assignment requiring joint commitment of the local government, private sector and all citizens. We also appreciate your offer to cooperate on the circular economy. We will include you in our network of potential partners in this field.

		we can work quite nicely together in bringing some of Utrechts vision alive, while first and foremost incorporating circular values. In the past month we have organised events, workshops and crowd campaigns, to equip citizens with the tools needed to shape a more circular lifestyle and a more circular Utrecht. Last year we started a crowd campaign where we mobilised 1120 Utrechters to get a re plantable christmas tree instead of a cut down one. I can see lots of potential in involving citizens in making public spaces more relaxed and greener, which are two values that you have mentioned. This can take part in a possible collaboration. I would love to hear your opinion on it.	
87	N.v.t.	Zie bijlage 20	Zie bijlage 20

Bijlage 1 – reactie 30 – Klépierre

Met veel interesse hebben wij bovengenoemde documenten mogen bestuderen. Aangezien beide documenten zo met elkaar verweven zijn, sturen wij deze gebundelde reactie. Uiteraard onderschrijven wij vele van de in de documenten genoemde punten als het gaat om verantwoorde groei, duurzaamheid, evenwichtige verdeling gebruik en ontwikkelingen in winkel- en kantorenvastgoed. Toch zien wij een aantal punten waar wij vanuit Hoog Catharijne / Klépierre specifiek op willen reageren.	Dank u voor uw reactie De RSU 2040 en Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zijn afgestemd.
Winkelaanbod binnenstad De visie van Klépierre op winkelvastgoed wordt goed zichtbaar gemaakt in onze “Shop-Meet-Connect” strategie. Deze past volledig bij uw visie dat detailhandel zich ontwikkelt van pure verkoop naar meer beleving. Wij willen daarbij benadrukken dat de horeca een belangrijke rol heeft bij het functioneren van de detailhandel, naast de door de gemeente benoemde synergie met de cultuursector. Wel zal de gemeente zich moeten realiseren dat het fysiek kopen van producten nog steeds een belangrijk onderdeel blijft van de drijfveer voor de bezoekers aan de binnenstad om naar deze plaats te komen. Hier zal dus ook ruimte voor moeten blijven als het gaat om bereikbaarheid voor bezoekers en bevoorrading (hier komen wij later op terug). In de Omgevingsvisie Binnenstad wordt getwijfeld of het kernwinkelapparaat in de toekomst zal vergroten of verkleinen. Voor Corona was hier al een eerste stap zichtbaar door de toenemende leegstand in de binnenstad. Het is de verwachting dan ook dat er uiteindelijk minder winkelmeters nodig zijn. Sterke winkels die nu aan de randen van het KWA zitten, zullen verhuizen naar centralere plekken. De ruimtes die zij achterlaten kunnen dan – zoals al in het stuk wordt aangegeven - een andere functie krijgen, zoals bijvoorbeeld wonen. Dit is ook meteen een zorg als het gaat om de ontwikkelingen voor de hele stad, zoals geformuleerd in de RSU 2040. Hierbij is het streven om van 1 naar 5 centra te gaan. De programmering op deze 4 nieuwe knooppunten zal ook zijn effect hebben op wat er in de binnenstad gaat gebeuren. De branchering van detailhandel in deze 4 nieuwe centra zal	**Winkelaanbod binnenstad** Omgevingsvisie Binnenstad 2040 gaat uit van een vitaal hart van de stad. We zien o.a. door oplopen van structurele leegstand en gevolgen van online winkelen nu al de noodzaak om een beweging in te zetten van kernwinkel- naar kernbelevingsgebied met mix van functies incl. detailhandel, cultuur, horeca, werklocaties (blending en blurring). Samen met partners en belanghebbenden werken we al aan de eerste aanpakleegstand en verdere transformatie van sommige winkelstraten naar straten met winkels en andere functies en voorzieningen. We denken dat binnenstad zich in uitstraling, sfeer en functies sterk blijft onderscheiden van nieuwere centra.

voornamelijk gericht moeten zijn op convenience (dagelijks gemak) voor het gebied waar het centrum zich op richt. Het centrum van Utrecht blijft op die manier de functie vervullen van een mix van dagelijkse en niet dagelijkse winkelfuncties, horeca en cultuur. En speelt door de wisselwerking tussen deze functies daarbij in op de trend van pure verkoop naar beleving. Tevens staat dit nieuwe beleid van meerdere centra haaks op de huidige trend dat de waarde taxatie van de zogenaamde stadsdeelwinkelcentra negatief is, ten opzichte van de positieve trend van conveniencewinkelcentra en kernwinkelapparaten. Ook weer een signaal om zorgvuldig om te gaan met komende uitbreidingen.	
Toerisme De stad Utrecht is voor de nationale en internationale toerist een interessante bestemming. Naast de historische binnenstad met al zijn aanbod zijn er de recente internationaal aansprekende ontwikkelingen van TivoliVredenburg, Jaarbeurs en Hoog Catharijne. Wij onderschrijven de visie dat er ingestoken moet worden op kwalitatieve groei. Echter zal deze mate van groei gekwantificeerd moeten worden, zodat dit op proactieve wijze gefaciliteerd kan worden en het bedrijfsleven hierop kan inspelen. Voor ondernemend Utrecht zal de kwalitatieve recreatieve bezoeker een belangrijke versterking geven van hun business modellen. Het is dan ook van groot belang om toerisme als een kans te zien in plaats van een bedreiging en hier pro-actief op in te spelen.	**Toerisme** Omgevingsvisie Binnenstad 2040 gaat uit van beheerste groei van toerisme, gericht op kwaliteit en nieuwsgierigheid naar de stad, kennis, cultuur en mensen. Particuliere vakantieverhuur (airbnb's) is mogelijk met een max van 60 dagen/jaar. En tot slot is er in principe geen ruimte meer voor nieuwe hotelontwikkeling na een aantal jaren van groei, tenzij het om bijzondere middelgrote concepthotels of bijzondere doelgroephotels gaat (zie ook: ‘Beleid tijdelijk verblijf en bijstelling hotels’ bij agendapunt 14 en het Toerismebeleid)
Bereikbaarheid Zoals in het document aangegeven wordt, heeft Hoog Catharijne als winkelcentrum een bovenregionale functie. Dit wordt versterkt door een sterk winkel, horeca en cultuuraanbod in het andere deel van het centrum / kernwinkel apparaat. Naast goede OV faciliteiten en fietsverbindingen, is en zal de (elektrische) auto een belangrijke wijze van vervoer blijven voor bezoekers van buiten de stad. Goede bereikbaarheid van de diverse parkeergarages in de binnenstad blijft dus cruciaal voor het goed functioneren van deze bovenregionale functie. Wij sluiten ons volledig aan bij uitgangspunten notitie bereikbaarheid vanuit Centrummanagement Utrecht, hierin staat dat een auto vanaf de ring op ieder moment binnen 10 minuten in een van de parkeergarages rondom de singels (inclusief Springweg) moet	**Bereikbaarheid** Wiel met spaken is de inzet. Voor bezoekers van de binnenstad komt zo mogelijk in toekomst parkeren op afstand en daarna overstap op andere vervoersmiddelen. De parkeergarages van Hoog Catharijne blijven bereikbaar. Fietsparkeren wordt zoveel mogelijk gefaciliteerd, met op straat in rekken/vakken voor kort parkeren en inpandig voor langparkeren. Bevoorrading/afvalinzameling: wordt zo mogelijk gebundeld. Utrecht wil dat de bevoorrading van de binnenstad in 2025 volledig uitstootvrij is. Hierover zijn afspraken gemaakt met ondernemers en vervoerders. Bij de praktische uitwerking van deze maatregelen worden ondernemers betrokken.

kunnen staan. Doorgaand verkeer (zowel auto als fiets) zal via andere routes moeten lopen. Dit zal een grote uitdaging worden voor de gemeente, maar wij roepen u op om hier vol op in te zetten. Klépierre onderschrijft dus wat in de visie wordt genoemd, de vertraging op de binnen-as. Maar wij denken dat dit niet voldoende zal zijn. Er zullen duidelijke en snellere routes moeten komen en “knippen” waar het verkeer niet beïnvloed wordt door “knijpen”. Het weren van doorgaand verkeer zal uiteindelijk leiden tot een robuuste verbinding voor bestemmingsverkeer (binnen 10 minuten vanaf de ring in een centrumparkeergarage) en geeft ruimte voor verbetering van de verblijfskwaliteit in de binnenstad. 3 In deze zelfde paragraaf wordt ook weer ingezet op parkeren in de buitenrand van Utrecht. Wij zien echter nog voldoende parkeerfaciliteiten in de directe omgeving van de binnenstad (niet alleen bij Hoog Catharijne), welke ook optimaal benut moeten kunnen worden. Fiets-parkeren blijft een grote uitdaging voor onze stad. Wild parkerende fietsen hebben een sterk negatief effect op de leefbaarheid en het economisch functioneren van diverse ondernemers. Er zullen dus concrete oplossingen voor fietsparkeren moeten komen en de stukken hebben daarin naar onze mening te weinig visie. De nog te realiseren plaatsen in Hoog Catharijne zullen daar maar een zeer beperkte bijdrage aan leveren. Ook de bereikbaarheid van de binnenstad voor expeditie verkeer zal een punt van aandacht blijven. Door de sterke filialisering en maatvoering van winkels in de binnenstad is het bundelen van bevoorrading in hubs in de periferie van de stad vaak niet mogelijk. Er zal dus altijd ruimte moeten zijn voor expeditie verkeer dat meteen naar de betreffende winkel rijdt. Zoals eerder gezegd, zal het koopmotief bij het bezoek aan de stad nog steeds sterk blijven. Ervaring leert dat hierbij grote volumes horen, waardoor bundelen ook niet mogelijk is.	
Participatie Hoog Catharijne / Klépierre vindt het belangrijk om betrokken te zijn bij het vervolgproces, zoals wij ook graag in het voortraject betrokken worden. Wij denken graag constructief mee over de verschillende uitdagingen die er liggen. Wel zijn wij van mening dat het betrekken van de verschillende stakeholders bij dit proces nog beter kan.	**Participatie** Dank. Onze insteek is ook vooral in overleg met stakeholders ambities waar te maken en oplossingen te zoeken.

We zien een reactie op bovenstaande aandachtspunten en opmerkingen graag tegemoet.	

Bijlage 2 – reactie 53

Hierbij maak ik – als toekomstige bewoner van de Binnenstad - gebruik van de mogelijkheid om te reageren op de voorgenomen Omgevingsvisie Binnenstad 2040. De ambities voor 2040 zijn opgehangen aan kernwoorden als schoonheid, variatie en verkracht in een ontspannen omgeving.	Dank u voor uw reactie.
Algemene reactie Mijn algemene reactie is dat ik het op zich een mooi document vindt wat de schoonheid van de binnenstad goed laat zien. Dat is positief. Er is nog veel moois in de binnenstad en de ambities op zich zijn goed. Tegelijk is het nu wel een zeer algemeen stuk waar je als burger niet blij van wordt. Je hebt er als binnenstadsbewoner niets aan. Het geeft geen duidelijke lijnen aan waar je als burger op kunt beroepen of waarmee je echt duidelijkheid krijgt. Met andere woorden, het document laat nog heel veel mogelijke ontwikkelingen open en dat is – voor bewoners en burgers – zeer te betreuren. Ik mis bijvoorbeeld dat de belangen van de burgers van de binnenstad en het historische karakter van die binnenstad leidend zouden zijn bij de beoordeling van voorgenomen nieuwe ontwikkelingen. Maar dat is niet zo of althans onvoldoende het geval.	Dank u voor het compliment. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is een ambitiedocument. Het concretiseren van de 26 ontwikkelingsrichtingen volgt na het vaststellen van de visie, maar wel binnen de lijnen die uitgezet zijn in de visie. Daarmee is de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 leidend. Overigens is wonen een belangrijke, noodzakelijke functie van de binnenstad om deze aantrekkelijk te houden. Door de druk op de binnenstad beter te verdelen, ook over de hele stad, willen we de stad leefbaar houden voor alle Utrechters. Niet elke functie past op elke plek, er zijn bijvoorbeeld rustige delen van de binnenstad waar vooral wonen en aanverwante functies passen en er zijn drukkere plekken waar functies voor veel bezoekers passen. Daarom onze ambitie: elke functie op de juist passende plek. Welke plek juist is bepalen we samen met de Utrechters door middel van o.a. deze visie en door de verdere uitwerking ervan in meer concrete plannen.
Meer specifiek: Als ik specifiek kijk naar het voorgenomen museumhotel op de binnenplaats van Altrecht (de Lange Nieuwstraat en Vrouwjuttenhof), dan zie ik dat de voorgenomen hoogte van de gewenste nieuwbouw 6 verdiepingen hoog is, bijna 20 meter (19,3 mtr). Ik zie in de reactienota bouwenveloppe museumhotel (bijlage bij de raadsbrief vaststellen bouwenveloppe museumhotel 8-12-2020) dat de commissie welstand en monumenten op voorhand al ingestemd heeft met deze plannen.	**Meer specifiek** Over het Museumhotel en de zorglocatie Altrecht worden in de omgevingsvisie geen uitspraken gedaan omdat het een visie op hoofdlijnen is. Voor uw concrete inhoudelijke vragen over het Museumhotel verwijzen we u naar de ingediende plannen en de mogelijkheden tot inspraak in die procedures. Reacties en zienswijzen over het Museumhotel zijn uitgebreid aan de orde gekomen onlangs bij de vaststelling van de bouwenveloppe.

Ik liet de gemeente al tijdens de sloop najaar 2020 vruchteloos weten dat Vorm de sloopwerkzaamheden in het najaar van 2020 juridisch baseerde op een begin 2009 aan een ander in het verre verleden afgegeven sloopvergunning (sloopvergunning 6-2-2009 BV 20900448 afgegeven aan Stichting Altrecht GGZ), hetgeen mij zeer verbaasde omdat normale vergunningen van de gemeente die niet gebruikt worden, al na 2 jaar niet meer geldig zijn. Het wekt de indruk dat de gemeente achter de schermen al voortijdig ingestemd heeft met de voorgenomen bouwplannen van Vorm en dat wij als burgers hierbij het nakijken hebben. - worden wij hier als burgers buiten spel gezet in het democratisch proces over het wel of niet verlenen van een vergunning voor een hotel en voor een niet bij de binnenstad passende hoogte daarvan? De plannen voor een dergelijk museumhotel passen mijns inziens echter ook niet bij de omgevingsvisie 2040. Er is maatschappelijk bezien in Utrecht geen behoefte aan een dergelijk groot en hoog hotel in de binnenstad waar vermoedelijk slechts de bouwer en een anonieme (mogelijk zelfs buitenlandse) investeerder financieel van zullen gaan profiteren. Maar voor de bewoners van de binnenstad en de mensen die daar komen wandelen of fietsen van vanwege de schoonheid is dit een slecht en verkeerd voorstel. Zij hebben hier niets aan en het plan gaat ten koste van hun belangen. Hier lijkt ten onrechte voor de financiële belangen van bouwers en investeerders te worden gekozen. Een gebouw van bijna 20 meter hoog aan een semi-openbare weg (de Vrouwjuttenhof), betekent dat zeer veel wandelaars en fietsers dagelijks tegen een dergelijk hoog gebouw aankijken. Behalve de hoofdingang van Altrecht hebben nu al meer dan 50 appartementen hun hoofdingang in deze straat tegenover dit hotel. Dat betekent dat een dergelijk hoog hotel niet passend is in de historische binnenstad. Nieuwe gebouwen in binnenterreinen behoren ook niet hoger te zijn dan de hoge gebouwen langs de grachten. Deze nieuwe gebouwen	

horen ook niet als markante gebouwen boven de binnenstad uit te steken. Dat is voorbehouden aan de historische markante gebouwen zoals bijvoorbeeld kerken. Ook het nu bestaande VMX-gebouw van Altrecht is echt een betreurenswaardige fout uit het verleden (zowel wat betreft hoogte als lelijke buitenkant) en zodra de mogelijkheid er komt (als Altrecht vertrekt of een compactere locatie wil), zal dat veranderd moeten worden. Het is verder ook ongeloofwaardig dat er een luxe hotel voor het duurdere segment gebouwd wordt en dat er géén mogelijkheid zou zijn voor die welgestelde hotelgasten om hun auto's te parkeren. Dat is toch geen levensvatbaar concept? Welke investeerder investeert daarin? ▪ gaat dit leiden tot dagelijks 84 's morgens vertrekkende rolkoffertjes en in de loop van de dag 84 nieuwe arriverende rolkoffertjes (of zelfs het dubbele aantal als het tweepersoonskamers betreft!)? ▪ of gaan we als binnenstadsbewoners geconfronteerd worden met dagelijks 84 arriverende en 84 vertrekkende auto's en valet-service (met iemand van het hotel die de auto van de hotelgasten voor hen parkeert in de dichtstbijzijnde parkeergarage en die hun auto bij hun vertrek vervolgens weer voorrijdt)? ▪ of krijgen we als binnenstad te maken krijgen met dagelijks 84 arriverende en 84 vertrekkende taxi's bij het hotel? Nog afgezien van alle vrachtwagens die nodig zijn om een dergelijk hotel goed te laten functioneren, leidt een dergelijk hotel dus tot geluidsoverlast en/of verkeersoverlast waar de binnenstad niet op berekend is. Er is maatschappelijk bezien verder ook helemaal geen behoefte aan nog meer hotelcapaciteit in de binnenstad. Er staat immers al vlakbij de beide musea een nieuw hotel gepland vlakbij het station Vaartsche Rijn, waar ook voorzien is in een parkeergarage. - en wat gaat er gebeuren als het hotelconcept toch niet levensvatbaar blijkt te zijn? Zitten we dan met een lelijke grote	

en veel te hoge blokkendoos in de binnenstad, waar dan weer een nieuwe bestemming voor gevonden moet worden? Het is voor ons als burgers van de binnenstad aan alle kanten veel logischer en veel passender om de gewenste uitbreiding van het Nijntje museum te situeren in de lage gebouwen langs de Lange Nieuwstraat en om af te zien van het voorgenomen hotel.	
Toekomst van zorginstelling Altrecht. Altrecht is een grote zorginstelling hartje binnenstad. De vraag is hoe de gemeente aankijkt tegen de wenselijkheid dat een dergelijke zorginstelling in de binnenstad zit of dat Altrecht beter zou kunnen verhuizen. Dat lijkt me wel een relevant onderdeel van de Omgevingsvisie voor de Binnenstad. Altrecht is in de binnenstad immers nu al fors ingekrompen qua grootte. - als de visie van de gemeente is dat grote zorginstellingen niet meer passen hartje binnenstad, dan is natuurlijk ook de vraag wat de gedachten van de gemeente zijn over de bestemming van het terrein wat dan vrijkomt. Wat vindt de gemeente wenselijk qua nieuwe bebouwing en qua nieuwe bestemming. En met welke maximale bouwhoogte? - En wat betekent een eventuele bebouwing van het oude Altrecht met nieuwe woningen voor de nu voorgenomen bouwhoogte van het hotel? Immers dan kijken nog meer huizen tegen over dit megalomaan hoge hotel aan. Dat Altrecht de laatste jaren al fors ingekrompen is qua grootte en capaciteit heeft ook gevolgen voor hun vroegere parkeergarage onder het gebouw (Lange Nieuwstraat 119). - wat is de gemeente bekend over een mogelijke verkoop of (exclusieve) verhuur van de vroegere parkeergarage van Altrecht tussen Altrecht (of parkeerbedrijf ParkBee zoals nu	

boven de deur van de parkeergarage staat) en de investeerder van het hotel? - en als de gemeente hierover niets bekend is, hoe kijkt de gemeente dan aan tegen de mogelijkheid dat het hotel die parkeergarage op termijn voor zijn gasten zou gaan gebruiken en dat hun hotelgasten dan dagelijks met hun rolkoffertjes door de Lange Nieuwstraat zullen gaan? - is de gemeente bereid om nu al uit te spreken dat de gemeente geen medewerking zal verlenen aan een dergelijk exclusief gebruik van de vroegere parkeergarage van Altrecht door het hotel of een dergelijk exclusief gebruik daarvan door het hotel zal verbieden?	
Afsluitend. Ik wens u veel wijsheid toe en de gemeente het lef en de wijsheid om tot een mooie en leefbare binnenstad te komen waar wij als bewoners en als bezoeksters trots op kunnen zijn en om terug te komen op (mogelijk) in het verleden gedane toezeggingen aan investeerders en bouwers die hier niet bij passen. Liever ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald! Maar hoe dan ook: graag een Omgevingsvisie Binnenstad 2040 met meer duidelijkheid en met een veel nadrukkelijkere keuze voor de belangen van de burger in de binnenstad!	Dank u. Na vaststelling van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zullen nieuwe initiatieven en plannen inhoudelijk rekening moeten houden met deze visie.

Bijlage 3 – reactie 54 – CMU

Geachte heer/mevrouw, Centrum Management Utrecht heeft intensief deelgenomen aan het participatietraject dat aan de inspraakversie van de Omgevingsvisie Binnenstad voorafging. Wij hebben dit met toewijding en plezier gedaan. Gedurende het participatietraject hebben wij met enige regelmaat gewezen op de gebrekkige diversiteit van bewoners in de projectbegeleidingsgroep. Deze kritiek vond weerklank onder de andere deelnemers aan de projectgroep. Wij zijn van mening dat het projectmanagement hier uiteindelijk voldoende oog voor heeft gehad, dit gebrek erkend heeft en met redelijk succes geprobeerd heeft andere bewonersgroepen bij de totstandkoming te betrekken. Daarnaast was het, hoewel volledig conform de vooraf gemaakte afspraken, in de praktijk niet altijd eenvoudig om ons te beperken tot het proces, terwijl wij uiteraard ook inhoudelijk grote interesse en belangen hebben bij de omgevingsvisie.	Dank u wel voor uw deelname aan de Binnenstadgroep en inzet bij het tot stand komen van Omgevingsvisie Binnenstad 2040.
Wij maken graag van de inspraakmogelijkheid gebruik om inhoudelijk te reageren op de omgevingsvisie. Terecht merkt de wethouder in haar inleiding op dat de binnenstad zwaar getroffen is door de maatregelen om verspreiding van het Covid19-virus te beperken, terwijl met name de retailsector ook daarvoor al onder druk stond. Het is aannemelijk dat het winkelgedrag, dat al anders was onder invloed van online shopping, versneld en blijvend veranderd zal zijn als de invloed van corona is afgenomen of verdwenen.	Wij delen uw zorg ten aanzien de ontwikkelingen in de retailsector en de gevolgen van het Covid19-virus.
De combinatie met nieuwe (sub-) centra elders in de stad en toename van de omvang van de binnenstad vormen een bedreiging voor de economische vitaliteit van de historische binnenstad. U ambieert die economische vitaliteit, de gezelligheid en diversiteit in commercieel aanbod wel en uiteraard zijn wij daar blij om.	In de retailhoofdstructuur zijn ook nieuwe retailclusters opgenomen, bijvoorbeeld in de toekomstige wijk Merwedekanaalzone en Rijnsweerd. Deze nieuwe clusters zijn mogelijk op basis van onderzoek, analyse en visie bij grootschalige herontwikkelingen of transformatie die een eigen verzorgingsgebied hebben of realiseren. Detailhandel zal hier gefocust zijn op het doen van dagelijkse boodschappen en diensten. Dit geldt ook voor de toekomstige 4 knooppunten in de RSU 2040. Een knooppunt is een plaats waar veel wegen en lijnen van het openbaar vervoer bij elkaar komen. Het is ook

	een plek waar daarom meer gebouwd gaat worden in de vorm van woningen, voorzieningen, kantoren, zorg. Detailhandel in deze knooppunten zal met name gefocust zijn op het boodschappen doen (m.u.v. knooppunt Leidsche Rijn waar Leidsche Rijn Centrum momenteel al als bovenwijkse voorziening voor Leidsche Rijn fungeert). Doordat het in de toekomst knooppunten zijn waar veel verschillende doelgroepen bijeen komen wordt hier ook ruimte gezien voor horeca en andere passende voorzieningen. Uitgangspunt is altijd dat het aanbod op deze knooppunten niet ten koste mag gaan van de aantrekkelijkheid van de binnenstad en de overige voorzieningen die onderdeel zijn van de hoofdstructuur.
De omgevingsvisie getuigt ook van de wil om ondernemers vrijheid te geven om te ondernemen en om in te spelen op een veranderende maatschappij, maar die ambitie wordt naar de mening van CMU onvoldoende geborgd door maatregelen, terwijl van gemeentewege gecreëerde bedreigingen wel concreet zijn.	Wij onderschrijven uw aanname dat wij in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 de ondernemers de vrijheid willen geven te ondernemen en in te spelen op maatschappelijke ontwikkelingen. Echter, daarbij is de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 richtinggevend. Maatregelen behoren tot de uitwerking van de visie en niet de visie zelf.
Het belang van een economisch gezonde binnenstad overstijgt het belang van de economische gezondheid op zich. Het is de plek waar mensen elkaar ontmoeten, waar Utrecht zijn bekendheid aan ontleent, waarom mensen graag in Utrecht wonen en trots zijn op de stad, waarom studenten er na hun studie blijven wonen en de stad verrijken met kennis en ambitie.	Dat klopt en zijn we het mee eens.
Een verstild centrum met leegstand en kwakkelende ondernemingen zou dramatisch zijn voor de gehele stad. Dat kan niet zomaar opgevuld worden met Hoog Catharijne. Hoog Catharijne en de historische binnenstad hebben elkaar nodig en moeten elkaar versterken.	Dat klopt en zijn we het mee eens. Plan van aanpak Leegstand of uitrol en samenwerking bij coronamaatregelen tonen aan dat gemeente actief en coöperatief samenwerkt met bijv. CMU om leegstand en kwakkelende ondernemingen tegen te gaan dan wel te ondersteunen.
CMU heeft de volgende aanbevelingen en opmerkingen met betrekking tot de omgevingsvisie: • Op de groei van de stad zit geen garantie. Er zijn immers al tekenen dat de wal het schip keert. Potentiële stagnatie van de groei in combinatie met een grotere	Zie ook voorgaande opmerkingen hierover. In de Omgevingsvisie maar ook op andere beleidsterreinen of gemeentelijke projecten bijv. investeringen in de openbare ruimte en aanpassingen of herinrichtingen van openbare ruimte of pandinvullingen, aanpak leegstand e.d. werkt de gemeente

binnenstad in combinatie met concurrerende subcentra vormt een serieuze bedreiging voor de economische vitaliteit. CMU roept u op in de omgevingsvisie meer concrete maatregelen op te nemen om die economische vitaliteit te borgen.	concreet en bijna altijd in samenwerking met partners zoals ondernemers, vastgoed en cultuurondernemers. Niet voor niets is Utrecht in een landelijke peiling maart 2021 uitgeroepen tot de meest aantrekkelijke stad van Nederland om te bezoeken. Maar het is altijd goed en urgent om aandacht te houden en samen te blijven werken voor een vitale binnenstad.
• Het benadrukken en toegankelijk maken van de historie en de culturele schatten in de binnenstad juichen wij toe, evenals vernieuwend en creatief, maar verantwoord gebruik ervan. Wij spelen hierbij graag een rol in de door u beschreven ontwikkeling naar een meer gemengd belevingsgebied waarin culturele functies een rol spelen. U schrijft hierbij ‘Kunst en cultuur zorgen voor banen, levendigheid in de stad en honderdduizenden bezoekers.’ Wij vragen u hier de persoonlijke ontwikkeling (educatieve functie), ontmoetingen en de economische waarde (dragen door hun aanwezigheid bij aan welvaart/ inkomen van bedrijven in de binnenstad) aan toe te voegen. Deze sluit aan bij uw opmerking op blz. 187.	Blz 91 Wij nemen graag uw suggestie over om de bijdrage van de kunst en cultuursector aan persoonlijke ontwikkeling (educatieve functie), ontmoetingen en aan de economische waarde toe te voegen. Wordt: De kunst en cultuursector voegt economische waarde toe, zorgt voor banen, levendigheid in de stad en honderdduizenden bezoekers en draagt bij aan persoonlijke ontwikkeling (educatieve functie) en ontmoeting.
• We kunnen ons voorstellen dat gezien de omvang van dit document met name de koppen (titels) blijven hangen en dan gaat de rol van de kunst en cultuur wat verloren. Winkelen, werken, kunst en cultuur beleven en ontmoeten zou bijvoorbeeld een alternatieve titel voor hoofdstuk 11 kunnen zijn.	Wij nemen uw suggestie over ‘cultuur’ te voegen in de titel van ontwikkelingsrichting 11 die nu luidt: ‘Winkelen, werken, beleven en ontmoeten’, Wordt ‘Winkelen, werken, kunst en cultuur beleven en ontmoeten’. We zijn het met u eens dat de rol van kunst en cultuur in de binnenstad groot is. Dit doet recht aan dit belang, alhoewel kunst en cultuur op vele plekken in de visie benoemd wordt.
• CMU ziet weinig mogelijkheden voor het “flexibiliseren van terrassen”. De stelling dat als het rustig is een terras ook gebruikt kan worden voor andere functies gaat wat CMU betreft niet of nauwelijks op. Als het rustig is, is er ook minder behoefte aan die andere functies en als het druk is, is er automatisch meer behoefte aan horecavoorzieningen zoals terrassen. Wij bevelen u aan dit te verwijderen. Daarnaast zijn terrassen	Het is een feit dat de druk op de openbare ruimte toeneemt, de ambities in de Omgevingsvisie is te zorgen voor een balans in de verdeling van het gebruik van de openbare ruimte tussen verschillende functies. De binnenstad en de openbare ruimte is er voor alle Utrechters en bezoekers van onze stad. Daarmee dus ook voor bewoners, waaronder mensen met een beperking, en voor diverse functies, zoals terrassen, loop- en fietsruimte en groen. Ruimte maken en zoeken naar balans kan soms nadelig zijn voor bepaalde functies. Dat kunnen terrassen zijn,

voorzieningen die je in een binnenstad verwacht aan te treffen en die niet noodzakelijkerwijs afbreuk doen aan de schoonheid.	maar ook de andere functies, zoals bijv. fietsparkeren. Voor de goede orde: deze ambitie betekent niet dat plotseling terrassen flexibel vergund gaan worden. Wij onderschrijven dat ook terrassen van belang zijn voor de binnenstad en voor ondernemers, net zoals andere functies die we hier benoemen.
• Het terugdringen van verkeersbewegingen zal de verblijfskwaliteit verbeteren. De combinatie van bereikbaarheidsbeperkingen ziet CMU wel als een bedreiging. Invulling van de “last mile” is onvoldoende concreet en vraagt om nadere uitwerking waarbij de invulling van Mobility as a Service (Maas) een belangrijke rol zal spelen.	We vinden het jammer dat u de ambities uit de Omgevingsvisie beoordeeld als bereikbaarheidsbeperking. Uit onderzoek naar de verkeersstromen in de stad (o.a. voor het Mobiliteitsplan Utrecht 2040) lijkt er sprake te zijn van doorgaande routes door de Binnenstad. Er is sprake van doorgaand autoverkeer. Een groot deel van de fietsers en reizigers in het openbaar vervoer passeert de binnenstad alleen maar zonder er een herkomst of een bestemming te hebben. Het verleiden van doorgaande fietsers via alternatieve routes om de binnenstad heen, of in ieder geval niet via de drukste routes, zoals de binnenstadsas en het verzorgen van openbaar vervoer voor de doorgaande reizigers (tussen Utrecht CS en de oostelijk gelegen wijken en regio) kan ons inziens ten goede komen aan de bezoekers van de binnenstad. Ook voor parkeren van voertuigen zien we goede alternatieve mogelijkheden. Terecht dat u constateert dat de uitwerking van de ‘last mile’ daar nog uitwerking behoeft, incl. ‘Mobility as a Service’ (MAAS). Er is nog beperkt ervaring met deze nieuwe ontwikkelingen. We zien wel dat die snel gaan en dat deze ontwikkelingen ook kansen gaan bieden voor Utrecht en zeker ook voor de binnenstad. De komende jaren zullen deze aspecten steeds verder ontwikkelen en gaat de stad hier ervaring mee opbouwen die op termijn, rekening houdend met de looptijd van de visie van bijna 20 jaar kunnen uitmonden in concrete en haalbare alternatieven.
• Het verbannen van touringcars vindt CMU een heel slecht idee. Er moeten juist plekken komen op loopafstand van de binnenstad om touringcars te kunnen parkeren. Het niet faciliteren van touringcars is schadelijk voor alle sectoren in de binnenstad, zeker ook voor de culturele sector. Het leidt mogelijk zelfs tot meer verkeersbewegingen omdat touringcars die desondanks Utrecht bezoeken hun gasten op een andere	Na oplevering van de haltes Malieblad en Bartolomeibrug zijn er op korte loopafstand van het stadscentrum straks 11 plekken waar touringcars kort kunnen parkeren om passagiers te laten in- en uitstappen, gelijkmatig verdeeld over zes locaties rondom de singels.Voorheen waren dit 10 plekken, verdeeld over drie locaties. Op die plekken konden touringcars onbeperkt en gratis parkeren waardoor het risico bestond dat de plekken continu bezet waren. Met het nieuw ingezette beleid is de kans op een vrije halteplek fors

wijze naar de binnenstad vervoeren voor de “last mile”. Het maakt Utrecht als bestemming voor schoolreisjes en bepaalde vormen van toerisme volstrekt onaantrekkelijk.	toegenomen en kunnen wij meer dan voorheen touringcars faciliteren in het afzetten en ophalen van passagiers dichtbij hun bestemming. Wij zien het langparkeren van touringcars als een functie die ruimtelijk en kwalitatief niet bijdraagt aan de leefbaarheid van de binnenstad. Langparkeren moet, en kan, op enige afstand van het centrum plaatsvinden. Dit kan op een van de goed bereikbare touringcarparkeerplaatsen aan de randen van stad zoals aan de Reactorweg of bij de P+R Westraven en de P+R De Uithof (USP). Tekst op blz. 58 5de alinea wordt: Op korte termijn zijn er op korte loopafstand van het stadscentrum 11 plekken waar touringcars kort kunnen parkeren om passagiers te laten in- en uitstappen, gelijkmatig verdeeld over zes locaties rondom de singels. Lang parkeren kan aan de randen van stad zoals aan de Reactorweg of bij P+R Westraven en P+R De Uithof (USP).
• Op diverse plekken wordt verwezen naar de inzet van ondernemers om de omgevingsvisie te realiseren. Het is uiteraard een verantwoordelijkheid van ondernemers om in te spelen op maatschappelijke veranderingen en daar ook op te investeren. Het is niet de verantwoordelijkheid van ondernemers om politieke ambities van de gemeente te financieren.	Dat zijn we met u eens. Uiteraard helpt het als ondernemers en de gemeente het eens zijn over de ontwikkelingsrichting van de binnenstad. Dit vergroot de mogelijkheden tot samenwerking.
• Wanneer besloten wordt tot het instellen van een gebiedsprofiel is participatie belangrijk. Ook moet vooraf duidelijk zijn hoe de besluitvorming en de bevoegdheden georganiseerd zijn. Er kan bijvoorbeeld geen sprake zijn van één type “gebiedsprofiel wonen”, omdat woonwensen aan de Nieuwegracht echt anders zijn dan in de Neudeflat.	De essentie van een gebiedsprofiel is dat het opgesteld wordt in samenwerking met alle betrokken partijen. Samen worden ook afspraken gemaakt over de bijdrage van die partijen aan het uitwerkingsplan. De gemeentelijke bijdrage aan het gebiedsprofiel wordt vastgesteld door het college binnen de kaders die gemeenteraad bepaald heeft. Een gebiedsprofiel is een integraal profiel. Dat betekent dat het gaat over een mix van functies. Het kan niet zo zijn dat er een gebiedsprofiel ‘wonen’ wordt opgesteld; wel kan aangegeven worden welke functies zich in een gebied voordoen en hoe zij zich tot elkaar verhouden.

• CMU deelt de ambitie dat de binnenstad bewoonbaar moet blijven voor diverse groepen bewoners met uiteenlopende budgetten, ofschoon wij ons wel afvragen hoe realistisch sociale woningbouw uiteindelijk zal blijken te zijn. De ambitie delen wij evenwel. Om de binnenstad bewoond te houden en een andere gemeentelijke ambitie, namelijk verdichting, te verwezenlijken lijkt het ons goed opnieuw te kijken naar wonen boven winkels.	Wij zijn het met u eens dat betaalbare woonruimte behouden en realiseren een zware opgave is. Bij nieuwbouwontwikkelingen kan de gemeente echter eisen stellen. Wonen boven winkels is nadrukkelijk een optie die wij open houden en waar mogelijk willen realiseren binnen randvoorwaarden als voldoende leefruimte, effecten op de omgeving en passend bij de stedenbouwkundige structuren.
• Samen met de gemeente Utrecht en de Vereniging van Vastgoedeigenaren van Commercieel Onroerend goed Centrum Utrecht (VCOC) werken we op dit moment aan een plan van aanpak voor de toenemende leegstand in het centrum. In het licht van de mogelijkheden voor wonen boven winkels en het faciliteren van nieuwe functies is de opmerking op pagina 43 relevant: ‘doorbraken zijn niet toegestaan”. Wij zijn van mening dat er op object niveau binnen de gebiedsprofielen in het centrum toch een afweging mogelijk moet zijn. We kunnen ons voorstellen dat het toestaan van een doorbraak een lastige kwestie lijkt als het bijvoorbeeld een klein monumentaal en beeldbepalend pand betreft. Maar tegenwoordig is een doorbraak op een verantwoorde wijze mogelijk waarbij aan de buitenzijde de identiteit van de panden blijft bestaan, daar zijn al mooie praktijkvoorbeelden van. En er moet toch ook ruimte zijn om een economische afweging te maken. Een voorbeeld: stel dat met het maken van een nieuwe opgang in het front de verdiepingen ontsloten kunnen worden voor bewoning. Maar dat dan het resterende winkelfront zo smal wordt dat de winkel alleen nog bruikbaar is tezamen met het naastgelegen pand. Of dat de kleine 50 m2 panden allemaal leegstaan terwijl er wel vraag is naar 100 m2 panden. In dergelijke gevallen zou doorbraak onder bepaalde voorwaarden wat ons betreft bespreekbaar moeten zijn.	Uitgangspunt is dat doorbraken niet zijn toegestaan, cosmetische variatie is niet gewenst. Het idee hierachter is om te voorkomen dat er XL-functies komen op plekken die niet passen bij de schaal van de historische binnenstad. De veranderingen m.b.t. de onverhuurbaarheid van kleine panden zijn op korte termijn nog niet in te schatten. Deze panden zouden ook juist één van de cultuurplekken kunnen worden. Bij het opstellen van een gebiedsprofiel zouden eventueel met argumenten andere afwegingen gemaakt kunnen worden en de wens om doorbraken te maken meegenomen kunnen worden. Dat is als deze passen binnen de gedachte van deze maatregel, binnen de maat en schaal van de historische stad en het gedachtengoed van de Omgevingsvisie in het algemeen.
• Op pagina 43 staat ook dat het maken van nieuwe kappen op platte daken in principe niet is toegestaan. Dit is	Een kap maken is niet uitgesloten, maar alleen wenselijk als dit vanuit historisch perspectief mogelijk is. Dat wil zeggen als er bijvoorbeeld een kap wordt teruggebracht die ooit verwijderd is.

volgens ons in tegenspraak met de wens om wonen boven winkels te bevorderen. Soms is het realiseren van woningen boven winkels namelijk alleen financieel haalbaar door daar wat extra volume, lees een kapverdieping, te creëren.	Door niet overal nieuwe kappen toe te staan behoudt de stad zijn variatie in verschijningsvormen.
• Op pagina 57 staat: de gemeente streeft naar minder gemotoriseerd verkeer in het centrum. Wij zouden dat willen nuanceren tot minder *doorgaand* gemotoriseerd verkeer door het centrum. Wij begrijpen de wens om de auto terug te dringen op prominente plaatsen in de binnenstad met het oog op ruimtebeslag, milieu en hinderlijke verkeersbewegingen. Het aandeel van automobilisten dat de binnenstad bezoekt is echter al relatief laag, terwijl de uitgaven van automobilisten hoger zijn dan van gebruikers van andere modaliteiten. Het terugdringen van autoverkeer is voor CMU bespreekbaar, mits de alternatieven goed zijn, de invulling van de “last mile” goed verzorgd wordt en de bewegwijzering naar de historische binnenstad verbeterd wordt.	De ambitie in de Omgevingsvisie is om zowel het doorgaande autoverkeer als het (auto) bestemmingsverkeer te reduceren. Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren. Een aspect dat hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. Ook komt het de woonkwaliteit ten goede.
• U wilt auto’s terugdringen, maar eigenlijk ook de fietsers en het openbaar vervoer. Daar zitten voordelen aan, maar ook grote risico’s. Wij pleiten ervoor dat er grondig onderzoek gedaan wordt naar economische consequenties voor u die maatregelen doorvoert.	We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Vanuit P+R-locaties in de regio kunnen reizigers ofwel met de (deel)fiets verder naar de bestemming, ofwel met OV naar het stationsgebied of de binnenstad reizen, Uiteraard blijven noodzakelijke autoritten mogelijk, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Met het mobiliteitsplan zetten we vooral in op het stimuleren van anders reizen door forenzen, studenten, nieuwe bewoners en bezoekers van de binnenstad en evenementen. Deze doelgroepen hebben een groot aandeel in de drukte tijdens de spits én hebben meestal de mogelijkheid om hun reisgedrag aan te passen.

	We onderschrijven de stelling dat de alternatieven dan van voldoende kwaliteit moeten zijn, zoals fiets, openbaar vervoer en het parkeren op afstand, inclusief het voor- en natransport naar deze parkeervoorzieningen. We willen zeker met CMU verkennen wat voor haar doelgroep wensen zijn voor een goede invulling van die alternatieven. Daarbij willen we ook verkennen wat er momenteel ontbreekt aan de bewegwijzering en waar aanvullingen mogelijk zijn. Zoals hierboven aangegeven richten we ons op het beter faciliteren van de fiets, het openbaar vervoer en het voetgangersverkeer in combinatie met een groenere binnenstad met minder obstakels. Daarnaast gaan we uit van een transformatie van autoverkeer naar lichte emissieloze voertuigen zoals Licht Elektrische Vrachtvoertuigen (LEVV's) en vrachtfietsen. Met name voor logistiek verkeer. Het noodzakelijk autoverkeer, van bijvoorbeeld gehandicapten, willen we blijven faciliteren. CMU vraagt om een onderzoek naar economische consequenties van deze keuzes. Graag gaan we met het CMU in gesprek over de vragen die ten grondslag liggen aan deze wens en verkennen we met elkaar de werkwijze om deze vragen beantwoord te krijgen.
• Op pag. 79 staat: om de leefbaarheid te bevorderen stelt de gemeente extra eisen. We moeten oppassen dat met extra zware eisen de ambitie om wonen boven winkels te creëren wordt gefrustreerd, omdat een ontwikkeling te duur wordt of technisch niet haalbaar of te ingewikkeld.	De leefbaarheidstoets is bedoeld om te zorgen dat zowel toekomstige bewoners als naaste buren een prettige woonomgeving hebben. In die zin kan het de haalbaarheid van plannen beïnvloeden. Daarbij gaan we uit van het principe 'voorkomen is beter dan genezen'.
• Om wonen boven winkels te stimuleren kan de Gemeente ook denken aan subsidies voor planvorming, het instellen van een ambtelijke procesaanjager of het verder naar beneden brengen van de norm voor het toevoegen van het aantal vierkante meters waarmee iemand in aanmerking komt voor stimuleringsregelingen (ligt nu nog op 300 vierkante meter toevoegen, lag eerst op 1000 vierkante meter).	Dank u wel voor uw suggestie. We zullen dit intern bespreken.

• De uitdaging binnen de beweging die centrumgebieden maken “van place to buy naar place to be” is dat “to be” geen economische activiteit is. De ruimte voor ondernemers die hiermee gecreëerd wordt om in te spelen op de behoefte aan meer beleving is echter zeer gewenst.	In voorbereidende gesprekken van de Omgevingsvisie met experts van ondernemers en vastgoed, retail en NRW e.d. waar ook het CMU uitgebreid aan deelnam is deze richting van ‘place to buy’ naar ‘place to be’ vastgesteld als gewenste ontwikkeling. Om verdere verwarring te voorkomen betekent dit geenszins dat winkelen als hoofdmotief voor een bezoek aan de binnenstad en dus als economische activiteit ondergeschikt wordt aan andere activiteiten. Winkelen en funshoppen, een dagje naar de stad gaan blijft voorlopig het belangrijkste bezoekersmotief. Echter, we zien dat leegstand in een aantal voorheen belangrijke winkelstraten, zoals benoemd in het plan Morgen Mooier Maken, structureel en werkelijk ernstig is. Dit zijn plekken waar we samen ook met VCOC en CMU werken aan een heroriëntatie naar een meer gedifferentieerd aanbod aan voorzieningen. Van winkelstraat naar straat met winkels en andere publieksvoorzieningen. Wat wel en geen economische activiteit is hangt af van de definitie. Maar doel van deze beweging is wel dat alle voorzieningen tezamen de aantrekkelijkheid van de binnenstad stutten en bezoekers (ook nieuwe doelgroepen) naar de binnenstad verleiden. Ook verblijf is een verwarrend begrip dat met een zekere uitleg wel degelijk een economische activiteit kan inhouden. Het is mede ook aan ondernemers (winkel, cultuur, horeca, werklocaties en diensten) inhoud en betekenis te geven aan ‘beleving’. En tot slot is de gemeentelijke opdracht van Utrecht Marketing ook verbreed naar programmering in de binnenstad om hiermee de aantrekkelijkheid te versterken.
• Bladzijde 89 lijkt erop te wijzen dat de retailfunctie aan de Twijnstraat verdwijnt. Wij vinden het niet elegant om dit op deze impliciete wijze in een plan op te nemen en betwisten de wenselijkheid van dit kennelijke voornemen.	De kaarten op blz. 88 en 89 zijn een verbeelding van de functieverandering en niet letterlijk bedoeld. We zullen dit duidelijker vermelden. De tekst die betrekking heeft op de Twijnstraat staat op blz. 85 4de alinea *‘Daarnaast zijn er kleinere concentraties van winkels en bedrijvigheid aan de Oudegracht, de Springweg, de Lijnmarkt en de Twijnstraat.’*
• Wij zijn het eens met het feit dat (pag. 93) nieuwe horeca die past bij een plek (waar dus geen horecabestemming op zit) mogelijk moet zijn.	Dank u. Dit geldt alleen als het in een gebiedsprofiel past en de betrokken partijen het daarover eens zijn.

• Om de ambities te realiseren zijn boven- en ondergrondse werkzaamheden nodig. In het verleden was CMU ontevreden over de communicatie daarover naar bewoners en bezoekers. Dit kan in de toekomst een stuk beter en gezien het detailniveau in de omgevingsvisie op dit gebied kan die verbeterde communicatie ook in de omgevingsvisie worden opgenomen.	Wij zullen dit opnemen onder ‘wat zie je in 2040’ (blz. 135) Extra bullet: ‘Bij werkzaamheden in de ondergrond vindt duidelijke communicatie met bewoners en ondernemers plaats om overlast zo veel mogelijk te voorkomen.’
Niettegenstaande onze suggesties en opmerkingen zijn wij van mening het de omgevingsvisie binnenstad een mooi document is met voldoende houvast om te inspireren en eveneens voldoende vrijheid om de onvoorspelbare toekomst niet vast te willen leggen. Wij blijven graag betrokken bij de uitwerking	Dank u wel. Wij betrekken u graag bij de uitwerking.

Bijlage 4 – reactie 57 – VRU

Met dank aan de heer [redacted] is de Veilgheidsregio Utrecht (VRU) geïnformeerd en ga ik middels deze brief in op de uitnodiging om te reageren op de concept Omgevingsvisie Binnenstad 2040 Gemeente Utrecht. Mijn complimenten voor de mijlpaal die is behaald. Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het concept en de geschetste vergezichten. Nastrevenswaardig vind ik de zinsnede 'Utrecht werkt aan de landelijke ambitie richting nul verkeersdoden in 2040.1' Vanuit ons perspectief zou daar een aanvullende ambitie bij mogen komen te staan, en wel 'nul doden als gevolg van brand of andere onveilige situaties'. De betreffende visie kwam tot stand tezamen met inwoners, ondernemers en organisaties/ instellingen. Helaas hebben wij geen uitnodiging tot participatie ontvangen, waardoor wij als VRU onze inbreng niet eerder konden geven. Ik betreur dat, want bij processen waarbij het beheersen van risico's op rampen en crisis een raakvlak heeft denken wij van harte mee. Een goede fysieke leefomgeving omvat immers meer dan de inzet van de operationele diensten en een adequate bereikbaarheid met voldoende bluswater (voorzieningen). Denk bijvoorbeeld ook aan het (in)direct voorkómen en beperken van economische-, milieu- en/of gezondheidsschade onder andere door (brand)veilige bouwwerken en het bevorderen van de zelf/samenredzaamheid van burgers bij de verschillende in het regionaal risicoprofiel2 benoemde thema's. Speciale aandacht gaat uit naar nieuwe ontwikkelingen zoals demografie, energietransitie en klimaatverandering. Thema's die raakvlakken hebben met de gedefinieerde richtingen in de ter inzage gelegde Omgevingsvisie Binnenstad 2040.	Dank voor uw reactie Als onderdeel van de voorbereiding op de inwerkingtreding van de Omgevingswet is de gemeente Utrecht bezig om de veranderingen in interne werkprocessen en in de samenwerkingen met onze (keten-)partners in beeld te brengen. De VRU speelt daarbij uiteraard een belangrijke rol. Wij maken dan ook graag gebruik van de kennis en expertise van de VRU. Naast sociale veiligheid is fysieke veiligheid in de binnenstad van belang. We zijn het met u eens. We zullen dit punt dan ook toevoegen aan ontwikkelingsrichting 20 'Een veilige binnenstad', blz. 143. Dit past bij de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 waarin de ambities voor de binnenstad worden neergelegd. De specifieke punten die u in uw reactie noemt, behoren tot de uitwerking van de visie. Zij zullen worden ingebracht bij het opstellen van het omgevingsplan en de relevante projecten waarbij uitvoering wordt gegeven aan de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Aanpassing van tekst: Pagina 143 **20. Een veilige binnenstad** Is: De Utrechtse binnenstad is (steeds meer) een veilige binnenstad. Er is veel inzet om de veiligheid te behouden en verbeteren en overlast tegen te gaan. Het centrum wordt groter en steeds meer functies die vroeger alleen in de binnenstad te vinden waren, zoals horeca en evenementen, worden gespreid over de stad. Dit vraagt ook aandacht in deze gebieden voor de aanpak van overlast, handhaving en het borgen van de veiligheid Wordt: De Utrechtse binnenstad is (steeds meer) een sociaal en fysiek

	veilige binnenstad. De ambitie om de voetganger centraal te stellen en de kwetsbare werven te herstellen, betekent ook dat er aandacht is voor de fysieke veiligheid in de binnenstad. Daarnaast is de inzet om de sociale veiligheid te behouden en verbeteren en overlast tegen te gaan. Het centrum wordt groter en steeds meer functies die vroeger alleen in de binnenstad te vinden waren, zoals horeca en evenementen, worden gespreid over de stad. Dit vraagt ook aandacht in deze gebieden voor de aanpak van overlast, handhaving en het borgen van de veiligheid.
Advies VRU op concept Omgevingsvisie Binnenstad 2040 Bij het beschouwen van een omgevingsvisie spiegelen we de inhoud van een visie aan de vier kernwaarden van de VRU zoals beschreven in ‘Een veilige leefomgeving en de Omgevingswet3’. Hieronder beschrijf ik de bespiegeling op deze deelvisie, waarbij voor het overzicht zaken zijn gebundeld. 1. De veilige leefomgeving bepaalt mede de kwaliteit van de leefomgeving. *Uw ontwerp visie geeft op dit moment beperkt erkenning aan de perspectieven vanuit onze kernwaarden. Klimaat, verdicht wonen, energietransitie, evenementen, regulering van de waterhuishouding en veiligheid (breder dan verkeer en sociaal) zijn beschreven thema’s die ons werk raken. Maar, de perspectieven vanuit het taakgebied fysieke veiligheid zijn helaas niet opgenomen in de visie. Qua abstractieniveau van het document zou ik dat wel verwachten. Als voorbeeld: het emissievrije bestemmingsverkeer of bepaalde routes die slecht geschikt zijn voor zwaarder verkeer en/of met venstertijden. Dit hindert de bereikbaarheid bij incidenten, waar tijd-tempo een factor van levensbelang is. Voor aandachts- en knelpunten t.a.v. mobiliteit hulpdiensten refereer ik in deze aan onze adviesbrief (kenmerk 21.0000311) als reactie op het concept Mobiliteitsplan 2040 ter attentie van de ontwikkelorganisatie Ruimte van uw gemeente. Een ander aandachtspunt is het stationsgebied dat midden in het plangebied ligt, maar voor de toekomstvisie wordt geëxcludeerd. Echter, de effecten vanuit het stationsgebied laten zich niet tegenhouden en zullen invloed hebben op dit plangebied. Dan refereer ik met name aan de beoogde woongebouwen met hoge en gemiddelde dichtheid aan de westzijde*	

van de spoorzone. Bij de uitwerkingen van deze schetsen loont het om vroegtijdig aandacht te hebben voor de beheersmaatregel ten aanzien van de veiligheid bij de toename van het groepsrisico ter plaatse. *In dit kader verwijs ik u graag naar ons advies op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Jaarbeursplein betreffende (een deel van) het stationsgebied. Ons advies (ons kenmerk 108779 d.d. 19-02-2021) gaat in op de veiligheidsaspecten in het betreffende gebied.*	
2. Samenwerken aan een veilige leefomgeving. *De uitvoeringsfilosofie In de geest van de Omgevingswet stelt samen te werken aan een veilige leefomgeving. Voor de vervolgtrajecten zien wij graag dat de VRU als stakeholder wordt (h)erkend, zodat wij onze adviesrol kunnen oppakken. Vooral bij de uitwerking van de richtingen 'een gevarieerd woningaanbod (=9)', 'evenementen op locatie (=14)', 'duurzame energie (=17)', 'klimaatbestendige openbare ruimte (=18)', 'regie op de ondergrond (=19)', 'een veilige binnenstad (= 20)', 'vertragen van de binnenstadas (=23)' en 'gebruik vaarwater reguleren (=* *25)'.*	
3. De fysieke leefomgeving wordt mede vormgegeven volgens de ontwerpprincipes voor een veilige leefomgeving met aandacht voor: *a.* Het voorkomen en beperken van risico's vergroot de veiligheid. *- Maatregelen aan de bron van het risico zijn de krachtigste manier om de veiligheid te verbeteren en hebben daarom de voorkeur. Denk hieraan bij de geplande groenstructuren, waaronder groene gevels en grote (dak)terrassen of balkons met bomen. Dit zorgt voor o.a. een prettig woonklimaat en verkoeling bij hitte. Maar, bij extreme droogte zorgt het ook voor risico's op branden. Bij ondeugdelijke toepassing van (verticaal) groen op gevels en daken kan het leiden tot (onbewuste) risico's met betrekking tot brandveilgheid4. Dit geldt ook voor zonnepanelen.* *b.* Afstand tot de risico's vergroot de veiligheid. *- De visie omschrijft een beeld waarin wordt gestreefd naar minder obstakels, uitstallingen en minder geparkeerde auto's en fietsen. Wij juichen dit toe. Want, deze doelen bieden ook kansen op inzetruimte bij het bestrijden van een incident.* *c.* Bouwwerken en omgeving bieden bescherming en *d.* Bouwwerken en gebieden zijn veilig te verlaten.	

- Aandacht hebben voor de bouwopgave voor jongeren en ouderen, waarbij thema's als vergrijzing, duurzaamheid worden geïncludeerd. Bij diezelfde bouwopgave is het van belang dat er aandacht is voor (brand)veilig wonen, (zelf)redzaamheid en voldoende (snelle) vluchtmogelijkheden in het huis alsook vanuit het huis naar een veilige locatie; speciaal voor de allerjongsten en de oudere (zorgbehoevende) inwoners. *- Bij de aanpak voor de hittestress, a.g.v. de klimaatverandering, zijn de onweersbuien die kunnen ontstaan een punt van aandacht. Bij zware onweersbuien kunnen binnen korte tijd windhozen en valwinden ontstaan. Dergelijke buien en winden kunnen schade aanrichten en kunnen leiden tot het uitvallen van vitale infrastructuren en een toename in de vraag naar inzet van hulpdiensten.* *- Bij de inrichting van locaties voor evenementen dient rekening te worden gehouden met de schuil- en vluchtcapaciteit op het evenemententerrein zelf, naast het vluchten van het terrein af. e.* De omgeving maakt snel en effectief optreden van de hulpdiensten mogelijk. *- Bereikbaarheid voor hulpdiensten en aanwezigheid van bluswater is een gemeentelijke eindverantwoordelijkheid en vloeit voort uit de Wet veiligheidsregio's artikel 10 (en artikel 3 eerste lid). Herontwikkeling van gebieden biedt kansen om bluswatervoorzieningen te realiseren c.q. te optimaliseren. Bijvoorbeeld bij de uitwerkingen van de richting 'regie op de ondergrond (=19)'.* - En ook, wanneer er – bijvoorbeeld door extreme neerslag – water op de weg staat wordt het voor personenauto's lastig om over deze wegen te rijden. Vanaf 15 centimeter water zullen de meeste auto's stoppen met rijden. Vanaf 30 centimeter kunnen kleine personenauto's gaan drijven. Hulpdiensten rijden ook met kleine auto's.	
4. Iedereen is bekend met risico's en weet hoe te handelen wanneer dat nodig is. *- Risicocommunicatie is onze insteek bij deze kernwaarde. Gezamenlijk, als VRU en gemeente, hierin optrekken verdient aandacht. In de concept visie zien we deze kernwaarde inhoudelijk niet terug. Vanuit de intentie tot het vergroten van de diversiteit aan bewoners van de binnenstad verdient dit onderwerp aandacht, vooral met het oog op zelf/samenredzaamheid bij potentieel onveilige*	

situaties. Ik stel nu niet dat de gemeente Utrecht geen aandacht heeft voor dit thema. *Mogelijk staat deze vermeld in de overkoepelende gemeentelijke Omgevingsvisie. Wel vraag ik aandacht voor dit onderwerp, vooral bij de uitwerking van '*Het valt op dat er onder de bewoners in de binnenstad meer diversiteit is: je ziet meer mensen met een migratieachtergrond, ouderen, gehandicapten en kinderen.*' = richting 9.* In de concept Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is verduurzaming van de bebouwde omgeving een thema dat speelt. Graag wijs ik u in dit verband op het onderdeel 'schijnveiligheid' in de position paper5 namens het Verbond van Verzekeraars en Brandweer Nederland. Mogelijk staan hier aandachtspunten in bij de uitwerkingen van de (opzet van) gebiedsprofielen. Met het oog op aanpalende trajecten, waaronder het omgevingsplan waarbij wij uw wettelijk adviseur zijn op basis van artikel 5.2 Bkl en Wvr artikel 10.b, verzoek ik u om de aangereikte punten te borgen als onderdeel van de vast te stellen Omgevingsvisie Binnenstad. Als onze ingebrachte punten zijn opgenomen in de definitieve Omgevingsvisie Binnenstad 2040, dan is het voor (bestuurlijke) besluitvorming, toekomstige participanten en potentiele initiatiefnemers duidelijker waaraan dient te worden voldaan als het gaat om een veilige fysieke leefomgeving. Bijvoorbeeld bij het aanvragen van een omgevingsvergunning in dit gebied.	
Vervolgtrajecten Graag brengen wij onze kennis en expertise in bij de verschillende trajecten onder de Omgevingswet. Ook voor advisering bij energietransitie, verduurzaming, klimaatverandering en de verdere uitrol bij het proces omgevingstafel c.q. omgevingsvergunning wil de VRU een partner zijn. De adviseurs veilige leefomgeving zijn te bereiken via omgevingsveiligheid@vru.nl. Voor vragen naar aanleiding van dit schrijven kunt ook bij hen terecht. Echter, formele adviesverzoeken zijn in te dienen via risicobeheersing@vru.nl. Uw reacties zien we met belangstelling tegemoet.	

Bijlage 5 – reactie 58 – Dompleingroep

Introductie **De Dompleingroep als participatie-initiatief** Het afgelopen jaar heeft een aantal gebruikers van het Domplein het initiatief genomen tot de oprichting van de Dompleingroep om ‘door en voor gebruikers van het Domplein’ een ontwikkelplan te formuleren. Aanleiding was de vergaande verrommeling van wat in potentie het mooiste plein van Utrecht is. Nu is het momentum om gezamenlijk verder stappen te zetten. In 2022 is de viering van Utrecht 900 Jaar stadsrechten, die in Paleis Lofen aan het Domplein zijn ondertekend. In 2024 is de restauratie van de Domtoren gereed. De Dompleingroep gebruikt het jaar 2026 als nabij en wenkend perspectief, omdat het dan precies 200 jaar geleden is dat brokstukken van de verwoestende storm waren opgeruimd. De Dompleingroep is het afgelopen jaar een aantal keren bij elkaar gekomen om hun droom voor het Domplein te bespreken. De groep heeft de door het college omarmde Ontwikkelingsvisie Domplein 2008 als uitgangspunt genomen. Drie zaken vielen op: 1. Veel van de visie wordt nog steeds omarmd 2. Een actualisatie of herijking van de visie is noodzakelijk 3. De visie verdient meer realisatiekracht Conclusie van de Dompleingroep: *‘We hebben het goud in handen. We hoeven het slechts te verzilveren. Het is nu het momentum.’*	Dank u voor uw uitgebreide reactie. Wij verheugen ons over het feit dat zo’n actieve groep bewoners, ondernemers en instellingen zich intensief met de toekomst van het Domplein bezighoudt. Uw aanbod om met de gemeente een convenant af te sluiten en gezamenlijk aan te slag gaan om de visie op het Domplein uit te werken én uit te voeren is heel aantrekkelijk. Op dit moment kunnen wij echter niet toezeggen dat we vanuit de gemeente een dergelijk convenant kunnen afsluiten. In onze optiek betekent een convenant ook daadwerkelijke commitment over de inzet van medewerkers en middelen bij de realisatie van de visie. Op dit moment beschikken wij niet over de mogelijkheid die toe te zeggen. Hierover moet de gemeenteraad beslissen. Wat wij wél kunnen toezeggen is dat gemeentelijke medewerkers vanuit hun reguliere werkzaamheden met u in gesprek gaan om te zien wat zij kunnen doen om uw initiatief te ondersteunen, met de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 als kader. De drie hoofdlijnen van uw ambitie: gastvrijheid en ontmoeting, duurzaam en klimaatadaptief, en programmering vanuit identiteit sluiten goed aan bij de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Uw opmerkingen bij elk van de 26 ontwikkelingsrichtingen in de Omgevingsvisie geven goed aan wat wij voor ogen hebben bij een gebiedsprofiel: met de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 als referentiepunt onderzoeken wat de ontwikkelingsrichtingen betekenen voor een specifieke locatie, werkend vanuit de identiteit van een plek. Veel van uw opmerkingen zijn bijzonder bruikbaar voor een gebiedsprofiel. Aanpassingen in de tekst van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 op basis van uw reactie: Richting 1: Pagina 27 Schrijfwijze DOMunder, niet: DomUnder

	Pagina 32 – kaart is aangepast Richting 5: Pagina 54: Een kans om de identiteit van deze plek te versterken en bij te dragen aan het gastvrijheidsconcept van Utrecht, biedt het pand van het voormalige Utrechts Centrum voor de Kunsten. Een start van een bezoek aan Utrecht kan hier beginnen, op de plek vanuit waar de stad is ontstaan én geboren. Richting 16: Pagina 117 – kaart is aangepast Toevoegen groen Domplein op indicatieve kaart
De reactie van de Dompleingroep bestaat uit drie onderdelen Een eerste stap op weg naar de verzilvering is dat de Dompleingroep graag een gezamenlijke reactie geeft op de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 in drie onderdelen: 1. Algemene reactie en opmerkingen & vragen over de 26 denkrichtingen 2. De potentie en gezamenlijke ambitie voor het Domplein verwoord in ‘Het Domplein. Kloppend hart van Utrecht’ 3. Een schets ter inspiratie van ‘Een D(ro)ompleinweekend 2026 De reactie op de concept omgevingsvisie Binnenstad 2040 is tot stand gekomen in meerdere werksessies met alle gebruikers, deelname aan de twee informatiebijeenkomsten en een werksessie met afgevaardigden van het Gebiedsteam Binnenstad.	
Algemene reactie op de concept omgevingsvisie Als Dompleingroep hebben we veel waardering voor de concept Omgevingsvisie Binnenstad 2040 en dragen we graag bij aan de realisatie van de Omgevingsvisie. Het Domplein wordt binnen de vier kwaliteiten al meerdere malen benoemd. Dit geeft aan dat het Domplein binnen de Omgevingsvisie een ware bron van inspiratie kan zijn. Het unieke onderscheidend vermogen van het erfgoed in de binnenstad wordt in de concept Omgevingsvisie Binnenstad 2040 onderschreven, inclusief de expliciete benoeming van de verbijzondering daarvan op het Domplein. Als Dompleingroep zijn we	

tevens enthousiast over de aandacht voor groen en klimaatadaptie en zien we ook op dat vlak grote mogelijkheden op het plein.	
Van kompas naar bestemming Domplein De concept Omgevingsvisie Binnenstad 2040 schetst de contouren van een inspirerend en uitnodigend kompas. De Dompleingroep biedt daarvoor graag een bestemming aan: het Domplein. Graag wil de Dompleingroep in samenwerking met de gemeente en het Gebiedsteam Binnenstad dit vormgeven en daarvoor een convenant sluiten. Hierbij kan nu meteen gestart worden met het laaghangend fruit, recent geoogst met het Gebiedsteam Binnenstad. Tegelijkertijd pleit de Dompleingroep ervoor om vanuit de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 te komen tot een pilot (gebiedsprofiel). Vanuit de pilot wordt de Ontwikkelingsvisie Domplein 2008 herijkt naar een Ontwikkelingsvisie Domplein 2026, om vervolgens te komen tot een daarbij behorend ontwikkelplan, programmering en integraal beheer.	
Het Domplein. **Kloppend hart van Utrecht** Het Domplein is een van de meest unieke pleinen van Nederland. Nergens in Nederland vind je 2000 jaar geschiedenis zo dicht op en door elkaar. Het Domplein biedt daarmee een inspiratiebron voor nu en de toekomst.	
Oorsprong van Utrecht Het Domplein is vanuit zijn oorsprong als fort op de noordgrens van het Romeinse Rijk sterk verbonden met de rest van de wereld. Vanuit het verlaten Romeinse fort en een nieuwgebouwd kerkje maakte Willibrord eind 7e eeuw de Nederlanden christelijk. De latere bisschoppen van Utrecht wijdden kathedralen aan Sint-Maarten op deze plek. De bewoners van de handelsplaats Utrecht eisten in 1122 bij Paleis Lofen stadsrechten op van de keizer en de bisschop. Een stad van burgers was geboren. Utrecht groeide uit tot de belangrijkste stad in middeleeuws Nederland, waar met de op het Domplein getekende Unie van Utrecht in 1579 de basis werd gelegd voor het huidige Nederland. Het hart van de stad werd iconisch met de bouw van de hoogste kerktoren van Nederland en een verwoestende storm in 1674. Daarmee ontstond een Domplein, dat nooit bedoeld was als plein.	
De potentie: het Domplein, dé ontmoetingsplek van Utrecht	

Het Domplein biedt met haar historische decor een uniek podium waar verleden, heden en toekomst met elkaar verbonden zijn. Geïnspireerd door deze potentie dient de te ontwikkelen ‘Ontwikkelingsvisie Domplein 2026, dromen over 2040’ het Domplein eens en voor altijd om te toveren tot de ontmoetingsplek die de Utrechtse binnenstad van de toekomst zo verdient: het kloppende hart van de stad met een brede (inter)nationale aantrekkingskracht. Het Domplein is voor iedereen. De komende jaren worden het plein, de gebouwen en iconen als de Domtoren, Domkerk, het Academiegebouw, de Marnixzaal en de 5 meter aan archeologie, nog toegankelijker en levendiger gemaakt. Het is een duurzame ontmoetingsplek waar de werelden van cultuur, erfgoed, religie en wetenschap samenkomen in het hier en nu. Bewoners en bezoekers komen naar het Domplein voor bezinning en inspiratie, uit nieuwsgierigheid en interesse, met respect voor alles en iedereen. De ‘Dompleinervaring’ is een bundeling van alle krachten en verhalen, afzonderlijk of in verbinding te beleven. Je ontdekt de oorsprong van Utrecht in DOMunder en kan vanaf de Domtoren de stad bewonderen die het is geworden. Je vindt bezinning in de Domkerk en inspiratie tijdens de evenementen op het plein. Je kan naar de plek waar de Unie van Utrecht is getekend en de Spaanse cultuur induiken bij Instituto Cervantes. Je wordt bachelor of professor in het Academiegebouw en volgt je eerste muziek-, dans of theaterles op Domplein 4-5. Verstilling is te vinden in Flora’s hof, het Pandhof of je eigen tuin of balkon, de reuring op een van de terrassen. Je ontdekt Utrecht verder vanuit het ‘Utrecht Visitor Centre’ en koopt daar tegelijk je producten van Utrechtse makers. Het Domplein van 2026-2040 heeft een eenduidige, groene, waterrijke en lichte uitstraling die uitnodigt om te komen en te verblijven. Individueel en samen wordt geprogrammeerd vanuit de identiteit van het plein. Het Domplein van 2026-2040 is echt Utrecht, het kloppend hart, waar de partners van het Domplein je alleen en samen gastvrij onthalen en laten ontdekken: dé ontmoetingsplek van Nederland.	
De ambitie: ontwikkeling op 3 hoofdlijnen Om de ontmoetingsplek van Nederland te worden richt de ambitie van het Domplein zich op de ontwikkeling van 3 hoofdlijnen, die verder uitgewerkt dienen te worden in de ‘Ontwikkelingsvisie Domplein 2026,	

dromen over 2040’.	
1. Het Domplein staat voor gastvrijheid en ontmoeting Gastvrijheid vertaalt zich in vele vormen: in fysieke uitingen, in meertaligheid, in gedrag, in kwalitatieve horeca en in laagdrempelige voorzieningen. De gastvrijheid van het Domplein verbindt de verschillende ‘stromen’, er is geen onderscheid tussen bewoner en bezoeker. Juist door het stimuleren van de ontmoeting tussen werelden, ontstaan nieuwe verbindingen en inzichten. De partners van het Domplein dragen gezamenlijk de ‘Dompleinervaring’ uit. De gastheren en -vrouwen, samen met de city hosts, leggen proactief contact. Bij aankomst op het Domplein is het door de eenduidige uitstraling daarnaast meteen duidelijk waar je naar toe kan, zowel voor vaste als nieuwe bezoekers. In de open, toegankelijke locaties kun je de specifieke wereld van de locatie zelf ontdekken én word je meteen ook geïnspireerd om de andere werelden te ontmoeten. Het voorbeeld is het ‘Utrecht Visitor Centre’ op Domplein 4-5 waar gastvrijheid en ontmoeting letterlijk centraal staan. Het is het startpunt van een bezoek aan het Domplein, de (binnen)stad en de regio, je koopt er producten van Utrechtse makers, het is de poort naar het erfgoed van 2000 jaar Utrecht en je kunt je onderdompelen in het bruisende Utrechtse culturele leven via de amateurkunsteducatie en programmering. Het pand is toegankelijk via het Domplein en Oudkerkhof. Je daar gekochte Domplein-ticket geeft toegang tot de iconen van het Domplein: de Domtoren, de Domkerk, het Academiegebouw en Paleis Lofen. Ook vind je er de poort naar het ondergrondse labyrint van DOMunder. Tegelijkertijd lopen kinderen en volwassenen binnen voor cursussen, lezingen, repetities en de dagelijkse publieksprogrammering. De ondersteunende horeca zorgt voor een aangename reuring.	
2. Het Domplein is duurzaam en klimaatadaptief Het Domplein faciliteert de ontmoeting en gastvrijheid door een heldere, groene en lichte inrichting, waarin ook water een speelse rol heeft. De uitgekiende, parkachtige opzet heeft het altijd winderige plein veranderd in een aangename, klimaatadaptieve verblijfplaats met een lichte bries. De Domtoren is overdag en ‘s avonds het stralende middelpunt. De Domfein midden op het plein bouwt met waterstralen de verschillende (verdwenen) gebouwen van het	

Domplein en laat de kathedraal in een spel van nevel en licht instorten, terwijl kinderen gierend van de pret erdoorheen rennen. Ondertussen verblijven de ouders eromheen op mooie zitjes, circulair gemaakt van onder meer de brokstukken van de gerestaureerde Domtoren en Domkerk. De karakteristieke en unieke gevels van de verschillende locaties stralen toegankelijkheid uit door de rode loper die is uitgerold vanuit de entree. Fietsen kunnen bewaakt worden gestald en iedereen verplaatst zich over het plein te voet. Innovatieve andere interventies in samenwerking met de Utrechtse kennisinstellingen ontwikkeld, zorgen ervoor dat je snel en eenvoudig je bestemming vindt én verleidt weer om meer te ontdekken. Achter de gevels werken de ondernemers, instellingen en bewoners gezamenlijk aan het gezond stedelijk leven voor iedereen. Het plein kent 2000 jaar geschiedenis, een erfenis om duurzaam mee om te gaan. De goede, jarenlange publiek-private samenwerking zorgt voor kwaliteit, continuïteit en een welkom gevoel voor iedereen.	
3. Het Domplein programmeert vanuit de identiteit De historie van het plein is rijks en groots, de programmering is kleinschalig en intiem. Programmeren vanuit de identiteit is het meest passend bij het plein als ontmoetingsplek. De partners van het Domplein hebben een gezamenlijke, afgestemde agenda. Door die samenwerking faciliteren ze ontmoeting met verschillende werelden. Activiteiten en evenementen sluiten automatisch daaropaan. Het geldt zowel voor grote activiteiten in het kader van de stadsagenda, zoals de start van de Sint-Maarten Parade op het plein, Le Guess Who?! in de Marnixzaal en de Domkerk en het Festival Oude Muziek in de Domtoren, als voor de kleinschalige, intieme programmering van de partners aan het plein het hele jaar door. Het hart klopt en is een plek om te dromen en te ontmoeten.	
D(ro)ompleinweekend 2026 Zaterdagmiddag, aan de rand van het Domplein. Het zonnetje breekt door. En zorgt voor glimlachende gezichten overal. ‘Zo mooi om te zien’, zegt een ouder echtpaar tegen elkaar, ‘dat dit nu een plek is geworden van ontspanning.’ Ze hebben hun kleinkind meegenomen. Na het leuke kinderprogramma van Festival Oude Muziek in het nieuwe Huis voor Cultuur en Erfgoed, halen ze een ijsje en gaan zitten op een bankje onder het raam. Ze genieten van het mensen kijken.	

‘Hee, die mevrouw heeft ook een ijsje in haar hand’, roept het kleinkind. Ze wijst naar het Verzetsmonument. Overal zitten kleine clubjes in het gras en op de circulaire bankjes, gemaakt van het hergebruikte natuursteen van de gerestaureerde Domkerk en Domtoren. Voor het Academiegebouw doen enkele studentes een weekend-workout. Een peuter danst door de waterstralen, die elke paar minuten uit de grond opspuiten. Ze kirt, ze krijst, ze lacht. Ach, hoe heerlijk toch, moet dit voor haar zijn in de zomer? Aan hun linkerkant, horen ze stemmen. Meerdere. Tegelijk. Het is een koor, dat op het plein alvast inzingt voor haar optreden tijdens het speciale Zaterdagmiddagmuziek-concert in de Domkerk Als dat net zo spettert als de fontein, beleeft iedereen een topmiddag. Het carillon weerklinkt. Iedere keer weer een verrassing wat er gespeeld wordt. Iedere keer weer een verrassing om hier te zijn. Dat maakt het Domplein zo fijn. Ook nu, om drie uur. ‘Feest van Geest’ staat er op de wapperende banieren. Het is in een paar jaar tijd net zo’n fenomeen geworden als de Sint Maarten Parade. Rondom elke feestdag van een wereldreligie, vormen vertegenwoordigers van de religie samen een bijzondere processie van het Janskerkhof naar het Domplein. Eromheen: een laagdrempelig cultureel programma over verbinding en ontmoeting. De aanstaande editie is speciaal, omdat Pinksteren en het einde van de Iftar samenvallen. Er is al hoog bezoek aangekondigd. Pal onder de Domtoren strijkt een groepje stadsbezoekers neer op het terras. Ze komen uit het Rijnland, zeggen ze, maar wilden altijd al eens naar ‘Oetrecht’. Zoveel hoorden ze erover, de laatste jaren. Ze hebben net al de imposante Spaanse bibliotheek van Instituto Cervantes bezocht en de ober vraagt ze of ze nog een bijzonder plekje willen zien. Na het horen van hun antwoord ‘Vollgerne’, neemt de gastvrouw de bezoekers mee naar de buren, door de entree, door de gangen. Ze horen dat er gedanst en gezweet wordt; een hiphoples in de dansstudio. En daar staan ze. Oog in oog met de Dom. Op deze verstilde binnenplaats. Het luik is open. Ze dalen 5 meter af, van nu naar nul, de tijd van de Romeinen. Enthousiast boeken ze daarna een Domplein-ticket in het Utrecht Visitor Centre, waar ze met behulp van gastvrije stadsambassadeurs (city hosts) hun eigen Domplein programma samenstellen. Wat makkelijk dat dit op een centrale plek te regelen is. Voordat ze naar buiten gaan kopen ze nog dat ene	

sieraad, gemaakt door een Utrechtse maker van hergebruikt Domtoren restmateriaal. Een uur later beginnen ze, na een overheerlijke plantaardige pastasalade met biologische witte wijn, met hun tour door DOMunder, de Domkerk en eindigend met een beklimming van de Domtoren. Met een blik vol verwondering worden ze meegesleept door het nieuwe ondergrondse labyrinth, over het plein met als beloning bovenop de toren het prachtige uitzicht over de stad. Tweeduizend jaar Utrecht in anderhalf uur. Historie deed er wel eens langzamer over om indruk te maken. Twee meter onder zijn voeten heeft Jan van Nassau weer nieuw gezelschap. Een stelletje laat zich de zon welgevallen na de ontdekkingstocht door het Academiegebouw en de imposante zaal waar de Unie van Utrecht is getekend. Ze kijken opzij. Ze zien een dame, wier koptelefoon verstopt lijkt in haar krullen. Op haar rug heeft ze een tas vol drumbekkens. Ze zingt uit volle borst. When Doves Cry. Niet kapot te krijgen, zelfs niet na welhaast een halve eeuw. Het zijn vast andere duiven dan degene die voor haar gele laarzen de kruimels van een croissant oppikken. Ach ja, het Domplein. Wat is het hier fijn.	

Bijlage 5 – reactie 60

Algemeen Als we de Omgevingsvisie lezen, slaat de schrik ons om het hart. ALLE mogelijke ruimte moet vrij gemaakt worden om straks horden toeristen door de stad te kunnen persen, zo voelt het. Maar kunnen we wel EN meer binnenstadsbewoners aan, EN meer andere nieuwe Utrechters, EN dan ook nog eens toeristen? Wij hebben geen bezwaar tegen toeristen natuurlijk. Iedereen is welkom om van onze mooie stad te genieten. Maar als de stad zo gaat groeien qua vaste bewoners, is het dan niet beter om eerst te zien of we al die nieuwe Utrechters kunnen hanteren, en dan pas te kijken of er ook nog ruimte is om actief extra toeristen binnen te halen? Het is niet zo dat een groeiende stad en toerisme natuurverschijnselen zijn, waar niets tegen te doen is. Toerisme en groei van de stad zijn een keuze. De gemeente kan de groei van het aantal auto's tegengaan, dus de gemeente zou ook toeristen kunnen weghouden uit de binnenstad. Maar Utrecht Marketing maakt nog steeds reclame voor Utrecht. De omgevingsvisie lijkt geschreven te zijn door iemand die niet In de binnenstad woont, maar dat wel heel graag zou willen. Hij of zij kijkt met een rooskleurige bril naar het wonen in de binnenstad, en lijkt te denken dat elke binnenstadsbewoner niet anders doet dan cultuur snuiven, monumenten bekijken of op een horeca-terras zitten. Echte bewoners zijn echter vooral bezig met leven en werken. Het feit dat er vertier om de hoek is, is heel fijn, maar niet voor elke dag; er zijn ook andere dingen in het leven. Daarnaast is er een groot verschil tussen de stad overdag en wat er 's avonds allemaal gebeurt. "Verblijf staat centraal". Wij begrijpen uit de context van dit en vele andere eerdere uitingen van "Verblijf" dat dit "recreatie" betekent. Dus de gemeente vindt recreatie en toeristen belangrijker dan wonen en bewoners? 78% van de panden in de binnenstad heeft een woonfunctie, dus "Wonen" zou met stip op 1 moeten staan in uw visie. Wie kiest de gemeenteraad, wie betaalt er belasting, en wie geeft elke dag weer geld uit in de binnenstad? Bewoners! Hoe kunt u dan de	Dank u voor uw reactie. **Algemeen** Het is jammer dat u de indruk heeft dat de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 gericht is op het meer verblijfsruimte te creëren voor toeristen. Op de eerste plaats, vinden wij met u dat de woonfunctie in de binnenstad behouden moet blijven. Wat betreft toerisme stellen we ook geen massatoerisme voor. Bij ontwikkelingsrichting 26 'Bezoekers gastvrij verwelkomen' geven we aan dat het niet gaat om kwantiteit en dat groei van toerisme geen doel op zich is. We hechten belang aan kwaliteit van het toerisme met accent op ontmoeting, gastheerschap, duurzame en gezonde ontspanning (pag. 188). In de omgevingsvisie kiezen we gericht voor de bezoekers uit de stad en de regio. Ook werkt de gemeente aan beheersen van verblijfsmogelijkheden voor toerisme en registratiesysteem voor B&B. En tot slot is er in principe geen ruimte meer voor nieuwe hotelontwikkeling na een aantal jaren van groei, tenzij het om bijzondere middelgrote concepthotels of bijzondere doelgroephotels gaat (zie ook: 'Beleid tijdelijk verblijf en bijstelling hotels' bij agendapunt 14 en het Toerismebeleid) Ten tweede, verblijf centraal stellen is nadrukkelijk niet alleen gericht op recreatie, horeca, festivals, toeristen of bezoekers maar ook op bewoners. Verblijf betekent bijvoorbeeld ook ruimte om te spelen, het creëren van een groene buitenruimte bij je woning of een plek om je buren te ontmoeten. Het gaat erom de openbare ruimte niet als 'restruimte' te zien maar als een belangrijk onderdeel van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Welke verblijfskwaliteit een buitenruimte kan krijgen hangt af van de identiteit en kwaliteit van de plek, en de gebruikers. De inrichting wordt in samenspraak bepaald. De verschillende uitwerkingen van de omgevingsvisie op bladzijde 155 laten juist ook zien hoe verblijfskwaliteit in woonstraten vorm kan krijgen, bijvoorbeeld meer groen en ruimte voor klimaatadaptatie, zitgelegenheid om bij mooi weer buiten te zitten en ruimte om de fiets te parkeren. Hoven kunnen rustige plekken kunnen blijven door deze bijvoorbeeld in te richten met veel groen en weinig zitgelegenheid.

keuze maken om toeristen en bezoekers voorop te stellen? Moet de gemeente niet haar eigen bewoners voorop stellen, in plaats van toeristen? Vergelijkt u eens hoeveel geld er bij de gemeente binnenkomt aan belastingen van bewoners, en hoeveel van toerisme. Bewoners zijn echt veel belangrijker! Uit de begroting van de gemeente Utrecht 2021 blijkt dat 16,7% van de inkomsten van de gemeente bestaat uit belastingen, te weten 243.641 mio. Deze post van 16,7% is onder te verdelen in: - bewoners gerelateerde belastingen: 16,39% (OZB, riool, afvalstoffen, honden, parkeer) - terrassen, toeristen: 0,31% - overigen: 0,03% (bron: allecijfers.nl) Dus: bewoners dragen substantieel bij aan de inkomsten van de gemeente; terrassen en toeristen dragen marginaal bij. Waarom dan deze focus op de bezoekerseconomie? De Omgevingsvisie gaat uit van een “normaal” gebruik van de stad en van de goede wil en goede manieren van iedereen. Voor een groot deel van de dag is dat ook zo. Bankjes? Fijne rust- en kijkplekken. De ervaring leert echter dat, met name later op de dag, de stad wordt “overgenomen” door uitgaanspubliek, dat herrie maakt en afval achterlaat, en de bewoners van een gezonde nachtrust berooft. Bankjes? Plekken van samenscholing, herrie en afval. Wij vinden dat er te weinig aandacht is voor voorkomen en aanpak van de overlast die dit veroorzaakt. Als we konden rekenen op adequate handhaving van de regels, dan zou het niet zo’n probleem zijn, maar de handhaving op overlast is in Utrecht minimaal. Uitgaan van de goede manieren van alle bezoekers op alle momenten van de dag is daarmee volstrekt onrealistisch. Er wordt gezegd dat hier en daar schuurplekken zullen optreden maar er wordt niet aangegeven hoe dat voorkomen gaat worden of wat de remedie is. Zo gauw er commerciële belangen in het geding zijn trekt de bewoner echter altijd aan het kortste eind. We zien dat nu al bij de aanvragen voor nieuwe horeca – zelfs als het bestemmingsplan horeca niet toestaat wordt de vergunning afgegeven “want economie”.	Tegelijkertijd, om te voorkomen dat alle druk op de binnenstad in enkele straten geconcentreerd wordt, is de ambitie meer bruikbare ruimte te maken op hetzelfde oppervlak (zie voornamelijk richting 2, 4, 6 en 16) en door voorzieningen te spreiden over het hele centrum (ook de westzijde van de sporen) en de hele stad (knooppuntontwikkeling) conform de RSU 2040. Zitgelegenheid kan overlast veroorzaken, maar het draagt ook bij aan een gastvrije stad met voldoende verblijfsmogelijkheden, voor bewoner en bezoeker. We kijken bij plaatsing (in overleg met de omgeving) goed welke locaties geschikt zijn en dit zo min mogelijk uitlokken: bijvoorbeeld met goede verlichting, en sociale controle (zicht vanuit panden en voorbijgangers). De overlast van uitgaanspubliek is ook bij bijeenkomsten van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 aan de orde geweest. Al voor de afronding van deze Omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans’. In dit plan van aanpak wordt een aantal nieuwe, aanvullende maatregelen voorgesteld of onderzocht. Dit betreft o.a. informatie, advies en mogelijk subsidies voor geluidsisolatie van woningen, het verplicht melden van versterkte muziek door de horeca en inzet van horecastewards. Ook wordt ingezet op actief informeren van de buurt bij afgegeven vergunningen voor evenementen. Zie inspraakreactie 84 bij onder het kopje ‘de leefbaarheid neemt af’ en ‘richting 12’.

Dat je met een groot terras in een woonwijk overlast gaat creëren staat bij voorbaat al vast, maar wordt door de vergunninggevers steevast ontkend. Dat bepaalde plekken nu al onleefbaar zijn door nachtelijke herrie (bent u op een mooie zomeravond wel eens op het Stadhuisplein geweest? Horen en zien vergaat!) lijkt alleen maar erger te worden. Dit alles leidt tot onze conclusie dat u vooral van de binnenstad een pretpark wilt maken, een toeristenoord waarbij de bewoners maar even voor het gemak worden vergeten of weggezet als lastige mensen omdat die in de weg staan van een ongebreideld toerisme.	
COVID Er lijkt weinig rekening te zijn gehouden met de consequenties van COVID-19. Het lijkt er op alsof de ontwikkelingen van voor 2020 gewoon zijn doorgetrokken. Het wordt gezien als een tijdelijke hik. We zien op dit moment echter ontzettend veel winkels leegstaan en we hebben nog geen idee of en hoe een en ander zal opkrabbelen. Zijn er straks nog wel horecamedewerkers of theaterbelichters, of zijn zij allemaal wat anders gaan doen? Hoeveel andere banen in de sector “toeristische diensten” zijn er straks nog over? Hoeveel mensen gaan er blijvend thuiswerken, die dan ook behoefte hebben aan een werkomgeving waar zij zich kunnen concentreren? Hebben zij behoefte aan andere winkels en horeca dan voorheen? Willen mensen zich überhaupt nog wel in de binnenstad vestigen als ze merken dat ze veel van hun werk ook thuis kunnen doen, en gaan ook binnenstadsbewoners liever wat meer buiten wonen? Kunnen we van deze gelegenheid niet gebruik maken om de stad beter te maken, meer divers qua bewoners, winkels en andere zaken in plaats van door te borduren op het verplichte groeimodel van voor Corona?	**COVID** In de Omgevingsvisie signaleren we dat het winkelbestand mede door COVID-19 en door veranderend aankoopgedrag (internetaankopen) onder druk staat (zie bladzijden 85 ev.; blz. 97 ev.). We streven hierbij juist naar een grotere mix van functies (winkelen, werkplekken, cultuur, horeca, wonen), en een hogere kwaliteit van de openbare ruimte. Daarnaast zetten we in op meer verblijfskwaliteit en meer groen in de binnenstad, juist ook om in de binnenstad een aantrekkelijkere dagelijkse woon- en leefomgeving te maken.
Pagina 7 “De binnenstad bruist, want mensen werken, studeren en ondernemen graag in het prachtige historische decor.” Kunt u ons uitleggen wat de relatie is tussen “bruisen” en “werken, studeren en ondernemen”?	De mix van functies geeft levendigheid aan de binnenstad. Dit is een andere sfeer dan in een ‘gewone’ woonwijk waar die variatie niet zo groot is.

Hoofdstuk 2: Hofjes en stegen Het feit dat hofjes en stegen nu veelal zijn afgesloten heeft een reden. Waren het vroeger de verslaafden die deze plekken gebruikten, nu zijn het vooral dronken horecagasten die in de steegjes wildplassen, poepen en braken, en wie weet wat nog meer. Geen wonder dat bewoners hun hofjes en stegen liever afsluiten. Daarnaast is het vaak de enige stille plek die ze hebben. Er is namelijk ontzettend veel horeca en vermaak bijgekomen in de laatste jaren, en veel straten en pleinen zijn inmiddels vrijwel onbewoonbaar geworden door de drukte en geluidsoverlast van de recent geopende horeca. Het feit dat we in de binnenstad wonen, betekent niet dat we altijd en overal maar herrie moeten hebben, maken en/of accepteren. Als bezoeker mag je niet overal in, dat accepteren en respecteren we. Bewoners hebben nu eenmaal andere rechten dan bezoekers, vinden wij. De hofjes en stegen die wel open zijn hoeven geen toeristische route te worden. Ten eerste omdat de bewoners dus ook een rustig plekje nodig hebben, ten tweede omdat toeristen ook zelf wat willen ontdekken. Het zou wel leuk zijn als ze af en toe eens open zijn, op Open Tuinendag en/of Monumentendag bijvoorbeeld.	**Hoofdstuk 2: Hofjes en stegen** De ambities voor hofjes en stegen krijgen een nadere uitwerking, waarbij omwonenden uiteraard betrokken worden. Veel hoven zijn inderdaad afgesloten vanwege overlast, maar openstelling gedurende de dag werkt vaak uitstekend. Op deze manier kunnen geïnteresseerde bezoekers en ook andere omwonenden gebruik maken van de groene ruimte van de binnenstad. Voor overlast zie boven.
Hoofdstuk 4: Ruimte maken Wij horen nu al langer dat er “meer ruimte voor de voetganger” komt, maar wij komen op onze dagelijkse wandelingen steeds meer obstakels tegen op de trottoirs. Klusbusjes, bouwmaterialen, maar vooral veel lukraak geparkeerde fietsen die de hele loopruimte in beslag nemen, fietsenrekken die dwars op de looprichting staan, en geheel afgesloten trottoirs door bouwsteigers. Shared Space is niet “meer ruimte voor de voetganger”, maar “het recht van de sterkste, dus de voetganger wint nooit”. Er zijn al steden die hebben ingezien dat shared space geen goed idee is. Het zou fijn zijn als fietsers ook een regelmatige training kregen in verkeersregels. Die lijken zij massaal te vergeten zodat je als voetganger in de buurt van fietsen je leven zelden zeker bent, door fietsers op het trottoir, niet stoppen voor rood bij oversteekplaatsen, te	**Hoofdstuk 4: Ruimte maken** Wij zijn het met u eens dat er veel obstakels zijn in de openbare ruimte. Vandaar de ambitie in de Omgevingsvisie om hier iets aan e doen. Waar fietsverkeer de ‘shared space’ volledig gaat domineren, delft de voetganger het onderspit. Dit hebben we onderkend in de Omgevingsvisie, en we zoeken naar nieuwe manieren om de ruimte beter te verdelen over de verschillende groepen gebruikers, zonder deze strikt op te delen zoals nu vaak het geval is. Zo kunnen plantvakken en zitgelegenheid ervoor zorgen dat fietsers bepaalde gebieden mijden, zodat de voetganger profiteert.

veel bezig zijn met de telefoon, enz. De meeste fietsers reageren ook niet op opmerkingen hierop, want hebben muziek op hun oren.	
Hoofdstuk 17: Singelpark rondom vergroten Uiteraard zijn wij blij met meer groen in de binnenstad, vooral als dat ecologisch groen is, en niet alleen recreatiegroen. Ook het feit dat het singelpark wordt doorgetrokken is een goed idee. Voor de omgeving van de voormalige gevangenis (Wolvenplein, Wolvenstraat , van Asch van Wijckskade) zien we wel een probleem. 1. Er staan huizen direct aan de singel. 2. Op het Wolvenplein is een parkeergarage van bewoners en gemeente – deze moet ten allen tijd bereikbaar zijn. 3. Het hele bolwerk Wolvenburg is straks particulier eigendom. De gemeente heeft daar dus eigenlijk niets over te zeggen. 4. In het plan van eisen voor de nieuwe bestemming van de voormalige gevangenis staat dat de pleinkant van het gebouw rustig moet zijn. 5. Een rustige pleinkant gaat niet samen met “park”. De huidige functie van de parken lijkt vooral als barbecue- en drinkplek, zeker later op de dag. Wij weten ook dat er officieel een verbod is op het in het openbaar nuttigen van alcohol, maar wij weten ook dat daar niet echt op gehandhaafd wordt. 6. Wij hebben slechte ervaringen uit de tijd dat The Village in de gevangenis zat: het geluid van het terras aan de waterkant droeg ontzettend ver door over het water, en het komende en gaande publiek maakte veel geluid, dat weer hevig weerkaatste over het stenige plein. De type bebouwing en de vele steen zorgt ervoor dat een klankkast ontstaat, waardoor geluid zeer versterkt wordt in de omgeving. Onze avond- en nachtrust werd hierdoor ernstig verstoord. Onze vraag is dan ook hoe ervoor gezorgd gaat worden dat de “pleinkant” van de gevangenis rustig blijft en gevrijwaard van luidruchtige picknicks tot diep in de nacht met versterkte muziek, geschreeuw en barbecuewalmen. Want wij willen in de zomer wel onze ramen kunnen openzetten, net zoals ieder ander, zonder herrie en de geur van verbrand vlees.	**Hoofdstuk 17: Singelpark rondom vergroten** De ontwikkelingsrichtingen uit de Omgevingsvisie kunnen gelezen worden als houvast voor het maken van beleid en is daarmee nog geen concreet beleid. Het concretiseren van de 26 ontwikkelingsrichtingen volgt na het vaststellen van de Visie. Na vaststelling van de Omgevingsvisie moeten nieuwe initiatieven en plannen inhoudelijk rekening houden met deze Visie. We maken de ambities in de Omgevingsvisie voor zover mogelijk waar. Waar huizen langs de Singel staan zoeken we naar andere groene verbindingen, bijvoorbeeld in het straatprofiel, om het ‘rondje Singel’ voor zover mogelijk compleet te maken. Over de locatie van de voormalige gevangenis Wolvenplein worden in de Omgevingsvisie geen concrete uitspraken gedaan omdat het een visie op hoofdlijnen is. De locatie Wolvenplein wordt ontwikkeld. Voor uw inhoudelijke opmerkingen over deze locatie verwijzen we u dan ook naar het toekomstige traject dat daarvoor gestart wordt met de mogelijkheden tot inspraak in die procedures. Ontwikkelingen en gebruik van een plek moeten plaatsvinden binnen de regelgeving en verordeningen die daarop van toepassing zijn. Wonen blijft ook volgens de Omgevingsvisie een zeer belangrijke functie van de binnenstad. Door de druk op de binnenstad beter te verdelen, ook over de hele stad, willen we de stad leefbaar houden voor alle Utrechters. Niet elke functie past op elke plek. Er zijn bijvoorbeeld rustige delen van de binnenstad waar vooral wonen en aanverwante functies passen en er zijn drukkere plekken waar functies voor veel bezoekers passen. Daarom onze ambitie: elke functie op de juist passende plek. Welke plek juist is bepalen we samen met de betrokken Utrechters door middel van o.a. deze visie en door de verdere uitwerking ervan in meer concrete plannen zoals bijv. een gebiedsprofiel.

De binnenstad lijkt misschien geen gewone woonwijk. Maar de bewoners hebben dezelfde wensen en dezelfde rechten op een gezond leefklimaat en goede nachtrust als alle andere bewoners van Utrecht.	
Hoofdstuk 25: Gebruik van vaarwater reguleren Wat de grachten betreft: Houdt u er ook rekening mee dat de binnenstad een hele grote klankkast is van alle water en steen. Pleziervaart gaat helaas vaak gepaard met versterkte muziek en geschreeuw (want alcohol), zeker ‘s avonds laat. Maar ook die gezellige vlonders en trappen aan de waterkant, in combinatie met uitgaanspubliek, zijn een bron van geluidsoverlast voor de wijde omgeving, soms tot in de vroege ochtend. Als u aan de ene kant vooral wil inzetten op de gracht als transportbaan dan moet je inschikken met de pleziervaart. Mogelijk kan er alleen met de rondvaartboot worden gevaren, verder niet. Dat zie je in andere steden ook wel. U ziet onze namen ook terugkomen in de ondersteuning van de visie van Binnenstad030, maar willen bovenstaand ook apart memoreren.	**Hoofdstuk 25: Gebruik van vaarwater reguleren** Op dit moment wordt ook de Visie stadswater opgesteld. Er zijn bijeenkomsten waarop u kunt meepraten over het gebruik van het vaarwater. De Visie Vaarwater gaat ook in op de overlast die gepaard gaat met het gebruik van het vaarwater. Op de Visie Vaarwater is inspraak mogelijk. Naar verwachting wordt de Visie Vaarwater in het najaar vastgesteld. De Visie Vaarwater en Omgevingsvisie Binnenstad 2040 worden op elkaar afgestemd.

Bijlage 7 – reactie 61 - Koninklijke Horeca Nederland, afdeling Utrecht

Met de invoering van de omgevingswet naar verwachting in 2022 is elke gemeente verplicht een omgevingsvisie op te stellen. Een nieuw gemeentelijk beleidskader voor de leefomgeving op basis van participatie. Twee jaar geleden, eind maart 2019, ontvingen wij bestuur KHN Utrecht de uitnodiging om in te stappen in de klankbord binnenstadsgroep. KHN Utrecht heeft actief geparticipeerd in de procesvoering en suggesties meegegeven gedurende dit traject. Kanttekening die wij regelmatig hebben geplaatst is de corona uitbraak die onze horecasector enorm hard heeft geraakt zowel financieel als mentaal. De focus en prioriteiten liggen nu vooral op de korte termijn, het overleven van deze crisis.	Dank u wel voor uw deelname aan de Binnenstadgroep en inzet bij het tot stand komen van Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Fijn dat u ondanks de coronacrisis en de negatieve effecten op de horecasector tijd heeft gevonden om ook over de lange termijn na te denken.
Kijkend naar het visiestuk dat nu ter inzage ligt, geven wij u graag terug dat u er in onze optiek in bent geslaagd om een kader voor de toekomst neer te zetten wat past bij onze groeiende stad waarin we wonen, werken, studeren en verblijven. De diversiteit in het aanbod van winkels, horeca en cultuur zorgen ervoor dat een brede doelgroep wordt bediend. Wij vinden het een goede zaak dat u als gemeente hiermee probeert bestaande wetten samen te voegen. Hierdoor moet het voor ondernemers eenvoudiger worden om grip te krijgen op de regels. Flexibiliteit en ruimte voor lokaal maatwerk kan ervoor zorgen dat horecabedrijven kunnen groeien en beter aansluiten bij de wens van de omgeving. Wij verwachten dat dit meegenomen wordt in de uitwerking van de omgevingsplannen en gebiedsprofielen.	Dank u wel voor uw compliment. Inderdaad denken wij dat door bijvoorbeeld het opstellen van gebiedsprofielen beter maatwerk kunnen leven.
Naast bovenstaande algemene opmerking hebben wij een aantal specifieke opmerkingen en suggesties die wij u meegeven: ➢ P.47- 51: in 2040 is er meer publieke ruimte die door iedereen kan worden benut en niet permanent wordt toegewezen aan één bepaalde functie. Met oog op de toenemende druk op de beperkte openbare ruimte begrijpen wij de denkrichting van flexibel omgaan met functies wel, maar doen wij vanuit ondernemersoogpunt een nadrukkelijk verzoek om de ideeën voor terrassen te heroverwegen om de volgende redenen:	Het is de verwachting dat met de groei van de stad de druk op de openbare ruimte toeneemt, de ambities in de Omgevingsvisie is te zorgen voor een balans in de verdeling van het gebruik van de openbare ruimte tussen verschillende functies. De binnenstad en de openbare ruimte is er voor alle Utrechters en bezoekers van onze stad. Daarmee dus ook voor bewoners waaronder mensen met een beperking, en voor diverse functies, zoals terrassen, loop- en fietsruimte en groen. Ruimte maken en zoeken naar balans kan soms nadelig zijn voor bepaalde functies. Dat kunnen terrassen zijn, maar

o Terrassen zijn een cruciaal onderdeel in een gastvrije vitale binnenstad en daarmee direct ook een faciliterende voorziening. o Terrassen maken een te wezenlijk deel uit van het voeren van een gezonde exploitatie. o Met oog op de investeringen die gedaan moeten worden voor het uitrollen van een (nieuw) horecaconcept of het voeren van een hoogwaardig terras, is het zeer wenselijk om enig houvast, dan wel zekerheid te hebben. o Om de diversiteit aan vormen van horeca te behouden, te stimuleren, dan wel te versterken. Immers een vitale en levendige binnenstad vraagt ook om het voeren van een aantrekkelijk vestigingsbeleid door de gemeente Utrecht. o Daadwerkelijk de overtuiging van veel Utrechters en bezoekers, dat veel horecaterrassen de openbare ruimte verlevendigen op een prettige manier en de ideale plekken zijn om de schoonheid van de binnenstad te beleven, serieus te nemen en daar gehoor aan te geven. o Uit ervaring weten we dat openbare ruimte die vrijkomt veelal snel ingevuld wordt door het vrij stallen van fietsen en andere losse objecten. Dit zorgt voor een verrommeling en een verstorend straatbeeld. Draagt tevens niet bij aan de beoogde ambitie. o Het eventueel loslaten van permanente objecten voedt de vraag naar waar en wanneer objecten dienen te worden verplaatst. Er zijn flinke kosten gemoeid met het verplaatsen en voor de opslag. Daarnaast is het tijdsintensief en schade verhogend. o Ondernemers willen onderscheidend kunnen zijn in hun uitstraling passend bij het concept en de omgeving. Geef ondernemers daar ook de ruimte toe om te voorkomen dat het een eenheidsworst wordt. o Aanpassen van aankleding terrassen kost geld en daarvoor is tijd nodig om dit te kunnen realiseren op termijn.	ook de andere functies, zoals u bijv. fietsparkeren noemt. Voor de goede orde: deze ambitie betekent niet dat plotseling terrassen flexibel vergund gaan worden. Wij onderschrijven dat ook terrassen van belang zijn voor de binnenstad en voor ondernemers, net als andere functies die we hier benoemen. Het is daarbij zeker niet de intentie van de Omgevingsvisie dat de uitstraling van terrassen tot een eenheidsworst leidt. Inderdaad is het juist de bedoeling dat ondernemingen, inclusief terrassen, een uitstraling krijgen die past bij het (historische) karakter van onze binnenstad. Zo kunnen verschillende locaties binnen de binnenstad zich subtiel onderscheiden ten opzichte van elkaar.
➢ Het publiek toegankelijk maken van monumenten vinden wij een positieve ontwikkeling, mits daar wel gelijke voorwaarden aan worden gesteld. Voor aanpassingen zijn vergunningen nodig. Deze ambitie is pas haalbaar wanneer er vanuit de commissie welstand flexibel meegedacht wordt bij de invulling van de nieuwe functies, dan wel voor het versterken van een pand, uiteraard met respect voor het	Het doel van het toegankelijk maken van beeldbepalende gebouwen is om de schoonheid van deze gebouwen te bewaren en met meer mensen te delen. Het gaat ook om te voorkomen dat beeldbepalende publiek toegankelijke trekken zonder afweging aan de openbaarheid worden onttrokken. Toegankelijk maken kan alleen in overleg met de

behoud van de monumentale waarden.	eigenaren. Aanpassingen kunnen alleen plaatsvinden als er vergunning verleend zijn. Nieuwe functies en aanpassingen moeten passen bij de plek en, zoals u zegt, in overeenstemming zijn met de monumentale waarden.
➢ De lokale uitvoering van het klimaatakkoord zal een behoorlijke impact hebben op bewoners en ondernemers. De stevige ambitie verduurzaming van de binnenstad, vraagt om goede afstemming met ondernemers, het stimuleren en financiële ondersteuning middels subsidies. De plannen moeten helder, betaalbaar en goed uitvoerbaar zijn. Belangrijk hierbij is dat rekening gehouden wordt met lokale horecaondernemers in het MKB. Door de nasleep van de coronacrisis hebben veel ondernemers geen geld meer om te investeren.	Daar zijn wij het mee eens.
➢ Bij de uitwerking van de gebiedsprofielen is het van groot belang dat de ondernemers en bewoners van het specifieke gebied worden betrokken en waarbij de verschillende belangen in evenwicht worden meegewogen. Het kan niet zo zijn dat de degenen die het hardste roepen de meeste aandacht krijgen. Zoals nu gebeurt bij de 030binnenstadgroep.	Het basisidee van een gebiedsprofiel is juist dat deze in overleg met en rekening houdend met alle belanghebbenden wordt opgesteld.
➢ Voorkom dat alle leeg vallende panden worden ingevuld met eenzijdige soort functies. Specifiek maken wij hier de opmerking dat bepaalde lichte vormen van horeca, zoals sushizaken onder de noemer ‘lunchroom’ kunnen starten zonder vergunning en daarmee uit beeld blijven bij de gemeente. Als KHN zijn wij voorstander van zo min mogelijk regels en lasten, maar hechten ook grote waarde aan kwalitatieve horeca. Om verpaupering en ongewenste criminaliteit met de daarbij behorende overlast te voorkomen is het noodzakelijk hier rekening mee te houden in regelgeving en gebiedsprofielen.	Gemeente Utrecht houdt nadrukkelijk toezicht op ongewenste situaties van ondermijning maar ook op het tegengaan van verpaupering (zie bijv. plan aanpak leegstand binnenstad Morgen Mooier Maken). ‘Kwalitatieve horeca’ is een relatief begrip. Wij reguleren middels beleid en vergunningen en laten hierbij voldoende ruimte aan marktwerking en ondernemers om hierop te ondernemen. Wij toetsen aanvragen op basis van vergunningsvoorwaarden, horecakader en horecabeleid. Afhaal heeft niet direct een horecafunctie maar valt onder een categorie detailhandel onder voorwaarden. De gemeente gedoogd op dit moment ook afhaal bij reguliere horeca. We houden toezicht op ordentelijke bedrijfsvoering volgens de toegestane ruimte en mogelijkheden binnen vergunningen en gebruik. En handhaven indien hierbij ongewenste of gevaarlijke situaties ontstaan.

➢ Nachthoreca hoort in de historische binnenstad zoals u zelf ook beschrijft. Om dit te behouden in de binnenstad moet er goed gekeken worden naar wat er wordt toegelaten bij het Jaarbeursplein. Wij kunnen meegaan in de denkrichting dat horeca van grotere omvang daar invulling krijgt, simpelweg omdat daar geen passende panden in de binnenstad voor zijn maar we moeten er voor waken dat er een verschuiving plaatsvindt waardoor de nachthoreca wegvalt in de binnenstad.	Uitgangspunt is dat horeca past bij de plek en dat er balans is in de mix tussen levendigheid en rust. Wegvallen van nachthoreca zou de variatie te niet doen, maar beter verspreiden komt de levendigheid van de hele stad ten goede. Binnen het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018 (OHU) is in de binnenstad geen ruimte voor uitbreiding van discotheken en zaalverhuur (categorie A), wel voor cafés (categorie B). Beide kunnen tot de nachthoreca worden gerekend. Kleinschalige, passende uitbreiding van cafés in de binnenstad blijft mogelijk. Voor de uitbreiding van grootschalige concepten moet worden uitgeweken naar andere gebieden. Gezien de aard van het stationsgebied, zowel overdag als ’s avonds een levendig gebied, past hier de uitbreiding van nachthoreca. Het is zelfs gewenst om de levendigheid ook later op de avond te behouden rond het Jaarbeursplein. Ook willen we aan de vraag van de groeiende Utrechtse bevolking voldoen en de druk op de binnenstad stabiliseren. Wij zijn het met u eens dat de omvang van de nachthoreca aan de Jaarbeurszijde niet onbeperkt is. Om die reden is in het OHU een maximaal aantal m2 bvo voor horeca opgenomen.
➢ De horeca is sterk geconcentreerd in de binnenstad, zowel op pleinen als in bepaalde straten zoals de Nobelstraat. Om de functies hier te kunnen blijven houden zal dit aangemerkt moeten worden als horecaconcentratiegebieden, met oog op de geluidsnormen.	De Omgevingsvisie is een ambitiedocument waarin de aangegeven ontwikkelingsrichtingen worden uitgewerkt in uitvoeringsplannen, gebiedsprofielen en wet- en regelgeving (Omgevingsplan). Of en onder welke voorwaarden het eventueel wenselijk is een horecaconcentratiegebied te realiseren op de Nobelstraat kan worden onderzocht door middel van het opstellen van een gebiedsprofiel wanneer de gemeenteraad dit noodzakelijk vindt. We kiezen er nu niet voor plekken in de binnenstad te benoemen als horecaconcentratiegebieden. We willen een gezonde mening van functies behouden en beoordelen iedere aanvraag als maatwerk om te kijken of dit, binnen de geluidsnormen, passend is. Voor nu is het OHU 2018 bepalend waar nieuwe horecaontwikkeling wordt toegestaan.
Wij danken u voor de aandacht en blijven graag betrokken bij de vervolgstappen en uitwerking. Veel succes gewenst met het verwerken van de reacties van alle betrokkenen.	Dank u.

Bijlage 8 – reactie 63 – USRK

Als Utrechtse Stedelijke Raad van Kerken hebben we de Conceptvisie voor de omgeving van de Binnenstad die sinds kort voor inspraak is gepresenteerd gelezen en bestudeerd. Binnen de USRK is er waardering voor de opzet en de positieve sfeer die uit het mooie document spreekt. Alleen als Stedelijke Raad zijn wij uitermate teleurgesteld over het gebrek van aandacht voor de kerken in de binnenstad. Dit betreft niet alleen de eeuwenoude kerkgebouwen maar zeker ook de in de kerken aanwezige geloofsgemeenschappen die een belangrijke functie vertegenwoordigen in de Utrechtse samenleving. In de door de gemeente Utrecht opgestelde visie religieus erfgoed mei 2017 werd veel aandacht gegeven aan het beheer en behoud van de monumentale gebouwen maar in mindere mate aan het gebruik. Wel was er enige aandacht voor de kerken als ontmoetingsplek voor de directe gebruikers en voor andere bezoekers van de kerkgebouwen. Wij vinden het jammer dat inzake deze laatste aspecten er in de omgevingsvisie geen aandacht meer voor de kerken wordt uitgesproken. Wij vragen ons af of het bekende adagium Utrecht Kerkenstad, in 2040 nog wel het geval is. De kerken zullen ook in de toekomst een bescheiden maar toch belangrijke functie in de binnenstad hebben. De relevantie die kerken in het maatschappelijke gesprek kunnen vertegenwoordigen is daarbij aan de orde, maar ook zijn vele kerken nu al plekken van stilte en bezinning in de drukke stedelijke omgeving. Hierbij gaat het niet alleen om bewoners van de stad maar ook om bezoekers van buiten. Bij het project Kerken Kijken Utrecht b.v. waren er in 2019 (precorona) 60.000 bezoekers met 50 verschillende nationaliteiten geregistreerd. Wij zouden het op prijs stellen wanneer in de definitieve Omgevingsvisie Binnenstad 2040 meer aandacht voor onze binnenstadskerken is te lezen. Wij zullen daartoe nog enige suggesties inbrengen! Bij de gezamenlijke binnenstadskerken, aangesloten bij de USRK, leeft enige verbazing en teleurstelling over deze conceptvisie. Wij zien onze kerken gereduceerd tot ruimtelijk decor, tot erfgoed, tot	Dank u voor uw reactie Het belang van de kerken in de geschiedenis, identiteit, ruimtelijke structuur en uiterlijk van de binnenstad onderschrijven wij. Zie ook de nota Utrechtse Visie Religieus Erfgoed waarin het accent zowel op de fysieke kant van het religieus erfgoed ligt als het huidig gebruik (9 mei 2017). ‘Kerken kijken’, waarbij jaarlijks 12 kerken in de zomer gedurende drie maanden kosteloos geopend zijn voor het publiek is van grote waarde voor de beleving van de Utrechtse binnenstad. Ook zien wij levende kerkelijke gemeenschappen naast prachtig cultureel erfgoed. De kerken en hun gemeenschappen vormen in Utrecht nog steeds een zeer belangrijke en nog steeds bloeiende bijdrage aan het religieuze, sociaal-maatschappelijke, culturele, sociale leven EN vormen – juist nu - een baken van hulp en ondersteuning sinds de coronacrisis (o.a. diaconie). De sociaal-maatschappelijke functie van kerken wordt gewaardeerd. Deze functie is een intrinsiek onderdeel van het binnenstedelijke en kerkelijke leven. De binnenstadskerken worden in zeer hoge mate multifunctioneel gebruik voor religieuze bijeenkomsten, voor kunst en cultuur (bijv. concerten) en maatschappelijke activiteiten. U mist de positie van de kerken in de visie. U geeft aan in de visie meer te benadrukken dat de kerken behoren tot een levendige stad waarbij ‘toegankelijkheid’ en ‘verbinding’ sleutelbegrippen zijn. In de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zijn we ons terdege bewust van de betekenis van de kerken en de kerkgemeenschappen. In de visie geven wij bijvoorbeeld in ontwikkelingsrichting 5 (blz. 53 e.v.) aan dat de inrichting van de openbare ruimte moet passen bij de identiteit van een plek. We nemen daar het Janskerkhof en Domplein als voorbeeld waarbij de kerkgebouwen en hun functie essentieel zijn voor de beleving van de ruimte. Bij toekomstige projecten voor herinrichting rond kerken nemen wij graag ‘verbinding’ en ‘toegankelijkheid’ op als belangrijke uitgangspunten.

monument. Hoe waardevol en nuttig de kwalificaties ‘monument’ en ‘erfgoed’ ook zijn, zij doen geen recht aan het feit dat de binnenstadkerken het thuis zijn van levende geloofsgemeenschappen. Eeuwenlang staat Utrecht in de wereld bekend als de kerkenstad. Utrecht Kerkenstad is een begrip dat ook in de toekomst belangrijk zal blijven. Wij zien mogelijkheden om in de concept omgevingsvisie te erkennen en waarderen dat deze geloofsgemeenschappen middenin de samenleving staan, zowel als gebruiker van hun eigen kerkgebouwen voor religieuze doeleinden, als in hun ‘dienst’ aan de omgeving waarbij zij de deuren wijd openzetten voor wie nieuwsgierig is, voor wie van cultuur houdt, voor wie hulp nodig heeft. De concept binnenstadvisie wordt concreet uitgewerkt in 26 punten. Met name bij de punten 1, 5, 8, 10, 14, 15 en 26 is het gewenst dat opnieuw wordt afgewogen hoe in de visie wordt meegenomen dat kerkgebouwen volop worden gebruikt door de levende geloofsgemeenschappen. Het zou al veel helpen als b.v. bij punt 1 (Beeldbepalende gebouwen publiek toegankelijk gemaakt) wordt genoteerd dat het publiek toegankelijk maken van kerken zal gebeuren in overleg met eigenaar/gebruikers, respect voor de oorspronkelijke functie van het gebouw, namelijk het houden van kerkdiensten of missen, het vieren. Of wel richting 5, waar de identiteit en kwaliteit van de plek uitgangspunt zijn zowel fysiek en als uitgangspunt. Veel kerken noemen een goede bereikbaarheid als essentieel voor hun functioneren. Hetzelfde geldt voor 14, het zoeken van evenementen die passen bij de locatie en 15, een balans tussen levendigheid en rust. Ook bij punt 8 zal de inrichting van de kerkpleinen rondom de kerken rekening dienen te houden met de levende geloofsgemeenschappen, met mensen die op zondag en op andere momenten in de week samenkomen voor een viering die rust van de directe omgeving vraagt. Dit argument gaat verder dan te verzoeken rekening te houden met kerkgangers die geen popconcert naast hun kerk willen op zondagochtend. Het gaat erom dat monumentale kerkgebouwen juist extra waardevol zijn doordát ze al eeuwen en tot ver na 2040 worden gebruikt voor hun oorspronkelijke doel. Wellicht geldt dit minder voor de andere monumenten. Tenslotte is bij het deel Ontspannen pag. 185 nog op te merken dat er op diverse plaatsen in de binnenstad er diverse plekken van stilte	Uw oproep tot meer aandacht in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 voor de geloofsgemeenschappen zelf en hun maatschappelijke betekenis nemen wij ter harte. Dit staat nu spaarzaam benoemd in richting 10 blz. 81. Daarbij nemen we de door USRK gesuggereerde aanvullingen bij diverse ontwikkelingsrichtingen als uitgangspunt. We passen de tekst op de volgende bladzijden aan: 1. Beeldbepalende gebouwen publiek toegankelijk maken Blz. 29 3de alinea toevoeging: *Het publiek toegankelijk maken van religieuze gebouwen zal gebeuren in overleg met eigenaar/gebruikers met respect voor de oorspronkelijke functie van het gebouw.* Uitnodigende inrichting van de openbare ruimte Blz. 54 4de alinea toevoeging Wil je de schoonheid van de binnenstad beter tot zijn recht laten komen, dan moet je gebouwen en openbare ruimte als geheel zien, straten en pleinen beter inrichten en daarbij *functies in gebouwen,* gebruik en beheer in samenhang bezien. Een openbare ruimte van hoge kwaliteit is aantrekkelijker voor verblijf. *Uitgangspunt vormt daarbij de identiteit en kwaliteit van de plek. Dat geldt bijvoorbeeld voor de kerkgebouwen en hun oorspronkelijke functie, het houden van missen of kerkdiensten. Het gebruik en inrichting van de kerkpleinen rondom de kerken houdt rekening met de beleving en het functioneren van levende geloofsgemeenschappen en met de rust die daarvoor in sommige momenten in de week wordt gevraagd.* 6 Goed bereikbaar en minder parkeren op straat Blz. 57 1ste alinea Bewoners (inclusief mensen met een beperking), ondernemers en bezoekers van winkels, kerken, culturele en maatschappelijke instellingen kunnen hun bestemming in 2040 nog steeds bereiken,

bestaan in opengestelde kerkgebouwen, waar bezoekers welkom zijn. De gemeente Utrecht vindt de Utrechtse binnenstadkerken aan haar zijde als het gaat om het vormgeven van een aantrekkelijke binnenstad met open toegankelijke monumenten, die ook getuigen van levende geloofsgemeenschappen. Wij wensen de samenstellers van de binnengekomen reacties succes en hopen dat de bijdrage van de binnenstadskerken een extra dimensie betekent voor de aanstaande omgevingsvisie binnenstad!	maar niet altijd op dezelfde manier als twintig jaar daarvoor. 8 Elke functie op de juiste plek Blz. 73 3de alinea toevoegen In panden vind je bijvoorbeeld woningen, onderwijs, winkels, dienstverlening, kantoren, horeca, *kerken, culturele en maatschappelijke voorzieningen.* 10 Maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving Blz 81 1ste alinea toevoegen *Kerken hebben een belangrijke sociaal-maatschappelijke functie, die een intrinsiek onderdeel van het binnenstedelijke en kerkelijke leven. De binnenstadskerken worden in zeer hoge mate multifunctioneel gebruik voor religieuze bijeenkomsten, voor kunst en cultuur (bijv. concerten) en maatschappelijke activiteiten.* 14 Evenementen passen bij de locatie Blz 101 6de alinea *Frequentie, omvang, type en uitstraling van een evenement moeten passen bij de plek waar het plaatsvindt. Daarbij gaat het om zowel de fysieke kenmerken als het reguliere gebruik van een plek.* 15 Balans tussen levendigheid en rust Blz. 105 5de alinea toevoegen .. binnenhoven. *Ook opengestelde kerken bieden de mogelijkheid voor stilte en reflectie.*

	26 Bezoekers gastvrij verwelkomen Blz 187 in 2de alinea toevoegen …. stroom aan bezoekers. *Ook de kerken verwelkomen bezoekers voor stilte en bezinning of vanuit culturele interesse, zo is de oecumenische Domkerk vrijwel dagelijks geopend voor iedereen. 'Kerken kijken', waarbij jaarlijks 12 kerken in de zomer gedurende drie maanden kosteloos geopend zijn voor het publiek, is van grote waarde voor de beleving en het toerisme van de Utrechtse binnenstad.*

Bijlage 9 – reactie 64 – Actiegroep Weerdsingel Oost

Met genoegen hebben wij de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 gelezen. De inhoud van deze visie laat zien dat er de komende jaren veel uitdagingen liggen om de binnenstad …! Over één punt, hoe trekken we meer fietsers van allerlei slag naar de Singel, willen wij wel graag onze zienswijze geven. Op pagina 162 van de Omgevingsvisie binnenstad Utrecht 2040 wordt het volgende vermeld over de inrichting van de Singel: '*Op deze snelle en comfortabele routes (rood asfalt,* ***soms*** *gecombineerd met klinkers) krijgt de fietser de ruimte en prioriteit. Het gaat om de routes langs de buitenzijde van de singel en om routes in een cirkel daar weer omheen. Ook de fietsroute rondom de singel (de 'fietssingel') kan, eenmaal ingericht, de binnenstadsas ontlasten'.* Wij, als bewoners van de Weerdsingel Oostzijde, willen uw verzoeken de bovengenoemde inrichting met geasfalteerde fietspaden niet à priori als uitgangspunt te hanteren. Wij bemerken in de praktijk dat dit uitgangspunt een open blik en een i*ntegrale* afweging van alle belangen die op de Singel spelen ernstig belemmert. Dit merken wij in ieder geval tot nog toe in de gesprekken die wij als burgers met de gemeente hebben gehad over de voorgenomen herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde. Inzet van 'het middel' asfalt lijkt nu zó te prevaleren, dat uit het oog wordt verloren dat het doel (snelle en comfortabele routes, ruimte en prioriteit voor de fiets) ook op andere wijze kan worden bereikt. Wij pleiten voor objectieve beoordeling zonder vooringenomenheid van beter in de omgeving passende oplossingen die hetzelfde effect (kunnen) hebben op de fietser. Het gebruik van asfalt op het nog te herinrichten deel van de Singel heeft naar onze mening het volgende effect:	Dank voor uw reactie. Allereerst willen we aangeven dat er voor de inrichting van de Weerdsingel een apart project loopt, dus uw reactie is ook gedeeld met de projectgroep. We begrijpen dat u daarmee in gesprek bent over een aantal onderwerpen die u in uw inspraakreactie aanstipt. Wij verwijzen u daarom ook naar dat project voor een meer gedetailleerde discussie over de inrichting. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is een ambitiedocument op hoofdlijnen. De uitwerking vindt juist plaats in projecten zoals het project waarbij u betrokken bent. Wij delen uiteraard de uitgangspunten: de inrichting moet veilig zijn en blijven en het moet goed ingepast worden. Daarnaast moet de nieuwe inrichting de singelstructuur versterken, het groen meer ruimte geven, en comfort bieden aan fietsers. Ons inziens kan de huidige prominente auto-ruimte minder nadrukkelijk. Daarnaast willen we een inrichting die herkenbaar is met andere fietsroutes en de rest van de singel. Over de interpretatie van de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte verschillen de meningen. Hierover is de projectgroep met u in gesprek, mede op verzoek van wethouder van Hooijdonk, die u daar nadrukkelijk toe uitgenodigd heeft. Ook het onderwerp klimaatbestendigheid is onderdeel van gesprek. De belangrijkste factor in het klimaatbestendig maken is 'ontharden' en 'vergroenen'. We zijn dan ook van plan om de verhardingsbreedte te verminderen. Het verschil in wateropname tussen klinkers en asfalt is beperkt. Op de singel ligt bovendien een hemelwaterafvoer, om het regenwater in het gebied te houden en het overschot op de Stadsbuitengracht te lozen. We vinden asfaltverharding een goede manier om routes in het hoofdfietsnetwerk aantrekkelijker te maken (ook ten opzichte van andere fietsroutes). Dit blijft wat ons betreft het uitgangspunt.

a) het traject zal haast zeker ***onveiliger*** worden, zeker als er weinig ruimte is. Dit laatste is in het noordelijke deel van de Singel het geval. Bij toepassing van geasfalteerde fietsstroken moet de Singel daar ofwel volledig worden geasfalteerd of er zal dan gebruik gemaakt worden van brede asfaltstroken met een zeer smalle middenstrook. In beide situaties zal dat leiden tot 'racegedrag' van automobilisten, zeker in de avonduren. In de nabijgelegen Koekoeksstraat, die volledig is geasfalteerd, zijn recentelijk door uw dienst snelheden van 70 km. per uur gemeten! Bij verdere vergroening van de Singel kan verdere versmalling van het bestrate deel noodzakelijk zijn. Dan zal dit effect zeker gaan optreden en heeft de – in een blinde bocht tegemoetkomende fietser – weinig uitwijkmogelijkheden.	
b) het ***ontsiert de huidige stijlvolle en passende inrichting***. De Weerdsingel Oostzijde is Rijksmonument (de kades) en (woningen) Beschermd Stads- en dorpsgezicht en het geheel maakt onderdeel uit van het Alluregebied. Dat is niet voor niets. Het is in ogen van veel Utrechters het aansprekendste en meest oorspronkelijke deel van de Singel én een van de mooiste stukken van de stad. In de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte wordt bovendien op pagina 14 het begin van de Weerdsingel OZ van Oudegracht tot Hopakker gedefinieerd als poortgebied, als toegang en aanloopgebied onderdeel uitmakend van het Centrum. Het begin van de Weerdsingel OZ zal dus hoe dan ook een inrichting "op maat" krijgen zijnde een rijbaan van (fietsvriendelijke) klinkers. De keuze voor de rest van het traject is nog in onderzoek. Een overgang halverwege de Singel naar een andere vloerbedekking ligt minder voor de hand. Realisatie van brede asfalt fietsstroken hier detoneert volledig met de stijlvolle monumentale omgeving. En dat terwijl u in uw visie aangeeft dat bij de inrichting de identiteit van de plek leidend is. Deze wordt, zo geeft u aan, bepaald door de ruimtelijke situatie, de functies in de buitenruimte en de aangrenzende gebouwen [pagina 53 van de Omgevingsvisie Binnenstad]. Hoe past dit uitgangspunt: • in uw visie dat een '***stijlvolle inrichting*** *van pleinen en straten'* gewenst is. *'Dit maakt de schoonheid van de*	

binnenstad beleefbaar maar maakt ook hedendaags gebruik mogelijk'. [pagina 7 van de Omgevingsvisie]? • bij uw wens om '*de buitenruimte (straten, pleinen, parken en grachten), waar voetganger, fiets en verblijf centraal staan, met **hoogwaardige materialen** in te richten.* • bij uw uitgangspunt '*dat er is alleen plek is voor objecten die **bijdragen aan de sfeer** van de binnenstad en tegelijkertijd het gebruik mogelijk maken"*? Toepassing van de juiste fietsvriendelijke klinkers hier is stijlvol en sluit beter aan bij de identiteit en schoonheid van ons erfgoed. Dat laatste wilt ook u immers, zo lezen wij in uw visie, beschermen. Bovendien levert dit, zo is uit onderzoek gebleken, een net zo comfortabele en duurzamere vloerbedekking op waarbij hoogwaardiger materiaal wordt gebruikt dan als er asfalt wordt gelegd. Deze bestrating wordt door *alle* fietsers gewaardeerd.	
c) toepassing van meer asfalt helpt ons inziens ook niet bij uw wens de openbare ruimte (meer) ***klimaatbestendig*** te maken. De Weerdsingel Oostzijde was eerder geasfalteerd en dat heeft toen voor wateroverlast door extreme regenbuien geleid. Mede daarom is op de Weerdsingel Oostzijde 30 jaar geleden bewust gekozen om het asfalt te verwijderen en een fietsvriendelijke en passende inrichting met klinkerbestrating te realiseren. Meer asfalt levert ook extra hittestress op. Waarom asfalt aanleggen en het effect daarvan op de afwatering en hittestress compenseren door iets meer groen aan te leggen? Klinkers en meer groen maken de Singel sowieso nog klimaatbestendiger!	
Het door uw dienst genoemde argument van 'herkenbaarheid' om (nagenoeg) volledig asfalt op de Singel toe te passen is ons inziens subjectief en niet steekhoudend. De inrichting tot (nagenoeg) volledig geasfalteerde fietsstraat is totaal afwijkend van de inrichting van de rest van de Singel. Verder wijkt die inrichting ook af van de nu spiegelbeeldige bestrating aan de andere zijde van het water ter hoogte van de Weerdsingel OZ. Bovendien kan herkenbaarheid ook door kleurkeuze worden bevorderd, en wordt de routekeuze van fietsers vooral door het gevoel van veiligheid, comfort en het aantal (tijdrovende) hindernissen onderweg bepaald.	

Het middel asfalt lijkt nu een doel op zich te zijn geworden voor het Stadsbestuur. Voor bewoners van de Singel lijkt ‘de geest van Feuchtinger’ weer terug te zijn in Utrecht; Rücksichtlos de Singel asfalteren - nu voor fietsers - lijkt het nieuwe adagium in onze stad. Hier wordt volhardend aan vastgehouden, ook al zijn er alternatieven die het fietsgebruik ook stimuleren én naadloos bij de (overige) uitgangspunten van de Omgevingsvisie Binnenstad aansluiten. Wij ontvangen graag veel meer fietsers en wandelaars op ons deel van de Singel. Maar dan wel graag in een stijlvolle inrichting met hoogwaardige materialen die niet alleen plezierig is voor fietsers, maar ook bijdraagt aan de sfeer, duurzamer is en goed aansluit bij de rest van de inrichting. En zo de ook door u geroemde kwaliteit ‘schoonheid’ recht doet. Daarom verzoeken wij u niet zonder onderbouwing en kennis van de wensen van de daadwerkelijke gebruikers het middel asfalt voor te schrijven. Dat belemmert een integrale afweging en beperkt de bewegingsruimte van ambtenaren om een openbare ruimte te creëren die echt past bij de behoeften van inwoners én alle bezoekers van de Singel, zoals u voorstaat [pagina 111 van de Omgevingsvisie Binnenstad]. Wij verzoeken u dan ook het uitgangspunt om de Singel te asfalteren niet in de Omgevingsvisie Binnenstad (en andere Bestuurlijke documenten) op te nemen. Het geeft een conflict met de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte en de besluitvorming hieromtrent is nog gaande. Kortom: u dicht de bewoners van Utrecht veerkracht toe, wij hopen dat u als bestuur kunt laten zien daarover zelf ook te beschikken door hier een inrichting na te streven die recht doet aan meer belangen dan enkel het faciliteren van de snelle fietser. Dan kan het cirkeltje passend rond worden gemaakt voor alle gebruikers.	

Bijlage 10 – reactie 67 – Voetgangersbeweging Nederland

In eerste instantie willen wij u complimenteren met het in hoofdlijn, zeker vanuit het perspectief van de Voetgangersbeweging, positieve lijvige rapport. Lopen is de meest duurzame manier van verplaatsen en vormt de basis voor een leefbare stad, maar ook voor een sociale en inclusieve samenleving. Uw visie is een inspirerend geheel waar veel andere steden een voorbeeld aan kunnen nemen. Het biedt een prachtig perspectief voor de Utrechtse binnenstad. Hetgeen niet wegneemt dat er genoeg details zijn waar we dieper op willen ingaan.	Dank u wel voor uw reacties en het compliment.
De opgave Utrecht heeft in de 20e eeuw voor de opgave gestaan een antwoord te bieden op schaalvergroting en de opkomende automobiliteit. Hierdoor heeft de stad een grote transformatie doorgemaakt. Met de komst van nieuwbouwwijken is de oppervlakte van de stad verveelvoudigd. Er zijn meer Utrechters gekomen en we zijn ruimer gaan wonen. Ook in de omgeving van Utrecht, met steden als Nieuwegein, Houten, Maarssen, is aanzienlijk bijgebouwd. De binnenstad van Utrecht heeft voor stad en regio een centrumfunctie. Om dit mogelijk te maken is aanvankelijk ingezet op ruimte maken voor de auto. Dit begon al in de jaren ’30 met het verbreden van de route van Lucasbolwerk naar Smakkelaarsveld en vond zijn hoogtepunt in de jaren ’70 met het openen van de Catharijnebaan. Maar vervolgens heeft Utrecht een opmerkelijke wending doorgemaakt waarbij juist ingezet is op het terugdringen van het autoverkeer en behouden c.q. terugbrengen van de menselijke schaal. Utrecht heeft daarbij een voortrekkersrol gespeeld en is opmerkelijk succesvol geweest. In de omgevingsvisie wordt deze richting voortgezet en dat kunnen wij als Voetgangersbeweging natuurlijk alleen maar ondersteunen. Terecht is er veel aandacht voor groen, ondervangen van hittestress en opvang van hemelwater. Prima, doen, geen aanmerkingen! Ook fijn dat gekozen wordt voor een binnenstad die bedoeld is om gebruikt te worden en niet alleen een functie “museum” heeft	Dank u wel.

Bereikbaarheid Het Utrechtse beleid is, sinds de jaren ’70, gericht geweest op het wegmasseren van het autoverkeer door de infrastructuur minder aantrekkelijk te maken: geleidelijk aan zijn parkeertarieven verhoogd, is het aantal rijstroken naar de binnenstad verminderd, zijn wachttijden om naar de binnenstad te rijden toegenomen. Aan bezoekers is overgelaten zelf hun weg naar de binnenstad te vinden en dat hebben zij massaal gedaan, veelal gebruik makend van fiets of OV. De omgevingsvisie stelt een voortzetting van dit “wegmasseren” voor, waarbij de ruimte voor fiets(-parkeren) en OV (de doorgaande OV-as door de binnenstad) nu ook worden beperkt. Ingezet wordt op deelmobiliteit. Het zal spannend zijn hoeveel ruimte er in deze aanpak zit. De nota constateert terecht dat de binnenstad nu al door sommige groepen (ouderen, kinderen, mensen met beperkingen) als minder bereikbaar wordt ervaren (pagina 71). Wij delen deze zorg vanuit de grotere loopafstanden die ontstaan en die voor sommige groepen mensen te groot worden. Ook zal het belang van het Centraal Station voor de bereikbaarheid van de binnenstad alleen nog maar verder toenemen, een aspect dat naar onze mening onvoldoende aandacht krijgt.	U schetst de balans tussen verschillende vervoersmodaliteiten en de andere ambities voor de binnenstad op gebied van bijvoorbeeld leefbaarheid, verblijfskwaliteit en groen. We zetten in de omgevingsvisie vooral in om het minder aantrekkelijk maken van de binnenstad voor (doorgaand) autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand om daarmee ruimte te winnen voor de andere modaliteiten en ambities. Ook wij vinden het een hele uitdaging om deze ambities gerealiseerd te krijgen, rekening houdend met de veelvoud aan belangen in de binnenstad. We delen uw zorg ten aanzien van de loopafstanden. Aan de andere kant zien we niet alleen een rol weggelegd voor Utrecht CS, maar ook voor Station Vaartsche Rijn, ook dicht tegen de binnenstad aan de zuidkant gelegen. Ten aanzien van het OV op de binnenstadsas is uitgangspunt dat reizigers met een bestemming of een herkomst in de binnenstad die ook in de toekomst via de binnenstadsas moeten kunnen blijven bereiken.
Relatie tussen centrum en binnenstad Uit de nota is op te maken dat “centrum” en “binnenstad” niet hetzelfde is (zie bijvoorbeeld pagina 89). Met “binnenstad” wordt heel het historische gebied binnen de singels bedoeld, een groot deel hiervan heeft primair een woonfunctie. Een beperkt deel van de binnenstad heeft een echte centrumfunctie, concreet: het gebied tussen Potterstraat en Mariastraat. Traditioneel ligt de focus hier op detailhandel. De nota constateert twee ontwikkelingen: 1. Een verschuiving van detailhandel naar horeca en cultuur 2. Een vergroting van het centrumgebied waardoor ook het Beurskwartier bij het centrum zal gaan horen Wij denken dat het betrekken van het Beurskwartier bij het centrum een goede ontwikkeling is. Dit gebied kan grootschaliger van opzet	Ook wij zien een belangrijke rol weggelegd voor de uitbreiding van het centrum ‘over het spoor’ richting het Beurskwartier en het

zijn dan de kwetsbare historische binnenstad, waardoor toekomstige toename van het aantal bezoekers makkelijker kan worden opgevangen. Uiteraard is ook de nabijheid van het Centraal Station gunstig. Hiertegenover staat ook een zorg: de afstand tussen Beurskwartier en historisch centrum is (voor voetgangers) groot waardoor het twee onsamenhangende deelgebieden dreigen te worden. Om de aansluiting van het Beurskwartier tot een succes te maken, zou tussen Beurskwartier en historisch centrum een fijnmazig en doorlopend voetgangersnetwerk moeten bestaan met voldoende beschutting en aanliggende functies. De intentie om dat te bereiken is ongetwijfeld aanwezig, maar hier zou wat ons betreft meer inspanning op gezet mogen worden.	Lombokplein (huidig Westplein). Het is dan, zoals u terecht constateert, van belang dat er extra voetgangers- en fietsverbindingen komen tussen de Binnenstad en het Beurskwartier. Deze ambities zijn vertaald in richting “24. Verbonden met de omgeving” waar ter hoogte van de Rabobank en de Nic.Beetstraat nieuwe verbindingen over (of onder) het spoor zijn ingetekend. Het betreft hier echter ambities, waarvan de haalbaarheid en financiering nog moeten worden uitgezocht.
Doorsteekjes Wij hebben waardering voor de analyse van knelpunten op pagina 148 en de voorgestelde oplossingen op pagina 149. Het invullen van “missing links” zorgt ervoor dat het gebied aantrekkelijker wordt voor de voetganger, maar ook dat het verkeer beter gespreid wordt zodat knelpunten qua drukte vermeden kunnen worden. Goed om te zien dat hierbij niet alleen naar verbindingen binnen de binnenstad maar juist ook naar aansluiting met de omgeving gekeken wordt.	Dank u.

Bijlage 11 – reactie 68 – Ondernemers van de Neude

Opmerkingen m.b.t. de Neude: Evenementen: hierover hebben gesprekken plaatsgevonden. Minder grootschalige (langdurige) evenementen met uitgebreide horeca en versterkt geluid. Alleen een aantal kleinschalige evenementen die passen bij het Stadhuiskwartier. Wel een uitzondering voor 'nationale' evenementen zoals het E.K. en W.K., de Tour de France etc. In de omgevingsvisie wordt gesteld dat de gemeente sturend is in de bepaling waar welke evenementen komen. Graag zouden we meer overleg willen hebben hierover. De pleinen worden nu voor verschillende doeleinden gebruikt. In de zomer vinden vaak evenementen plaats op het gedeelte waar het grotere zomerterras op het plein staat. De kosten hiervan zijn voor horecaondernemers hoog. De parasols en andere materialen moeten worden weggehaald, in containers gedaan en opgeslagen op een externe locatie. Wat ook vrachtverkeer met zich meebrengt. Ook de opbouw en afbouw van evenementen geeft veel overlast voor omwonenden/overig terras tegen de gevel aan. Graag zouden we overleg willen over welke evenementen passen op het plein of juist evenementen op het achterste deel van het plein waar geen terras staat, dit kan een goede aanvulling van de diverse functies (cultureel en horeca) zijn.	Dank u voor uw reactie De pleinruimte van de Neude is openbare ruimte die in bruikleen wordt gegeven aan ondernemers om hier een terras te kunnen exploiteren. Hoewel we dit zien als een toegevoegde waarde voor de stad, zetten we ook in op flexibel gebruik van de ruimte. Daarom vinden we het ook waardevol om tijdelijke evenementen toe te staan waarbij de Neude op een andere manier gebruikt wordt. De diversiteit aan functies kenmerkt de Neude. Bij de beoordeling van vergunningaanvragen evenals bij de opstelling van nieuw evenementenbeleid wordt met die diversiteit rekening gehouden. Echter, ten einde evenementen te spreiden in Utrecht is ook de Neude een belangrijke locatie voor evenementen. Ook in de toekomst zal dit vragen om samenwerking tussen organisatoren en ondernemers gevestigd aan de Neude. Hierover blijven we met elkaar in gesprek. De gemeente zet inderdaad in op een meer sturend dan faciliterend evenementenbeleid, om eenzijdigheid in het aanbod te voorkomen, en ervoor te zorgen dat evenementen bijdragen aan de kwaliteit en beleving van de binnenstad. In richting 14, 'Evenementen passen bij de locatie' wordt gesteld: *'Frequentie, omvang, type en uitstraling van een evenement moeten passen bij de plek(ken) waar het evenement plaatsvindt* Daarbij gaat het om zowel de fysieke kenmerken als het reguliere gebruik van een plek.*'*. Hierbij nemen we alle aspecten van de omgeving in ogenschouw, waarbij ook de aanwezigheid van terrassen wordt meegenomen in de afweging. Waar nodig treden we in overleg met betrokkenen in de omgeving. Wat betreft overlast van evenementen wordt in dezelfde ontwikkelingsrichting het volgende vermeld: '*hierbij (het organiseren van evenementen) horen uiteraard duidelijke afspraken met alle betrokkenen, onder wie de omwonenden, ondernemers en instellingen die nabij een locatie zijn gevestigd'*. De ontwikkelingsrichtingen uit de omgevingsvisie geven houvast voor het formuleren van nieuw beleid, maar zijn geen nog geen concreet

	beleid. Het nader uitwerken van het evenementenbeleid voor de Neude valt daarom buiten het bereik van de omgevingsvisie.
Zicht en verblijf: zoals meerdere raadsleden aangeven is de Neude voor een groot gedeelte van het jaar een grijs, leeg plein. Op pag. 55 van de omgevingsvisie gaat het over de inrichting van de Neude. Bijschrift van de foto is: “Op de Neude heeft het autoparkeren van 1974 in 2021 plaatsgemaakt voor een trotse rode vlag, geparkeerde fietsen, terrasmeubilair en afvalcontainers. Nog steeds geen echt uitnodigende ruimte”. Hieronder hebben wij een aantal suggesties om het plein mooier, levendiger en schoner te maken. Natuurlijk zijn we altijd bereid om hier samen met de gemeente een apart plan voor op te stellen.	Dank voor de waardevolle suggesties. In principe zijn dit punten die vallen onder de nadere uitwerking van de omgevingsvisie. De visie geeft richting met algemene principes, en het opnemen van gedetailleerde plannen per plein zou te ver voeren. Ook is er nu geen concreet voornemen/bijbehorend budget om een nadere uitwerking voor de Neude te maken.
Winterterras; graag zouden we, om het plein uitnodigender te maken, een mogelijkheid zien tot het plaatsen van een kleinschalig winterterras op het plein. Het zou gaan om 4 tafels achter elkaar langs de pleinrand tegenover de voorterrassen van horecazaken aan het plein. Hierdoor kunnen mensen ook in de maanden oktober t/m maart verblijven op het plein en het ziet er aangekleder uit. Mensen lopen dan tussen terrassen door i.p.v. langs een open plein. Al zou het alleen voor de maanden maart en oktober zijn, dan zou dit, gezien het steeds warmere weer, een welkome aanpassing zijn op de huidige termijn die van april/september loopt.	
Openbare zitplakken; daarnaast zijn er geen openbare zitplekken op het plein aanwezig buiten de vergunde terrassen. Er liggen al enkele jaren ‘losse’ betonblokken t.b.v. de veiligheid (ter voorkoming van terroristische aanslagen). In navolging van o.a. de Mariaplaats zou het mooi zijn om deze te vervangen door verplaatsbare bakken met bomen met bankjes eromheen. Dit is bevorderlijk voor de uitstraling van het plein, spreidt het verblijf van toeristen of stadbewoners die geen gebruik willen maken van de terrassen en verbetert het leefmilieu. Dit soort bakken zijn ook recentelijk nieuw geplaatst op de stoep van de Wittenvrouwenstraat en Voorstraat dus in de directe omgeving van de Neude. Dit sluit mooi op elkaar aan. De ondernemers aan de Neude willen hieraan bijdragen, ook m.b.t. het onderhoud (water geven). Wij stellen voor dit idee kunnen worden mee te nemen in het bomenplan.	

Zicht op de historische gevels: Op oude foto's van het plein zijn de historische gevels van het plein altijd goed zichtbaar. Dit is van grote toegevoegde waarde voor de Neude. Het huidige bomenplan voor de Neude spreekt van een toekomstige 'groene golf' van bomen waarbij er veel bomen juist voor deze gevels worden geplaatst. Wij zijn als ondernemers juist voorstander van een groenere en leefbare stad maar zouden graag de bomen langs de randen van het plein zien en, zoals genoemd in bovenstaande alinea, aan het begin van het plein bij de Voorstraat/Potterstraat.	
Verlichting; ook zouden wij, binnen 'het plan Neude' graag een milieuvriendelijk verlichtingsplan uitwerken met behulp van de gemeente. Dit om de grote verlichting masten te vervangen voor authentieke straatverlichting en om de gevels van alle panden aan het plein na zonsondergang uit te lichten. Dit geeft een bijzondere sfeer aan het plein.	
Rolstoelvriendelijker; Als bijlage een brief van Job Haug (Beleidsmedewerker Mobiliteit, Toegankelijkheid en Huisvesting van Solgu, www.solgu.nl) om het plein toegankelijker te maken voor mensen met een rolstoel.	
Praktische opmerkingen: a. Schoonheid, netheid en veiligheid van het plein: openbare toiletvoorziening realiseren in de fietsenkelder. Hier zou naar worden gekeken aangezien een voorziening in de grond zoals op het Janskerkhof niet mogelijk is vanwege grondkabels. b. Laden en lossen: de huidige aanpassingen in het laden en lossen zoals nu aangepast t.b.v. corona werken erg goed op de Neude. Het voetgangersgebied is uitgebreid zodat daar alleen tot 11.30 uur laden en lossen is toegestaan. Wij willen u verzoeken dit zo te blijven handhaven. c. Fietsen: ondanks de aanwezigheid van de fietsgarage, staan er, met name in het voorjaar en in de zomer, nog dagelijks honderden fietsen los op de Neude. Wij pleiten voor een verbod op het plaatsen van fietsen buiten de fietsenstallingen. Samen met betere aanduiding borden die verwijzen naar de fietskelder onder de bibliotheek. d. Er is behoefte aan meerdere stroompunten op het plein t.b.v.	

	terrasverlichting in de parasols op het plein. Nu hangen er vanuit de gevels stroomkabels over de weg naar het plein. Er zijn reeds stroompunten aanwezig en ondernemers willen hier financieel aan bijdragen.	

Bijlage 12 – reactie 69 – Urban Interest

Namens cliënte, de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Urban Interest Vastgoed B.V., statutair gevestigd te 's-Gravenhage en kantoorhoudende te (2517 KC) 's-Gravenhage aan de Tobias Asserlaan 2 (**Urban Interest)**, die in deze kwestie woonplaats kiest te 's-Gravenhage aan het Lange Voorhout 3 (Postbus 30457, 2514 EA Den Haag), ten kantore van BarentsKrans Coöperatief U.A., van welk kantoor mr. [redacted] als advocaat-gemachtigde zal optreden en als zodanig deze zienswijze zal ondertekenen, bericht ik u als volgt. Urban Interest heeft kennisgenomen van de terinzagelegging van de inspraakversie van de Omgevingsvisie Binnenstad (de **Omgevingsvisie**) van het college van burgemeester en wethouders van Utrecht (het **College**). Uit de vrijgave voor inspraak van de Omgevingsvisie volgt dat eenieder tot en met 19 april 2021 schriftelijk of mondeling een zienswijze betreffende de Omgevingsvisie kan indienen. Urban Interest kan zich als belanghebbende om de hiernavolgende redenen niet met de Omgevingsvisie verenigen en wenst om die reden gebruik te maken van de gelegenheid een zienswijze in te dienen. In het hiernavolgende zullen in onderdeel I van deze zienswijze eerst de achtergrond en feiten worden beschreven. In onderdeel II van deze zienswijze worden vervolgens de bezwaren ten aanzien van de Omgevingsvisie uiteengezet. Ten slotte wordt in onderdeel III afgesloten met een conclusie.	Dank u voor uw reactie.
ACHTERGROND EN FEITEN 1 Urban Interest is eigenaar van en verhuurt winkels en winkelcentra (kantoren en woningen) in heel Nederland en investeert gericht in kwaliteitsverbetering van bestaande winkelpanden en winkelcentra en overig vastgoed. Daarmee voldoet zij aan de vraag van haar huurders en hun klanten. 2 Urban Interest heeft in de gemeente Utrecht onder meer Winkelcentrum NOVA (inclusief de bovengelegen woningen, kantoorruimte, en parkeergarage) in de wijk Kanaleneiland in eigendom. Urban Interest heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in herontwikkeling en modernisering van winkelcentrum NOVA en de	

bijbehorende parkeerfaciliteiten. De volledige uitstraling van het winkelcentrum heeft een uitgebreide upgrade en renovatie ondergaan om het een warme en uitnodigende uitstraling te geven. Met deze grote investering van Urban Interest zijn aanzienlijke financiële middelen gemoeid. Bovendien is Urban Interest mede-eigenaar van het winkelcentrum The Wall, gelegen nabij Leidsche Rijn. 3 In de Omgevingsvisie is beschreven wat de ambities van het College zijn voor de Utrechtse binnenstad en welke ontwikkelingen het College wil stimuleren, bijsturen of afremmen. De Omgevingsvisie vormt het beleidskader voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de (binnenstad van) Utrecht. 4 In de Omgevingsvisie is onder meer het toekomstbeeld voor het winkelgebied in de binnenstad van Utrecht beschreven. De Omgevingsvisie voorziet in een wijziging van de samenstelling van het winkelgebied. Zoals Urban Interest in het navolgende zal toelichten, wenst zij door middel van deze zienswijze aandacht te vragen voor een bestaand overaanbod aan detailhandel - waardoor de verhuurbaarheid van haar (winkel)panden wordt aangetast – en voor een evenwichtige spreiding van winkels.	
ZIENSWIJZE *Overcapaciteit detailhandel* 5 Urban Interest wenst allereerst te benadrukken dat winkelcentra over het algemeen de afgelopen jaren zijn geconfronteerd met een constante daling van bezoekersaantallen. De coronacrisis heeft dit beeld helaas enkel versterkt. Daar komt bij dat vele detailhandelsvoorzieningen in de gemeente Utrecht beschikken over een overcapaciteit. Naast winkelcentra NOVA en The Wall wijst Urban Interest in dit verband onder meer ook op Hart van Hoograven, Woonboulevard Utrecht, Leidsche Rijn Centrum en de detailhandelsvoorzieningen aan het Smaragdplein en de Rijnlaan. 6 Indien in het licht van het bovenstaande vierkante meters winkelruimte zouden worden toegevoegd in de (binnenstad van de) gemeente Utrecht, wordt de concurrentiepositie van de huurders van winkelpanden in onder meer winkelcentra NOVA en The Wall op een,	*Overcapaciteit detailhandel* We onderschrijven de algemene trend van afnemende behoefte aan vierkante meters detailhandel. Het college baseert zich voor de Utrechtse situatie o.a. op het uitgebreide en gedegen onderzoek naar toekomstbestendige winkelgebieden van Stec Groep. In de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 wordt ook niet uitgegaan van toename van detailhandel in de binnenstad. Op dit moment wordt gewerkt aan een plan van aanpak voor het tegengaan van leegstand van winkelpanden in de binnenstad waarbij gekeken wordt naar een mix van functies en juist niet het toevoegen van detailhandel. U verzoekt het college nader onderzoek te verrichten naar de op dit moment in de gemeente Utrecht bestaande behoefte aan vierkante meters detailhandel en aan de hand daarvan te bezien hoe de reeds bestaande detailhandelsvoorzieningen kunnen worden versterkt. Dit

gelet op het voorgaande, onnodige en daardoor onaanvaardbare manier benadeeld, hetgeen tot (meer dan de huidige) leegstand in deze winkelgebieden zal leiden. Dit heeft op zijn beurt nadelige gevolgen voor de verhuur(baarheid) van winkelruimte door Urban Interest. De investeringen die Urban Interest heeft gedaan om winkelcentrum NOVA weer aantrekkelijk te maken voor bezoekers zouden daardoor weer teniet worden gedaan. 7 In de Omgevingsvisie wordt door het College bevestigd dat er al jaren een verschuiving plaatsvindt in het koopgedrag van mensen, die onder meer inhoudt dat mensen steeds meer goederen via het internet kopen. Ook wordt bevestigd dat ook de coronacrisis een maatschappelijke ontwikkeling is die vraagt om een wijziging van de samenstelling van het winkelgebied. Geconstateerd wordt dat de leegstand van winkelpanden de afgelopen jaren oploopt en dat die winkelleegstand wordt versterkt door de coronacrisis.1 8 Urban Interest kan zich niet vinden in de verwachting "*dat de leegstand in Utrecht beperkt blijft*". Urban Interest heeft ervaren dat de behoefte aan vierkante meters voor detailhandel de afgelopen jaren ook in de gemeente Utrecht is afgenomen. In de provincie Utrecht is het aantal fysieke winkels in de periode 2010-2019 mede door de opkomst van online winkelen met 8,7% afgenomen.2 Gedurende de coronacrisis is online winkelen in nog sterkere mate gegroeid, met een nog grotere afname van de behoefte aan detailhandel in de nabije toekomst tot gevolg. 9 Urban Interest kan zich goed verenigen met het standpunt dat aanvulling van het winkelgebied met andere functies zoals kunst en cultuur, werken en wonen noodzakelijk is om een levendig winkelgebied te creëren. Naar het oordeel van Urban Interest dient de focussen te liggen op het toevoegen van andere functies en, gezien de reeds bestaande overcapaciteit aan detailhandelsvoorzieningen, niet op het toevoegen van winkelruimte. 10 Uit de Omgevingsvisie blijkt dat slechts op zeer globaal niveau is onderzocht in hoeverre er behoefte bestaat aan	brengen we jaarlijks in beeld in de Utrechtse vastgoedmonitor. Deze monitoringsinformatie betrekken we bij besluiten over de diverse winkelgebieden.

detailhandelsvoorzieningen in de gemeente Utrecht. Zoals Urban Interest in het bovenstaande heeft toegelicht, bestaat naar haar oordeel in de nabije toekomst geen behoefte aan de toevoeging van winkelruimte in de gemeente Utrecht, maar eerder aan een toevoeging van andere functies in de binnenstad en consolidatie en versterking van de detailhandelsvoorzieningen buiten de binnenstad van Utrecht. 11 In de Omgevingsvisie wordt gesteld dat een "*plan van aanpak retailontwikkeling, leegstand en transformatie binnenstad*" opgesteld zal worden. In dit plan zou worden bepaald welk aanbod aan voorzieningen zoals winkels maar ook andere functies zich in de binnenstad van Utrecht zullen ontwikkelen. Urban Interest verzoekt het College nadrukkelijk om in het kader van het opstellen van dit plan – maar ook in het kader van andere toekomstige (ruimtelijke) plannen - allereerst nader onderzoek te verrichten naar de op dit moment in de gemeente Utrecht bestaande behoefte aan vierkante meters detailhandel en aan de hand daarvan te bezien hoe de reeds bestaande detailhandelsvoorzieningen kunnen worden versterkt. Bovendien verzoekt Urban Interest het College om in het kader van toekomstige ruimtelijke plannen in elk geval de reeds bestaande overcapaciteit aan detailhandelsvoorzieningen in overweging te nemen. 1 Omgevingsvisie, p. 85. 2 CBS, *De regionale economie 2018,* Den Haag 2019, p. 48-63. *Spreiding van winkelgelegenheden* 12 Urban Interest hecht waarde aan een evenwichtige spreiding van winkels, hetgeen bovendien ook is vereist op grond van een goede ruimtelijke ordening. Urban Interest is van oordeel dat concentratie van winkels in een beperkt aantal gebieden noodzakelijk is om winkelvoorzieningen en -gebieden economisch vitaal te houden als gevolg van de afname van fysieke bestedingen en de toename van online aankopen. Urban Interest meent om die reden dat de aandacht uit zou moeten gaan naar de ontwikkeling van winkelgebieden buiten de binnenstad van Utrecht, rondom reeds bestaande clusters van	*Spreiding winkelgebieden* De spreiding van winkelgebieden is een belangrijk element van de hoofdwinkelstructuur, die in het Ontwikkelingskader Detailhandel 2012 en in de concept RSU2040 is vastgelegd. Deze spreiding draagt immers bij aan een fijnmazige winkel- en voorzieningenstructuur, die bijdraagt aan een goed woon- en leefklimaat. De hoofdwinkelstructuur is hiërarchisch van opbouw, met de binnenstad en het centrum als top van de piramide. Daaronder de bovenwijkse centra: Leidsche Rijn Centrum, Shopping Center Overvecht en Nova. En tot slot als

winkelgelegenheden, zoals winkelcentra NOVA en The Wall. 13 In het kader van winkelcentrum The Wall is Urban Interest om dit moment met de gemeente Utrecht in overleg om tot een verruiming van de ter plaatse geldende bestemming te komen. Urban Interest ziet in het bijzonder met betrekking tot winkelcentrum The Wall mogelijkheden voor consolidatie en versterking van de detailhandelsvoorzieningen ter plaatse. Urban Interest zet de gesprekken met de gemeente Utrecht hieromtrent graag voort.	fundament van de piramide de wijk- en buurtcentra incl. de stadstraten. Een bijzondere categorie betreft de perifere clusters: de woonboulevard, The Wall en Franciscusdreef, vanwege hun grootschalige volumes.
III CONCLUSIE 14 Urban Interest geeft het College op grond van het bovenstaande met klem in overweging om in het kader van toekomstige ruimtelijke plannen nader grondig te onderzoeken in hoeverre er behoefte bestaat aan detailhandel in de binnenstad van Utrecht c.q. de gemeente Utrecht in zijn geheel. Urban Interest verzoekt het College daarbij in elk geval acht te slaan op de reeds bestaande overcapaciteit van detailhandelsvoorzieningen in de gemeente Utrecht en de wijze waarop middels dit potentieel reeds in de behoeften van de bewoners en bezoekers kan worden voorzien. Zodoende zal de concurrentiepositie van thans in de omgeving gevestigde winkeliers niet onnodig worden benadeeld en zal door handhaving van de huidige evenwichtige spreiding van winkels in de gemeente Utrecht ook de goede ruimtelijke ordening worden gediend. 15 Gelet op het voorgaande verzoekt Urban Interest het College om haar zienswijze gegrond te verklaren, rekening te houden met de inhoud van deze zienswijze en de Omgevingsvisie dusdanig vast te stellen zodat tegemoet wordt gekomen aan de geuite zorgpunten.	

Bijlage 13 – reactie 70 – Rabobank

Namens cliënte Coöperatieve Rabobank U.A., statutair gevestigd te Amsterdam en kantoorhoudende te (3521 CB) Utrecht aan de Croeselaan 18 (**Rabobank**), die in deze zaak woonplaats kiest te Den Haag aan het Lange Voorhout 3 te (Postbus 30457, 2514 EA) Den Haag, ten kantore van BarentsKrans Coöperatief U.A., van welk kantoor mr. [redacted] als advocaat-gemachtigde zal optreden en als zodanig deze zienswijze zal ondertekenen, wend ik mij tot u ter zake van het navolgende. Rabobank heeft kennisgenomen van de terinzagelegging van de inspraakversie van de Omgevingsvisie Binnenstad (de **Omgevingsvisie**) van het college van burgemeester en wethouders van Utrecht (het **College**). Uit de vrijgave voor inspraak van de Omgevingsvisie volgt dat een ieder tot en met 19 april 2021 schriftelijk of mondeling een zienswijze betreffende de Omgevingsvisie kan indienen. Rabobank kan zich als belanghebbende om de hiernavolgende redenen niet met de Omgevingsvisie verenigen en wenst om die reden gebruik te maken van de gelegenheid een zienswijze in te dienen. In het hiernavolgende zullen in onderdeel I van deze zienswijze eerst de achtergrond en feiten worden beschreven. In onderdeel II van deze zienswijze worden vervolgens de bezwaren ten aanzien van de Omgevingsvisie uiteengezet. Ten slotte wordt in onderdeel III afgesloten met een conclusie.	Dank u wel voor uw reactie.
ACHTERGROND EN FEITEN 1 Rabobank is eigenaar van de het Rabobank Terrein en de kantoorgebouwen gelegen aan de Croeselaan 18 en 28-46 te (3521 CB) Utrecht (het **Rabobank Terrein**). Op het Rabobank Terrein is het bestuurscentrum van Rabobank gevestigd. Rabobank is voornemens om op een deel van het Rabobank Terrein nieuwe kantoorruimte, woningen, commerciële voorzieningen en ondergronds parkeren te realiseren. Rabobank is met de gemeente Utrecht (de **Gemeente**) in intensief overleg om deze ontwikkeling mogelijk te maken. 2 Onder meer in het kader van deze ontwikkeling is het de wens van de Gemeente om een voetgangersverbinding te realiseren, die een schakel zou moeten worden tussen het	

Moreelsepark enerzijds en het Ringpark Dichterswijk, de Kruisvaart en de nieuw te realiseren parken in het Beurskwartier anderzijds (de **Stadsas**). De Stadsas zal onder meer boven het spoor en boven het Rabobank Terrein komen te liggen. 3 In de Omgevingsvisie is beschreven wat de ambities van het College zijn voor de Utrechtse binnenstad. De Omgevingsvisie vormt het beleidskader voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de (binnenstad van) Utrecht. De Omgevingsvisie maakt duidelijk dat de binnenstad, naar het oordeel van het College, in 2040 onderdeel uitmaakt van het vergrote centrum, waarvan ook het stationsgebied en het Beurskwartier deel uitmaken. Het Rabobank Terrein behoort derhalve eveneens tot dit zogenaamde vergrote centrum. 4 Naar het oordeel van het College moeten, blijkens de Omgevingsvisie, enkele barrières worden geslecht om de binnenstad aan alle zijden goed te verbinden met de omliggende stadswijken en het centrum van Utrecht aantrekkelijker te maken voor langzaam verkeer. Het gaat om verbindingen die in het netwerk voor fietsers en voetgangers nu nog zouden ontbreken. Een van de verbindingen die hiertoe in de Omgevingsvisie worden genoemd, is de Stadsas. 5 De Stadsas, zoals deze in de Omgevingsvisie is omschreven en door de Gemeente is beoogd, leidt tot beperkingen van de ontwikkelmogelijkheden van Rabobank en vormt een belemmering voor de verbinding tussen de verschillende gebouwen op het Rabobank Terrein. Om die reden wenst Rabobank een zienswijze tegen de Omgevingsvisie - in het bijzonder voor zover deze betrekking heeft op de Stadsas - naar voren te brengen.	
ZIENSWIJZE 6 Zoals uit de Omgevingsvisie blijkt, is het de ambitie van de Gemeente om tot realisatie van de Stadsas te komen, om zo een extra verbinding te creëren tussen de binnenstad en de aan de andere kant van het spoor gelegen stadswijk. Het Rabobank Terrein ligt op een belangrijke positie ten aanzien van het kunnen verbinden van beide centrumhelften. Omdat de Stadsas midden door het Rabobank Terrein zal komen te lopen, is voor de realisatie van de Stadsas de	De ambitie is om verbindingen tussen binnenstad en Stationsgebied west (Beurskwartier) te realiseren. Zo verwachten we dat we de groei van voetgangers kunnen faciliteren. Daarnaast worden op deze wijze verbindingen tussen de verschillende gebieden gerealiseerd en gaan deze gebieden meer als één gebied functioneren (zie ook de vastgestelde Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein). Deze ambitie is vertaald naar de kaart op pag. 149 en 177. Uiteraard gaan we in overleg met Rabobank de juiste locatie bekijken, rekening

medewerking van Rabobank vereist. Rabobank en (diverse afdelingen van) de Gemeente zijn om die reden in intensief overleg over de mogelijke aanleg van de Stadsas. 7 De aanleg van de Stadsas over het Rabobank Terrein zoals in de Omgevingsvisie aangegeven, heeft uitdrukkelijk niet de voorkeur voor Rabobank, omdat de Stadsas de bestaande verbinding tussen de verschillende gebouwen op het Rabobank Terrein doorbreekt. Rabobank hecht belang aan het behoud van de horizontale verbindingen tussen de verschillende kantoorgebouwen die reeds aanwezig zijn op het Rabobank Terrein en de nieuwe kantoorruimte, woningen en commerciële voorzieningen die Rabobank op het Rabobank Terrein wenst te ontwikkelen. 8 Daarnaast heeft Rabobank haar twijfels bij de mogelijkheid om tot realisatie van de Stadsas te komen, gezien de door de Gemeente gekozen benaderingswijze. De op dit moment door de Gemeente gekozen benaderingswijze zal leiden tot hoge kosten en daarmee financiële onhaalbaarheid van de Stadsas. Rabobank is niettemin bereid om mee te denken over de realisatie van de Stadsas. Rabobank is echter niet bereid om de kosten voor de Stadsas voor haar rekening te nemen. *9* Rabobank wenst te benadrukken dat zij uiteraard bereid is om de constructieve gesprekken met de Gemeente, met inachtneming van het bovenstaande, voort te zetten.	houdend met de ambities van de Rabobank en de grondposities. We zullen de kaart op pag. 149 en 177 aanpassen en aangeven dat het om een ‘kansrijke’ verbinding gaat.
CONCLUSIE 10 Gelet op het voorgaande verzoekt Rabobank het College om haar zienswijze gegrond te verklaren, rekening te houden met de inhoud van deze zienswijze en het plan aan te passen zodat tegemoet wordt gekomen aan de geuite zorgpunten.	

Bijlage 14 – reactie 72 – Universiteit Utrecht

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van de op 19 februari 2021 ter inzage gelegde Concept Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Namens de Universiteit Utrecht (UU) zend ik u onderstaand onze zienswijze op de Concept Omgevingsvisie. Bij de vaststelling van haar Vastgoedstrategie in 2019 heeft de Universiteit bewust gekozen om in de binnenstad gehuisvest te willen blijven mede op basis van gesprekken met de gemeente Utrecht. Ook deze omgevingsvisie onderschrijft de waarde van de Universiteit voor hoe de binnenstad zich heeft ontwikkeld tot op heden, maar ook voor de toekomst.	Dank u voor uw reactie.
Bereikbaarheid van de binnenstad Een belangrijk thema in de Concept Omgevingsvisie is het 'tempo in de binnenstad'. Volgens de Concept Omgevingsvisie wordt in de toekomst het centrum meer en meer ingericht op voetgangers, fietsen en verblijven. "*Auto's worden in garages geparkeerd, op eigen terrein of buiten de binnenstad. Logistiek vindt meer plaats over het water en met emissie-vrije transportmiddelen.*" Ook nu al worden wijzigingen doorgevoerd in de bereikbaarheid van de binnenstad, zoals het recent ingestelde vrachtwagenverbod. Dit zijn ingrijpende wijzigingen die om aanpassing van de bedrijfsvoering van de Universiteit vragen. Met het in 2019 vastgestelde Strategisch Duurzaamheidsplan kiest de Universiteit voor het verduurzamen van haar bedrijfsvoering, wat aansluit op de ambities zoals omschreven in de Concept Omgevingsvisie. Er zijn echter situaties denkbaar waarin het niet altijd mogelijk is om navolging te geven aan de voorgestelde maatregelen om deze ambities te behalen. Een voorbeeld is het uitvoeren van bouwactiviteiten in de binnenstad, waarbij het soms noodzakelijk is om grotere en/of zwaardere elementen te vervoeren dan mogelijk is binnen het ingestelde vrachtwagenverbod en ook niet past binnen de ambities die geformuleerd zijn voor de toekomst. Wij verzoeken, om bij verdere uitwerking van de ambities, rekening te houden met uitzonderingen en beleid te formuleren dat meer oplossingsgericht is en dat recht doet aan bovenstaande problematiek door mogelijkheid	**Bereikbaarheid van de binnenstad** Het is fijn om te lezen dat de duurzaamheidsambities van de Universiteit herkenbaar zijn in de Omgevingsvisie. Uiteraard houden we bij de uitwerking van de ambities rekening met noodzakelijke leveranties (zoals bij (ver)bouwactiviteiten). Zoals in de omgevingsvisie is opgenomen is goede logistiek van levensbelang voor een sociaal en economisch vitale en ook fraaie binnenstad. Het gaat om de bevoorrading van bedrijven, instellingen en particulieren, horecalogistiek, waaronder gekoeld vervoer, verhuizingen, bouwlogistiek inclusief klusbussen, afvalinzameling en retourlogistiek (bijvoorbeeld lege flessen, maar ook retourzendingen van onlinebestellingen). Of binnen deze ambities en de bijbehorende maatregelen op voorhand sprake dient te zijn van een ontheffingsprocedure is in dit stadium van het opstellen van de Omgevingsvisie moeilijk aan te geven. Naast de (logistieke) bereikbaarheid vinden wij behoud van erfgoed en veiligheid van belang. Daarom worden er verschillende noodzakelijke maatregelen getroffen om dit te garanderen. Ook als dit betekent dat de bedrijfsvoering van individuele bedrijven of instellingen aangepast moeten worden. Met name voor regelmatig terugkerende logistieke activiteiten, dient de vervoerder met aangepast materieel te gaan rijden die voldoet aan de verschillende beperkende maatregelen (lengte-, breedte-, gewichtsbeperking). Hiervoor zal de gemeente Utrecht in de regel geen ontheffingen gaan uitgeven. Als een

van maatwerk te bieden (bijvoorbeeld een ontheffingsprocedure). Naast bereikbaarheid in het kader van bedrijfsvoering is ook de bereikbaarheid voor medewerkers, studenten, bezoekers en/of familie van studenten die naar een promotie of diploma-uitreiking komen een belangrijk aandachtspunt. In relatie tot de ambities in de Concept Omgevingsvisie, om het autoverkeer terug te dringen, vragen wij aandacht voor de bereikbaarheid van de binnenstad en in het bijzonder van onze panden voor mindervaliden.	transporteur niet kan of wil voldoen aan deze eisen, is het mogelijk de zending over te geven aan een stadsdistributeur via de stadshubs aan de rand van de stad. Zij kunnen deze zendingen wel op locatie krijgen met aangepaste voertuigen en zijn op dit moment al operationeel. Hierdoor is er een alternatief en is een ontheffing in de regel niet nodig. Onderzocht wordt of ontheffing kan worden gegeven aan voertuigen (bijvoorbeeld bouwverkeer) waarvan het transport noodzakelijk is, waarvoor geen alternatief beschikbaar is, en of er hiervoor maatregelen kunnen worden genomen om schade aan erfgoed te voorkomen. Dit zal mede afhankelijk zijn van de snelheid waarmee we als overheid, in samenwerking met de markt tot concrete stappen kunnen komen. Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.
Horizontale samenvoegingen De eerste ambitie die de omgevingsvisie beschrijft is die van Schoonheid; “*De schoonheid van de binnenstad behouden, vergroten, benutten en beleefbaar maken.”* De UU tracht in al haar plannen in de binnenstad altijd zoveel als mogelijk rekening te houden met de context van de binnenstad en het monumentale karakter van de panden. Veelal wordt in een vroeg stadium van de planvorming afstemming gezocht met de gemeente. Een belangrijk vraagstuk rondom de huisvesting van de Universiteit in de binnenstad is hoe de monumentale panden bij kunnen dragen aan een goed functionerende en efficiënte bedrijfs-voering. De Concept Omgevingsvisie omschrijft het kleinschalige karakter van de bebouwing in de binnenstad. Dit sluit echter niet aan op het realiseren van een goed functionerende en efficiënte bedrijfsvoering voor de Universiteit. Het is voor de UU dan ook essentieel dat het mogelijk blijft om panden intern met elkaar te verbinden. Wij verzoeken u	**Horizontale samenvoegingen** Uitgangspunt is dat doorbraken niet zijn toegestaan, cosmetische variatie is niet gewenst. Het idee hierachter is om te voorkomen dat er XL-functies komen op plekken die niet passen bij de schaal van de historische binnenstad. Door middel van een gebiedsprofiel (een profiel m.b.t. tot een gebied met meerdere panden) zouden eventueel andere afwegingen gemaakt kunnen worden en de wens om doorbraken te maken meegenomen kunnen worden. Dat is als deze passen binnen de gedachte van deze maatregel, binnen de maat en schaal van de historische stad en het gedachtengoed van de Omgevingsvisie in het algemeen.

daarom de ambitie om doorbraken tussen panden (horizontale samenvoegingen) niet meer plaats te laten vinden (pagina 43) niet vast te stellen en te vervangen door een beleid, dat meer oplossingsgericht is en dat recht doet aan bovenstaande problematiek door mogelijkheid van maatwerk te bieden.	
Binnenstadsas De binnenstadsas is de route van de Vredenburgknoop (Smakkelaarsveld) naar het Lucasbolwerk (Stadsschouwburg). Volgens de Concept Omgevingsvisie is het "*de bedoeling dat ook op de binnenstadsas het tempo van de voetganger en fietser op termijn de toon aangeeft en dat de route groen (klimaatadaptief) wordt ingericht, met meer ruimte voor verblijf en een meer ontspannen sfeer. Een meer kleinschalige vorm van lokaal openbaar vervoer voor bestemmingsverkeer kan hierin een rol spelen.*" Doel is om doorgaand openbaar vervoer en autoverkeer midden door de binnenstad te verminderen. In de video op de website van de omgevingsvisie wordt gesproken over dat dit "*misschien wel met een trammetje of kleine elektrische bus*" bereikt kan worden. De Universiteit is op dit moment al geconcentreerd op twee plekken (clusters) in de binnenstad; rondom de Drift en rondom de Trans. Daarnaast heeft de Universiteit nog een aantal losstaande locaties in de binnenstad. Op termijn worden deze losstaande locaties afgestoten en wordt gezocht naar aansluiting bij en verdichting binnen de bestaande twee clusters in de binnenstad. De binnenstadsas vormt een belangrijke verbinding tussen Utrecht Centraal en deze twee clusters (halte Janskerkhof). Het is voor de Universiteit essentieel dat er voldoende vervoerscapaciteit beschikbaar blijft op de binnenstadsas voor met name de medewerkers en studenten die van buiten Utrecht naar de locaties in de binnenstad reizen, maar ook de doorgaande verbinding naar Utrecht Science Park. Wij verzoeken u bij de verdere uitwerking van de mogelijkheden voor de toekomstige binnenstadsas rekening te houden met deze stroom personen en zouden het op prijs stellen betrokken te worden bij de verdere planvorming. Wij wensen u veel succes in de verdere uitwerking van de Concept Omgevingsvisie Binnenstad 2040 en zien graag de beantwoording op deze zienswijze tegemoet.	**Binnenstadsas** Met de provincie Utrecht wordt onderzocht welke alternatieven er zijn voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas, waarna provincie en gemeente Utrecht een integrale afweging zullen maken voor de binnenstadsas. De tram is daarbij zeker een te onderzoeken alternatief. Daarbij dient de tram zich wel te voegen naar de sfeer van de binnenstad door o.a met een aangepaste snelheid te rijden. Er zijn voldoende voorbeelden van trams in binnensteden waar dat goed gelukt is. Alleen nog kleine voertuigen te laten rijden maakt ook onderdeel uit van deze studie. In de afweging van deze varianten speelt het belang voor de bereikbaarheid van de binnenstad een belangrijke rol. Er is een substantieel deel van de reizigers in de bus die een herkomst of een bestemming in de binnenstad heeft. Die reizigers willen we ook in de toekomst voldoende kwaliteit blijven bieden.

Bijlage 15 – reactie 73 – Provincie Utrecht

Ambtelijke reactie PU – Omgevingsvisie binnenstad	**Antwoord**
- Belangrijk om OV evenwichtig op te nemen in de omgevingsvisie. De omgevingsvisie is een kader voor eventueel op te stellen gebiedsprofielen (door o.a. inwoners). Graag correcte formuleringen opnemen. - Resultaten van de studie OV in de binnenstad verwerken in de omgevingsvisie conform bespreking in BO 12 april. Mogelijke invulling: varianten laten zien als mogelijke ontwikkelingsrichtingen, conclusies een plek geven en verwijzen naar toekomstig vervolgonderzoek samen met de provincie Utrecht. Wij worden graag betrokkenen bij de verwerking van deze resultaten. - Hieronder volgt een meer gedetailleerde reactie per pagina. Het gaat hier veelal om punten die naar verwachting ook in het interne gemeentelijke proces worden opgepakt. **Vet**: voorgestelde toevoeging Verwijderd: voorgestelde verwijdering	Dank u voor uw reactie. Er zijn de nodige aanpassingen gedaan in de tekst om het Openbaar Vervoer een evenwichtige plek te geven in lijn met de gezamelijke studie van de gemeente en de provincie naar het OV in de binnenstad. Het vervolg van de studie wordt gezamenlijk opgepakt.

Pagina	**Item**	**Reactie**	**Aanpassingen**
8	Bovenste alinea in hetmidden	Tekstvoorstel: Voor mensen die dat nodig hebben **en mensen van buitenaf,** zijn er alternatieven voor lopen, zoals openbaar vervoer, taxi's of deelauto's. <u>Toelichting:</u> OV levert een grote bijdrage aan de bereikbaarheid van de binnenstad van Utrecht en niet alleen voor mensen met een beperking. Ook de bewoners en bezoekers die van verder weg komen of parkeren aan de rand van de stad. De ruim 25.000 reizigers met herkomst of bestemming in de brede binnenstadkiezen nu bewust voor OV.	Voor mensen die dat nodig hebben, zijn er alternatieven voor lopen en fietsen, zoals openbaar vervoer, taxi's of deelauto's.
17	Kaart RSU	Dit is niet de meest recente kaart van RSU. Ontbreken lijnen van o.a. OV-verbindingen naar Overvecht en de binnenstad.	Aangepast

41	Wijk CS bij kopje 2021	Evenwichtig opnemen: Tekstvoorstel: “De busbaan op het Vredenburg en de drukke Sint Jacobsstraat **zorgen voor goede bereikbaarheid van de binnenstad en omliggende wijken, maar** vormen **ook** barrières tussen de wijk en de rest van de binnenstad”	2021 De busbaan op het Vredenburg en de drukke Sint Jacobsstraat zorgen voor goede bereikbaarheid van de binnenstad en omliggende wijken, maar vormen ook barrières tussen de wijk en de rest van de binnenstad.
41	Wijk C bij kopje 2040	Evenwichtig opnemen: Tekstvoorstel: ~~*‘De busbaan is rustiger en beter oversteekbaar en de Jacobikerkstaat weer op een plein/*~~ ‘**Bestaande oversteken op deze belangrijke busbaan wordenverbeterd door een ander materialisatie’** <u>Toelichting:</u> Dit sluit niet aan bij wat wij leren in de gezamenlijke studie OV inde binnenstad (Bijenkorf-Stadschouwburg). In deze studie komt naar voren dat de brede binnenstad een belangrijk bestemmingsgebied is. De Jacobstraat verbindt het centrum metomliggende wijken en kan voor sommige reizigersgroepen een alternatief bieden voor de binnenstad-as. Ook in de gemeentelijke RSU staat deze HOV-as op de kaart.	Bestaande oversteken op deze belangrijke busbaan worden verbeterd door een andere vormgeving.
54	Toelichting bij plaatjeaan de linkerkant.	Evenwichtig opnemen: *‘Nu doorsnijdt een ~~busbaan~~ **belangrijke verkeersroute** hetJanskerkhof, dat verder is opgedeeld in een veelheid aan functies. De restruimte is voor de voetganger’* Toelichting:	Nu doorsnijdt een belangrijke verkeersroute met o.a. bussen logistiek verkeer en fietsverkeer het Janskerkhof. De ruimte is opgedeeld voor een veelheid aan functies. De restruimte is voor de voetganger.

		Het gaat hier niet alleen maar om bus. Overigens is dit formeel ook geen busbaan. Merendeel logistiek en auto's. Zie ook uitkomsten gezamenlijke studie. Daarnaast ook een stevige stroom fietsers. De optelsom is een barrière.	
54	Middelste alinea aande rechterkant	Evenwichtig opnemen: 'De busbaan ~~overheerst~~ **heeft een belangrijke ontsluitende** en **sociale functie, maar** deelt de pleinruimte in tweeën'. <u>Toelichting:</u> Twee kanten van dezelfde medaille. De huidige OV-functie biedt een goede bereikbaarheid voor alle doelgroepen en maakt juist sociale interactie mogelijk. In de studie OV in de binnenstad komtnaar voren dat de brede binnenstad een belangrijk bestemmingsgebied is.	De busbaan heeft een belangrijke ontsluitende en sociale functie en is dominant aanwezig. Het ruimtelijk effect daarvan is dat deze de pleinruimte in tweeën deelt.
145	W*at zie je in 2040*^{e} *punt*	Graag verwijderen: ~~Verkeerslichten staan vaker of langer op groen voor voetgangers.~~ <u>Toelichting:</u> Zie resultaten OV in de binnenstad. OV levert een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid aan de binnenstad, ook t.a.v. benoemde plannen met parkeren op afstand en last mile met OV. Of je verkeerslichten kan aanpassen is sterk afhankelijk van o.a. de nog te onderzoeken OV-oplossingen. Ter illustratie: meer groen licht voor voetgangers bij het kruispuntBijenkorf resulteert in langere wachtrijen met bussen (en fietsers).	Wat zie je in 2040? Verkeerslichten staan op sommige plekken vaker of langer op groen voor voetgangers.
157	Plaatje met shared space, fietsen, lopenen kleine busjes.	Het plaatje op de achtergrond wekt de indruk dat dit een belangrijke oplossingsrichting is. Voor de lezer ontbreekt toelichting en nuancering over de OV-functie en de betekenis voor andere verkeerstromen.	Aanpassing: verwijzing in bijschrift.

159	*23. Vertragen op de binnenstadsas*	Het is de ~~bedoeling~~ **wens** dat ook op de binnenstadsas het tempo van de voetganger en fietser op termijn de toon aangeeft en dat de route groen…	Het is de wens dat ook op de binnenstadsas het tempo van de voetganger en fietser op termijn de toon aangeeft en dat de route groen (klimaatadaptief) wordt ingericht, meer ruimte voor verblijf en een meer ontspannen sfeer. ~~Een meer….. spelen~~
159	*23. Vertragen op de binnenstadsas*	Graag verwijderen: ~~Een meer kleinschalige vorm van lokaal openbaar vervoer voor bestemmingsverkeer kan hierin een rolspelen.~~ Toelichting: Uit studie OV in binnenstad blijkt dat variant 4 (kleine busjes, lokaal vervoer etc.) niet de hoeveelheid bestemmingsreizigers kan vervoeren.	
159	*23. Vertragen op de binnenstadsas*	Evenwichtig opnemen: Op de binnenstadsas rijdt dagelijks een grote stroom doorgaand bus- en fietsverkeer van en naarhet Centraal Station, met name in de richting van het Utrecht Science Park en de regio. **Dit biedt een goedebereikbaarheid, maar zorgt ook voor een** ~~Deze drukke route is in de binnenstad een forse~~ barrière voor voetgangers.	Op de binnenstadsas rijdt dagelijks een grote stroom doorgaand bus- en fietsverkeer van en naar het Centraal Station, met name in de richting van het Utrecht Science Park en de regio. Dit biedt een goede bereikbaarheid, maar zorgt ook voor een forse barrière voor voetgangers.
159	*23. Vertragen op de binnenstadsas*	En hetzelfde geldt voor ~~de busroutes op~~ bijvoorbeeld Biltstraat en Oudenoord Toelichting: Het gaat hier niet alleen om bussen die het oversteken belemmeren.	En hetzelfde geldt voor bijvoorbeeld Biltstraat en Oudenoord.
159	*23. Vertragen op de binnenstadsas*	Deze alinea in lijn brengen met de studie OV in de binnenstad Om een fundamenteel andere inrichting te realiseren wordt doorgaand verkeer **op maaiveld via**	Om een fundamenteel andere inrichting te realiseren wordt doorgaand verkeer via aantrekkelijke routes om de historische binnenstad heen geleid. Dit geldt voor openbaar vervoer (snel, frequent, betrouwbaar, comfortabel doorgaand openbaar vervoer zoveel mogelijk om de binnenstad heen), auto (parkeren op afstand en compartimentering) en fiets (snelle, comfortabele oost-westroutes ten noorden en ten zuiden van de binnenstad).

		aantrekkelijke routes om de historische binnenstad heen geleid. Dit geldt voor openbaar vervoer (snel, frequent, betrouwbaar, comfortabel doorgaand openbaar vervoer **zoveel mogelijk** om de binnenstad heen),, auto (parkeren op afstand en compartimentering….	
160	*Bovenste alinea*	Evenwichtig opnemen: Zin toevoegen na de volgende zin: Voordeel van het afremmen van mobiliteitsstromen, van minder bussen en van een stroom fietsers die niet meer sterk groeit is, dat oversteken voor voetgangers overzichtelijker en gemakkelijker wordt. **Het nadeelvan minder bussen is dat de bereikbaarheid van de binnenstad-as met openbaar vervoer achteruitgaat.** Toelichting: Zo geeft het de lezer meer inzicht in de voor- en nadelen.	Voordeel van het afremmen van mobiliteitsstromen, van minder bussen en van een stroom fietsers die niet meer sterk groeit is, dat oversteken voor voetgangers overzichtelijker en gemakkelijker wordt. Het nadeel van minder bussen kan zijn dat de bereikbaarheid van de binnenstadsas met openbaar vervoer achteruitgaat.
161	*Bovenste alinea*	Evenwichtig opnemen: Een binnenstad die weer functioneert als samenhangend netwerk van straten~~, zonder de doorsnijding door de busbaan,~~heeft waarschijnlijk hetzelfde effect. Toelichting: Geeft de busbaan een te negatieve lading. De busbaan zorgt voor een goede bereikbaarheid en draagt (indirect) ook bij aande economische vitaliteit.	Een binnenstad die functioneert als samenhangend netwerk van straten, zonder doorsnijding met deze zware verkeersstroom heeft waarschijnlijk hetzelfde effect.
163	*Alternatieven voor OVop de binnenstadas*	Goed dat de gezamenlijke studie aangehaald wordt. Graag dezestudieresultaten nu verwerken in de omgevingsvisie.	**Alternatieven voor OV op de binnenstadsas?** Met de provincie Utrecht is een onderzoek gestart naar alternatieven voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas. Provincie en gemeente Utrecht moeten na afronding hiervan een integrale afweging maken voor de binnenstadsas. Het belang van de regio is met name de bereikbaarheid per openbaar

			vervoer. De gemeente heeft, naast dit belang, ook andere belangen: bereikbaarheid voor voetgangers (inclusief oversteekbaarheid), bereikbaarheid voor fietsers (inclusief onzekere fietsers), ruimtelijke kwaliteit (verblijf), klimaatadaptatie (groen en water), economische en sociale vitaliteit van de as.
167	*Openbaar vervoer fundamenteel herzien*	De busbaan, met zijn vele bus- en autoverkeer, **zorgt voor een goede bereikbaarheid, maar verdeelt** ~~snijdt~~ de binnenstad ookin tweeën. Toelichting: Evenwichtig opnemen. Twee kanten van dezelfde medaille. ~~De binnenstadsas is moeilijk over te steken en is een hindernisvoor voetgangers.~~ Toelichting: Deze zin impliceert dat het OV zorgt voor barrièrewerking, terwijlhet juist de optelsom is. Fiets wordt niet genoemd in deze alinea.	De busbaan, met zijn vele bus- en autoverkeer, zorgt voor een goede bereikbaarheid, maar snijdt de binnenstad ook in tweeën. De binnenstadsas met zijn vele bus, auto en fietsverkeer is moeilijk over te steken en is een hindernis voor voetgangers.
167	*Openbaar vervoer fundamenteel herzien*	Deze pagina bevat feitelijke onjuistheden en wordt dan ook nietonderschreven. Voorbeeld: 2/3 van de reizigers in de brede binnenstad hebben een herkomst en bestemming in het gebieden niet andersom. Toelichting: Zie ook resultaten OV in de binnenstad. Daaruit blijkt dat debrede binnenstad een belangrijk bestemmingsgebied is met vooral een lokale functie.	De busbaan, met zijn vele bus-, fiets- en autoverkeer, zorgt voor een goede bereikbaarheid, maar snijdt de binnenstad ook in tweeën. De binnenstadsas is moeilijk over te steken en is een hindernis voor voetgangers. Op een werkdag komen circa 40.000 busreizigers per dag over de binnenstadsas. Bij het Janskerkhof gaat het dan om 1.400 bussen per dag. Circa de helft van de reizigers komt van (of reist naar) buiten de binnenstad en stapt uit (of in) op één van de vier haltes op de binnenstadsas, omdat zij wonen, werken, winkelen of recreëren in de binnenstad. De doorgaande reiziger heeft een bestemming buiten de binnenstad en directe omgeving, zoals bijvoorbeeld Utrecht Centraal, het Utrecht Science Park of de regio. Door busreizigers die nu vanuit omliggende wijken of de

			regio via de binnenstad naar of van het centraal station reizen, een goed alternatief te bieden, kan de binnenstadsas fundamenteel anders worden ingericht. Voor het bestemmingsverkeer moet de binnenstad goed bereikbaar blijven met het openbaar vervoer.
168	OV-netwerk 2021 (toelichting links)	*De meeste reizigers op de binnenstadsas stappen ~~niet~~ uit~~, maarreizen door de~~* ***in de*** *binnenstad.* ***Het is een van de belangrijkste OV-bestemmingsfunctie in de regio*** *~~hebben bijvoorbeeld het station of het Utrecht Science Park.~~* Toelichting: Zie ook resultaten OV in de binnenstad. Daaruit blijkt dat de brede binnenstad een belangrijk bestemmingsgebied is metvooral een lokale functie.	Voor openbaar vervoer zijn er drukke routes door de binnenstad: op de Sint Jacobsstraat en de binnenstadsas. De helft van de reizigers op de binnenstadsas stappen niet uit, maar reizen door de binnenstad en hebben bijvoorbeeld het station of het Utrecht Science Park.

169	OV-netwerk 2040	HOV richting Oudenoord loopt via de Oudenoord. Deze route isook gemarkeerd in RSU. Daarnaast sluit het behoud van deze route aan bij het gezamenlijk onderzoek. De kaart graag beperken tot de binnenstad en/of vervangen doorde uitkomsten van OV in de binnenstad. Er liggen nog verschillende ontwikkelpaden open. <u>Toelichting:</u> Zie ook resultaten OV in de binnenstad.	Kaart aangepast
170	Variantenstudie Binnenstadsas	Beschrijving bijwerken en/of integreren in rapportage. Volledigespeelveld schetsen. Dus ook de ondergrondse oplossing. <u>Toelichting:</u> Conform BO OV in de binnenstad en samen OV versnellen wordtmedio juni een procesbrief verzonden naar raad en PS met een scheutje inhoud. Daarbij wordt ook verwijzing opgenomen dat verticale oplossingen meer in beeld komen.	**Variantenstudie Binnenstadsas** Tegelijkertijd met het opstellen van de Omgevingsvisie onderzochten de provincie Utrecht en de gemeente gezamenlijk de toekomstige rol en functie van het openbaar vervoer in de binnenstad. In een breed verkennend onderzoek is gekeken of de ambities op gebied van ruimtelijke kwaliteit en klimaatadaptatie samen kunnen gaan met een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. In de studie is een groot aantal varianten globaal bekeken, zoals het herrouteren van een deel van de huidige buslijnen, varianten met stadstram of trambus, het gebruik van kleine bussen en een ondergrondse tramtunnel. De afgebeelde varianten illustreren de effecten op de ruimtelijke kwaliteit.

Bijlage 16 – reactie 74 – Vereniging Evenementen Utrecht

In dit document willen we graag onze zienswijze geven op de omgevingsvisie binnenstad 2040. Om te beginnen willen we nogmaals het belang van evenementen voor de binnenstad, nogmaals onderstrepen. Uit het meest recente *Steden & Streken Merkenonderzoek* is gebleken dat de evenementen in Utrecht een belangrijke bijdrage leveren aan het cultuur- en sportaanbod in de stad. In het afgelopen jaar hebben we kunnen zien hoe erg het gemis van deze twee aspecten van ons leven zijn. Als evenementen organisatoren hopen we binnenkort, en ook in 2040, weer deze belangrijke bijdrage aan de stad te kunnen leveren.	Dank u voor uw reactie.
Positieve aspecten van de Omgevingsvisie We zijn dan ook erg blij dat de omgevingsvisie integraal aandacht heeft besteed aan het onderwerp evenementen. We begrijpen ook heel goed dat er een balans gezocht moet worden tussen de evenementen en het overig gebruik van de publieke ruimte, en uiteraard de belangen van omwonenden.	Dank u
Evenementenruimte in de binnenstad Op pagina 49 wordt aangegeven dat de openbare ruimte gebruikt kan worden voor evenementen, zelfs als dit gebied niet een reguliere evenementenlocatie is. Deze erkenning dat evenementen waarde aan het gebruik van buitenruimte toevoegen wordt zeer gewaardeerd. In het huidige bestemmingsplan is dit ook het geval, en door deze mogelijkheid zijn er vele mooie evenementen mogelijk op unieke plekken. Dat bij de vergunningen voor terrassen ook nog steeds rekening gehouden zal worden met evenementen, zoals te lezen op pagina 51, is ook positief. Dit is wederom een mooi voorbeeld van de balans tussen verschillende vormen van gebruik van de openbare ruimte.	Dank u
Evenementen infrastructuur Evenementen zijn tijdelijk. Dit betekent ook dat ervoor, tijdens en na een evenement andere verkeerstromen kunnen zijn dan normaal op een locatie. Vooral bij de opbouw en afbouw is het van belang dat de locatie goed bereikbaar is. Dat evenementen dus ook niet zijn vergeten in hoofdstuk 7, B*evoorrading op maat*, is van groot belang. We hopen dan ook dat er in de toekomst geen nieuwe problemen zullen ontstaan rond evenementen transport, zoals nu bijvoorbeeld rond het Domplein wel het geval is. Een oplossing op maat voor evenementen is zeker wenselijk.	Dank u.

Verduidelijkingen De Omgevingsvisie benoemd een aantal voorwaarden voor evenementen. Deze voorwaarden komen grotendeels overeen met onze visie op evenementen in de stad. Wel is het van belang dat deze voorwaarden goed worden geïnterpreteerd. Hieronder zullen we onze interpretatie van die voorwaarden geven.	
Veiligheid Zo is het zeker te begrijpen dat evenementen in de binnenstad zoveel mogelijk niet besloten zijn. Toch is het bij sommige evenementen wel noodzakelijk of gewenst, bijvoorbeeld vanuit veiligheid perspectief. Dit wordt ook in de visie onderkent. Hierbij willen we graag aangeven dat veiligheid in deze context niet te nauw moet worden geïnterpreteerd. Zo kan het bij een evenement onder andere sprake zijn van veiligheid met betrekking tot beperken bezoekersaantallen, kunnen er verkeersveiligheidsaspecten zijn of openbare orde en handhavingsaspecten. Wij vertrouwen erop dat deze vraag dus ook altijd in overleg met de organisator en VTH besproken wordt.	Daar gaan wij ook vanuit.
Passende evenementen In de omgevingsvisie wordt ook gesproken over evenementen die passen bij de locatie. Uiteraard is het van belang dat de evenementen goed bij de gekozen locatie passen. We willen echter wel benadrukken dat het hierbij, wat ons betreft, gaat om bijvoorbeeld aantal personen, aspecten van verkeersveiligheid en andere APV-vergunningsgronden. Het verlenen van een APV-vergunning is niet onderhevig aan een inhoudelijke toets van de activiteiten. In andere woorden het is niet de bedoeling dat de gemeente gaat beslissen wat voor soort evenementen wel en niet “goed” zijn.	De beoordeling van de veiligheid en de mate of een evenement op een locatie past vindt plaats op basis van de Algemeen Plaatselijke Verordening - afdeling 5.7b – van de gemeente Utrecht.
Conclusie Evenementen hebben een belangrijke rol in de binnenstad. De omgevingsvisie erkent die rol ook, en benoemd bijvoorbeeld ook evenementen in het hoofdstuk over bevoorrading. Deze integrale verwerking van evenementen in de omgevingsvisie valt te prijzen. Wij helpen de gemeente hopen dat er in 2040 nog meer mooie toonaangevende evenementen zijn in de binnenstad. Wel vinden we het van belang dat de gemeente niet inhoudelijk toetst op die evenementen, het is van belang dat de branche zich kan ontwikkelen, en dat er evenementen komen waar vraag naar is. Dat ook in de toekomst grote evenementen zoals Utrecht Canal Pride doorgang kunnen vinden in de binnenstad is een toegevoegde waarde voor onze mooie stad.	Dank u.

Bijlage 17 – reactie 78 – Reizigersvereniging Rover

Hierbij biedt de Reizigersvereniging Rover, afdeling Utrecht, u een reactie aan op het concept Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Gezien onze doelstelling reageren we vooral op het gedeelte waar het openbaar vervoer aan de orde komt. *Wie wij zijn: Rover* • De reizigersvereniging Rover, opgericht in 1971, is een consumentenorganisatie van en voor reizigers in het openbaar vervoer. Honderden vrijwilligers van Rover zijn actief in belangenbehartiging en advisering op het gebied van openbaar en collectief vervoer; op regionaal, nationaal en Europees niveau – dat laatste samen met Europese zusterorganisaties in de European Passenger Federation (EPF). De vrijwilligers van Rover worden bijgestaan vanuit een klein landelijk bureau door een team van deskundige professionals. • Rover Utrecht is de Roverafdeling die de stad en regio Utrecht en de gemeenten in het westen van de provincie Utrecht omvat. Als lid van het ROCOV Utrecht, adviseren wij de provincie Utrecht en de stads- en streekvervoerders in de provincie over reizigersbelangen als: concessieverlening, netwerk en dienstregeling, tarieven, service, reisinformatie, veiligheid, toegankelijkheid. We werken in het ROCOV samen met de andere deelnemers, organisaties die de belangen behartigen van specifieke reizigersgroepen als senioren, studenten, mensen met een beperking.	Dank u voor uw reactie. .
De Utrechtse binnenstad bereikbaar *Het Mobiliteitsplan: de binnenstadstram* Momenteel wordt bij de gemeente gewerkt aan het Mobiliteitsplan 2040. Wij hebben in de inspraakperiode op dat plan gereageerd onder andere met enkele punten over het openbaar vervoer van en naar de binnenstad. Het plan is nog niet vastgesteld en we hebben ook nog geen reactienota ontvangen. Nu er een concept Omgevingsvisie Binnenstad 2040 ligt reageren we waar het gaat om de binnenstad in de geest van onze reactie op het Mobiliteitsplan.	*Het Mobiliteitsplan: de binnenstadstram* Het uitsluiten van een tram over de binnenstadsas is een fout in het Mobiliteitsplan. Een tram over de binnenstadsas behoort tot mogelijke scenario's die op dit moment door de provincie en de gemeente in een verkennende studie onderzocht wordt.

In het Mobiliteitsplan is het aanleggen van een tramroute door de binnenstad niet meer opgenomen. In de kleine lettertjes bij het gedeelte over openbaar vervoer lezen we: "Geen keuze voor de tram over de binnenstadsas: Wiel met Spaken dient te zorgen voor spreiding OV, waardoor tram vanuit capaciteitsoverwegingen niet meer noodzakelijk is." *citaat uit Mobiliteitsplan 2040 gemeente Utrecht* Het Mobiliteitsplan wil de reizigersstroom tussen Utrecht en Zeist verwerken met de Uithoflijn. Het vervoer met buslijnen naar de buurgemeente De Bilt (o.a. de drukke lijn 77 van en naar Bilthoven) wil men omleiden via Tuindorp Oost en West. Daarmee wil men het openbaar vervoer op de binnenstadsas afschalen. Men wil de binnenstadsas ook nog ontlasten van een deel van de fietsersstroom door parallelle fietsroutes te ontwikkelen. Maar fietsers houden de mogelijkheid door de binnenstad van oost naar west en andersom te rijden. Het uitdunnen van het openbaar vervoer over de binnenstadsas zal ten koste gaan van reizigers uit allerlei richtingen die bestemmingen in de oude binnenstad willen bereiken. Het lijnennet is daarvoor speciaal ontworpen - in de volgende alinea's gaan we daarop in. Indirect kan dat ten koste gaan van de instellingen die de binnenstad maken tot wat zij is: een centrum van detailhandel, horeca, onderwijs, cultuur en dienstverlening. Zonder voldoende openbaar vervoer dreigt een scheve ontwikkeling van de binnenstad: n□meer accent op de bloei van Hoog Catharijne en het Jaarbeurskwartier en een achteruitgang van de culturele en economische betekenis van de oude binnenstad. Met hoogwaardig openbaar vervoer heeft dit stedelijke gebied juist de kans zich positief te ontwikkelen. In de volgende paragrafen gaan we in op de betekenis van een aantal belangrijke lijnen op de binnenstadsas. We laten zien dat het niet nodig is het openbaar vervoer op de binnenstadsas in te krimpen. Beter kan de belasting van de infrastructuur op de binnenstadsas minder zwaar worden door een groot aantal busritten te vervangen door tramritten. *Van zuid of west naar noord of oost: de meerwaarde van doorgaande ("transversale") lijnen* We gaan hier kort in op het ontwerp van het lijnennet. Een openbaar-	

vervoerlijn binnen een grotere stad of tussen een regio en de centrumstad daarbinnen is voor de reiziger vooral aantrekkelijk: 3. als verbinding met het belangrijkste spoorstation van die stad 4. als verbinding met de centrumvoorzieningen in die stad. Dat heeft gevolgen voor het ontwerp van het lijnennet. In Utrecht zien we dat al heel lang bij het stadslijnennet, dat ontworpen is door het gemeentelijke vervoerbedrijf, verder ontwikkeld is onder regie van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) en nu deel uitmaakt van de concessie “U-OV”. Toegepast worden zo veel mogelijk lijnen die zowel het stadscentrum als het Centraal Station bedienen. Lijnen uit de westelijke en zuidelijke stadswijken komen eerst langs het centraal station en vervolgens in het stadscentrum om uiteindelijk te eindigen in noordelijke of oostelijke stadswijk. En omgekeerd. Zo ontstaat de mogelijkheid voor zo veel mogelijk reizigers om zonder overstap veel belangrijke bestemmingen te bereiken. Deze lijnen worden wel “transversale lijnen” genoemd. Nog steeds zijn de stadslijnen 4 en 8, die op de binnenstadsas rijden, op deze manier doorgekoppeld. De regionale buslijnen hadden vanouds bijna allemaal hun eindpunten bij het centraal station. Dat is vooral zo ontstaan doordat lijnen uit verschillende richtingen vanouds door verschillende vervoerders geëxploiteerd werden. Onder regie van het BRU is vanaf 2008 het principe van transversale lijnen ook ingevoerd op regionale lijnen. Ter vervanging van vier regionale buslijnen die eindigden bij het centraal station werden twee nieuwe buslijnen gevormd: • lijn 74: Vianen – Nieuwegein – Utrecht centraal station – Utrecht binnenstadsas – Zeist v.v. • lijn 77: Nieuwegein – Utrecht centraal station - Utrecht binnenstadsas – De Bilt – Bilthoven v.v. (Sinds december 2019 Ulink) Eind 2013 voegde de nieuwe concessiehouder Qbuzz een nieuwe transversale lijn toe. Een drukke lijn naar Leidsche Rijn en de lijn naar Rijnsweerd en De Uithof werden samengevoegd tot: • lijn 28: Vleuten – De Meern – Utrecht centraal station - Utrecht binnenstadsas –Rijnsweerd – De Uithof v.v. (Sinds december 2019 Ulink) Recentelijk, bij de vorming van Ulink eind 2019, kwam daar nog een samenvoeging bij van de lijn naar Maarssenbroek en een lijn naar Zeist:	

• lijn 73: Maarssenbroek – Utrecht centraal station - Utrecht binnenstadsas –Zeist v.v. (Ulink) Met al deze initiatieven hebben de overheden en vervoerders ervoor gezorgd dat zo veel mogelijk reizigers vanuit allerlei windrichtingen overstapvrij de Utrechtse binnenstad kunnen bereiken. Een bundeling van vervoerstromen die gewaardeerd wordt door de reiziger en sterke buslijnen oplevert. *De binnenstad: ruimte voor tram en bus, lopen en fietsen* Een groot aantal van de hierboven genoemde verbeteringen in de bereikbaarheid van de binnenstad zal verdwijnen als het openbaar vervoer zo veel mogelijk omgeleid wordt via wegen buiten die binnenstad. De druk van het openbaar vervoer op deze route is echter in de afgelopen jaren te groot geworden. In de spits tellen we per richting 60 bussen per uur. Ook Rover Utrecht vindt dat dit traject zo te zwaar belast wordt met voertuigbewegingen. We stellen daarom voor de binnenstadsas te versterken door er traminfra aan te leggen en een deel van de bussen te vervangen door (veel minder) trams. Een korte uitwerking van wat concreet kan gebeuren: 1. De eerste fase: ontwikkel een tramlijn over de route Centraal station – binnenstad – Biltstraat – Rijnsweerd – USP – P+R Uithof. Vervangt op deze relatie buslijn 28 (Een en ander in samenhang met de aanleg van een tramroute naar Leidsche Rijn via Papendorp waarvoor we in reactie op het Mobiliteitsplan pleiten.) Deze tramlijn kan in de spits 16 busritten per uur/richting op de lijnen 18, 27 en 28 vervangen. Die 16 bussen hebben capaciteit voor 1680 reizigers per uur. Deze kunnen ruimschoots vervoerd worden met 6 trams van 66 meter lang per uur. Die kunnen 1980 reizigers per uur vervoeren Op de binnenstadsas wordt zo het aantal ritten per uur/richting omlaag gebracht van 60 naar 50. (Opmerking. De capaciteit van de voertuigen wordt door ons realistisch ingeschat, veel lager dan de maximaal toegestane aantallen reizigers.) 2. Als tweede fase zou er vanaf de Biltstraat ook een tramtak richting Zeist aangelegd kunnen worden via de Berenkuil en de Utrechtseweg. (Rover bepleit dat hier met een voorbehoud; het is beter dit eerst te bespreken met de gemeenten De Bilt en Zeist.) Als zo'n lijn er komt kan die zich in Zeist vertakken: een	**De binnenstad: ruimte voor tram en bus, lopen en fietsen** Met de provincie Utrecht wordt onderzocht welke alternatieven er zijn voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas, waarna provincie en gemeente Utrecht een integrale afweging zullen maken voor de binnenstadsas. De tram is daarbij zeker een te onderzoeken alternatief. Daarbij dient de tram zich wel te voegen naar de sfeer van de binnenstad door o.a met een aangepaste snelheid te rijden. Er zijn voldoende voorbeelden van trams in binnensteden waar dat goed gelukt is. Alleen nog kleine voertuigen te laten rijden maakt ook onderdeel uit van deze studie. In de afweging van deze varianten speelt het belang voor de bereikbaarheid van de binnenstad een belangrijke rol. Er is een substantieel deel van de reizigers in de bus die een herkomst of een bestemming in de binnenstad heeft. Die reizigers willen we ook in de toekomst voldoende kwaliteit blijven bieden. Binnen deze studie wordt ook aandacht besteed aan andere gebruikers van de binnenstadsas, zoals gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers en de ambities om meer ruimtelijke kwaliteit op en rond de binnenstadsas te realiseren.

tak naar station Driebergen/Zeist en een tak naar bijvoorbeeld andere wijken van Zeist – en eventueel Amersfoort als daar behoefte aan blijkt te zijn De trams op deze takken zouden de buslijnen 50, 73 en 74 in de spits 24 bussen per uur/richting kunnen vervangen, met een capaciteit voor 1680 reizigers per uur. Om die reizigers te vervoeren zijn 6 trams van 66 meter lang per uur ruim voldoende – die kunnen 1980 reizigers per uur vervoeren. Samen met de voorgaande fase zou dat het aantal voertuigbewegingen op de binnenstadsas terug brengen van 60 naar 32 per uur/richting, waarvan 12 trams en 20 bussen van de stadsbuslijnen 4 en 8, de buslijn 55 Utrecht – Maartensdijk en de Ulinklijn 77 Nieuwegein – Utrecht – Bilthoven. 3. Als derde fase zouden de tramlijnen die zo ontstaan bij Utrecht Centraal goed doorgekoppeld kunnen worden op de bestaande en nieuw te ontwikkelen tramlijnen naar het westen en zuiden van de regio: • De Merwedelijn: Merwedekanaalzone – Nieuwegein/IJsselstein • Het te vertrammen westelijke deel van lijn 28: via Papendorp naar De Meern en Vleuterweide • Een lijn naar het Kanaleneiland en Nieuwegein (de huidige route via de Beneluxlaan.) Zo blijft het principe van de transversale lijnen ook behouden voor de tramlijnen. De hier genoemde koppelingen zijn vervoerkundig gezien beter dan de beoogde “vervoerkundige koppeling” van de Nieuwegeintramlijnen aan de Uithoflijn. Enkele zaken die we hierbij van belang vinden: • De binnenstadsas moet bij voorkeur zo ingericht worden dat de tram en de bus zich veilig en redelijk vlot kunnen bewegen, met een matige, in de omgeving passende rijsnelheid. Dat moet mogelijk gemaakt worden door de doorstroming van het openbaar vervoer hier te verbeteren. De vergelijking met de Amsterdamse Leidsestraat spreekt ons aan. Wel hebben we twijfel aan de mogelijkheid om te werken met passages met wisselend eenrichtingsverkeer (bijvoorbeeld met strengelspoor). • De tram heeft voordelen ten opzichte van andere vervoerwijzen, namelijk kwaliteitsbeleving: aantrekkelijk voor	

mensen die nu niet in de bus zitten en liever met de auto gaan; rustiger loop; bedrijfszekere baanvastheid; grotere veiligheid voor de inzittenden bij botsingen; makkelijker reizen voor mensen in rolstoel (zelfs scootmobielen mogelijk!): lager energiegebruik per reizigersplaats (ook t.o.v. elektrische bussen); etc. De ervaring leert, dat vertramming van een buslijn zeker 20 % meer passagiers oplevert.

- De waarde van grond en gebouwde voorzieningen ontwikkelt zich gunstig als de locaties bediend worden met railvervoer.
- Een vermindering van het aantal OV-bewegingen over de binnenstadsas geeft meer ruimte, maar we vrezen dat dat niet genoeg is om alle conflictsituaties op te lossen. Het Vredenburg en de Jacobsstraat worden ook nog belast door 22 extra busbewegingen per richting per uur; later kan eventueel een aantal daarvan vervangen worden door een HOV- of tramlijn naar Overvecht.

Een slotopmerking over de centrumas:

- Op het hele traject tussen Westplein en Berenkuil zijn plekken te vinden waar voetgangers, fietsers en openbaar vervoer elkaar in de weg zitten.
  Wij van Rover zijn openbaar-vervoergebruikers, maar ook meestal voetgangers en heel vaak fietsers. We willen vlot en veilig vervoerd worden met bus en tram. We willen ook opschieten met de fiets en graag veilig. En als voetganger willen we ruimte genoeg om veilig te lopen. Al deze belangen conflicteren op enkele plaatsen in Utrecht. Met als gevolgen dat minder mensen dan we willen zich te voet of per fiets verplaatsen en ook het openbaar vervoer vervoer minder reizigers trekt dan wenselijk.
  We zoeken graag samen met andere belangengroepen en de gemeente naar creatieve oplossingen om de conflicten goed te beheersen. Van de gemeente verlangen we behalve creativiteit ook de bereidheid te investeren in infrastructuur waar nodig.

Samengevat onze verzoeken:

- *Uw inzet om de bediening van de binnenstadsas op peil te houden met behulp van de inzet van trams.*
- *Uw inzet om de problemen van een te zware druk van en op*

voetgangers, fietsers en openbaar vervoer op en rond de binnenstadsas te verkleinen. • *Ontwikkel deze zaken in nauw overleg met belangengroepen en OV-partners.*	
Ontsluitend vervoer in de binnenstad Rover Utrecht vindt dat er in de binnenstad enkele gebieden zijn die beter bediend kunnen worden met openbaar vervoer. We vragen de gemeente twee van die wensen actief te ondersteunen: • Buslijn 2, die het Domplein, het Museumkwartier en het Ledig Erf bedient, kan beter. Vanaf 2003 is de vroeger populaire lijn teruggebracht tot een lusje in één richting. In de jaren vanaf 2013 heeft de lijn bovendien een niet erg betrouwbare service geboden. Wij zouden graag zien dat de lijn aantrekkelijker gemaakt wordt. Uitbreiding van de route tot het station Vaartscherijn kan helpen, en de lijn zou weer in twee richtingen moeten rijden. Onze eerste wens, uitbreiding naar het station Vaartscherijn, vinden we in uw document beschreven. Even belangrijk vinden we bediening van de lijn in twee richtingen. Daarvoor zouden enkele aanpassingen aan de infrastructuur nodig zijn. • Jarenlang (tot ongeveer 1980) reden er buslijnen via Tolsteegsingel en Maliesingel. Buslijn 2 kwam er tot voor kort wegens een langdurige omleiding, met enkele tijdelijke haltes. Wij horen vaak de wens om hier weer per bus te kunnen komen, bijvoorbeeld om het Spoorwegmuseum te bezoeken. De moeite waard om te onderzoeken of hier een vaste buslijn kan komen. *Ons verzoek samengevat:* *(Her)open het overleg met ons, andere OV-partijen en andere belanghebbenden over een verbetering van de OV-ontsluiting van de zuidelijke binnenstad en de zuidelijke singels* Wij zouden graag met u komen tot goede oplossingen voor het openbaar vervoer op de centrumas en in de zuidelijke binnenstad. Met deze twee voorzieningen, samen met de OV-terminal Utrecht	**Ontsluitend vervoer in de binnenstad** Het ontsluiten van een deel van de Binnenstad met openbaar vervoer is geen eenvoudige opgave. Op dit moment rijdt lijn 2 ‘een rondje’ door de binnenstad. Een lijn die zeker een functie vervult voor de ontsluiting van de binnenstad, maar ook een lijn waar relatief weinig reizigers gebruik van maken. Daarbij komt ook nog eens op korte termijn het effect van de corona-crisis, waardoor er een grote druk komt te staan op de provincie en vervoerder om na te denken over buslijnen op de korte termijn. De provincie is inmiddels gestart met het voorbereiden van de nieuwe concessie (de huidige concessie voor het stadsvervoer loopt officieel in 2023 af). Dat is wat ons betreft de gelegenheid om na te denken over openbaar vervoer in de binnenstad.

Centraal, kunnen we ervoor zorgen dat Utrecht de best bereikbare binnenstad van Nederland krijgt.	

Bijlage 18 – reactie 83 – Fietsersbond Utrecht

We danken de gemeente vriendelijk voor de mogelijkheid om te reageren op de omgevingsvisie binnenstad. We maken er met plezier gebruik van. In het plan staan heel veel mooie plannen en ideeën. In deze brief benadrukken we verschillende van de plannen die in de omgevingsvisie zijn opgenomen. Daarmee ondersteunen we de genoemde plannen. We willen er ook mee aangeven dat plannen waar mogelijk sneller gerealiseerd dienen te worden dan pas in 2040. Van een aantal plannen verwachten we dat het niet zo eenvoudig zal zijn om ze in de periode tot 2040 te realiseren, zoals de tunnel tussen Nic Beetsstraat en de Jeremias de Deckerstraat. We roepen de gemeente op om al op korte termijn stappen te zetten om de haalbaarheid op deze termijn te garanderen. Fijn dat de verkeersruimte in de binnenstad volgens de omgevingsvisie in de eerste plaats het domein is van de voetganger en fietser. De fiets is stil, schoon, gebruikt geen fossiele brandstoffen en stoot geen vieze stoffen uit. Fietsers hebben onderweg contact met elkaar, ontmoeten elkaar onderweg. We denken dat met deze eigenschappen de fiets een grote bijdrage kan leveren aan de 4 kwaliteiten die in de omgevingsvisie worden benoemd: de schoonheid, de variatie, veerkracht en de ontspanning. We onderscheiden in onze reactie een aantal thema's, waarbij we een aantal voorbeelden geven. De omgevingsvisie omvat meer dan 200 pagina's, we kunnen in onze reactie onmogelijk op alle aspecten en locaties voor de fiets ingaan. We willen daarom vragen om in deze brief niet uitsluitend te kijken naar de specifiek genoemde locaties, maar de opmerkingen ook als inspiratiebron te gebruiken voor andere locaties die niet in de brief zijn vermeld.	Dank u voor uw reactie. De omgevingsvisie behelst het beeld dat we in 2040 voor ons zien voor de Binnenstad. Dat betekent dat we ernaar streven de ambities in 2040 gerealiseerd te hebben en dus in stappen naar dit eindbeeld toewerken. Er is zeker sprake van een aantal ambities, zoals de tunnel Nic. Beetsstraat die niet eenvoudig te realiseren zijn. Er is nog geen harde deadline aan te geven voor de realisatie voor deze tunnel, omdat hier nog veel voor moet worden uitgezocht om de haalbaarheid te kunnen beoordelen. Daarnaast moet er in de begroting ook financiering worden gevonden afgewogen tegen alle andere ambities in de stad.
Doorgaand verkeer in de binnenstad Fijn dat de binnenstadas van Smakkelaarsveld tot Lucasbolwerk een leefbare groene straat wordt. We willen dat fietsers hier niet geweerd gaan worden, ook fietsers willen genieten van deze prachtige corridor! Daarom is het fijn dat gedacht wordt aan de herinrichting van de Nobelstraat als fietsstraat, waarin fietsers, OV en een enkele auto gemengd worden. We zijn blij dat de gemeente de ambitie heeft om doorgaand OV en autoverkeer door de binnenstad te verminderen. Wij denken dat niet alleen het gemotoriseerde doorgaande verkeer verminderd moet worden, maar ook het gemotoriseerde	We constateren dat uw reactie grotendeels overeenkomt met onze ambities. Naast het verminderen van het doorgaande verkeer presenteert de omgevingsvisie ook ambities om het gemotoriseerde autoverkeer te verminderen door in te zetten op efficiënte bevoorrading en de transitie te maken naar kleine, lichte en schone voertuigen. Daar horen fietskoeriers, vrachtfietsen en (elektrische) boten zeker toe. 8 december 2020 is het principe besluit genomen voor invoering van een nulemissiezone voor vrachtwagens en bestelauto's, vanaf 2025, in het huidige milieuzonegebied (conform de afspraken in het

bestemmingsverkeer. We denken aan de volgende maatregelen: • • Zorg ervoor dat ZE-bevoorrading in 2025 geen papieren werkelijkheid blijft maar op straat zichtbaar wordt, niet alleen in bevorderen van ZE-vrachtwagens maar vooral door faciliteren en bevoordelen van fietskoeriers en vrachtfietsen; • Verminder auto parkeren in de binnenstad; o Sluit op termijn de Springweggarage, richt op korte termijn de begane grond in als tijdelijke fietsenstalling; o Verminder straat parkeren, te starten met de prachtige Nieuwegracht en het Janskerkhof; o Promoot het gebruik van deelauto's, door parkeerplekken op straat en in garages hiervoor ter beschikking te stellen; o Beperk de ruimte voor het parkeren van scooters en brommers. Maak en handhaaf een wegsleepregeling voor scooters en brommers bij fietsenrekken; • Breid de inzet van (elektrische) boten voor logistiek uit, zowel voor bevoorrading van winkels en horeca als voor het ophalen van vuil.	Raamwerk Zero Emissie Stadsdistributie). Een andere mogelijkheid om het bestemmingsverkeer is het verminderen van straatparkeren, een ambitie die ook al in het huidige coalitieakkoord is opgenomen en waarvoor in de Omgevingsvisie een verdere ambitie is opgenomen. Voor het op termijn sluiten van de Spingweggarage en de alternatieve invulling in de tussenliggende periode zijn we inmiddels met de gemeenteraad in gesprek. Ook het inzetten van deelmobiliteit is een maatregelen die we de komende jaren in gaan zetten om het autoverkeer in de binnenstad te verminderen. Het deelautogebruik in Utrecht groeit inmiddels gestaag.
Sneltram Om het aantal busritten in en door de binnenstad te verminderen denken we dat het gebruik van de sneltram aantrekkelijker gemaakt kan worden. We denken daarbij aan het uitbreiden van de dienstregeling naar Utrecht-Oost (Galgenwaard, Rijnsweerd, USP) naar de late avond en de weekenddagen.	*Sneltram* Met de provincie Utrecht wordt onderzocht welke alternatieven er zijn voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas, waarna provincie en gemeente Utrecht een integrale afweging zullen maken voor de binnenstadsas. De tram is daarbij zeker een te onderzoeken alternatief. Daarbij dient de tram zich wel te voegen naar de sfeer van de binnenstad door o.a met een aangepaste snelheid te rijden. Er zijn voldoende voorbeelden van trams in binnensteden waar dat goed gelukt is. Alleen nog kleine voertuigen te laten rijden maakt ook onderdeel uit van deze studie. In de afweging van deze varianten speelt het belang voor de bereikbaarheid van de binnenstad een belangrijke rol. Er is een substantieel deel van de reizigers in de bus die een herkomst of een bestemming in de binnenstad heeft. Die reizigers willen we ook in de toekomst voldoende kwaliteit blijven bieden.
Motorfietsen en scooters We willen dat ook motorfietsen en bromfietsen zoveel mogelijk uit het	*Motorfietsen en scooters* Motorfietsen en bromfietsen zijn voertuigen waarvoor grotendeels

singelgebied worden geweerd. En snorfietsen, voor zover mogelijk. Hier is het instellen van alleen een verbod wellicht niet afdoende, er dienen voldoende middelen te worden vrijgemaakt voor handhaving op het gedrag van deze voor fietsers zo hinderlijke groep (denk met name aan de vieze uitstoot, waar we met onze neus kort achter rijden en onveilig gedrag op de smalle fietspaden). Het is fijn dat in 2040 alleen emissievrije voertuigen de binnenstad in mogen en fossiele brommers en scooters uit de binnenstad geweerdgaan worden.	dezelfde regels gelden als voor autoverkeer. We zien geen aanleiding om hier voor de binnenstad aanvullende regels in te stellen. In het verleden zijn de bromfietsers al verplicht gesteld gebruik te maken van de rijbaan. Een maatregel die ook wordt voorbereid voor de snorfiets.

Fietsers verleiden via de singelroute We kunnen ons erin vinden dat doorgaande fietsers, die geen herkomst of bestemming in het singelgebied hebben, worden verleid om buiten de singels om te rijden, zodat de grote stromen fietsers worden gespreid over meerdere routes. Delen van de Singelroute bieden daarvoor al een aantrekkelijk alternatief, aan andere delen worden op dit moment verbeteringen uitgevoerd, maar de ring is nog niet gesloten. Wij willen dat de gemeente doorpakt en de singelring sluit. Om de concurrentie met de binnenstadsas aan te kunnen, moet de Singelroute echt aantrekkelijk worden gemaakt voor de langere afstand fietsverplaatsingen, bijvoorbeeld van Leidsche Rijn naar USP (en vice versa). Aansluiting op regionale fietsroutes De Singelring dient direct aan te takken op alle hoogwaardige fietsroutes naar omliggende gemeenten, zoals naar Nieuwegein via de Westerkade. Dat leidt tot een betere spreiding van fietsers over verschillende routes. De provincie werkt hard aan de realisatie van verschillende regionale fietsroutes. We willen dat de aansluitende hoogwaardige fietsroutes in asfalt worden uitgevoerd, ook de Westerkade. Zuidpoort We zijn betrokken bij de studie voor de zuidpoort en zien daar ontwikkelingen die de goede kant op gaan, we vragen de gemeente om daarop door te pakken en te zorgen voor minder gemotoriseerd verkeer op het traject Catharijnesingel – Vaartscherijnbrug – Ledig Erf – Tolsteegsingel. Hierboven hebben we gepleit om het verkeer op de Catharijnesingel te doseren bij de Bleekstraat, maar de Zuidpoort studie laat zien dat met extra maatregelen aan de Vondellaan, Albatrosstraat en Bleekstraat ook de verkeerslichten bij de kruisingen	**Fietsers verleiden via de singelroute** Bedankt voor het meedenken over dit onderwerp en de ‘tips’ voor het optimaliseren van de alternatieve routes, eventueel om de binnenstad heen. Zowel in het (Concept) Mobiliteitsplan 2040 als in de Omgevingsvisie is dit een belangrijk onderwerp. De door u aangegeven punten worden in de afzonderlijke projecten die op een aantal punten al lopen (Zuidpoort, Singelroute noord) meegenomen en afgewogen.

van de Singel met de Bleekstraat en Ledig Erf niet meer nodig zijn. Bij de afweging van maatregelen moet een waterbedeffect zoveel mogelijk worden voorkomen, zodat de Goylaan niet ineens veel meer verkeer te verstouwen krijgt. Noordkant Singelroute Aan de noordkant van de Singelroute ligt nog een zware opgave voor een aantrekkelijke fietsroute tussen Daalseplein (Amsterdamsestraatweg x Daalsesingel) en de Vaaltbrug (aansluiting Weerdsingel – Wittevrouwensingel). Voor de Weerdsingel Oostzijde worden plannen gemaakt waartegen bewoners in het verweer zijn gekomen, we zijn betrokken bij de besprekingen. De drukte op de binnenstadsas is alweer hard aan het groeien. Mogelijk wordt de lockdown in het najaar verder afgebouwd en gaan de onderwijsinstellingen op USP weer open. We vragen de gemeente daarom om voort te maken met de planvorming en ook te starten met een plan voor de overgang van de Weerdsluis en de route langs de Weerdsingel Westzijde. We geven de gemeente in overweging om te kijken naar de haalbaarheid van een route via de Nieuwekade en een nieuwe Molenbrug over de Singel naar de Daalsesingel, een lang gekoesterde wens van de Fietsersbond. Fietsbrug Grifthoek In de zomer van 2020 heeft de gemeente een onderzoek gedaan naar ontbrekende fietsverbindingen in de stad. Daarin is voorgesteld om een voetgangersbrug aan te leggen tussen de Wolvenstraat en de Weerdsingel Oostzijde (Griftpark). Wij vragen de gemeente om deze brug fietsbaar te maken. De brug kan een belangrijke bijdrage leveren aan het spreiden van fietsers over meerdere routes door en om de binnenstad. Tunnel Nic Beetsstraat – Jeremias de Deckerstraat We zijn blij dat de gemeente in de omgevingsvisie vermeldt dat in 2040 de tunnel onder de sporen tussen de Nic Beetsstraat en de Jeremias de Deckerstraat in gebruik is. De afstand tussen de Sijpesteijntunnel en de tunnel onder het spoor bij de Bleekstraat is veel te groot; een extra verbinding over of onder het spoor voor fietsers is urgent gewenst, omdat de capaciteit van de bestaande verbindingen niet groot genoeg is om de groeiende aantallen fietsers te faciliteren. We willen de gemeente vragen alles op alles te zetten om opening van de tunnel in (of vóór) 2040 ook daadwerkelijk te realiseren. Daarvoor is medewerking van een groot aantal partijen	

nodig en dient ook financiering vanuit verschillende partijen te worden geregeld. We vragen de gemeente om daar nu al met volle kracht op in te zetten, zodat 2040 haalbaar wordt om de tunnel te openen.	
Verkeerslichten In de binnenstad horen in principe geen verkeerslichten. Verkeerslichten kunnen nuttig zijn om grote drukte te regelen, maar als het niet druk is moeten ze niet worden toegepast want geregelde kruispunten zijn (volgens de SWOV, 2014) niet de veiligste kruispuntvorm, dat zijn ongeregelde rotondes en voorrangskruisingen. Een kruispunt in de binnenstad waar het zó druk is dat het verkeer geordend moet worden, om een blokkade van het kruispunt en toe leidende straten te voorkomen is het kruispunt Vredenburg x Jacobsstraat x Lange Viestraat. Andere uitzonderingen zijn kruisingen met de busbaan, waar een bus waarschuwingslicht of een oversteeklicht voor voetgangers (zoals op de Neude) kan worden toegepast. Catharijnesingel Verschillende kruispunten op de Catharijnesingel zijn onnodig voorzien van een verkeersregeling. We willen dat de verkeerslichten op de Catharijnesingel verdwijnen bij deze kruispunten: • • met de Stationsstraat; • • met de Mariaplaats bij de Marga Klompébrug; • • met de Nic Beetsstraat en Lange Smeestraat, bij de Bartholomeibrug. Als het autoverkeer op de Catharijnesingel gedoseerd moet worden (en daar zijn we van harte voorstander van), dan moet dat niet bij de kruispunten midden in de Catharijnesingel gebeuren, maar al veel eerder, aan het begin en einde van de Catharijnesingel bij de kruispunten met de Bleekstraat en met de Amsterdamsestraatweg en Daalsetunnel (Daalseplein). Het heeft onze sterke voorkeur dat er voor autoverkeer een knip komt in de Catharijnesingel, zodat hier geen doorgaand autoverkeer meer rijdt. Dan kunnen ook de verkeerslichten bij de kruisingen met de Knipstraat (Paardenveldbrug) en Smakkelaarskade (Vredenburgviaduct) worden weggehaald. Mogelijk kan de knip worden gerealiseerd door een inrijverbod voor alle verkeer te combineren met specifieke ontheffingen, te handhaven met een systeem voor intelligente toegang op basis van kentekencontrole. Kruispunt Monicabrug	**Verkeerslichten** Het verminderen van het aantal verkeerslichten in de stad, en de binnenstad is een langgekoesterde wens. Als stad zijn we een aantal jaren geleden al gestart met het verminderen van het aantal verkeerslichten. Hiervoor is een meldpunt in het leven geroepen en dit heeft geleid tot het weghalen van een aantal verkeerslichten in de stad. Ervaringen laten echter ook zien dat we met het weghalen van verkeerslichten voorzichtig om moeten gaan. Er zijn groepen weggebruikers die baat hebben bij verkeerslichten zoals ouderen, kinderen en mensen met een visuele beperking. Van geval tot geval bekijken wij of het weghalen van verkeerslichten een bijdrage kan leveren aan de doorstroming en de verkeersveiligheid. Voor de verkeerslichten op de Catharijnesingel blijkt dat op basis van de inzichten tot voor kort verkeerslichten nog nodig bleken. Met het voorstel om op de Catharijnesingel een knip voor autoverkeer voor te stellen (als onderdeel van het concept Mobiliteitsplan) komt de noodzaak voor verkeerslichten hierdoor in een ander daglicht te staan. Dat zal dan ook de komende periode onderdeel van onderzoek worden. Voor wat betreft de Monicabrug zijn we het niet met u eens als het gaat om het weghalen van de verkeerslichten. Deze maken onderdeel uit van de maatregel om autoverkeer op de Weerdsingel te doseren, dat gaat alleen met verkeerslichten met een korte groentijd op de te doseren richtingen. Voor de andere locaties die worden genoemd kan op dit moment niet worden aangegeven of verkeerslichten hier wegkunnen. Dat zal nader moeten worden onderzocht.

Ook bij het kruispunt Oudenoord x Monicabrug x Weerdsingel Westzijde is het niet druk genoeg om een VRI te rechtvaardigen, ook daar kunnen de verkeerslichten weg. Mogelijk kan ook hier een systeem voor intelligente toegang worden toegepast. Kruispunt Wittevrouwenstraat x Biltstraat Dit verkeerslicht wordt vaak genegeerd. Opgestelde fietsers staan fietsers die naar rechts willen afslaan in de weg. Het is er niet druk genoeg, de VRI kan weg. Lange Nieuwstraat x Agnietenstraat Het verkeerslicht bij het kruispunt van de Lange Nieuwstraat en Agnietenstraat kan ook weg. Het wordt door vrijwel iedereen genegeerd. De spiegel die er hangt geeft voldoende overzicht.	
Fiets te gast in het kernwinkelgebied In het voetgangersgebied in het kernwinkelgebied is het tussen 10 en 18 uur niet toegestaan om te fietsen. In 2017, 2018 en 2020 hebben we onze bezwaren tegen het fietsverbod in het kernwinkelgebied bij de gemeente onder de aandacht gebracht. Die bezwaren zijn onverminderd van kracht: • Uit de gegevens van de Fietstelweek bleek dat fietsers de binnenstad mijden als het druk is, een andere route keuze en als ze toch door het gebied rijden hun snelheid aanpassen. Er is dus helemaal geen probleem; • De huidige regels voor de uitbreiding van het voetgangersgebied komen niet overeen met één regime voor het kernwinkelgebied, zoals de gemeente ons telkens wil doen geloven: er zijn straten waar alle verkeer is toegestaan, er zijn straten waar de fiets te gast is en er is een voetgangersgebied, waarvoor verschillende uitzonderingen gelden met verschillende tijdvensters; • Het tijdvenster van het fietsverbod past niet bij de verscheidenheid aan functies en locaties, zoals de horeca op ’t Wed; • Het tijdvenster past ook niet bij de wisselende drukte in het gebied. De drukte wisselt sterk gedurende het jaar (denk aan zomerperiode, weekend voor Kerst) en is afhankelijk van de omstandigheden: op regenachtige dagen is het een stuk rustiger dan normaal; • Vrachtverkeer voor bevoorrading mag tot later in de ochtend het gebied inrijden dan fietsers en zero emissie voertuigen (waaronder fietskoeriers) mogen zelfs nóg later nog het gebied in. Het is niet uit te leggen dat in de ochtend een vrachtauto wel het gebied in mag en een fiets niet; • De verkeersborden met de diverse uitzonderingen zijn onbegrijpelijk	**Fiets te gast in het kernwinkelgebied** Utrecht kiest ervoor, het gebied waar voetgangers dominant zijn te verruimen en de bezoekers ook uit te nodigen een groter rondje te lopen buiten het kernwinkelgebied. Ook daar zijn aantrekkelijke winkels en andere voorzieningen. Het klopt dat het streven is het voetgangersgebied in de binnenstad te vergroten. Daarnaast willen we het domein van de voetganger in de binnenstad vergroten buiten het voetgangersgebied. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak nu al erg beperkt (o.a. door de ruimte voor (geparkeerde) auto’s), terwijl met de groei van de stad het aantal bezoekers aan de binnenstad naar verwachting nog sterk zal toenemen. We gaan op zoek naar een passende vorm om de fietser in het voetgangersgebied ‘te gast’ te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid en sociale veiligheid in de rustige uren. Dat geldt ook voor andere noodzakelijke verplaatsingen, zoals laden en lossen.

en niemand neemt de moeite om zoveel tekst te lezen vóórdat ze het gebied inrijden; • Gehandicapte fietsers kunnen met een gehandicaptenpas het voetgangersgebied in, maar niet iedere handicap leidt tot toekenning van zo'n pasje en een pasje werkt stigmatiserend, dus niet iedereen wil dat. Een argeloze fietser die achter een gehandicapte fietser aan het gebied inrijdt kan worden bekeurd, terwijl hij zich van geen kwaad bewust is, omdat de handicap van zijn voorganger niet zichtbaar is; zeer onrechtvaardig! • Handhaving is vrijwel onmogelijk omdat er zoveel verschillende regels en uitzonderingen gelden. Uit de evaluatie van de huidige situatie komt naar voren dat goedwillende fietsers die de regels overtreden zich van geen kwaad bewust zijn en de handhavers vooral bezig zijn met uitleggen van de regels; • De afsluiting overdag leidt ertoe dat er ook 's avonds en 's nachts nauwelijks fietsers zijn in het gebied. Dat klinkt aangenaam voor de omwonenden, maar het gevolg is dat een deel van het bestaande voetgangersgebied buiten openingstijden leeg en verlaten zijn. Die desolate indruk is versterkt doordat 's nachts Hoog Catharijne is afgesloten. Het winkelgebied is 's nachts gewoonweg unheimisch! • Met dit fietsverbod kunnen bewoners van het gebied niet gemakkelijk met de fiets bij hun woning komen; • Ten slotte: de aanleiding voor de tijdelijke uitbreiding van het voetgangersgebied was de noodzaak om voldoende afstand te houden om verspreiding van het Corona-virus te beperken. Maar deze week lazen we dat de gemeente enkele tonnen investeert om de leegstand in de binnenstad te verminderen. De toenemende leegstand vraagt om concentratie van winkels in het kerngebied, het voetgangersgebied moet daarom eerder kleiner dan groter worden. Sinds Corona blijven toeristen massaal weg en het grote publiek heeft de webwinkels ontdekt, zodat er ook veel minder winkelend publiek is. De grote schommelingen in de drukte maken dat één tijdvenster voor het fietsverbod in Coronatijd nog slechter uitpakt dan in de situatie vóór Corona. De gemeente heeft al ruim voor Corona, in 2017 (alle dagen) en 2018 (alleen weekenddagen), het voetgangersgebied uitgebreid. Wij hebben er geen vertrouwen in dat de 'tijdelijke' uitbreiding van het regime vanwege Corona ongedaan wordt gemaakt als Corona is	

verdreven. Wij denken dat gemeente Corona gebruikt als dekmantel om haar politieke wens om het voetgangersgebied uit te breiden door te voeren. Wij zijn het daar zeer mee oneens. Wandelstraat, fiets te gast Wij pleiten al lange tijd voor een maatregel die wel op elk moment, op elke locatie in het gebied, onder alle weersomstandigheden en ongeacht de status van de 'lock down' goed werkt: we willen dat het hele kernwinkelgebied wordt ingericht als wandelstraat, waar fietsers, fietskoeriers en de vrachtfiets te gast is. Met een eenvoudig verkeersbord, analoog aan het verkeersbord voor fietsstraat, dat door iedereen (ook voor anderstaligen) in één oogopslag begrepen wordt. Fietsen blijft toegestaan, dus kostbare handhaving is onnodig en tegelijk weten alle voetgangers en fietsers hoe ze zich tot elkaar verhouden. Brommers en snorscooters moeten wel uit het kernwinkelgebied geweerd worden, vanwege hun gevaarlijke rijgedrag.	
Fiets parkeren We willen dat er voldoende mogelijkheden zijn om een fiets te parkeren, dicht bij de winkels, de horeca, musea en andere voorzieningen. Dat is vooral van belang voor mensen die minder goed ter been zijn, voor wie de afstand tussen één van de (grote) inpandige stallingen en de winkelingang te groot is. We willen geen fietsvakken, omdat fietsen dan met een beetje wind of door aanstoten kunnen omvallen, waarbij mooie fietsen op en over elkaar heen vallen en behoorlijk kunnen beschadigen. We willen vaste fietsenrekken. Fietsen in een rek staan keurig strak gestald, dat ziet er veel netter uit dan een fiets vak. De fietsenrekken moeten de mogelijkheid bieden om een fiets aan vast te zetten met een ketting. De fout met de 'dichte nietjes' in de Voorstraat is gelukkig hersteld, we gaan ervan uit dat de gemeente ervan geleerd heeft en dit soort fouten niet opnieuw maakt. Vanwege de huidige drukte in de stallingen willen we dat er voor het straat parkeren hoog-laagrekken worden gebruikt, zodat er elke 40 cm een fiets kan worden gestald i.p.v. elke 80 cm in andere typen rekken. De rekken moeten een voorvorkklem hebben zodat een fiets echt niet om kan vallen. Rekken zoals de "tulp" worden vaak slecht gebruikt omdat je een slag in je wiel krijgt als iemand je fiets omstoot, wij willen dat de tulp in Utrecht niet meer wordt toegepast. Er dienen voldoende veilige plekken te zijn voor afwijkende fietsen (fietsen met kratjes, zitjes, bakfiets, ligfietsen, et cetera) en voor	**Fiets parkeren** De vraag naar fietsparkeerplaatsen in de historische binnenstad zonder inpandige stallingen voor bewoners blijft een constante punt van zorg. Dat blijkt ook uit uw reactie. Met name op de piekmomenten, zoals zaterdagmiddag, lijkt het nauwelijks mogelijk om te voldoen aan de vraag naar parkeerruimte voor fietsen. We blijven zoeken naar kwalitatief goede fietsenstallingen en naar mogelijkheden om langparkeren en kortparkeren van fietsen van elkaar te onderscheiden. Per doelgroep wordt gezocht naar de beste oplossingen, waarbij langparkeren in stallingen en voor kortparkeren plekken op straat beschikbaar blijven en komen. De uitvoering van deze stallingen willen we graag met u verder verkennen om ervaringen en kennis met elkaar te delen en zo tot de meest geschikte oplossingen te komen. Voor de Nobelstraat hebben we met de omgeving verkend of het wenselijk is om gedeeld gebruik te maken van stallingsvoorzieningen in de zijstraten en van de Sint Gregoriusschool. Hieruit is gebleken dat de overlast voor omwonenden onaanvaardbaar zouden zijn. Uw suggesties met betrekking tot aanvullende services in bewaakte stallingen en de aanwezigheid van pop-upstallingen betrekken we bij de module fietsparkeren van de nieuwe Parkeervisie 2021.

fietsen van gehandicapten (driewielers, handbikes). Het gebruik van dure fietsen (zoals e-bike en speed pedelec) neemt toe. Daardoor neemt ook het belang van veilig stallen toe. Het goede nieuws hierbij is dat die dure fietsen niet zo snel als weesfiets ergens blijven staan. Als mensen niet zeker weten dat ze hun fiets veilig kunnen stallen wordt de neiging om op een barrel naar de stad te fietsen groter. Als het barrel het begeeft vindt u hem terug als weesfiets en moet die gelabeld en geruimd worden. Zorg daarom voor veilige stallingen, het is de meest effectieve manier om het aantal weesfietsen terug te dringen. Voor de inpandige stallingen willen we het regime van 24 uur gratis behouden. We hebben ons daar jarenlang hard voor gemaakt bij verschillende overheden, NS en ProRail. Ook in alle nieuwe inpandige stallingen in de binnenstad moet de eerste 24 uur gratis geparkeerd kunnen worden. Ruimtelijke kwaliteit We zien in de achterliggende periode dat stedenbouwkundigen van de gemeente de binnenstad ‘sculpten’ naar een wensbeeld, waarin geen plaats is voor geparkeerde fietsen. Fietsen worden geruimd, fiets parkeerplekken worden opgeheven om de ruimtelijke kwaliteit te versterken. Wij denken juist dat gestalde fietsen bij Utrecht horen; we vinden de lege hekken bij de grachten maar een kaal gezicht. We zijn Utrecht, geen Milaan! Kort parkeren bij winkels Bij winkels met een hoge omloopsnelheid van de klanten (denk aan supermarkten) moeten dicht bij de ingang ruime mogelijkheden zijn om fietsen te stallen. Het kan toch niet zo zijn dat veel fiets parkeerplekken voor de ingang van de supermarkt dag en nacht bezet worden gehouden door bewoners? We willen in de binnenstad een helder onderscheid tussen plekken voor kort- en lang parkeren. Voor bewoners moeten veilige en voldoende inpandige stallingen beschikbaar zijn in de buurt. Bewoners parkeren De ruimte in de binnenstad is schaars; waar inpandige stallingen niet mogelijk zijn, willen we dat autoparkeerplaatsen plaats maken voor afsluitbare fietstrommels of soortgelijks. Zodat fietsen niet binnen in de gang gezet hoeven worden of tussen de auto’s aan het hekwerk langs de gracht geparkeerd hoeven worden. Bezoekers parkeren Voor bezoekers moeten voldoende veilige stallingen zijn. Zolang dat niet inpandig kan moeten er op straat voldoende rekken staan.	

Domplein Op het Domplein zijn stallingsplekken hard nodig voor de (jonge) bezoekers van De Utrechtse Muziekschool (DUMS), de Domtoren, Domkerk en de Aula van de Universiteit. Inpandige stalling in het pand van de voormalige UCK, zoals voorgesteld in de omgevingsvisie, zou een mooie oplossing zijn om voldoende capaciteit te bieden. We willen dat zo'n inpandige stalling "24/7" open is. Als dat niet kan, moet er ook op straat, buiten de openingstijden, voldoende stallingsruimte beschikbaar zijn. Overigens lezen we in de omgevingsvisie ook dat het pand van het voormalige UCK een belangrijke rol kan spelen bij het leefbaar maken van de historische schoonheid van Utrecht, we zijn benieuwd hoe de gemeente denkt deze functie te verenigen met een fietsenstalling. Springweg Bij Karel V in de Springweg zijn fietsnietjes weggehaald. Bewoners kwamen in opstand tegen een alternatieve plek voor de nietjes. Gevolg is dat er geen stallingsplekken zijn teruggeplaatst. We vinden dit een schandalige praktijk, de fietser wordt hier de dupe van een machtsstrijd en laksheid van de gemeente. We willen fatsoenlijke fiets parkeerplekken terug in de buurt van de horeca aan de Springweg. We zien mogelijkheden in de Springweggarage, in de periode totdat die wordt gesloopt: de begane grond moet autovrij gemaakt worden en ingericht als openbare fietsenstalling. Als de garage verdwijnt, moet natuurlijk opnieuw gezorgd worden voor een goede fietsparkeervoorziening in de nabijheid van de horeca aan de Springweg. Nobelstraat In het uitgaansgebied rondom de Nobelstraat (en Janskerkhof) moeten bezoekers hun fiets veilig kunnen parkeren. Dat dient zoveel mogelijk dicht in de buurt van de horeca te kunnen; het is ongewenst dat fietsers diep in de zijstraten moeten parkeren, waar ze na sluitingstijd van de horeca met het loshalen van hun fiets de bewoners van deze woonstraten tot last kunnen zijn. Voor deze specifieke doelgroep willen we dat de gemeente onderzoekt hoe plekken in de buurt 'dubbel' gebruikt kunnen worden voor fiets parkeren op donderdag-, vrijdag- en zaterdagavond. We denken bijvoorbeeld aan het openstellen van de fietsenstalling van de vestiging van de St. Gregoriusschool, ingang aan de Nobeldwarsstraat.	

Janskerkhof Op het Janskerkhof is nu nog veel ruimte voor auto parkeren en beperkt voor fiets parkeren. We willen dat die verhouding omkeert: Janskerkhof moet een aantrekkelijke plek worden om je fiets te parkeren. Pop-up stallingen In de binnenstad wordt op drukke momenten gebruik gemaakt van pop-up stallingen. We vinden dit een goede manier om tijdelijk, tijdens piekmomenten, te voorzien in extra capaciteit om te stallen. We willen dat ook in de toekomst deze stallingen ingezet kunnen blijven worden. Een andere mogelijkheid om kort parkeren of evenement parkeren te faciliteren is gebruik te maken van fietsvlonders, waarbij op een autoparkeerplaats een vlonder wordt geplaatst met een fietsenrek. Zo kan eenvoudig tijdelijke fiets parkeerplek worden gerealiseerd. Aanvullende services in de inpandige stallingen In de gemeentelijke fietsenstalling aan de Mariaplaats kunnen bezoekers een pakket afhalen van het pakketpunt. We willen dat die service in alle fietsenstallingen van de gemeente wordt aangeboden. Verder willen we dat in de stallingen ook goede kwaliteit fietslampjes gekocht kunnen worden, zoals in de Vredenburgstalling. Daar kunnen ook poncho's worden aangeschaft en buggy's worden geleend. We willen graag dat die services ook in andere stallingen beschikbaar komen.	
Fietslogistiek De gemeente wil bevoorrading van de binnenstad met emissie loze voertuigen. Fietskoeriers en vrachtfietsen kunnen daarin een belangrijke rol spelen en zijn méér dan emissie loos, omdat ze deels of geheel op spierkracht rijden. We vragen de gemeente om deze duurzame, stille en super schone vervoerwijze maximaal te faciliteren. We denken dat de gemeente de gewenste ZE-bevoorrading met vrachtfietsen en fietskoeriers kan ondersteunen door zgn. gebundelde leveringen te faciliteren. Dat kan ze doen door in haar eigen gebouwen en in de gemeentelijke fietsenstallingen een onbemand bezorgpunt in te (laten) richten, een pick-up point waar fietsbezorgdiensten pakketten kunnen afleveren en medewerkers en bezoekers tijdens openingstijden van het gebouw met een code hun pakket kunnen ophalen. Een mooi voorbeeld is het pakketpunt in de U-stal aan de Mariaplaats. Dat kan op veel meer plekken! In de omgevingsvisie geeft de gemeente aan dat er in de binnenstad en daarbuiten 'hubs' moeten komen; wellicht kan de gemeente een rol	**Fietslogistiek** Zoals bij het onderwerp "doorgaand verkeer in de binnenstad' is aangegeven zien we voor de bevoorrading van de binnenstad een rol weggelegd voor bevoorrading per fiets (fietskoeriers, vrachtfietsen). Een ander spoor is het inzetten van hubs waar goederen kunnen worden overgeslagen. We zien hier zeker ook een rol voor overslag van vrachtwagens op (transport)fietsen die de pakketten richting en in de binnenstad vervoeren. Het is zeker een interessante gedachte om in de binnenstad pick-up points te realiseren. Hier zal de komende jaren verder op moeten worden gestudeerd. In de Raadsbrief van 21 april 2021 (Evaluatie en vervolg Actieplan Goederenvervoer 2015-2020) communiceert het College de komende 1,5 jaar in te zetten op het verbeteren en stimuleren gebruik goederenhubs. Dit sluit aan op het voorstel om op en overslag op kleine en schone voer- en vaartuigen verder te stimuleren en te faciliteren. In de definitieve Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zijn ook

spelen bij het vinden van een geschikte plek voor een logistieke ‘hub’ specifiek voor vrachtfietsen en fietskoeriers in (de nabijheid van) de binnenstad. Op dit moment is sprake van leegstand in de binnenstad; mogelijk biedt dat kansen om op korte termijn al een (tijdelijke) voorziening in te richten. Als de hub aan de rand van de milieuzone ligt, kunnen ook emissie-voertuigen deze hub bevoorraden. Verder is het ook voor fietskoeriers en vrachtfietsen fijn als er minder gemotoriseerd verkeer in de binnenstad rijdt, omdat ze dan onderweg minder oponthoud oplopen op de smalle grachten.	de gebieden benoemt waar dat zou moeten plaatsvinden. Echter is het aan de markt om grondpositie(s) te verwerven en de businesscase rond te krijgen. Wat zij op dit moment ook al doen. De consumentenlogistiek via buurthubs (pakketpunten of -kluizen) wordt ook in deze brief benoemt. Vanaf mei 2021 worden de eerste gesprekken gevoerd en voor juni 2022 moeten de resultaten zichtbaar zijn.
Evenementen Veel plekken in de binnenstad worden gebruikt voor de organisatie van evenementen. Dat is fijn, het maakt van Utrecht een levendige stad met een grote aantrekkingskracht op inwoners, bezoekers en ondernemers. We hebben een aantal wensen aangaande evenementen: • We willen dat evenementen (in de hele stad, dit beperkt zich niet tot de binnenstad) goed op de fiets bereikbaar zijn; • Bij de evenementen dienen voldoende fiets parkeerplekken beschikbaar te zijn; • We willen dat er bij evenementen voor wordt gezorgd dat doorgaande fietsroutes niet, of ten minste zo kort mogelijk, geblokkeerd worden. We denken bij voorbeeld aan het Domplein, bij uitstek geschikt voor evenementen, die ook een belangrijke noord-zuid fietsroute is door de binnenstad.	**Evenementen** Zoals in de omgevingsvisie is aangegeven horen evenementen bij de (binnen)stad. Afhankelijke van het type en de schaal van het evenement zal de juiste plek moeten worden gevonden in de stad. Naast de binnenstad zijn er verschillende locaties in de stad aangewezen in de stad en niet alleen de binnenstad (Berlijnplein, Maximapark, Haarrijnseplas, parken zoals Transwijk, Lepelenburg etc). Per evenement willen we met de vergunning regelen dat de bereikbaarheid voor de fiets optimaal is, door o.a. voldoende ruimte voor het stallen van fietsen, dat kan ons inziens in bestaande stallingen, maar ook door middel van tijdelijke stallingen.
Overige opmerkingen Fijn dat ook fietsers gebruik kunnen gaan maken van toiletten in publiek toegankelijke gebouwen. We willen dat iedereen, specifiek vrouwen en meisjes, op elk moment van de dag veilig in de binnenstad (en daarbuiten) kunnen fietsen. We willen geen bosjes waarin mensen zich kunnen verschuilen en voldoende verlichting langs fietsroutes. We herhalen dat het voetgangersgebied omgezet moet worden in een regime van wandelstraat met fiets te gast, zodat het unheimische gevoel ’s nachts in de Lange Elisabethstraat en Steenweg vermindert.	**Overige opmerkingen** Sociale veiligheid is ons inziens ook een belangrijk onderdeel van een leefbare binnenstad. In de omgevingsvisie is hier een apart hoofdstuk aan gewijd. Uw tip over groen in de openbare ruimte nemen we daar zeker in mee. Bij ‘Fiets te gast’ in het voetgangersgebied zijn we al ingegaan op het fietsen in het voetgangersgebied.
Tot slot We lezen in de omgevingsvisie veel plannen en ideeën die ons zeer aanspreken. Het wordt groener, rustiger, schoner in de binnenstad en dus fijner fietsen. Voetgangers en fietsers krijgen ruim baan. We zijn enthousiast over het hoge ambitieniveau. We hebben zorgen over het	Dank u wel.

realiteitsgehalte: gaat dit allemaal lukken? Is het allemaal haalbaar? We hopen van harte dat de gemeente stevig doorpakt op de verschillende thema's en zorgt voor een nog aantrekkelijker binnenstad in 2040. We hebben met plezier aan deze reactie gewerkt. We zijn desgewenst graag bereid om onze wensen toe te lichten. In afwachting van uw reactie, verblijven we	

Bijlage 19 – reactie 84 – Actiegroep Binnenstad030

INLEIDING **Ons toekomstbeeld van de Utrechtse binnenstad is een plaats waar het goed wonen en werken is, waar de bevolking van Utrecht zich thuis voelt, die prettig druk is, gezond, mooi en divers. Waar ruimte is voor oud en jong, voor rijk en arm, met een rijke variatie aan werkgelegenheid, bewoners en cultuur. Daarbij staat de woonfunctie centraal, want diverse en betrokken bewoners vormen de ziel van een binnenstad en zij zullen de Gemeentelijke visie moeten dragen.** De visie van Binnenstad030 speelt in op bestaande ontwikkelingen in de samenleving die de inrichting en het leven in de binnenstad veranderen. Wij beperken ons daarbij tot de historische binnenstad omdat die een heel eigen karakter heeft dat een eigen beleid vereist. De vier belangrijkste trends zijn:	**Inleiding** Dank u wel voor uw uitgebreide reactie en uw bijdrage aan het tot stand komen van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 in de Binnenstadgroep. Wij herkennen ons goed in uw inleidende zinnen. Op blz. 77 van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 staat letterlijk: ‘Een vitale binnenstad kan niet zonder bewoners. Zonder bewoners verliest de binnenstad zijn ziel. Het is belangrijk dat er in de binnenstad een gevarieerd woningaanbod blijft zodat de bevolkingssamenstelling divers blijft.’
De binnenstad wordt steeds intensiever bewoond Met 7.234 inwoners per km2 is de binnenstad twee keer zo dichtbevolkt als de rest van Utrecht. 88% van de huizen in de historische binnenstad wordt bewoond en dat aandeel stijgt. Woningen worden in hoog tempo gesplitst en omgebouwd tot kleine dure appartementen.	**De binnenstad wordt steeds intensiever bewoond** Het is waar dat de binnenstad dichtbevolkt is. We vinden het ook belangrijk dat de binnenstad bewoond wordt. Overigens is de groei van de historische binnenstad wat betreft het aantal inwoners beperkt. De groei van de wijk binnenstad zit vooral rond het stationsgebied en het Beurskwartier. Woningsplitsing, verkamering en ook de omzetting naar short stay zijn aan regels gebonden, mede door de ervaren druk op de woonomgeving (zie ook hieronder met betrekking tot de woonvisie van de Actiegroep Binnenstad030). In 2020 zijn 3 vergunningen aangevraagd voor omzetting van een pand naar kamerbewoning. Dit is vergelijkbaar met andere wijken in de stad. Daarnaast zijn er 21 vergunningen aangevraagd voor splitsing van woningen. De wijk binnenstad is hierin samen met de wijk Oost koploper. Dit heeft ook met de relatief grote aanwezigheid van grote panden te maken in de binnenstad. Overigens zijn deze aanvragen niet alle ook gehonoreerd. In de binnenstad zijn 1 omzettings- en 7 splitsingsvergunningen afgegeven in 2020. Dit is het resultaat van het splitsen- omzettenbeleid, namelijk een afweging tussen het belang van de aanvrager, huisvesting, schaarse woningen en de leefbaarheid in de stad.

Toeristen en tijdelijke bewoners verdringen bewoners met binding met de stad Gezinnen verlaten de binnenstad en tijdelijke en jonge bewoners trekken er naartoe. Het aandeel eigenaar-bewoners is in enkele jaren gedaald van ruim de helft naar 1/3 nu. 68% Van de bewoners zijn alleenstaand en maar 6% van de huishoudens telt inwonende kinderen. Kantoren worden massaal omgebouwd tot kleine en dure huurappartementen. Inmiddels wordt 48% van de woningvoorraad in de binnenstad commercieel verhuurd. De groei van het aantal appartementen komt voor een buitenproportioneel flink deel ten goede aan shortstay- en toerismeverhuur. De binnenstad krijgt het karakter van een doorgangshuis. Het aandeel van de bewoners dat zich verbonden voelt met de stad en zich ervoor inzet daalt snel. De binnenstad krijgt snel een steeds instabielere en eenzijdiger bevolking van vooral rijken en jongeren, verliest sociale samenhang en verzwakt daardoor wezenlijk.	**Toeristen en tijdelijke bewoners verdringen bewoners met binding met de stad** Voor de goede orde: In 2008 telde het centrum 32 miljoen bezoekers, in 2010 waren dit er 22 miljoen, en in 2018 29 miljoen. Door de coronacrisis is het aantal bezoekers dramatisch teruggelopen (zie ook blz. 87 voor het aantal passanten in het winkelgebied). Van deze bezoekers (pre-corona cijfers) kwam de helft uit Utrecht zelf en 35% uit de regio. Ongeveer 15% waren toeristen. Utrecht is geen grote toeristische magneet vergeleken met de andere grote steden. En dat willen we ook graag zo houden. (Zie ook blz.189 voor cijfers over toerisme). De gemeente heeft een limiet ingevoerd op toeristisch verhuur van woningen (maximaal 60 dagen per jaar) en een verbod op onttrekken van woningen voor short-stay (gemeubileerd woonruimte verhuur tot maximaal 12 maanden). Dit met het oog op behoud van woonruimte voor bewoners en sociale samenhang (zie bl. 77). Short stay is eventueel nog wel mogelijk bij transformatie van een niet-woonfunctie of bij nieuwbouw. En tot slot is er in principe geen ruimte meer voor nieuwe hotelontwikkeling na een aantal jaren van groei, tenzij het om bijzondere middelgrote concepthotels of bijzondere doelgroephotels gaat (zie ook: ‘Beleid tijdelijk verblijf en bijstelling hotels’ bij agendapunt 14 en het Toerismebeleid) Met deze Omgevingsvisie wil de gemeente meer sturing geven aan gebruik van de binnenstad voor wonen, werken, winkelen, studeren, ontspannen en uitgaan. De gemeente zet daarom enerzijds in op het spreiden van functies (m.n. ook ‘drukke’ functies zoals zware horeca) over de stad en anderzijds de benodigde rust en gewenste levendigheid in de binnenstad beter in balans te brengen. De binnenstad is er voor mensen die er wonen, werken of deze bezoeken, maar heeft niet voor iedereen eenzelfde betekenis. De 'altijd-verblijvers' hebben deels dezelfde, maar deels ook andere wensen en belangen dan de ondernemers of de bezoekers. De ambitie in de Omgevingsvisie is om de verschillende functies in een betere balans te brengen waardoor al deze gebruikers zich thuis en welkom blijven voelen in de binnenstad, juist ook de bewoners.
De economische basis van de binnenstad verzwakt De laatste twintig jaar is de vermaaks- en recreatiefunctie van de binnenstad sterk toegenomen. Buiten de horeca en de winkels daalt	**De economische basis van de binnenstad verzwakt** In 2019 vonden ongeveer 62.000 personen (in 2016 ca. 55.000) werkgelegenheid in 5071 bedrijven in de wijk binnenstad. Het

de werkgelegenheid. Deze versmalling van het economische fundament van de binnenstad wordt gedreven door een gezamenlijke inzet van Gemeente en particuliere belangen om op bezoekers gerichte economische activiteiten ruim baan te bieden. De nadelen van daarvan voor de leefbaarheid, de economische weerbaarheid en de gezondheid van de binnenstad zijn structureel en nemen toe.	overgrote deel van dit aantal werkt niet in de horeca of detailhandel. Het aantal horecavestigingen in de wijk binnenstad is gestegen van 406 in 2005 naar 603 bedrijven met ca. 7100 banen in 2020 (totaal aantal bedroeg 1747 horecavestigingen in Utrecht in 2020). Dit betreft een gebied groter dan de geografische scope van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 die zich met name richt op de historische binnenstad. Bij de wijk binnenstad hoort ook het stationsgebied en de

	Jaarbeurszijde tot de Croeselaan. Door de coronacrisis is het aantal banen in de horeca drastisch gedaald. Naast deze sectoren zien we ook groei van andere vormen van werkgelegenheid. Denk aan verschillende vormen van dienstverlening, ontwerpbureau's, creatieve business, ateliers, maatschappelijke diensten enzovoorts. De verwachting is dat er meer vraag zal zijn naar ruimtes en werklocaties in en rond de binnenstad. Hierdoor zal de economische basis verder versterkt worden. Deze vraag naar werklocaties heeft ook te maken met het goede imago van de binnenstad met veel voorzieningen en goede bereikbaarheid.
De leefbaarheid neemt af Het aantal horecazaken en het winkeloppervlak in de binnenstad zijn de afgelopen tien jaar sterk gestegen. 84% Van de horecavergunningen van Utrecht zijn uitgegeven in de binnenstad en er worden wekelijks nieuwe verleend. Bezoekersstromen verspreiden zich steeds verder over de binnenstad en beschadigen nu ook het leef- en woonklimaat van delen die hoofdzakelijk een woonfunctie hebben. De toenemende vermenging van functies versterkt deze ontwikkelingen, die geen einddoel of regie kennen en de belangen van bewoners schaden. De kwaliteit van de woonfunctie daalt en daarmee een fundamentele intrinsieke waarde die een essentieel kwaliteitskenmerk is van een geliefde en gezonde binnenstad.	**De leefbaarheid neemt af** Zie boven. Het klopt dat relatief veel horecabedrijven gevestigd zijn in de binnenstad. Dat is één van de redenen om in te zetten op een grotere spreiding van horeca over de stad. Overigens is het type horeca ook van belang; zo is een lunchroom een ander bedrijf dan een café of een disco, en daarmee ook de mogelijke belasting voor de omgeving ook verschillend. Vergunningen voor uitbreiding of nieuwe vestiging van horeca worden afgegeven conform het vastgestelde beleid in het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018 (OHU). Aanvragen voor een terras worden getoetst aan het terrassenreglement en het bestemmingsplan. In gebieden waar in het bestemmingsplan de bestemming ‘verkeer’ of ‘verblijf’ geldt, is er in principe een terras mogelijk (beperkingen daarvoor kunnen nog wel voortvloeien uit het terrassenreglement of de horecaverordening). Dit geldt niet voor gebieden of plekken met een andere bestemming. Bij de eenmaal afgegeven terrasvergunning en exploitatievergunning kan op basis van de locatie- en gebruiksregels worden gehandhaafd zoals op het gebruik van versterkte muziek, echter niet op ‘stemgeluid’. In het OHU is in de binnenstad geen ruimte voor uitbreiding van discotheken en zaalverhuur (categorie A), wel voor cafés (categorie B). Beide kunnen tot de nachthoreca worden gerekend. Kleinschalige, passende uitbreiding van cafés in de binnenstad blijft mogelijk op daarvoor in het OHU aangeduide plekken. Voor de uitbreiding van grootschalige concepten moet worden uitgeweken naar andere gebieden. Gezien de aard van het stationsgebied, zowel overdag als ’s avonds een levendig gebied, past hier de uitbreiding van nachthoreca. Het is zelfs gewenst om de levendigheid ook later op de avond te behouden rond het Jaarbeursplein. Ook willen we aan de vraag van de groeiende Utrechtse bevolking voldoen en de druk op de

	binnenstad stabiliseren. De omvang van de nachthoreca aan de Jaarbeurszijde is niet onbeperkt. Om die reden is in het OHU een maximaal aantal m2 bvo voor horeca opgenomen. Uit meldingen en klachten over horeca bij de gemeente blijkt dat zij veelal gaan over hinder van stemgeluid op specifieke plekken. De overlast van uitgaanspubliek is ook bij bijeenkomsten van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 aan de orde geweest. Al voor de afronding van deze omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans'. In dit plan van aanpak wordt een aantal nieuwe, aanvullende maatregelen voorgesteld of onderzocht. Dit betreft o.a. informatie, advies en mogelijke subsidies voor geluidsisolatie van woningen, het verplicht melden van versterkte muziek door horeca en de inzet van horecastewards. Ook wordt ingezet op actief informeren van de buurt bij afgeven van vergunningen voor evenementen. Gelukkig blijkt ook uit onderzoek dat de gelukkigste Utrechters in de binnenstad wonen en dat zeer veel bewoners uit de binnenstad er juist wonen vanwege de voorzieningen in de directe omgeving. In de Utrechtse leefbaarheidsmonitor scoort de binnenstad hoger dan het Utrechts gemiddelde en de uitkomsten van deze monitor zijn de afgelopen jaren onverminderd positief. Wat de gemeente niet de plicht ontneemt om klachten die de leefbaarheid schaden zeer serieus te nemen. Handhaving treedt dan ook op als er meldingen hierover gedaan worden.
In de Omgevingsvisie 2040 worden deze schadelijke trends versterkt. In de visie van Binnenstad030 worden zij afgeremd en omgebogen. Veel richtingen in de Omgevingsvisie 2040 hebben invloed op de woonfunctie, maar zij stelt geen doelen en geeft geen criteria voor woonkwaliteit en leefbaarheid. De toenemende drukte en vermenging van functies die voorzien en gefaciliteerd wordt concurreert met de woonfunctie, maar de Omgevingsvisie 2040 voorziet niet in beleid over of sturing van de bescherming van de woonfunctie. De overkoepelende Omgevingsvisie Utrecht en het Mobiliteitsplan, bieden in dit opzicht evenmin aanknopingspunten. Integendeel, het "*koersdocument van de Omgevingsvisie Utrecht*" (p.16 Omgevingsvisie), de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2040), stelt zonder enig voorbehoud dat in de binnenstad "*de nadruk ligt op*	**Schadelijke trends** Wij vinden dat de door u genoemde 'schadelijke trends' niet in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 worden versterkt. Integendeel. Zoals hierboven vermeld wordt aangegeven dat de woonfunctie essentieel is voor de binnenstad (blz. 77 e.v.) en dat daarvoor maatschappelijke voorzieningen en een gezonde leefomgeving van belang zijn (blz. 81 e.v.). De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 erkent de variatie in sferen en functies in verschillende delen van de binnenstad (blz. 69 e.v.). Daarom is het uitgangspunt dat 'elke functie op de juiste plek' moet zitten en dat functies elkaar moeten versterken of zo min mogelijk hinder van elkaar moeten ondervinden (blz. 73 e.v.). Daarbij onderkennen we dat de verhouding en balans tussen functies per locatie (straat/buurt) verschillen. Hierover kan geen algemene, generieke uitspraak gedaan worden. De Omgevingsvisie

menging van functies" en dat "*wonen … niet leidend*" is (p.90). De RSU 2040 stelt zonder voorbehoud dat in de binnenstad "*verblijf centraal*" moet staan (p.132). Op p. 16 van de Omgevingsvisie wordt bevestigd dat "*De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 [voort]bouwt … op de … RSU*". In de binnenstad staat **de kwaliteit van de woonfunctie** voorop. De ontwikkeling van andere functies moet worden afgewogen aan het belang van de woonfunctie en de bewoners. Vereiste is dat te beschermen en te bevorderen kenmerken van woonkwaliteit helder worden omschreven, met als uitgangspunt gezond stedelijk leven. Beleid en vergunningverlening worden dan daarop geënt. Het Mobiliteitsplan, de RSU en de Parkeervisie lopen nu vooruit op de Omgevingsvisie 2040 en moeten dus worden aangepast. Voor de binnenstad wordt op deze gebieden gericht beleid ontwikkeld:	Binnenstad 2040 is een ambitiedocument, een visie op hoofdlijnen. De uitwerking vindt plaats in specifieke projecten en gebiedsprofielen die samen met belanghebbenden worden opgesteld waarin de mix van functies bepaald worden. Vervolgens vindt regulering plaats door middel wet- en regelgeving in specifieke verordeningen en het Omgevingsplan. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is afgestemd met andere richtinggevende documenten zoals de RSU 2040, het Mobiliteitsplan 2040 en de Parkeervisie.
A. Huisvesting De gemeente legt wel de vinger op de zere plek(ken) (richting 9), maar verzuimt in de Omgevingsvisie de bijzondere problematiek van de binnenstad te benoemen.	**A. Huisvesting** In richting 9 wordt juist ingegaan op de bijzondere problematiek van de binnenstad, bijv. de bijzondere samenstelling van de bevolking en woningvoorraad, de onttrekking van woningen voor vakantieverhuur en short stay, en de verkamering en splitsing van woningen.
B. Mobiliteit/Bereikbaarheid Uitgangspunt moet zijn dat huizen goed bereikbaar zijn voor bewoners en dat zij deel kunnen nemen aan het maatschappelijke verkeer. De behoeftes van bewoners zijn heel anders dan die van bezoekers. Voordat maatregelen worden ingevoerd, moet onderzoek gedaan zijn naar de mobiliteitsbehoeftes van bewoners. Het voorgelegde Mobiliteitsplan versterkt de verblijfsfunctie en negeert de mobiliteitsbehoefte van de bewoners. Voor de Parkeervisie geldt hetzelfde. Bij het gesignaleerde gebrek aan ruimte wordt eenzijdig voorkeur gegeven aan de verblijfsfunctie. Maatregelen zoals het afsluiten van de binnenstad voor niet-bestemmingsverkeer en snelheidsverlagingen beschermen de woonfunctie, maar worden genegeerd. De Omgevingsvisie trekt de lijn van het Mobiliteitsplan en de Parkeervisie ten onrechte door.	**B. Mobiliteit/Bereikbaarheid** De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is afgestemd met het Mobiliteitsplan 2040. Bij de verdere uitwerking van plannen is de mobiliteitsbehoefte van de bewoners zeker een onderdeel, naast de behoefte van andere belanghebbenden. We onderschrijven het doel om alleen nog bestemmingsverkeer in de binnenstad toe te laten. Echter ook daar willen we kritisch kijken naar alternatieven voor het auto- en fietsverkeer in plaats van die op alle plaatsen op alle momenten van de dag overal toe te staan. Zo vinden we dat voor het parkeren van voertuigen parkeergelegenheid aan de rand van de binnenstad een goed alternatief kan zijn. Ook zijn we van mening dat bevoorrading efficiënter dan nu het geval is kan worden georganiseerd. Binnen dit hele speelveld zal een balans moeten worden gevonden, rekening houdend met de ambities voor de binnenstad.
C. Uitgaan/overlast Normen voor overlast moeten in overeenstemming gebracht worden	**C. Uitgaan/overlast** Zie ook boven onder het kopje 'de leefbaarheid neemt af'.

met behoefte aan gezondheid en nachtrust van bewoners. In de Omgevingsvisie wordt ervan uitgegaan dat overal in de binnenstad ‘enige overlast’ aanvaardbaar is. Ten onrechte wordt gesteld dat de wettelijke geluidsnormen “bewoners bescherming bieden” (p.105). In de wetgeving zijn voor horecabezoek en terrassen juist uitzonderingen gemaakt omdat het te vaak niet mogelijk is om een horeca-inrichting binnen de normen te exploiteren. Het ruimtelijke en vergunningenbeleid moet de afwezigheid van wettelijke bescherming van bewoners repareren en een gezonde nachtrust en een gezond stedelijk leven voor bewoners moeten waarborgen met overlastnormen.	De binnenstad kent veel rustige plekken en enkele drukke straten en pleinen waar het ook 's nachts drukker is. Dat hoort bij een binnenstad. Bestaande bewoners hebben daar niet (altijd) voor gekozen en hebben hun straat misschien tegen hun zin drukker zien worden. Voor hen is het van belang dat dat hun meldingen van overlast adequaat worden opgepakt en dat wellicht hun woningen goed geïsoleerd worden (ook als deze monumentaal zijn). Daartoe is het plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans’ opgesteld. Het is niet haalbaar in een binnenstad om 's nachts elke straat stil te houden. Wettelijke normen voor bijvoorbeeld horeca hebben alleen betrekking op muziekgeluid en installaties. Het klopt dat er geen normen zijn voor stemgeluid waarop kan worden gehandhaafd. Zie ook boven onder het kopje ‘de leefbaarheid neemt af’.
D. Bezoek/Verblijf De binnenstad is niet altijd evenveel van iedereen. Het gebruik van de openbare ruimte in de binnenstad wordt afgewogen tegen het doel om een hoge woonkwaliteit te handhaven. Het uitbreiden van de verblijfsfunctie wordt begrensd door criteria voor een gezond stedelijk leven en woonkwaliteit voor de bewoners, de ‘altijd verblijvers’. Zonder bijzondere beleidsmaatregelen zal de Omgevingsvisie 2040 de negatieve trends die wij signaleren versterken en de woonfunctie in de binnenstad aantasten	**D. Bezoek/Verblijf** Zie ook boven onder het kopje ‘toeristen en tijdelijke bewoners verdringen bewoners met binding met de stad’. Verblijf centraal stellen is nadrukkelijk niet alleen gericht op recreatie, horeca, festivals, toeristen of bezoekers maar ook op bewoners. Verblijf betekent bijvoorbeeld ook ruimte om te spelen, het creëren van een groene buitenruimte bij je woning of een plek om je buren te ontmoeten. Het gaat erom de openbare ruimte niet als ‘restruimte’ te zien maar als een belangrijk onderdeel van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Welke verblijfskwaliteit een buitenruimte kan krijgen hangt af van de identiteit en kwaliteit van de plek, en de gebruikers. De inrichting wordt in samenspraak bepaald. De verschillende uitwerkingen van de omgevingsvisie op bladzijde 155 laten juist ook zien hoe verblijfskwaliteit in woonstraten vorm kan krijgen, bijvoorbeeld meer groen en ruimte voor klimaatadaptatie, zitgelegenheid om bij mooi weer buiten te zitten en ruimte om de fiets te parkeren. Hoven kunnen rustige plekken blijven door deze bijvoorbeeld in te richten met veel groen en weinig zitgelegenheid. Tegelijkertijd, om te voorkomen dat alle druk op de binnenstad in enkele straten geconcentreerd wordt, is de ambitie meer bruikbare ruimte te maken op hetzelfde oppervlak (zie voornamelijk richting 2, 4, 6 en 16) en door voorzieningen te spreiden over het hele centrum (ook de westzijde van de sporen) en de hele stad (knooppuntontwikkeling) conform de RSU 2040.

1. WAAROM EEN WOONVISIE VOOR DE BINNENSTAD? In de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 staat "*Utrechtse omgevingsvisies wortelen in het gemeentelijke beleid dat is samengevat als 'gezond stedelijk leven voor iedereen'* *Beleid dat voor de hele stad geldt, verwoord in de overkoepelende Omgevingsvisie Utrecht, wordt in deze omgevingsvisie niet herhaald. Alleen beleid dat vraagt om een specifieke uitwerking in de binnenstad, wordt in deze visie benoemd".* Wonen en werken zijn de twee hoofdfuncties van de binnenstad. Gezond stedelijk wonen staat in de oude binnenstad veel meer onder druk dan elders. Het bijzondere karakter van de binnenstad en de geheel eigen problematiek vragen om daaraan aangepast beleid. Zonder een uitgewerkte visie op wonen schiet de Omgevingsvisie 2040 Binnenstad tekort. **Het volstaat niet om voor een visie op wonen te verwijzen naar de overkoepelende Omgevingsvisie Utrecht. Daarom heeft Binnnenstad030 een eigen woonvisie voor de binnenstad geschreven. Bijna 1.100 bewoners hebben hier de afgelopen weken hun steun aan gegeven**.	**1. WAAROM EEN WOONVISIE VOOR DE BINNENSTAD?** Hartelijk dank voor uw uitgebreide visie op wonen in de binnenstad. Op de eerste plaats houdt de woningmarkt zich slecht aan grenzen, en is in zekere zin een communicerend vat. Vanuit dat perspectief ontwikkelen we op verschillende schaalniveaus woonbeleid. Voor wat betreft maatregelen om – binnen onze mogelijkheden – de bestaande woningvoorraad te beschermen tegen ongewenste ontwikkelingen hebben wij onze inzet daarom opgenomen in bijv. de Woonvisie en Huisvestingsverordening. Hierin is ook al aantal maatregelen genomen die hun aanleiding vinden in de binnenstad. Door deze stedelijk in te zetten voorkomen we verschuivingen van excessen van de ene wijk naar de andere. Wij hebben ervoor gekozen om te verwijzen om de Omgevingsvisie in omvang te beperken en leesbaar te houden. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is juist opgesteld vanuit de overweging dat de binnenstad een bijzonder gebied is. De binnenstad is niet alleen een woonwijk en niet alleen een wijk om te werken. Het is ook een gebied om te winkelen, te studeren, van kunst en cultuur te genieten en uit te gaan. Die mix van functies maakt de binnenstad uniek en anders. In die mix stellen we in de Visie dat een vitale binnenstad niet zonder bewoners kan. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 gaat daarom expliciet in op de variatie en balans tussen functies in (blz. 68 – 107). Daarbij focussen we ons ook op de woonfunctie en de woonomgeving in de binnenstad, als een verbijzondering van de Omgevingsvisie voor geheel Utrecht en de woonvisie (blz. 77 e.v.).
2. DE WOONVISIE VAN BINNENSTAD030 ***In wat voor stad willen wij wonen?*** **De bewoners** Bewoners en ondernemers vormen al eeuwen de ruggengraat van elke bloeiende stad. Zo bestaat ook Utrecht al 900 jaar bij de gratie van zijn bewoners. Zij bewaren het erfgoed van de middeleeuwse binnenstad, zij zorgen voor sociale samenhang en economische groei, zij houden de bibliotheek, het buurtcafé, de sportscholen in leven. Door er van harte te wonen, te werken en te leven vormen zij de ziel van de stad. **Het gemeentebestuur** De bestuurders van de stad zijn de gekozen vertegenwoordigers van	**2. DE WOONVISIE VAN BINNENSTAD030** ***In wat voor stad willen wij wonen?*** Inderdaad kan een vitale binnenstad niet zonder bewoners. Zonder bewoners zou de binnenstad zijn ziel verliezen. Tegelijkertijd is de binnenstad niet alleen een woonwijk, maar een plek waarvan oudsher allerlei functies samen komen voor bewoners van de hele stad en bezoekers van verder weg. Het zoeken naar een manier waarop de verschillende functies het beste samengaan met behoud van de 4 belangrijkste kwaliteiten van de binnenstad (schoonheid, variatie, veerkracht, in een ontspannen omgeving) is de kern van de

de bewoners, zij moeten zich inspannen om de kwaliteit van wonen en de leefbaarheid te bewaken. Dat kan alleen in serieuze samenwerking met elkaar. Initiatieven van bewoners en verschillende vormen van bewonersparticipatie zullen hierbij onmisbaar zijn. Gezond stedelijk leven staat in de oude binnenstad meer onder druk dan in andere delen van de stad. Daarom is specifieke uitwerking nodig voor de binnenstad, waar verschillende manieren van ruimtegebruik elkaar in de weg kunnen zitten. Het voldoet niet om voor dit onderwerp te verwijzen naar de overkoepelende Omgevingsvisie voor heel Utrecht. Daarin is geen samenhangende tekst over bewonersbelangen te bespeuren. Daarom doen wij een voorzet. Ter wille van de bewoners moet de Omgevingsvisie van de Binnenstad beginnen met een heldere beschrijving van gezond wonen en werken in de binnenstad. Dát moet het uitgangspunt zijn dat bepaalt welke andere plannen voor de toekomst mogelijk zijn: vormen van werkgelegenheid, cultuur, toerisme. Want een bewoner van de binnenstad kan niet weg als hij klaar is met een dag drukte, hij “verblijft” er altijd, hij wóónt er. De bezoeker is er te gast.	Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie formuleert ambities voor de ontwikkeling van de binnenstad. De concrete uitwerkingen in beleid en plannen vinden plaats vinden samen met belanghebbenden. Per onderwerp en gebied worden de belangen van bewoners, ondernemers, bezoekers en andere belanghebbenden afgewogen (o.a. in gebiedsprofielen). Daarbij lopen belangen vaak parallel. Bewoners hebben winkels en voorzieningen nodig, ondernemers klanten en bezoekers die voor een deel weer uit bewoners bestaan. Bewoners en ondernemers zijn gebaat bij goed nabuurschap waarbij rekening gehouden wordt met elkaars belangen. Tegelijkertijd willen we benadrukken dat het algemeen belang niet per se overeenkomt met het individuele belang. Waar belangen schuren, is het aan het gemeentebestuur om knopen door te hakken. Dit kan niet in algemene termen omdat de mix van functies per straat of gebied anders is. De balans tussen functies moet derhalve per gebied en situatie bekeken worden.
De Utrechtse binnenstad die wij willen **Stabiele bewoning door gericht huisvestingsbeleid** • Stabiele bewoning, dat wil zeggen: mensen die voor lange tijd in de stad wonen en werken. • Daarbij is het van groot belang dat bewoners een mix zijn van jongeren en ouderen, alleenstaanden, gezinnen met kinderen, woongroepen, huurders en eigenaren uit alle lagen van de bevolking. • Mensen met verschillende inkomens, dus plaats voor sociale huurwoningen en middenhuur, koophuizen voor middeninkomens, en monumentale en grote panden voor bewoning door mensen met hoge inkomens. • Aan de koop van een pand is woonplicht voor de eigenaar gekoppeld. • Kortstondige verhuur aan toeristen van gehele woonhuizen staat de gemeente niet toe. • Een voorwaarde voor stabiele bewoning is dat de kwaliteit van de woonomgeving gegarandeerd is.	**De Utrechtse binnenstad die wij willen** **Stabiele bewoning door gericht huisvestingsbeleid** Uw oproep toe stabiele bewoning onderschrijven wij. Op blz. 77 e.v. benoemen wij de door u geopperde punten. We gaan op een aantal punten in. **Hoe zorgen we voor een gevarieerd woningaanbod dat geschikt is voor diverse groepen?** Het is belangrijk dat er in de binnenstad een gevarieerd woningaanbod blijft zodat de bevolkingssamenstelling divers blijft. Als je de variëteit aan woningen in de binnenstad behoudt en waar mogelijk groter maakt, krijg je ook een grotere diversiteit aan bewoners en versterk je de binnenstad als geheel. Gezien de huidige bevolkingssamenstelling van de binnenstad, zijn er vooral meer betaalbare woningen nodig voor ouderen, gezinnen met kinderen, lagere inkomensgroepen en Utrechters met een beperking. Ook zijn er weinig woningen beschikbaar voor bijzondere huishoudsamenstellingen. Met het oog op de gewenste variatie, kijkt de gemeente bij nieuwe ontwikkelingen per binnenstadsbuurt welk type woning gewenst is. Toch weten we ook dat niet alle huishoudsamenstellingen zo maar kiezen om in de binnenstad te wonen. Het aandeel gezinnen zal lager blijven liggen dan in andere wijken. Bovendien is de gedachte van de Huisvestingswet dat woningzoekenden keuzevrijheid hebben. Zij moeten zelf kunnen

	kiezen waar ze willen wonen. Daarmee hebben we geen invloed om 'wie' er in de binnenstad komt wonen anders dan via 'verleiding' De gemeente stimuleert de ontwikkeling van geclusterde en collectieve woonvormen (voortbouwend op traditionele 'hofjes'), die zijn gericht op 'samen leven' en het creëren van een gemeenschapsgevoel. De buitenruimte kan daar een rol bij spelen. Zie bijvoorbeeld bewoners die samen een binnenhof beheren en daar gezamenlijk gebruik van maken. Hier maakt de gemeente afspraken over met ontwikkelaars. Een andere manier waarop de gemeente de variëteit aan woningen en dynamiek in de binnenstad kan stimuleren, is het combineren van wonen met andere functies zoals werken. De gemeente moedigt wonen boven winkels aan omdat het extra-woonruimte oplevert en goed is voor de sociale veiligheid en leefbaarheid van het kernwinkelgebied, terwijl op de begane grond andere functies mogelijk zijn. Een aandachtspunt daarbij is dat functies elkaar kunnen hinderen en dat wonen niet altijd goed samengaat met andere functies. **Hoe zorgen we voor een betaalbaar woningaanbod?** De bouw van betaalbare woningen in de binnenstad is een lastige opgave. Immers, de vastgoedprijzen zullen de komende jaren vermoedelijk alleen maar stijgen en de locaties waar woningen kunnen worden toegevoegd zijn schaars. De gemeente Utrecht heeft en bouwt zelf geen woningen, maar heeft wel een aantal sturingsmogelijkheden, bijvoorbeeld door eisen te stellen aan de maximale koop- en verhuurprijs van woningen. Daar waar mogelijkheden zijn voor nieuwbouw of transformatie in de binnenstad, kiest de gemeente voor een zo gevarieerd mogelijk aanbod aan betaalbare huur- en koopwoningen. Dit betekent dat waar mogelijk woningen worden toegevoegd in de categorieën: sociale huur, middenhuur en (innovatieve vormen van) betaalbare koop. Daarbij kijken we nadrukkelijk of de kwaliteit nog door de beugel kan (we willen voorkomen dat de woningen te klein worden). **Hoe verhoudt wonen zich tot menging andere functies?** Het is belangrijk dat het prettig wonen is en blijft in de binnenstad. Er zal in (delen van) de binnenstad meer reuring zijn dan in andere wijken; het is immers de plek van de stad waar verschillende functies samenkomen (o.a. wonen, werken, winkelen, studeren en uitgaan).

	Wij willen een gezonde mix creëren van wonen en voorzieningen voor zowel bewoners als bezoekers. Als het gaat om de kwaliteit van de woonomgeving, dan gaat het om de vraag hoe de balans is tussen wonen en andere functies in de binnenstad. Dat is een vraagstuk van ruimtelijke ordening en niet alleen een volkshuisvestelijk vraagstuk. De gebiedsprofielen zijn bij uitstek geschikt om een integrale afweging te maken tussen functies op een specifieke locatie. Wat wel volkshuisvestelijk is, is het beschermen van de bestaande woonvoorraad tegen verschillende tegen excessen. Hieronder gaan we in op de drie vormen van bescherming: ○ *shortsay en toeristische verhuur,* ○ *het omzetten en splitsen van woningen,* ○ *opkopen door beleggers (en duur doorverhuren).* **Hoe voorkomen dat er te veel shortstay en toeristische verhuur ontstaat?** Betrokken bewoners zorgen voor levendigheid, sociale veiligheid en sociale samenhang in de binnenstad, vooral als zij langer op één plek wonen. Een gevoel van eigenaarschap gaat over het algemeen samen met betrokkenheid en zorg voor de omgeving, waaronder het erfgoed. Binnenstadsbewoners verhuizen echter vaker dan gemiddeld in Utrecht. Behoud van woonruimte en continuïteit van bewoners is gezien de schaarste aan woningen en met het oog op sociale samenhang een speerpunt voor de gemeente. Daarom wordt zo mogelijk voorkomen dat woonruimten een andere functie krijgen. Transformatie van woningen naar andere functies wordt zo veel mogelijk tegengegaan. Het onttrekken van woningen voor shortstay (gemeubileerde woonruimteverhuur tot maximaal 12 maanden) is vanaf april 2020 verboden. Vakantieverhuur (Airbnb) mag niet langer dan 60 dagen. Short stay is eventueel nog wel mogelijk bij transformatie van een niet-woonfunctie of bij nieuwbouw. En tot slot is er in principe geen ruimte meer voor nieuwe hotelontwikkeling na een aantal jaren van groei, tenzij het om bijzondere middelgrote concepthotels of bijzondere doelgroephotels gaat (zie ook: ‘Beleid tijdelijk verblijf en bijstelling hotels’ bij agendapunt 14 en het Toerismebeleid)

	Hoe voorkomen dat woningen niet allemaal worden omgezet en gesplitst? Het omzetten van woningen naar kamerverhuur en het splitsen van woningen is lucratief voor de eigenaar, maar wanneer dit op grote schaal plaats vindt, heeft het een ongewenst effect op de woningvoorraad en op de leefbaarheid. Een vergunning voor het splitsen of omzetten (verkameren) van zelfstandige woningen is

	daarom alleen mogelijk als de leefbaarheid in de buurt het toelaat en de druk op de openbare ruimte hierdoor niet te groot wordt. Denk bijvoorbeeld aan geluidsoverlast of aan de ruimte die nodig is voor extra auto- en fietsparkeren. De gemeente vraagt bij dergelijke initiatieven een leefbaarheidstoets (onderdeel van de Huisvestingsverordening). Om de leefbaarheid te bevorderen stelt de gemeente extra oppervlakte- en geluidsisolatie-eisen bij het splitsen en omzetten van woningen. Om de leefkwaliteit van kleinere woonruimtes te garanderen en te voorkomen dat het onaantrekkelijke doorgangshuizen worden, stelt de gemeente bij splitsing oppervlakte-eisen. De gemeente kijkt periodiek of de voorwaarden in de Huisvestingsverordening nog actueel zijn. Daarbij wordt voor de verschillende wijken en buurten gekeken of er maatwerk nodig is. Dan gaat het bijvoorbeeld om de vraag of de leefbaarheidstoets zwaarder (of minder zwaar) kan wegen voor woningen in de binnenstad. **Hoe zorgen we ervoor dat niet alle woningen wordt opgekocht door beleggers (‘buy tot let’)?** We hebben in 2020 ook onderzoek laten uitvoeren door het Kadaster naar de ontwikkeling van de koopwoningmarkt en specifiek buy-to-let in de jaren 2009-2019. Uit dit onderzoek bleek dat de laatste jaren het aandeel woningen (niveau stad) dat opgekocht wordt door private verhuurders steeds verder gestegen is. In 2019 was dit 24% gemiddeld. In het eerste half jaar van 2020 liep dit verder op naar 32%. En nu de laatste maanden zelfs naar 40%. Wij vinden dit geen goede zaak, aangezien het aannemelijk is dat deze woningen worden opgekocht voor de verhuur, ook wel ‘buy to let’ genoemd. Een toename van ‘buy to let’ kan leiden tot prijsopdrijving van woningen en daarmee tot een verslechtering van de positie van de koopstarter en van de toekomstige huurders van deze woningen (huisjesmelkerij, hoge huren). Dit bleek ook uit het onderzoek van het Kadaster dat de stijging van het aandeel private verhuurders in alle woningaankopen (11% in 2013 naar 24% in 2019) en van het aandeel woningen dat wordt aangekocht voor ‘buy to let’, een direct effect heeft gehad op de prijsstijging van woningen en op de positie van koopstarters. Het aandeel koopstarters binnen alle kooptransacties is gedaald van (46% in 2013 naar 31% in 2019). De private verhuurders blijken in dezelfde prijscategorieën te kopen als de koopstarter. Dit zorgt er mede voor

	dat koopstarters stadsbreed bijna geen woning meer kunnen kopen onder de € 220.000,-. Uit informatie van het Kadaster blijkt dat momenteel 46% van de Utrechtse koopstarters meer dan € 350.000,- betaalt voor een eerste woning. Wij doen het volgende om dit tegen te gaan: • Wij hanteren bij nieuwbouw van betaalbare koopwoningen bij verkoop gemeentegrond een zelfbewoningsplicht. Ook nemen wij deze zelfbewoningsplicht op in anterieure overeenkomsten wanneer een ontwikkelaar wil bouwen en van onze medewerking afhankelijk is. • Voor de bestaande woningvoorraad ontbreekt tot nu toe de juridische grondslag om dit te kunnen doen. Een zelfbewoningplicht grijpt op het eigendomsrecht in en dat vraagt om een juridische grondslag en een goede onderbouwing om een dergelijk verbod op te leggen. Een gemeente kan dit dus niet 'zomaar' doen. • Wij maken het kopen van een woning voor beleggers of speculanten financieel minder aantrekkelijk door regulering van het gebruik van bestaande woningen. Hierdoor heeft de belegger minder verdienmogelijkheden. Dat doen we door het omzetten en splitsen, onttrekken van woningen en het gebruik voor tijdelijk verblijf (short stay) vergunningplichtig te maken en door regels te stellen aan particuliere vakantieverhuur in woningen. • Voor de toekomst. De Tweede Kamer heeft op 10 maart jl. (via een amendement) ingestemd met het opnemen van een regeling voor de opkoopbescherming in de Huisvestingswet. Deze opkoopbescherming gaat uitdrukkelijk ook op voor de bestaande woningvoorraad. Als de Eerste Kamer hiermee instemt, kan de gemeenteraad in de Huisvestingsverordening gebieden aanwijzen waar betaalbare en goedkope woningen tot vier jaar **na aankoop** van die woning, niet verhuurd mogen worden. Deze regeling zal ook een vergunning mogelijk maken voor uitzonderingssituaties. • Vooruitlopend op de mogelijkheden van de nieuwe uniforme, landelijke regeling voor goed verhuurderschap bekijken wij op welke manier we deze voorwaarden van goed verhuurderschap al kunnen toepassen binnen de bestaande juridische regelingen. Het stellen van voorwaarden van goed verhuurderschap in combinatie met een verhuurvergunning kan – bij overtreding van de voorwaarden - ook leiden tot een verhuurverbod.

	Tegelijk zoeken we wel naar een balans. Als woningen voor een redelijke prijs verhuurd worden, dan voorzien deze ook in een behoefte. Er zijn ouders die voor een groep studenten een woning kopen. Daar zijn we niet per se op tegen.
De garantie van kwaliteit van de woonomgeving • Bewoners moeten 24 uur per etmaal met alle vervoermiddelen hun huis kunnen bereiken. Voor laden en lossen, verschillende vormen van dienstverlening, medische hulp en verzorging – de voordeur moet zo nodig bereikbaar zijn met auto. • Het voetgangersgebied in de binnenstad moet niet uitgebreid worden, want ook met de fiets moeten bewoners altijd bij hun huis kunnen komen. • Het gebruik van de openbare ruimte wordt afgestemd op de kwaliteit van de bewoning ter plekke. Want bezoekers en toeristen zijn te gast in een stad waar gewoond wordt. • Door de vele kleine huizen in de oude binnenstad, is toeristenvrije verblijfsruimte voor bewoners op hun eigen stoep en in binnentuinen heel belangrijk. • Er blijven plekken van rust en ruimte die niet bedoeld zijn voor bezoekers en toeristen: stille straten waar je voor je voordeur op de stoep kan zitten, binnentuinen, stegen en hoven, geluidluwe plekken, speeltuintjes en sportveldjes. • Het voetgangersgebied (dat vooral in de winkelstraten ligt) laat in de avonduren heel duidelijk zien, wat het effect is als er leegstaande panden zijn: Donker, stil en het voelt onveilig aan. • Bewoning van leegstaande verdiepingen boven commercieel gebruikte ruimtes wordt daarom bevorderd en aantrekkelijk gemaakt voor eigenaren van het pand. • Het is belangrijk dat bewoners en toeristen niet alleen maar op terrassen kunnen zitten, maar ook op allerlei andere plekken waar zij geen dure kop koffie hoeven te kopen. Mooie voorbeelden zijn de vlonders langs de singel, de “zitkeien” op het Domplein en de bankjes onder de bomen op de Mariaplaats. Allemaal heel ontspannen plekken om gratis te zitten zo lang als je wilt, om elkaar te ontmoeten. • Kinderopvang, scholen, speeltuintjes, sportclubs, wijkcentra, gezondheidscentra zijn binnen tien minuten lopen van huis uit bereikbaar. • Ook liggen de parkeerplaatsen van bewoners hooguit tien minuten lopen van hun woonhuis.	**De garantie van kwaliteit van de woonomgeving** Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren. Een aspect dat hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat. Dit komt ten goede aan andere functies, zoals hierboven genoemd. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en (24 uur per etmaal voor) nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Duidelijk is wel dat in de toekomst niet iedere individuele bewoner nog voor de deur kan parkeren. Bij de verdere uitwerking per straat moet duidelijk worden, op welke straten dat niet meer en op welke straten het nog wel mogelijk blijft. Utrecht kiest ervoor, het gebied waar voetgangers dominant zijn te verruimen en de bezoekers ook uit te nodigen een groter rondje te lopen buiten het kernwinkelgebied. Ook daar zijn aantrekkelijke winkels en andere voorzieningen. Het klopt dat het streven is het voetgangersgebied in de binnenstad te vergroten. Daarnaast willen we het domein van de voetganger in de binnenstad vergroten buiten het voetgangersgebied. De voor voetgangers beschikbare ruimte is

	vaak nu al erg beperkt (o.a. door de ruimte voor (geparkeerde) auto's), terwijl met de groei van de stad het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen. We gaan op zoek naar een passende vorm om de fietser in het voetgangersgebied 'te gast' te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid en sociale veiligheid in de rustige uren. Dat geldt ook voor andere noodzakelijke verplaatsingen, zoals laden en lossen. De aanpassing van het voetgangersgebied zal in samenspraak met belanghebbenden worden vormgegeven. De kern van 'openbare ruimte' is dat deze openbaar toegankelijk is. Dat betekent dat deze ook door bezoekers gebruikt kan worden. Uiteraard wordt de openbare ruimte ingericht in samenhang met de functies in panden. In woonstraten streven we ook naar een inrichting die bij bewoning past. Daarbij hoort ook de wens om sommige binnentuinen niet met het grote publiek te delen maar te behouden als tuin van bewoners waar de toevallige bezoeker zich als nette gast gedraagt. Zie boven onder punt D. Bezoek/Verblijf. Overigens zijn we het met u eens dat bewoners en bezoekers niet alleen op terrassen maar ook op andere plekken in de openbare ruimte moeten kunnen verblijven. In het Plan van aanpak leegstand voor de binnenstad 'Morgen Mooier Maken' staat uitgewerkt hoe de gemeente samen met partners de leegstand wil aanpakken, onder meer door wonen boven winkels te stimuleren. Zie ook hierboven onder het kopje 'stabiele bewoning'. Ook wij vinden dat basisvoorzieningen zoals kinderopvang, scholen, speeltuintjes en gezondheidscentra binnen 10 minuten lopen bereikbaar moeten zijn. Een sportclub zal veelal wat verder van de binnenstad verwijderd zijn.
Gezond wonen in een duurzame stad • Bij ieder infrastructureel plan in en om de stad worden maatregelen getroffen die schone lucht, groene ruimte en schaduw garanderen én geluidsoverlast voorkomen. Bij het opstellen van gebiedsprofielen moeten deze voorwaarden voor gezond wonen het uitgangspunt zijn. • Momenten en plekken van rust zijn essentieel voor gezond wonen. Nu zorgt met name geluid (horeca, evenementen) voor veel overlast. • Bewoners moeten verzekerd zijn van voldoende, ongestoorde nachtrust. Daarvoor moet regelgeving worden ingezet en handhaving daarvan.	**Gezond wonen in een duurzame stad** Gezond wonen is één van de ambities van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040, naast het faciliteren van en balans houden tussen wonen en andere functies in de binnenstad. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zet evenals u in op minder gemotoriseerd, en emissieloos verkeer, schone lucht, groene ruimte en schaduw. Ook erkent de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 dat geluidsoverlast voorkomen en bestreden moet worden. Bewoners moeten inderdaad allemaal goed kunnen slapen. De meeste straten zijn 's nachts stil. In een aantal straten is dat niet het geval. Idealiter

• Het is de verantwoordelijkheid van horecabedrijven om geluidsoverlast van hun terrassen te voorkomen door adequate geluidsisolatie. De gemeente moet dit in een beleidsmaatregel eisen. • De fiets is niet alleen een ontspannen manier om naar de binnenstad te komen, het is ook de meest milieuvriendelijke en gezonde manier voor bewoners om zich ín de binnenstad te verplaatsen • Bewoners moeten zo vrij mogelijk door de binnenstad kunnen fietsen. De routes door de binnenstad zijn voor fietsers het snelste. De bewoners brengen zo hun kinderen naar het kinderdagverblijf of naar school, gaan naar hun werk, het station of hun sportschool. Zij doen hun boodschappen op de fiets. Het is niet logisch om daarvoor een route te nemen die om de binnenstad heen rijdt. Dan zouden er juist weer allerlei verbindingen vanaf die ring de binnenstad ín moeten komen. In een binnenstad die zo gezond en leefbaar is, kunnen verschillende bewoners langdurig blij wonen in verbondenheid met hun stad. Dat is goed voor heel Utrecht, want: ***Een leefbare stad is een blije stad. Een blije stad is een gastvrije stad.***	past het ritme van de bewoners bij het ritme van de straat. Daar waar dat niet het geval is doordat straten drukker zijn geworden sinds de bewoners er kwamen, moet met bewoners, ondernemers en de gemeente bekeken wat zij nodig hebben (denk aan aanpak van bepaalde overlast of isolatie of andere indeling van de woning) om toch te kunnen slapen. Al voor de afronding van deze omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans'. In dit plan van aanpak wordt een aantal nieuwe, aanvullende maatregelen voorgesteld of onderzocht. Dit betreft o.a. informatie, advies en mogelijk subsidies voor geluidsisolatie van woningen, het verplicht melden van versterkte muziek door de horeca en inzet van horecastewards. Ook wordt ingezet op actief informeren van de buurt bij afgegeven vergunningen voor evenementen. Wat betreft uw opmerking over terrassen zie boven onder het kopje 'de leefbaarheid neemt af'. Wij zijn het met u eens dat fiets van belang is voor de bewoner van de binnenstad. Overigens is fietsen is niet vanzelfsprekend gezonder en milieuvriendelijker dan lopen. Fietsen in de binnenstad blijft mogelijk. We gaan op zoek naar een passende vorm om de fietser in het voetgangersgebied 'te gast' te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid en sociale veiligheid in de rustige uren.
3. DE REACTIE OP DE OMGEVINGSVISIE BINNENSTAD 2040 Hieronder volgt de reactie op de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Deze is gesplitst in drie overkoepelende uitgangspunten en een puntsgewijze reactie. Alle citaten uit de Omgevingsvisie zijn *schuin tussen aanhalingstekens* aangegeven.	
3.1 Drie overkoepelende uitgangspunten Wij hebben drie overkoepelende uitgangspunten in reactie op de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 geformuleerd **1. De binnenstad is níet evenveel van iedereen** *"De binnenstad moet van alle Utrechters zijn en voor iedereen iets om trots op te zijn."* Bewoners vormen het fundament van elke stad of dorp. Zij zetten zich in voor sociale samenhang, zorgen voor de huizen waarin zij wonen en voor de woonomgeving in brede zin. Zij hebben die zorg omdat ze van hun woonplek houden én uit welbegrepen eigenbelang. Zij hebben er hun werk of bedrijf, hun kinderen groeien er op, zij werken er aan hun toekomst. Zo zijn ook de bewoners van de binnenstad het fundament en de ziel ervan. Bezoekers zijn er te gast.	**3.1 Drie overkoepelende uitgangspunten** 1. Inderdaad kan een vitale binnenstad niet zonder bewoners. Zonder bewoners zou de binnenstad zijn ziel verliezen. (zie ook blz 77 e.v.) Tegelijkertijd is de binnenstad niet alleen een woonwijk, maar een plek waarvan oudsher allerlei functies samen komen voor bewoners van de hele stad en bezoekers van verder weg. En dus is de binnenstad ook voor hen van belang. Het zoeken naar een manier waarop de verschillende functies het beste samengaan met behoud van de 4 belangrijkste kwaliteiten van de binnenstad is de kern van de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie formuleert ambities voor de ontwikkeling van de binnenstad. De concrete uitwerkingen in beleid en plannen vinden plaats vinden samen met belanghebbenden. Per

2. 'Verblijf' bekijken vanuit het standpunt van de 'altijd verblijvers' *"De sfeer ontspannen en gastvrij houden door verblijf centraal te stellen." "Bewoners en bezoekers voelen zich hier welkom en veilig. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer, niet al te druk en met een lage snelheid. In de binnenstad draait het om verblijven door mensen en niet om stromen door verkeer."* Het woord verblijf kent als betekenis: plaats waar men tijdelijk of duurzaam gevestigd is. Binnenstad030 vindt de term 'verblijf' een warrig begrip met teveel verschillende kanten om zonder specifieke uitwerking als uitgangspunt voor allerlei verschillende maatregelen te nemen. Feit is dat bezoekers er kort verblijven en dat bewoners er hun vaste verblijfplaats hebben. ***3.* De kwaliteit van wonen in de binnenstad is het gewicht op de weegschaal waartegen de andere functies worden afgewogen** "*Er is voldoende reden om juist nu beter naar de binnenstad te kijken. De dynamiek van het gebied is groot. Wonen, werken, winkelen, studeren, ontmoeten en uitgaan komen hier samen. Dat zorgt voor levendigheid, maar stelt ook vragen over de balans tussen die functies en de ambities voor de toekomst."* Balans kan niet ontworpen worden. Balans ontstaat op verschillende momenten op verschillende plekken en vereist maatwerk. Wie bepaalt de balans? Wie legt gewicht in de schaal?	onderwerp en gebied worden de belangen van bewoners, ondernemers, bezoekers en andere belanghebbenden afgewogen (o.a. in gebiedsprofielen). 2. Wat betreft het begrip 'verblijf' zie boven onder het kopje 'toeristen en tijdelijke bewoners verdringen bewoners met binding met de stad' en kopje D. Bezoek/Verblijf. Verblijf is wat ons betreft een helder begrip. Het is ook duidelijk dat de invulling van 'verblijf' afhankelijk van de plek verschillend ingevuld kan worden. Dat gebeurt met de direct betrokkenen bij de plek, bij bijv. herinrichtingsprojecten of het opstellen van gebiedsprofielen (blz. 193). 3. We zijn het met u eens dan het bepalen van de balans tussen functies maatwerk vereist, afhankelijk van plaats en tijd. Elke plek kent zijn eigen balans gebaseerd op zijn identiteit en kwaliteiten. Die balans kan verschillen per tijdstip van de dag of door het jaar heen. Die balans moet ook samen met de betrokkenen bij een plek onderzocht worden. Er is geen wondermiddel om te bepalen welke balans op zijn plaats is. Wij stellen voor om de balans met allen belanghebbenden te bespreken en vast te leggen in gebiedsprofielen. Het is aan het gemeentebestuur om de gebiedsprofielen vast te stellen, en bij eventuele onenigheid tussen belanghebbenden knopen door te hakken.
3.2 Puntsgewijze reactie op de 26 richtingen **De schoonheid van de binnenstad behouden, vergroten, benutten en 'beleefbaar' maken** In hoeverre gaat 'beleefbaar maken' ten koste van ander kwaliteiten zoals schoonheid, authenticiteit en leefbaarheid? *Richting 1. Beeldbepalende gebouwen publiek toegankelijk maken* Onder voorwaarde dat onderzocht en vastgelegd is wat er maximaal kan zonder dat er schade aan exterieur, interieur en sfeer wordt toegebracht, met het doel om deze gebouwen in al hun grootsheid te bewaren. Werven en werfkelders moeten geen voorwerp van exploitatie zijn. De schaal waarop dit nu gebeurt is de maximale. Zij zijn kwetsbaar erfgoed, uniek in de wereld. Vanaf straatniveau en vanaf het water zijn zij al heel goed 'beleefbaar'. Door de rust die op de werven heerst (bijvoorbeeld aan Oudegracht Zuid) zijn zij een	Richting 1 Het doel van het toegankelijk maken van beeldbepalende gebouwen is om de schoonheid van deze gebouwen te bewaren en met meer mensen te delen. "Beeldbepalendheid" en toegankelijkheid voor "iedereen" zijn niet altijd een noodzakelijk of wenselijk duo. Beeldbepalend heeft vaak te maken met de wijze waarop zich een gebouw aan het publiek presenteert. De binnenzijde, hoe spectaculair ook, is bij woonhuizen voor de bewoner en genodigden. "Open

betoverende oase in de stad. Dat moet zo blijven. “*Meer werfkelders publiek toegankelijk maken en werven benutten als uitbreiding van het straatniveau*” tast deze kwaliteit aan en is in strijd met duurzaam behouden.	monumentendag” en “Open Tuinendag” zijn waardevolle en succesvolle evenementen waarbij de “uitnodiging” bij de eigenaar ligt. Wij willen voorkomen dat beeldbepalende publiek toegankelijke gebouwen (kerken, bibliotheken, raadskelder, vleeshuis, etc) aan die “openbaarheid” worden onttrokken. Bovendien willen we graag dat gebouwen met behulp van hun eigenaren hun individuele “verhaal vertellen”. Een nieuwe functie moet passen bij de schaal en het karakter van het gebouw en de directe omgeving. Dat geldt ook voor werven en werfkelders. Het eventueel toegankelijk maken van werfkelders kan wanneer hiervoor een passende functie wordt gevonden die het mogelijk maakt de werfkelders te behouden, benutten en beleefbaar te maken. Werven zijn niet allemaal goed toegankelijk en voor publiek gebruik geschikt waar deze deels door bewoners of bedrijven voor privaat of commercieel gebruik zijn toegeëigend. Waar dat haalbaar is en goed inpasbaar is, zijn de werven toegankelijk gemaakt voor mensen met een lichamelijke beperking. De werven vormen een uitzonderlijke en zeldzame vorm van openbare ruimte net als de zogenaamde stoepenzone op straatniveau. De ruimte is ontstaan door een wisselwerking tussen privaat en openbaar, een overgangsgebied tussen beide. Hier heerst een evenwicht tussen te gast zijn en openbaarheid, geen verkeersruimte maar verblijfsruimte. We scherpen de tekst op enkele punten aan. Blz. 29 3de alinea Daarnaast is het de moeite waard om monumentale panden niet alleen van buiten te zien zijn, maar ook zoveel mogelijk voor publiek toegankelijk. Wordt: Daarnaast is het de moeite waard als **bijzondere** panden niet alleen van buiten te zien zijn, maar ook zoveel mogelijk voor publiek toegankelijk. Blz. 29 4de alinea Monumenten kunnen vaak goed worden aangepast aan de dynamiek van de stad. Erfgoed en ontwikkeling zijn dan een gouden combinatie. Een voorwaarde is dat er zorg voor wordt gedragen dat ingrepen in het erfgoed omkeerbaar zijn. Het warenhuis de Winkel van Sinkel werd bijvoorbeeld eerst een bankgebouw en is nu grand café.

	Wordt: Monumenten kunnen vaak goed worden aangepast aan de dynamiek van de stad. Erfgoed en ontwikkeling zijn dan een gouden combinatie. Een voorwaarde is dat er zorg voor wordt gedragen dat ingrepen in het erfgoed omkeerbaar zijn en de transformatie een kwalitatief waardevolle laag aan de geschiedenis van het pand toevoegt. Het “verhaal van het eeuwenoude gebouw” maakt deel uit van het visitekaartje van de functie die er gevestigd is. Het warenhuis de Winkel van Sinkel werd bijvoorbeeld eerst een bankgebouw en is nu grand café. **Blz. 29** **Wat zie je in 2040?** ▪ Er zijn meer karakteristieke beeldbepalende gebouwen waar je regelmatig in kunt. Ook bijzondere (werf)kelders. ▪ Bij transformatie van een beeldbepalend gebouw wordt de geschiedenis van de plek met trots benut. ▪ Met nieuwe technieken kun je de historie zien en beleven. ▪ De technische staat van de werven is goed. Blz. 30 1ste alinea **Nergens op de wereld zijn grachten met werven en werfkelders te vinden zoals in Utrecht**. Ze zijn het resultaat van een bijzondere wisselwerking tussen publiek en privaat eigendom en gebruik. Ze vormden de haven van de middeleeuwse handelsstad. De werven zijn onderdeel van de ziel van de stad, maar ze zijn ook kwetsbaar. Om het te behouden, moeten eigenaren en gemeente de komende jaren investeren om ze in goede staat terug te brengen. Vervolgens is permanent onderhoud nodig. Om werven, kelders, de straten boven de kelders en kades duurzaam te behouden, zijn waarschijnlijk ook aanpassingen nodig in gebruik en beheer. Ongebruikte kelders kunnen weer een functie krijgen. Bijzondere (werf)kelders kunnen publiek toegankelijk worden en de werven bijzonder onderdeel van de openbare ruimte. Zo blijft de schoonheid van dit erfgoed beleefbaar voor bewoners en bezoekers.
Richting 2. Het netwerk van de binnenstad fijnmaziger maken *“Aaneengesloten gevelwanden omsluiten binnenhoven. Dat zijn in de*	Richting 2 Het openen van hoven en stegen kan alleen in samenspraak met de

binnenstad de meest intieme buitenruimten." Het fijnmazig netwerk van stegen en binnenhoven is er al, het heeft in de loop der eeuwen op een organische manier zijn eigen patroon gekregen. De stilte van deze plekken blijft bewaard en gekoesterd; exploitatie ervan is niet aan de orde. Het zijn en blijven oases van rust voor de bewoners, die het beheer krijgen over de gezamenlijke binnenhoven. Bewoners moeten weer rechten kunnen ontlenen aan de stille gebieden in hun buurt, zoals voorheen aan de 'stiltegebieden'.	bestaande en potentiële gebruikers, zoals bewoners en bedrijven. Hun medewerking is op sommige locaties nodig om particuliere plekken publiek te kunnen gebruiken en op andere plekken om een goed beheer en sociale veiligheid van de openbare ruimte mogelijk te maken. De omgevingsvisie zet in op een zo publiek mogelijk en zo groen mogelijk karakter van stegen en hoven. Dus niet alleen op commerciële exploitatie en ook niet alleen op privé-tuinen voor aanwonenden. Er zijn veel tussenvormen denkbaar. Maatwerk is nodig om de juiste functie en inrichting op elke plek te realiseren.
Richting 3. Bestaande kwaliteiten benutten bij nieuwbouw. De hier genoemde insteek wordt onderschreven.	Richting 3
Richting 4. Ruimte maken Hierbij moeten het herkenbaar blijven van de middeleeuwse structuren van binnenstad richtinggevend zijn. Buurtbewoners moeten betrokken worden bij plannen die hun woonomgeving raken.	Richting 4 De historie van een plek is inderdaad van belang bij het realiseren van nieuwe inrichtingen van de openbare ruimte. Het stedenbouwkundige patroon van de stad, zoals beschreven in richtingen 2 en 3 is daarbij uitgangspunt. In Utrecht is het vanzelfsprekend dat buurtbewoners en andere belanghebbenden betrokken worden bij herinrichtingen van de openbare ruimte. Toevoeging op blz. 53 1ste alinea om aan te geven hoe kwaliteit en identiteit van een plek geworteld zijn in het verleden. Inrichting van de openbare ruimte heeft één belangrijk doel: uitnodigende plekken maken die bruikbaar zijn en betekenisvol voor allerlei mensen. De inrichting moet de functies van een plek ondersteunen, de kwaliteit en identiteit versterken en de schoonheid van de omgeving beleefbaar maken. Wordt. Inrichting van de openbare ruimte heeft één belangrijk doel: uitnodigende plekken maken die bruikbaar zijn en betekenisvol voor allerlei mensen. De inrichting moet de functies van een plek ondersteunen, de kwaliteit en identiteit versterken en de schoonheid van de omgeving beleefbaar maken. De aantrekkelijkheid van de openbare ruimte van de binnenstad heeft voor een belangrijk deel te maken met de ontstaansgeschiedenis van de plek. Het ontstaan van de pleinen hebben bijvoorbeeld vaak te maken met een (voormalige) kerk of klooster. Veel pleinen ontlenen daaraan ook hun karakter. De werven zijn zonder weerga door hun oorspronkelijke havenfunctie aan

	de rivier. De Utrechtse binnenstad heeft vlak bij elkaar verschillende plekken, met verschillend karakter en sfeer. Dit vormt de basis voor inrichting en gebruik.
Richting 5. Uitnodigende inrichting openbare ruimte *"…… in de binnenstad moet ook vrije ruimte zijn. Plekken die voor ademruimte zorgen, flexibel gebruik en spontane initiatieven mogelijk maken.* *…….. Allemaal met als doel de belevingskwaliteit en gebruiksmogelijkheden van de openbare ruimte te vergroten. Zo kan een plein dagelijks worden gebruikt voor terrassen en verkeer en wekelijks voor een markt, maar op een ander moment ook voor een straatmuzikant, een concert, sportevenement of demonstratie. Dat kan het beste als de ruimte niet permanent wordt opgedeeld in strookjes of plekken die elk zijn toegewezen aan één specifieke functie."* Wezenlijk vrije ruimte is ruimte die niet wordt toebedeeld, maar die vrij blijft. Eventueel flexibel gebruik van de openbare ruimte en de mogelijkheid tot spontane initiatieven kunnen alleen als zij daarbij de grenzen vanwege gezond wonen niet overschrijden.	Richting 5 In de binnenstad is weinig echt vrije ruimte. Om toch ruimte te winnen en zoveel mogelijk functies en mensen de ruimte te geven, zoeken we naar flexibiliteit van het gebruik in plaats van permanente ruimteclaims. Initiatieven in de vrije ruimte moeten voldoen aan o.a. geluidsnormen vanwege o.a. principes van gezond wonen. Dit behoort bij de toetsing bij de vergunningaanvraag
Richting 6. Goed bereikbaar en minder parkeren op straat. Aparte voetgangersstroken op de grachten op afstand van de rooilijn, zijn een voorwaarde zodat er voor bewoners ruimte blijft om hun voordeur in en uit te gaan. De fietsen van bewoners en van mensen die in de stad werken moeten een plek in de stad kunnen krijgen. De meeste huizen in de binnenstad hebben geen ruimte om de eigen fietsen binnen te parkeren. De mogelijkheid van fietsen parkeren dicht bij huis is een voorwaarde om ook voor bewoners fietsstad nummer 1 te zijn. Inpandige stallingsruimte zal nodig zijn voor fietsen, in combinatie met parkeergarages voor auto's. De meest duurzame manier van verplaatsen voor bewoners en mensen die in de stad werken en verblijven, is en blijft lopend of per fiets. Bewoners van de binnenstad moeten op ieder moment hun huis per fiets of met hun auto (voor laden en lossen) kunnen bereiken. Daarvoor moeten bewoners en bedrijven ontheffing krijgen. Daarbij kan cameratoezicht worden ingezet. Zie onze zienswijze op de Parkeervisie en het Mobiliteitsplan. In de 10 minutenstad moeten bewoners hun parkeerplekken voor de auto ook binnen 10 minuten	Richting 6 Inderdaad is het gewenst de grachten en andere openbare ruimte zo in te richten dat gebouwen goed toegankelijk zijn voor voetgangers. Dat betekent dat fietsers en ander verkeer niet vlak voor de deur langs rijden. Dat betekent niet dat er geprivatiseerde stroken voor de gevels komen op openbaar terrein. Het stallen van fietsen zal uit een aantal onderdelen bestaan. Zo willen we meer bewoners en bezoekers verleiden om in inpandige stallingen te gaan staan, die capaciteit is recent weer uitgebreid. Daarnaast zal het ook mogelijk blijven om de fiets 'even kort' op straat te stallen. De groei van het aantal gestalde fietsers maakt het nodig om goed na te denken over een fietsvriendelijke inrichting van de binnenstad en te zorgen voor voldoende fiets parkeerplekken op straat en inpandig. Daarbij denken we ook aan experimenten met kortparkeerzones voor fietsen. Daarbij zal ook rekening gehouden moeten worden met de onmogelijkheden van inpandig de fiets te stallen bij woningen (en andere functies). Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer

lopen kunnen bereiken, of per fiets. Dat betekent een combinatie van parkeerplaats voor de auto en plaats om de fiets te parkeren i.v.m. vervoer van bewoners van de langparkeerplek naar hun huis en vise versa. Goed en kleinschalig openbaar vervoer in de buurt van de parkeerplekken is essentieel.	behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren. Een aspect dat hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, dit komt ten goede aan andere functies, zoals hierboven genoemd. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en (24 uur per etmaal) voor nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Duidelijk is wel dat in de toekomst niet iedere individuele bewoner nog voor de deur kan parkeren. Bij de verdere uitwerking per straat moet duidelijk worden, op welke straten dat niet meer en op welke straten het nog wel mogelijk blijft.
Richting 7. Bevoorrading op maat Wat genoemd staat onder zichtbare effecten logistiek in 2040 staat in geen verhouding tot wat in de tekst genoemd wordt. De visie geeft geen enkele doorbraak in dit opzicht. Er zal veel meer gebruik gemaakt kunnen worden van technologie en data. De werven en werfkelders kunnen niet de rol gaan vervullen zoals in deze visie beschreven. Voorgesteld logistiek gebruik van de werven zal onontkoombaar leiden tot materiële beschadigingen en aantasting van de schoonheid van dit unieke erfgoed. Laat de werven wat ze zijn, rust en stilte, de stad weerspiegeld in het water.	Richting 7 In 2040 wordt bevoorrading efficiënter en schoner georganiseerd. Voor verschillende logistieke stromen zijn verschillende oplossingen nodig. Dit is een complexe opgave waarbij de belangen van de ondernemers (snelle betaalbare levering op flexibele momenten en regelmatig ophalen van afval) en het publiek belang (zo min mogelijk verkeer en schoon vervoer) niet direct te vertalen zijn naar een eenvoudig uitvoerbare oplossing. Om te komen tot de gewenste omslag, is maatwerk nodig, samenwerking tussen ontvangers van goederen en producenten van afvalstromen en enige sturing door de overheid. Waar zeker onderzoek naar moet worden gedaan is overslag aan de rand van de stad, kleinere elektrische voertuigen en meer vervoer over water. Met de stakeholders willen we komende jaren verkennen wat data en technologische ontwikkelen daarin kunnen betekenen. Logistiek in de binnenstad zal op de één of andere

	manier moeten plaatsvinden. In de Omgevingsvisie Binnenstad wordt de voorkeur uitgesproken voor logistiek over het water omdat we denken dat dit tot stiller, schoner en minder (voor de werven) belastend transport leidt. Over het water is groot, zwaar en stil transport een mogelijkheid, dus deels met minder vervoersbewegingen. Over de weg is groot en zwaar niet mogelijk door beperkende maatrelen zoals 2 ton aslast, vrachtverbod en breedtebeperkingen. Beschadigingen kunnen beperkt worden door gebruik van de juiste schepen en voorzieningen. Naast alternatieven (zoals over het water) spreken we ook van de inzet van kleinere, schonere en lichtere vervoersmiddelen op het kwetsbare erfgoed, waar de werven deel van uit maken. Tevens onderzoeken we de mogelijkheid van intelligente toegang tot de binnenstad, waardoor het aantal verkeersbewegingen verminderd moet worden. De gemeente werkt ook aan het programma Wervengebied, waar maatregelen in kaart gebracht worden die nodig zijn om het erfgoed op orde te houden, gebreken te herstellen en schade te voorkomen. De uitwerking van de visie op bevoorrading zal dan ook binnen die kaders plaatsvinden.
Variatie in de binnenstad vasthouden en vergroten Hierbij moeten de uitgangpunten van ‘gezond wonen in de binnenstad’ en het principe van de 10 minutenstad leidinggevend zijn. *Richting 8. Elke functie op de juiste plek* *“Functies passen bij de sfeer van de omgeving”* *“Als straten veranderen, werken bewoners, ondernemers en gemeente samen aan een plan voor het gebied”* Het instellen van gebiedsprofielen moet de mogelijkheid bieden om de wens tot diversiteit van functies en aanbod te corrigeren en te beperken, ter bescherming van gezond wonen. Dat betekent dat in gebieden met de hoofdfunctie wonen, activiteiten die gezond wonen schaden niet worden ontwikkeld of worden beperkt. Soms zal daar dus nauwelijks vermenging van functies zijn. Uitgangspunt moet zijn dat gebiedsprofielen worden ontworpen en vastgesteld in overleg en vastgesteld na instemming van omwonenden. Co-creatie is het devies, niet ‘ophalen’ van opvattingen en daarna alleen nog kunnen reageren op voorstellen van de gemeente en ondernemers. Tegen het vaststellen of veranderen van een gebiedsprofiel moeten bezwaarprocedures open staan voor ieder burger. *Richting 9. Een gevarieerd woningaanbod*	Variatie in de binnenstad vasthouden en vergroten Richting 8 U verwoordt precies de bedoeling van het maken van een gebiedsprofiel en de wijze waarop wij denken dat het zou moeten werken (met co-creatie). Daarbij moet wel aangetekend worden dat bij een profiel waarbij een verandering van een functiemix gewenst is, dit niet betekent dat veranderingen in functies onmiddellijk kunnen plaatsvinden. Een gebiedsprofiel past geen regels aan, maar geeft een integraal beeld van de ruimtelijke kwaliteit en ambities voor een bepaald gebied. Wel wordt een gebiedsprofiel leidend bij regelgeving en verordeningen, en uitgangspunt voor sturing van ontwikkelingen. Het opstellen van een gebiedsprofiel gaat in overleg met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Hierbij is participatie mogelijk. Het gebiedsprofiel wordt formeel vastgesteld door het college. Richting 9

De ambities voor 2040 die hierbij geformuleerd worden op pagina 77 steunt Binnenstad030 voluit. Zij komen overeen met de eigen woonvisie. Het is van groot belang om stabiele bewoning en sociale samenhang, kortom de leefbaarheid in de binnenstad te behouden. Beleid dat onmiddellijk in gang gezet moet worden. De maatregelen genoemd op de pagina's 78 en 79 hebben prioriteit voor het wonen in de binnenstad.	Dank u.
Richting 10. Maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving *"De gemeente streeft naar voldoende woningen voor permanente bewoning, zodat de sociale samenhang in stand blijft of wordt vergroot (zie richting 9). Inzet daarbij zijn woningen met voldoende kwaliteit, ook op het gebied van isolatie van warmte en geluid. Er zijn veel factoren die bijdragen tot een gezond stedelijk leven, ook in de binnenstad. Een positief effect heeft het hebben van werk en een inkomen, het volgen van een opleiding, het bezit vaneen passende woning en wonen in een omgeving zonder overlast."* In dit citaat herkent Binnenstad030 uitgangspunten van de eigen woonvisie. De als richting 9 en 10 geformuleerde uitgangspunten zouden geconcretiseerd moeten worden in een apart hoofdstuk over "Gezond wonen in de binnenstad", zie hiervoor onze woonvisie. Bij de realisatie van richting 10 zal het principe van de 10 minuten stad moeten gelden.	Richting 10 Dank u. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is een visie op hoofdlijnen. De visie wordt gebruikt bij uitwerking van ander (thematisch) beleid zoals bij de woonvisie (bijv. in een notitie 'gezond wonen in de binnenstad' en beleid op maatschappelijke voorzieningen en bij concrete projecten. Overigens de 10-minutenstad is al onderdeel van beleid, o.a. van de RSU 2040.
Richting 11. Winkelen, werken, beleven en ontmoeten *"Het is niet te voorspellen of het huidige kernwinkelgebied door de verandering naar belevingsgebied groter wordt of juist kleiner. Het is belangrijk voor de economische vitaliteit dat het gebied aaneengesloten is en dat er geen gaten vallen in de plinten van panden waar niets te zien of te doen is. Mocht dit toch dreigen te gebeuren, dan heeft het de voorkeur om het winkelgebied te concentreren binnen een iets kleiner gebied".* Dit kernwinkel (600.000 passanten per week) gebied krijgt een enorme gevarieerdheid aan functies toegedicht. In dit kader mist er een visie over de relatie tussen het kernwinkelgebied Hoog Catharijne en het winkelgebied in de oude binnenstad met zijn totaal andere karakter. Zowel het Jaarbeursplein als Hoog Catharijne kunnen voor Utrecht een injectie met positieve effecten op de binnenstad zijn. Maar dan moeten bedrijven in het winkelgebied in de oude binnenstad aansluiten op het karakter van die	Richting 11 Uw opmerking is in de kern deze ontwikkelingsrichtingrichting in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 en ook de kern van onlangs gelanceerde plan van aanpak leegstand binnenstad Morgen Mooier Maken. Het gaat om een meer gedifferentieerd aanbod van detailhandel, werkplekken, kunst- en cultuur, horeca, wonen met accenten per gebied die elkaar versterken en transformatie van winkelstraten naar straten met een gevarieerd aanbod aan programma en voorzieningen waarbij winkelen niet meer de dominante functie is maar één van de mogelijke voorzieningen. Van winkelstraten naar straten met winkels en andere voorzieningen. Wij voorzien het ontstaan van elkaar aanvullende functiegebieden in het centrum, passend bij het karakter en identiteit van een gebied. Zo kan zich rond het Jaarbeursplein een gebied met een 'leisure' accent ontwikkelen. Uiteraard kan de gemeente alleen faciliteren en is het aan de pandeigenaren en de ondernemers om hun concepten te

binnenstad, niet die van Hoog Catharijne. Dan is het kernwinkelgebied een verrijking met een eigen karakter. Dat betekent dat in de oude binnenstad plaats moet zijn voor middenstanders en winkeliers met heel eigensoortige producten. Gericht beleid moet voorkomen dat zij uit de markt gedrukt worden.	ontwikkelen.
Richting 12. Horeca past bij de plek. *"In het algemeen streeft de gemeente naar spreiding van horeca over de stad, passend bij de verschillende wijken en buurten. Daarbij gaat de gemeente ervan uit dat de horecaondernemer zich betrokken voelt bij de ondernemers en bewoners in de omgeving. En dat het horecaconcept een bijdrage levert aan de manier waarop mensen de buurt beleven."* De binnenstad is niet altijd evenveel van iedereen. Het gebruik van de openbare ruimte in de binnenstad wordt afgewogen tegen het doel om een hoge woonkwaliteit te handhaven. Normen voor overlast moeten in overeenstemming gebracht worden met behoefte aan gezondheid en nachtrust van bewoners. In de Omgevingsvisie wordt ervan uitgegaan dat overal in de binnenstad 'enige overlast' aanvaardbaar is. Ten onrechte wordt gesteld dat de wettelijke geluidsnormen "*bewoners bescherming bieden*" (p.105). In februari van dit jaar heeft de gemeente een plan van aanpak overlast gepresenteerd. Dit plan is tot op heden nog geen onderwerp van bespreking geweest in de gemeenteraad. Een ding is al wel duidelijk: dit plan doet alles, behalve adequaat ingaan op het probleem van de ernstigste vorm van overlast in de binnenstad, te weten de geluidsoverlast van horeca-inrichtingen. In deze paragraaf van de Omgevingsvisie wordt nu gesuggereerd dat "*horecazaken altijd voldoen aan geluidsnormen, die bewoners wettelijke bescherming bieden*" (p.105). Daarin zit hem de kern van het probleem. De belangrijkste bron van overlast in de binnenstad is het lawaai dat van terrassen komt en van het bezoekersverkeer bij horecagelegenheden. Van terrassen komt gemiddeld 10 keer zoveel lawaai als goed is voor de nachtrust van een bewoner. En als de drank in de man is kan dat oplopen tot wel 15 keer. Het is een ernstige misvatting dat de bewoners beschermd worden door wettelijke normen. Oplossingen moeten dan ook niet gezocht worden in handhaving maar in een op de ernst van de overlast afgestemd beleid bij de afgifte van vergunningen en de daaraan te verbinden voorschriften. De Burgemeester moet binnen vast te stellen beleid gebruik gaan maken van de bevoegdheid om exploitatievergunningen	Richting 12 Zie ook boven onder het kopje 'de leefbaarheid neemt af' en 'uitgaan en overlast'. De binnenstad kent veel rustige plekken en enkele drukke straten en pleinen waar het ook 's nachts drukker is. Dat hoort bij een binnenstad. Bestaande bewoners hebben daar niet (altijd) voor gekozen en hebben hun straat misschien tegen hun zin drukker zien worden. Voor hen is het van belang dat hun meldingen van overlast adequaat worden opgepakt en dat hun woningen goed geïsoleerd mogen worden (ook als deze monumentaal zijn). Daartoe is het plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans' opgesteld. We verwijzen u naar de blz. 13 van plan van aanpak 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans' voor het wettelijk kader. U geeft aan dat het lawaai van terrassen de belangrijkste bron van overlast is. Voor de goed orde: geluidsoverlast is één van de vormen van overlast die gemeld worden, naast met name afval en parkeren. Wat natuurlijk niets zegt over de mate van overlast die men ervaart.

te weigeren, aan te passen, in te trekken of daaraan voorschriften te verbinden op grond van de aantasting van de woon- en leefomgeving. Dat gebeurt tot nu toe niet. In het kader van te ontwikkelen beleid moet niet meer gebruik gemaakt worden van een tevoren vastgestelde overlastclassificatie, maar een classificatie op daadwerkelijk optredende overlast, die voor herziening vatbaar is. Alleen zodoende kan de gemeente regie voeren op de overlast en effectief voorkomen dat een horeca-inrichting op de gegeven plaats ontoelaatbaar overlast veroorzaakt. Dat betekent dat horeca niet in alle gebieden mogelijk moet zijn. De mogelijkheid van ondersteunende horeca bij winkels moet ook verdwijnen.	
Richting 13. Een diversiteit aan werkplekken Geen commentaar.	Richting 13
Richting 14. Evenementen passen bij de locatie Er zijn voor de stad concept profielen evenementenlocaties opgesteld. Voor de Binnenstad is nu gesteld dat hier alleen kleinschalige evenementen in de buitenlucht passen. Grootschalige evenementen moeten tot een minimum worden beperkt evenals evenementen in parken. Geluid vormt voor de Binnenstadbewoners de grootste bron voor overlast. De hiervoor opgestelde normen dienen te worden bijgesteld. Rekening dient o.a. te worden gehouden met de geluidisolatie van de woningen. Bij evenementen waarbij muziek niet het hoofddoel is moeten de normen verder naar beneden worden bijgesteld. De bijgestelde normen dienen te gelden voor alle evenementen; dus geen hogere normen bij bijv. Koningsdag feesten. Alleen kleinschalige evenementen en optredens, die beperkt in duur en niet te frequent zijn, dragen bij aan een positieve uitstraling bij het merendeel van de bewoners, bezoekers en ondernemers. Door ze te verspreiden over de Binnenstad is het ook mogelijk ze frequent te organiseren en dragen ze bij aan de beeldvorming van de Binnenstad en trekken zo ook voldoende bezoekers.	Richting 14 In de omgevingsvisie is opgenomen dat tussen 2021 en 2040 de gemeente Utrecht van een ‘faciliterend’ over op een meer ‘sturend’ evenementenbeleid. Om daar vorm aan te geven wordt onder andere gekeken naar de frequentie, omvang, type en uitstraling van evenementen. Dit moet passen bij de locatie. Daarbij gaat het om zowel de fysieke kenmerken als het reguliere gebruik van een plek. Tevens wordt in de omgevingsvisie aangegeven dat ook voor (grootschalige) evenementen, met een grote waarde voor stad en regio, zoals de startvan een grote wielerronde, koningsdag of een grote optocht, ruimte is in de binnenstad. Wij gaan dus niet mee in de redenering dat alleen kleinschalige evenementen en optredens, die beperkt in duur en niet te frequent zijn, bijdragen bij aan een positieve uitstraling van Utrecht. Wij herkennen het signaal dat geluid de grootste bron van overlast vormt voor binnenstadbewoners. Daartoe heeft op 9 februari heeft het college van B&W de Aanpak ‘Levendigheid en rust in de binnenstad – aanpak voor een centrum in balans’ gepresenteerd. Hierin is expliciet aandacht voor o.a. geluidshinder en evenementen. Deze aanpak is totstand gekomen met inbreng van inwoners en ondernemers uit de binnenstad. De uitvoering van deze aanpak van overlast in de binnenstad vraagt samenwerking tussen gemeente, inwoners en ondernemers. Daarom blijven we over deze aanpak in gesprek zodat we de aanpak ook gezamenlijk kunnen bijsturen.

Richting 15. Balans tussen levendigheid en rust Beter zou zijn deze richting Balans tussen levendigheid en	Richting 15 Levendigheid staat wat ons betreft niet tegenover leefbaarheid.

leefbaarheid te noemen. De binnenstad is geen rustgebied, maar voldoende rust is wel een voorwaarde voor gezond leven voor mens en dier. Met name nachtrust is wezenlijk voor het welzijn. Dat betekent beperking van geluid en licht. Zie óók de argumenten, genoemd onder richting *12. Horeca past bij de plek*	Levendigheid is onderdeel van leefbaarheid. Zoals u zelf aangeeft "te donker en stil voelt onveilig". Nachtrust is inderdaad heel belangrijk voor gezondheid. De meeste straten zijn 's nachts stil. In een aantal straten is dat niet het geval. Idealiter past het ritme van de bewoners bij het ritme van de straat. Daar waar dat niet het geval is doordat straten drukker zijn geworden sinds de bewoners er kwamen, moet met bewoners, ondernemers en de gemeente bekeken wat zij nodig hebben (denk aan aanpak van bepaalde overlast, aan isolatie of andere indeling van de woning) om toch te kunnen slapen. Al voor de afronding van deze omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans'. In dit plan van aanpak wordt een aantal nieuwe, aanvullende maatregelen voorgesteld of onderzocht. Dit betreft o.a. informatie, advies en mogelijk subsidies voor geluidsisolatie van woningen, het verplicht melden van versterkte muziek door de horeca en inzet van horecastewards. Ook wordt ingezet op actief informeren van de buurt bij afgegeven vergunningen voor evenementen. Zie ook ook boven onder het kopje 'de leefbaarheid neemt af'.
Veerkracht "*Veranderende omstandigheden leiden tot verandering in gebruik. Die 'veranderbaarheid' is niet alleen duurzaam, maar ook een kracht. Het zijn mensen die een stad veerkrachtig maken."*	
Richting 16. Singelpark rondom vergroten De singel krijgt de functie van ecologische hoofdstructuur rond de Binnenstad. Het gebied is ingericht met inheemse planten (Utrechtse soortenlijst) en bomen in de geest van Zocher. Zonneweiden zijn beperkt aanwezig (Lepelenburg en Park Paardenveld). In het gebied worden veel banken geplaatst. Het gebied wordt ook ecologisch beheerd (hooiland beheer). Grote zorg wordt besteed aan de waterkwaliteit, zo zullen planten (zowel moerasvegetatie als onderwaterplanten) die in het water wortelen bijdragen aan het verlagen van de voedselrijkdom van het water. Onderwaterstructuren bevorderen de waterfauna. In het groen en op het water is geen commercie toegestaan. Waar vrijwilligers groen in de openbare ruimte beheren, wordt er vooral geluisterd naar en meegedacht met deze vrijwilligers. Er moeten richtlijnen komen die niet al te dwingend	Richting 16 De door u beschreven wensen sluiten grotendeels aan bij de ambities in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Het is fantastisch met hoeveel inzet vrijwilligers werken aan het beheer van het groen in de binnenstad. Ook bij de aanleg en het beheer van nieuwe groene plekken in de binnenstad kunnen vrijwilligers een grote rol spelen. Bij de uitwerking van de Omgevingsvisie in plannen en beleid, wordt nader afgesproken in welke vorm gemeente en betrokkenen gaan samenwerken. Ook over de toegankelijkheid van stegen en hoven die nu nog zijn afgesloten, zullen later afspraken worden gemaakt. Het openen van hoven en stegen kan alleen in samenspraak met de bestaande en potentiële gebruikers, zoals bewoners en bedrijven. Hun medewerking is op sommige locaties nodig om particuliere

toegepast worden. Beplanting wordt door gemeente gesubsidieerd. Indien gewenst kunnen de vrijwilligers de steun van deskundigen inroepen. Groene daken worden actief door de gemeente bevorderd evenals gevelbegroeiing. Bezoekers zijn duidelijk te gast in de binnenhoven, die 's avonds indien nodig gesloten kunnen worden. Het is niet de bedoeling dat bezoekers via bewegwijzering door de stegen en hoven worden geleid. Waar mogelijk wordt waterberging toegepast in de openbare ruimte (vooral rond bomen) en privé tuinen. Bestrating dient zoveel mogelijk waterdoorlatend te zijn. Overtollig regenwater wordt zoveel mogelijk afgevoerd via de singels en grachten (over de werven). *Richting 17. Duurzame energie* In de Binnenstad neemt de gemeente een leidende rol in de energietransitie. Er komen duidelijke richtlijnen over plaatsing van zonnepanelen en warmtewisselaars op daken, het monumentale karakter van de panden dient zichtbaar vanaf straatniveau behouden te blijven. Omdat warmwaternetten op veel plaatsen niet toegepast kunnen worden en de isolatie van monumentale woningen niet optimaal is, dient de gemeente te voorzien in een oplossing voor vervanging van aardgas. Daken van de gemeente en andere grote gebouwen (Centraal Station) dienen ook voorzien te worden van zonnepanelen en groenbedekking. Warmte- en koudeopslag in de ondergrond dient ook voor Binnenstadbewoners toegankelijk te worden. Energieverspilling door terrasverwarming en openstaande deuren bij winkelpanden in de winter moet verboden worden.	plekken publiek te kunnen gebruiken en op ander locaties om een goed beheer en sociale veiligheid van openbare ruimte mogelijk te maken. De Omgevingsvisie zet in op een zo publiek mogelijk en zo groen mogelijk karakter van stegen en hoven. Maatwerk is nodig om de juiste functie en inrichting op elke plek te realiseren. Het netwerk van stegen hoort bij de schoonheid van de binnenstad. In de Omgevingsvisie wordt gesteld dat deze schoonheid moet worden behouden, beter moet worden benut en meer beleefbaar kan worden. Dat kan onder andere betekenen dat er voor bezoekers een stegenwandeling wordt georganiseerd. In de Omgevingsvisie staat ook dat we bezoekers gastvrij verwelkomen en dat toerisme in de binnenstad moet passen bij de schaal en de kwaliteiten van de stad (richting 26). Dat wil zeggen, geen massatoerisme, zeker niet in de stegen. Richting 17 Uw voorstellen met betrekking tot duurzame energie zijn ambitieus, passen binnen de omgevingsvisie en zijn mogelijke uitwerkingen die na vaststelling van de visie zouden kunnen worden onderzocht. In grote lijnen kunnen wij ons vinden in deze reactie. De gemeente neemt haar leidende rol in de Utrechtse energietransitie. Recent heeft de gemeente Deel I van de Transitievisie Warmte gepubliceerd. Zie de volgende pagina voor de Transitievisie Warmte. Hierin geeft de gemeente per buurt aan wat de verwachte energie-infrastructuur voor warmte wordt. Als we kijken naar de binnenstad, dan zien we dat voor grote delen van de binnenstad een warmtenet een kansrijke oplossing is. In het stationsgebied en in delen van Wijk C zijn nu al gebouwen die gebruik maken van warmte- en koudeopslag (WKO) systemen. Voor die buurten is de meest kansrijke oplossing nog wat onzeker. Later dit jaar publiceert de gemeente ook Deel II van de Transitievisie Warmte. Deel II van de Transitievisie Warmte geeft aan wanneer en in welke buurten we gaan beginnen met het aardgasvrij maken van gebouwen. In deze buurten stellen we samen met bewoners en overige betrokkenen een Wijkuitvoeringsplan op. Daarin wordt de definitieve keuze voor een warmte-oplossing vastgelegd en bepalen we samen met bewoners hoe we de transitie in de wijk gaan uitvoeren. Onderdeel van het Wijkuitvoeringsplan kan dus ook zijn om te kijken hoe we warmte- en koudeopslag toegankelijk kunnen maken voor Binnenstadbewoners. De gemeente zal de Wijkuitvoeringsplannen pas vaststellen als het Rijk meer duidelijkheid

	biedt over de randvoorwaarden rond onder andere betaalbaarheid. Wat betreft de energieverspilling door terrasverwarming en openstaande deuren: Urgenda is vorig jaar gestart met een actie op o.a. dichte winkeldeuren. Doordat dit ongeveer op hetzelfde moment startte als toen alle winkels door corona moesten sluiten, hebben we hier als gemeente verder niet in geparticipeerd. Wel is een aantal Utrechtse winkels aangesloten, zij het op vrijwillige basis. Veel van de grote winkelketens zetten het beleid uit vanuit het hoofdkantoor, waardoor onze invloed als gemeente beperkt is. Bij de wat kleinere en zelfstandige ondernemers (waar wij ook doelgericht naar toe gaan) is dit een makkelijker onderwerp. Ook zie je in de praktijk dat hier de deur al wat vaker dicht is.
Richting 18. Klimaatbestendige openbare ruimte. *"Het streven is meer groen op een kleine loopafstand van elke woning, met als uitgangspunt dat er, gemeten vanaf elke plek in de binnenstad, binnen 200 meter een groene verblijfsplek van minimaal 200 vierkante meter groot moet zijn. Bij deze groenoppervlakken kan er voldoende verdamping plaatsvinden om de luchttemperatuur te laten dalen."* Zoveel mogelijk groen in de openbare ruimte ter bestrijding van hittestress wordt toegejuicht. Wel dient dit groen dusdanig vorm gegeven te worden dat de monumentale structuur (gevels, zichtlijnen en bruggen) van de Binnenstad behouden blijft en waar mogelijk zelfs onderstreept wordt. Hittestress wordt ook bestreden door zo min mogelijke harde betrating en (zwart) asfalt. Bomen en groen dienen uit inheemse (kruiden) soorten te bestaan en zo weinig mogelijk aan simpel gras bedekking. Omdat vrijwilligers veel beter in staat zijn het meer kleinschalige groen te beheren moeten zij zoveel mogelijk door de gemeente worden bijgestaan zonder dat de gemeente te dwingend richtlijnen voorschrijft. Omdat dit groen onder sterke druk van vandalisme staat moet de gemeente de vrijwilligers ook financieel bij te staan. Omdat bomen in de Binnenstad beperkt geplant kunnen worden dient er zoveel mogelijk gevelbegroeiing en groene dakbedekking toegepast te worden.	Richting 18 Uw voorstellen met betrekking tot een klimaatbestendige openbare ruimte zijn ambitieus en passen binnen de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Vergroening van de stad m.b.v. inheemse soorten biedt een kans voor het vergroten van de biodiversiteit. Dat lijkt ons een prima idee. Deels betreffen uw voorstellen mogelijke uitwerkingen die na vaststelling van de visie zouden kunnen worden onderzocht.
Richting 19. Regie op de ondergrond. De gemeente moet zich inzetten om door stimulering van nationale richtlijnen en door eigen lokale voorschriften de regie over de stedelijke ondergrond te krijgen. Juist in de Binnenstad dient dit afgedwongen te worden om ruimte maken voor bomen en ander	Richting 19 De gemeente gaat aan de slag met een Visie Ondergrond waarin de (competitie tussen de) ruimtebehoefte vanuit verschillende opgaven, de afweging en de regie uitgewerkt worden.

groen, voor vruchtbare grond met goede waterdoorlating, voor gescheiden vuil water- en regenwaterafvoer, en voor waterberging en warmte- koudeopslag. *Ontspannen* *“De sfeer ontspannen en gastvrij houden door verblijf centraal te stellen.”* *“Bewoners en bezoekers voelen zich hier welkom en veilig. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer, niet al te druk en met een lage snelheid. In de binnenstad draait het om verblijven door mensen en niet om stromen door verkeer.”* *Richting 20. Een veilige binnenstad.* Het voetgangersgebied (dat vooral in de winkelstraten ligt) laat in de avonduren heel duidelijk zien, wat het effect is als er geen bewoners meer zijn: Donker, stil en het voelt onveilig aan. Het aantal incidenten per inwoner komt vooral hoog uit door het aantal bezoekers van de stad. Er loopt een “geweldsas” van Vredenburg tot en met de Nobelstraat, die tevens een horeca-as is. Daar is meer handhaving nodig. Ook kan men bezoekers zich meer bewust laten worden van het feit dat er ook mensen wonen. Sociale veiligheid waarborgen wordt daarbij een gezamenlijke opgaaf van horeca en handhaving. *Regelmatig overleg tussen gemeente, ondernemers en bewoners* is zeker noodzakelijk en kan oplossingen naderbij brengen. Onder alle omstandigheden moeten burgers en bewoners kunnen blijven rekenen op duidelijke regels van de overheid. *Richting 21. De voetganger voorop*. “ *….comfort en aantrekkelijkheid zijn voor voetgangers juist zo belangrijk– niet alleen voor die voetgangers zelf, maar ook voor alle functies van de binnenstad.”* Voor de functie “wonen”, waarbij mensen in de stad hun dagelijks leven hebben en daar vaak ook werken, is de mogelijkheid om overal op de fiets te kunnen komen cruciaal. Bewoners moeten op ieder moment hun huis per fiets kunnen bereiken. Voor bewoners van het gebied betekent het een enorme aantasting van hun leefomgeving, hun bereikbaarheid (voor dienstverleners, familie en kennissen) en hun woongenot; voor winkeliers een aantasting van de (eigenhandige) bevoorrading van hun winkels en bereikbaarheid voor klanten. Alle anderen voelen zich voornamelijk aangetast in de bereikbaarheid van de gewenste bestemming met de fiets of klagen over de te grote	Richting 20 Veiligheid is zoals gezegd topprioriteit. Richting 21 Utrecht kiest ervoor, het gebied waar voetgangers dominant zijn te verruimen en naast bewoners bezoekers ook uit te nodigen een groter rondje te lopen buiten het kernwinkelgebied. Ook daar zijn aantrekkelijke winkels en andere voorzieningen. Het klopt dat het streven is het voetgangersgebied in de binnenstad te vergroten. Daarnaast willen we het domein van de voetganger in de binnenstad vergroten buiten het voetgangersgebied. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak nu al erg beperkt (o.a. door de ruimte voor (geparkeerde) auto’s), terwijl met de groei van de stad het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen. We gaan op zoek naar een passende vorm om de fietser in het voetgangersgebied ‘te gast’ te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid en sociale veiligheid in de rustige uren. Dat geldt ook voor

afstanden die zij nu moeten lopen om de gewenste bestemming te bereiken. Binnenstad030 bepleit dan ook dat uitbreiding van het voetgangersgebied alleen in nauwe samenspraak met bewoners en ondernemers kan worden voorgesteld en alleen dan kan worden overwogen als alle andere mogelijke maatregelen onvoldoende effect blijken te sorteren en dan slechts als de nadelige effecten voor bewoners (in de binnenstad en daarbuiten) en ondernemers van de invoering van een vergroot voetgangersgebied:(i) deugdelijk zijn onderzocht (ii) in ieder geval een oplossing gevonden is voor de toegankelijkheid per fiets van bestemmingen in het (bestaande of eventueel uit te breiden) voetgangersgebied en (iii) een beter perspectief kan worden geboden voor de bereikbaarheid van eigen woning en onderneming. Ook moet de noodzakelijke omvang van het voetgangersgebied minimaal eens in de vijf jaar te worden geëvalueerd. Voor de verkeersveiligheid bepleiten wij in onze zienswijze op het Mobiliteitsplan en de Parkeervisie een verdere verlaging van de verkeerssnelheid. De gehele Binnenstad kan een ‘stadserf’ worden, waar de verblijfsfunctie voorrang heeft boven de verkeersfunctie. Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV) bepaalt ten aanzien van een ‘erf’ dat voetgangers de gehele breedte van de straat mogen benutten om te lopen, er niet sneller dan 15 kilometer per uur mag worden gereden (door alle weggebruikers, dus ook fietsers) en dat er alleen geparkeerd mag worden op daarvoor aangegeven plaatsen. Een lage maximumsnelheid maakt de integratie van auto, fiets en voetganger gemakkelijker en komt direct de bescherming van het wervengebied ten goede. Een erf verhoogt de sfeer en bevordert de veiligheid zonder de bereikbaarheid te beperken. *“Het fijnmazige netwerk van straten, grachten en stegen is bij uitstek geschikt voor voetgangers. Utrecht kiest voor een dekkend voetgangersnetwerk, waarbij hoofdroutes breder worden dan de overige routes. Om te struinen door de binnenstad kunnen het netwerk van stegen en hoven, maar ook de werven veel beter worden gebruikt voor voetgangers dan in 2021 het geval is”* Het netwerk van stegen moet geen toeristische attractie worden, dus geen toeristische routes door stegen en binnentuinen. Hetzelfde geldt voor de werven. Routes, aansluitend aan de gevels van de huizen in aan te leggen voetgangersgebieden tasten de woonkwaliteit aan. Langs de huizen moet een strook vrij blijven bedoeld voor de bewoners. *Richting 22: Verblijf centraal*	andere noodzakelijke verplaatsingen, zoals laden en lossen. De aanpassing van het voetgangersgebied zal in samenspraak met stakeholders worden vormgegeven. Dat geldt ook voor de ruimte voor de gevels van woningen en andere voorzieningen. De gehele Binnenstad is momenteel onderdeel van een 30km/u gebied. Voor de Binnenstad geldt dat we van de voetganger de maatstaf maken, we richten ons op verblijf; meer mogelijkheden aangenaam in de openbare ruimte te kunnen verblijven. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de meest geschikte inrichting, dat is niet per definitie een (woon)erf. Het is gewenst dat de openbare ruimte zo in te richten dat gebouwen goed toegankelijk zijn voor voetgangers. Dat betekent dat fietsers en ander verkeer niet vlak voor de deur langs rijden. Dat betekent niet dat er geprivatiseerde stroken voor de gevels komen op openbaar terrein. De gemeente speelt in op de toenemende drukte van langzaam verkeer, de toenemende vraag naar stallingsplekken voor fietsen. De verwachting is dat het nodig is om in de komende twintig jaar op sommige plekken het domein van de voetganger te vergroten. Dat betekent dat fietsers die in de binnenstad komen omdat ze er wonen, werken of de binnenstad bezoeken, in de toekomst vaker dan nu hun fiets moeten stallen op enige afstand van hun bestemming. Hiervoor zijn steeds meer (buurt)stallingen nodig. In de Omgevingsvisie wordt gesteld dat de schoonheid van de binnenstad moet worden behouden, beter moet worden benut en meer beleefbaar kan worden. Dat kan onder andere betekenen dat er voor bezoekers een stegenwandeling wordt georganiseerd. In de Omgevingsvisie staat ook dat we bezoekers gastvrij verwelkomen en dat toerisme in de binnenstad moet passen bij de schaal en de kwaliteiten van de stad (richting 26). Dat wil zeggen, geen massatoerisme, zeker niet in de stegen.

In de Omgevingsvisie2040 wordt te veel ruimte in de binnenstad bestemd voor vormen van verblijf. Er worden grote aantallen bezoekers naar de binnenstad gelokt waardoor de aantrekkelijkheid, eigenheid en de rust verloren gaan. Bovendien gaat 'verblijf', zeker 's avonds, vaak gepaard aan overlast. Door de vele kleine huizen in de oude binnenstad en omdat weinig bewoners tuinen hebben, is het heel belangrijk voor hun dat zij op hun eigen stoep en in binnentuinen verblijfsruimte buiten hebben die vrij is van toeristen en bezoekers. Maak van de publieke binnentuinen geen toeristische pleisterplekken. Het is belangrijk dat zowel bewoners als toeristen niet alleen op terrassen kunnen zitten, maar ook op andere, niet commercieel uitgebate plekken waar zij, geen dure kop koffie moeten kopen. Mooie voorbeelden zijn de vlonders langs de singel, de "zitkeien" op het Domplein en de bankjes rond de bomen op de Mariaplaats. Allemaal heel ontspannen plekken om te zitten en elkaar te ontmoeten. Voor de jeugd van tien tot 15 jaar is er behoefte aan meer speelruimte en sportveldjes.	Richting 22 Verblijf centraal stellen is nadrukkelijk niet alleen gericht op recreatie, horeca, festivals, toeristen of bezoekers maar ook op bewoners. Verblijf betekent bijvoorbeeld ook ruimte om te spelen, het creëren van een groene buitenruimte bij je woning of een plek om je buren te ontmoeten. Het gaat erom de openbare ruimte niet als 'restruimte' te zien maar als een belangrijk onderdeel van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Welke verblijfskwaliteit een buitenruimte kan krijgen hangt af van de identiteit en kwaliteit van de plek, en de gebruikers. De inrichting wordt in samenspraak bepaald. De verschillende uitwerkingen van de omgevingsvisie op bladzijde 155 laten juist ook zien hoe verblijfskwaliteit in woonstraten vorm kan krijgen, bijvoorbeeld meer groen en ruimte voor klimaatadaptatie, zitgelegenheid om bij mooi weer buiten te zitten en ruimte om de fiets te parkeren. Hoven kunnen rustige plekken kunnen blijven door deze bijvoorbeeld in te richten met veel groen en weinig zitgelegenheid. De voorbeelden die de Actiegroep Binnenstad 030 noemt, zoals boombanken op de Mariaplaats of vlonder langs de singel illustreren dit. Ook wordt in de Omgevingsvisie beschreven (richting 5) dat verblijf op een plein niet alleen betekent dat je op een terras kunt zitten, maar dat je ook, zonder consumptie op bijvoorbeeld een bankje moet kunnen genieten van de omgeving. Er zijn meer en meer van dergelijke verblijfsplekken nodig. De realisatie (locatie en vormgeving) hiervan moet zo plaatsvinden dat er zo min mogelijk overlast ontstaat. Tegelijkertijd, om te voorkomen dat alle druk op de binnenstad in enkele straten geconcentreerd wordt, is de ambitie meer bruikbare ruimte te maken op hetzelfde oppervlak (zie voornamelijk richting 2, 4, 6 en 16) en door voorzieningen te spreiden over het hele centrum (ook de westzijde van de sporen) en de hele stad (knooppuntontwikkeling) conform de RSU 2040. In de Omgevingsvisie staat inderdaad dat er meer speelplekken nodig zijn in de binnenstad en niet alleen voor de door de Actiegroep Binnenstad 030 genoemde leeftijdsgroep van 10- 15 jaar, maar voor alle leeftijden.
Richting 23. Vertragen op de binnenstadsas De fiets is niet alleen een ontspannen manier om naar de binnenstad te komen, het is ook de meest milieuvriendelijke en gezonde manier voor bewoners om zich ín de binnenstad te verplaatsen. De routes door de binnenstad zijn voor fietsers het snelste. De	Richting 23 Wij zijn het met u eens dat fiets van belang is voor de bewoner van de binnenstad. Overigens is fietsen is niet vanzelfsprekend gezonder en milieuvriendelijker dan lopen. Fietsen in de binnenstad blijft mogelijk. Door de groei van het aantal fietsers de komende jaren raken de

bewoners brengen zo hun kinderen naar het kinderdagverblijf of naar school, gaan naar hun werk, het station of hun sportschool. Zij doen hun boodschappen op de fiets. Het is niet logisch om daarvoor een route te nemen die om de binnenstad heen rijdt. Dan zouden er juist weer allerlei verbindingen vanaf die ring de binnenstad ín moeten komen. Meer kleinschalig openbaar vervoer kan de musea, theaters en winkelstraten in de binnenstad goed bereikbaar maken.	bestaande fietsroutes overbelast. Een groot deel van de fietsers is doorgaand voor de binnenstad, heeft daar geen herkomst of bestemming. In het Mobiliteitsplan Utrecht is daar een analyse voor uitgevoerd. Er is geconstateerd dat er alternatieve routes nodig zijn om de binnenstad heen om de bestaande routes te ontlasten en de te verwachten groei op te vangen. In onze ogen een prima alternatief in plaats van al op sommige momenten te drukke fietsroutes in de binnenstad. Deze alternatieven zijn inderdaad niet voor elke fietser interessant, maar kunnen fietsers op bepaalde routes zeker een alternatief bieden en zo bijdragen aan het ontlasten van de druk op de binnenstad. Met de provincie Utrecht wordt onderzocht welke alternatieven er zijn voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas, waarna provincie en gemeente Utrecht een integrale afweging zullen maken voor de binnenstadsas. De tram is daarbij een te onderzoeken alternatief. Alleen nog kleine voertuigen te laten rijden maakt ook onderdeel uit van deze studie. In de afweging van deze varianten speelt het belang voor de bereikbaarheid van de binnenstad een belangrijke rol. Er is een substantieel deel van de reizigers in de bus die een herkomst of een bestemming in de binnenstad heeft. Die reizigers willen we ook in de toekomst voldoende kwaliteit blijven bieden.
Richting 24: Verbonden met de omgeving Zijn meer doorkruisingen echt nodig? In de praktijk van nu wordt de Moreelsebrug nauwelijks als snelle verbinding gebruikt door voetgangers en fietsers.	Richting 24 Door de groei van het aantal fietsers de komende jaren raken de bestaande fietsroutes overbelast. In het Mobiliteitsplan Utrecht is daar een analyse voor uitgevoerd. Er is geconstateerd dat er alternatieve routes nodig zijn om de bestaande routes te ontlasten en de te verwachten groei op te vangen. De genoemde doorkruisingen zijn bedoeld om fietsers alternatieve routes te bieden van/naar de binnenstad en bijvoorbeeld om de binnenstadsas te ontlasten, waar het nu op momenten te druk is. Goede verbindingen voor langzaam verkeer zijn voor zowel de binnenstad van belang als voor de rest van de stad. De Moreelsebrug is inmiddels een veelgebruikte looproute en heeft de binnenstad voor bewoners aan de westzijde van de stad iets dichterbij gebracht. Dit is inderdaad geen snelle (fiets)verbinding, maar juist een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer passend bij de ambities voor de binnenstad. Veel Utrechters wonen aan de westzijde van het spoor en de binnenstad is ook hun binnenstad. Om de barrièrewerking van de spoorzone verder te verkleinen zijn aanvullende verbindingen voor langzaam verkeer nodig. Om de druk op de binnenstad in de

	groeiende stad te verlagen ontwikkelt Utrecht aan de westzijde van het spoor het nieuwe centrum. Hier kunnen grootschalige voorzieningen komen, zoals culturele voorzieningen of uitgaansvoorzieningen die samen met de historische binnenstad een levendig centrum gaan vormen. Door goede verbindingen voor langzaam verkeer tussen het oude met het nieuwe centrum versterken beide centrumdelen elkaar.
Richting 25: Gebruik vaarwater reguleren Een oplossing voor de drukte op smalle vaarwegen kan zijn om eenrichtingsverkeer in te voeren en beperking van toeristische vaargelegenheden. Boten die de stad op doorvaart aandoen zorgen voor veel dieseluitstoot, sta daarom op de Oudegracht alleen doorvaart door elektrische boten toe.	Richting 25 Op dit moment wordt ook de Visie Vaarwater opgesteld. Er zijn bijeenkomsten waarop u kunt meepraten over het gebruik van het vaarwater. De Visie Vaarwater gaat onder andere in op vaarroutes en gebruik. Op de Visie Vaarwater is inspraak mogelijk. Naar verwachting wordt de Visie Vaarwater in het najaar vastgesteld. De Visie Vaarwater en Omgevingsvisie Binnenstad 2040 worden op elkaar afgestemd.
Richting 26: Toerisme richten op cultuur, kennis en nieuwsgierigheid naar Utrecht *“Utrecht is geen stad voor massatoerisme, maar zet in op kleinschaligheid en kwaliteit voor bezoekers. Bezoek aan de binnenstad is ook in de komende jaren gericht op de kwaliteiten die Utrechters ook zelf waarderen en die volgens deze visie nog kunnen worden versterkt: schoonheid, variatie, veerkracht in een ontspannen omgeving. Er is een kleine groei mogelijk van toeristische en zakelijke dagbezoeken of meerdaagse bezoeken met behoud van deze kwaliteiten”.* Ook zonder reclame groeit het aantal toeristen en andere bezoekers. Utrecht ontmoedigt het massatoerisme en sluit de poorten voor de toeristen die Amsterdam kwijt wil. Het doel van citymarketing verschuift van het werven van toeristen naar het ontmoedigen van massatoerisme. Er komt een hotelstop voor het toeristisch segment, B&B in woningen en vakantieverhuur van woningen worden sterk teruggedrongen. Financiële prikkels zoals toeristenbelasting en vermakelijkheidsretributie houden de groei mede onder controle.	Richting 26 Uiteraard kun je mensen niet verbieden de stad te bezoeken. Dat willen we ook niet. Utrecht is geen grote toeristische magneet vergeleken met de andere grote steden. En dat willen we ook graag zo houden. We zetten in op toerisme passend bij de schaal en identiteit van de stad, niet op massatoerisme. Utrecht Marketing sluit met haar programma aan bij deze inzet. De gemeente heeft een limiet ingevoerd op toeristisch verhuur van woningen (maximaal 60 dagen per jaar) en een verbod op onttrekken van woningen voor short-stay (gemeubileerd woonruimte verhuur tot maximaal 12 maanden). Dit met het oog op behoud van woonruimte voor bewoners en sociale samenhang (zie blz. 77). Short stay is eventueel nog wel mogelijk bij transformatie van een niet-woonfunctie of bij nieuwbouw En tot slot is er in principe geen ruimte meer voor nieuwe hotelontwikkeling na een aantal jaren van groei, tenzij het om bijzondere middelgrote concepthotels of bijzondere doelgroephotels gaat (zie ook: ‘Beleid tijdelijk verblijf en bijstelling hotels’ bij agendapunt 14 en het Toerismebeleid).

Bijlage 20 – reactie 87 – St. Behoud Lepelenburg

Over de Omgevingsvisie Binnenstad Utrecht 2040 **Rechtsbescherming en de relatie van omgevingsvisie en bestemmingsplan** Op blz. 199 zijn enkele vage zinnen gesproken over de verhouding van het bestemmingsplan en de omgevingsvisie. Eerlijk gezegd kunnen wij aan de desbetreffende tekst geen touw vastknopen. Het toekomstig wettelijk kader waarbinnen de omgevingsvisie een plaats moet krijgen, een kader dat overigens nog niet uitgekristalliseerd is, wordt helemaal niet aangegeven. Blz. 199 stelt dat het bestemmingsplan onderdeel is van de omgevingsvisie.. Op blz. 5 geeft aan dat de omgevingsvisie "ambities" voor de binnenstad aangeeft, welke ontwikkelingen gestimuleerd, bijgestuurd of afgeremd kunnen worden. Het bestemmingsplan bestaat uit een uitvoerige toelichting, een set waarin de bestaande situatie beschreven wordt en tenslotte een deel waarin (ook in rechtsregels) de ruimte voor ontwikkelingen worden gegeven. Bij de rechtsregels kan worden aangetekend dat de rechtspraktijk en de jurisprudentie met name B&W heel veel ruimte geven om nagenoeg zonder weerspraak (ook niet van de gemeenteraad) over allerlei zaken naar eigen inzicht te besluiten. Gegeven het feit dat de rechterlijke macht buitengewoon veel ruimte aan de aangenomen beleidsvrijheid van B&W geeft, gaat het zelfs zo ver dat wetenschappelijk aanvaarde kennis als niet- of onvoldoende relevant terzijde geschoven wordt. Beleidsvrijheid. Volgens de tekst op blz. 199 is deze set rekkelijke regels van het bestemmingsplan onderdeel van de omgevingsvisie gemaakt, een visie die naar zijn aard niet meer dan een globaal en losjes geformuleerd document vormt. De boel moet flexibeler worden, is gezegd. Hoe de rechtsregels en de rechtsbescherming in deze flexibele constellatie eruit zullen zien is in het geheel niet aangeduid, laat staan uitgewerkt. Gezegd wordt dat de tijd tot 2029 een overgangsperiode is, maar wat er overgaat en hoe de overgang verloopt, daarover geen woord. Of het bestemmingsplan na 2029 nog blijft is in de tekst onhelder. Moet dan alles wat onhelder is onderweg nog gaan blijken? Zo ja, dan worden de Utrechters met de omgevingsvisie op een trein gezet	**Rechtsbescherming en de relatie van omgevingsvisie en bestemmingsplan** Op bladzijde 199 geven we voorbeelden over de uitvoering van de omgevingsvisie. Onder meer het omgevingsplan, beleidsregels, convenanten en gebiedsprofielen worden genoemd. Het bestemmingsplan wordt straks vervangen door het omgevingsplan. Dit gebeurt als de Omgevingswet in werking treedt. Het bestemmingsplan en omgevingsplan stelt de gemeenteraad beiden vast. Pas als de gemeenteraad het vaststelt, kan B&W bijvoorbeeld vergunningen verlenen. Het bestemmingsplan of omgevingsplan kan bepaalde onderdelen van de omgevingsvisie uitwerken of vastleggen in regels. De overgangsperiode die staat benoemd tot 2029 heeft te maken met het omgevingsplan en niet met de omgevingsvisie. We passen dit stuk in de tekst aan. De Omgevingsvisie beschrijft het ruimtelijk beleid en bindt de gemeente. U kunt hier geen beroep tegen instellen. Het bestemmingsplan of omgevingsplan bindt iedereen met regels. Hiertegen staat wel beroep open. Deze Omgevingsvisie voor de Binnenstad richt zich op de ontwikkelingen die we voor ogen hebben. Het bestemmingsplan of omgevingsplan is straks slechts één van de vele manieren om de visie verder vorm te geven. De aandacht ligt nu dus op de visie en niet op het bestemmingsplan of omgevingsplan. **Blz. 199** **Is nu** **Van bestemmingsplan naar omgevingsplan** Bij invoering van de Omgevingswet wordt het bestemmingsplan binnenstad onderdeel van het gemeentelijke omgevingsplan, waarbij de periode tot eind 2029 geldt als een overgangsperiode. Het huidige bestemmingsplan functioneert nog prima, waardoor aanpassing in het omgevingsplan nog niet boven aan de agenda staat. Het principe van een omgevingsplan is dat een bestemmingsplan, naast integraal en digitaal, ook flexibeler van karakter wordt. Aanpassingen op onderdelen vragen dan geen totale herziening meer. Dit is voor de binnenstad, een gebied met veel dynamiek, zeer relevant. **Wordt**

waarvan de bestemming onderweg pas wordt bepaald. In dat geval gaat de actuele inspraakronde over iets dat 'morgen' anders kan zijn. Dit zeer essentiële onderdeel wringt aan alle kanten. Het is slecht doordacht en kan dan zeker ook niet met een halfuurtje discussie en de inzet van een tekstredacteur in orde worden gemaakt. De bestuurlijk en juridisch status van bestemmingsplan, omgevingsvisie en de rechtsbescherming zijn in mist gehuld. De gemeenteraad zou zich diskwalificeren en zich nog verder van de Utrechters vervreemden als dit niet fundamenteel anders wordt aangepakt en het gesprek met de burgers hierover niet wordt heropend . Dit gezegd hebbend gaan we nu aantal onderwerpen langs die knellen, waarop wij onvoldoende visie, laat staan activiteit zien.	**Van bestemmingsplan naar omgevingsplan** Bij invoering van de Omgevingswet wordt het bestemmingsplan binnenstad onderdeel van het gemeentelijke omgevingsplan. Het huidige bestemmingsplan functioneert nog prima, waardoor aanpassing in het omgevingsplan nog niet boven aan de agenda staat. 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. Dit is voor de binnenstad, een gebied met veel dynamiek, zeer relevant.
Druk op de binnenstad door mensen uit andere wijken De druk op de binnenstad door mensen uit andere wijken heeft veel van doen met het onherbergzame karakter van andere wijken. In de binnenstad zijn veel stedelijke functies geconcentreerd en de omgeving is aantrekkelijker om te verblijven. Er is sprake van een zekere onderlinge afhankelijkheid tussen binnenstad en andere wijken. Mede door samenhang te brengen in de omgevingsvisies van onderscheiden wijken en vooral ook het bestuurlijk handelen (immers omgevingsvisies zijn maar van papier, het gaat om het feitelijk handelen) kunnen andere wijken aantrekkelijker voor verblijf gemaakt worden.	**Druk op de binnenstad door mensen uit andere wijken** Een van de uitgangspunten in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 met betrekking tot het onderwerp 'druk op de binnenstad' is om een aantal knooppunten om de binnenstad heen te creëren, zodat de druk beter verdeeld kan worden. Ook is het de bedoeling dat de groei van de stad wordt benut om de kwaliteit van de bestaande stad te verbeteren, niet alleen in de binnenstad maar ook in de wijken eromheen zodat ook hier de verblijfskwaliteit toeneemt. De ambitie in de Omgevingsvisie is dan ook daarnaast in de binnenstad zelf de druk te verlagen door o.a. het vergroten van de toegankelijkheid van hoven en stegen, verminderen van doorgaand verkeer, ruimte maken door minder parkeerplaatsen en fietsen deels inpandig stallen.
Beheerplan De oude binnenstad wordt over lange afstand omgord door het Zocherplantsoen (rijksmonument) dat volgens de monumentbeschrijving in het ministerieel besluit en in de leggers van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, van gevel tot gevel loopt, van binnenzijde tot buitenzijde. De beheerpraktijk laat zien dat de drie betrokken wijken, wijkbureaus verschillend met het Zocherplantsoen omspringen. Daar dient eenheid in te komen. Grenzen van wijken, van de territoria van wijkbureaus leiden vaak tot bijzonder situaties op het grensvlak. Dit is te overwinnen indien de	**Beheerplan** We zijn het met u eens. Op dit moment is er al een visie en beheerplan voor het Zocherpark. Het is van belang dat bij verdere realisatie van het singelpark rondom zowel een nieuw inrichtingsplan als een nieuw beheerplan wordt gemaakt waarbij inderdaad al de betrokken wijken en belanghebbenden gezamenlijke afspraken maken. De update van het beheerplan is nog niet geprogrammeerd maar behoort bij de uitwerking van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 in de komende jaren.

gemeenteraad voor het Zocherplantsoen een Beheersplanin de zin van de wet opstelt waarin - het beheer (en het budget en de overige middelen) aan een van de betrokken wijken toebedeeld wordt te wijzen (voor de hand ligt dat dat de Binnenstad zal zijn) - een samenhangend beheer mogelijk gemaakt wordt en - een bruikbare procedure voor het oplossen van 'grensconflicten' wordt gegeven. In de afgelopen ca. 25 jaar is dit vanuit de burgerij meerdere malen aangekaart zonder dat er een reactie kwam. Waarschijnlijk heeft de burgerij er meer visie op dan de gemeentelijke diensten. Het is daarom verstandig om vanaf het begin van de ontwikkeling van het Beheerplan de betrokken burgers te raadplegen. Er zijn immers verschillende documenten die over burgerparticipatie spreken. Dat moet dan ook verwerkelijkt worden.	
De binnenstad als woongebied De binnenstad is geen openluchttheater of openluchtmuseum waarin ook nog een beetje gewoond wordt. De binnenstad is vooral een woongebied. Is het er prettig wonen, dan gaat daarvan een beschermende werking uit richting de in de binnenstad gevestigde bedrijven. Veel woningen en kamers in de binnenstad zijn eigendom van beleggers die de binnenstad als verdienobject hebben. Deze beleggers verhuren aan een vlottende bevolking die over het algemeen geen andere binding met de binnenstad heeft dan dat die daar een tijdelijke verblijfs-/slaapplek vindt. Veelal hebben deze personen geen zorg voor de fysieke en sociale omgeving, waarmee ze maar een flinterdunne band hebben. Er dient acuut een rem gezet te worden op het uitpezen van de binnenst ad. In een verordening kan vastgelegd worden dat kopers van een woning er zelf moeten gaan wonen en moeten blijven wonen en tevens ingeschreven blijven staan als bewoner van de desbetreffende woning/kamer. Daar dient niet eenmalig, maar regelmatig controle op te zijn door bestandssystemen met elkaar te vergelijken. Waar de 'privacy' regelgeving in dat verband knellend is, kunnen de obstakels met enkele ingrepen opgeruimd worden. Goed beschouwd is de privacy ook niet in het geding bij controle op de naleving van een verordening. De wet Bibob, de horecaregelgeving en de verkeersregelgeving worden ook niet door 'de privacy' gehinderd.	**De binnenstad als woongebied** Zie ook de reactie op de ‘Woonvisie’ van Actiegroep Binnenstad 030 (inspraakreactie 84) De Omgevingsvisie Binnenstad onderkent het belang van de woonfunctie in de binnenstad (zie blz. 77). De Woonfunctie is essentieel voor binnenstad, o.a. voor levendigheid, sociale veiligheid en sociale samenhang. Tegelijkertijd is de binnenstad niet alleen een woonwijk, maar een plek waar van oudsher allerlei functies samen komen voor bewoners van de hele stad en bezoekers van verder weg. Het zoeken naar een manier waarop de verschillende functies het beste samengaan met behoud van de 4 belangrijkste kwaliteiten van de binnenstad (schoonheid, variatie, veerkracht, in een ontspannen omgeving) is de kern van de Omgevingsvisie. Ook de buurten verschillen: functies, doelgroepen/woonmilieus verschillen per buurt/straat. Juist die variatie is een kracht van de binnenstad en willen we graag zo houden. Dat betekent dat wij inzetten op wonen voor diverse huishoudens en doelgroepen (waaronder ouderen, gezinnen, mensen met beperking, en woningen voor een kleinere cq. modale portemonnee). Om de woonfunctie te beschermen hebben we, bijvoorbeeld via de Huisvestingsverordening, op diverse vlakken maatregelen genomen. Duidelijk voorbeeld daarvan is het limiteren van tijdelijke particuliere verhuur (short stay) en maximaal 60 dagen vakantieverhuur, het

	omzetten van woningen naar kamerverhuur is alleen mogelijk als leefbaarheid en openbare ruimte het toelaat (bijv. geluid; auto/fietsparkeren), er zijn ondergrenzen voor oppervlakte vastgelegd voor woningsplitsing. We willen de schaarse woningvoorraad in het centrum beschermen en bovendien geen onaantrekkelijke doorgangshuizen creëren. Om speculatie te voorkomen sturen we bij bouw van nieuwbouwwoningen aan op zelfbewoningsplicht en een antispeculatiebeding op te nemen. We kunnen echter nog niet voldoende sturen. Daarom dringt de gemeente er bij het Rijk op aan om ook zelfbewoningsplicht bij aankoop van bestaande woningen (in de categorie betaalbaar) in de binnenstad, om speculatie te voorkomen. Tot slot onderzoeken we de mogelijkheid voor de invoering van 'voorwaarden goed verhuurderschap' in combinatie met verhuurvergunning'. Short stay is eventueel nog wel mogelijk bij transformatie van een niet-woonfunctie of bij nieuwbouw. En tot slot is er in principe geen ruimte meer voor nieuwe hotelontwikkeling na een aantal jaren van groei, tenzij het om bijzondere middelgrote concepthotels of bijzondere doelgroephotels gaat (zie ook: ‘Beleid tijdelijk verblijf en bijstelling hotels’ bij agendapunt 14 en het Toerismebeleid)
Bewoningsdichtheid Het ene na het andere pand wordt opgesplitst tot kleine wooneenheden of zelfs miniatuurwoningen. Dat moet acuut gestopt worden. De binnenstad raakt te vol, met allerlei problemen op het punt van hygiëne en het sociale leven tot gevolg. Ja, anderen moeten ook wonen maar de aanwas in Utrecht komt vooral niet voort uit reproductie van de Utrechters, maar door de deur wagenwijd open te zetten en open te houden voor mensen die van elders uit Nederland komen. Bronaanpak is hier noodzakelijk. Bij voortgaan op de nu gevolgde weg zullen mensen die goed voor de binnenstad zorgen weg gaan trekken. Zoals het nu gaat wordt het fundament gelegd van een eigentijdse herschepping van het beeld uit 1900, zoals beschreven door Louis Hermans https://nl.wikipedi a.org/ wiki/ Woningwet De steden van de 19e eeuw verpauperden door de grote toestroom van anderen elders in het land. Dat had vooral van doen met extreme concentratie van werkgelegenheid, zoals nu ook het geval is.	**Bewoningsdichtheid** Zie hierboven

Binnenterreinen De nota geeft geen aandacht aan binnenterreinen. Het woord binnenterrein komt in de tekst éénmaal voor, in de titel onder een tekeningetje. Met binnenterreinen bedoelen wij nadrukkelijk geen hoven als bedoeld op blz. 35 e.v. De binnenstad kent - opgenomen in bouwblokken - veel binnenterreinen die overwegend in particuliere handen zijn. Die binnenterreinen hebben, of hebben potentieel, een belangrijke functie met betrekking tot	**Binnenterreinen** Met hoven bedoelen wij nadrukkelijk ook de binnenterreinen. We zijn het dan ook eens over de belangrijke rol die deze hoven c.q. binnenterreinen spelen en kunnen gaan spelen in de toekomst. De vele hoven zijn karakteristiek voor de Utrechtse binnenstad, en wij gaan ons inspannen om deze waar mogelijk bij te laten dragen aan het leefbaarder maken van de binnenstad. Over de praktische invulling daarvan: de ontwikkelingsrichtingen in de Omgevingsvisie kunnen gelezen worden als houvast voor het maken van beleid. Het concretiseren van de 26 ontwikkelrichtingen volgt na het vaststellen

- het psychisch welbevinden van de burger. Je kan er eens een stukje wegkijken, wat in de stad waar bijna elk stukje vrije ruimte bebouwd of anderszins benut wordt, een afnemend verschijnsel is - het relatief rustig verpozen - het veilig spelen van kinderen; de kinderen zien dan ook eens wat anders dan een beeldscherm ofteevee - de zgn. klimaatopgave; er kan groen geplant worden. (Veel groen is overigens van weinigbetekenis voor de klimaatopgave, dus opletten) - het verblijven en foerageren van vogels en andere kleine dieren die volgens het groen- enfaunabeleid een plek moeten hebben. Binnenterreinen moeten niet bebouwd worden, geen horecafunctie krijgen, geen bedrijfsactiviteiten toelaten, geen parkeerterrein zijn. Indien binnenterreinen in private handen zijn kan met de eigenaren een medegebruik regeling afgesproken worden. Mogelijk kan een korting op gemeentelijke belastingen de eigenaren over destreep halen. Het bestemmingsplan Binnenstad van 1984 staat ruim stil bij de functies van de binnenterreinen en spreekt zich uit tegen parkeren, bebouwen en bedrijfsactiviteiten op de binnenterreinen. Deze visie mag wel weer opgewarmd worden.	van de Visie.
Parkeren In de 18de eeuw moesten Utrechters hun koetsen en karren van de straat halen en binnenshuis of anderszins binnen stallen. Na de intrede van de auto is dat beleid geleidelijk verlaten, waardoor de publieke ruimte feitelijk genaast werd door de autobezitter. Een ommekeer is mogelijk, maar ook nu geleidelijk. Het schiet echter niet op als aan intenties geen concrete maatregelen en een tijdstabel verbonden worden. Het opheffen van parkeerplaatsen scheelt in de opbrengst van gemeentebelastingen. Er moet - in gesprek met het publiek - gezocht worden naar andere vormen van gemeentebelastingen (via het gebruikelijke belastingbiljet, of met indirecte belastingen). Progressiviteit in het stelsel is gewenst. In de Binnenstad zijn naast de grachten enkele plekken waar het parkeren in de publieke ruimte visueel buitengewoon verstorend is: Pelmolenweg (voor zover niet afgeschermd door de groene wal), Pelmolenplantsoen, Servaasbolwerk (voor zover niet afgeschermd door de groene wal),	**Parkeren** Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren. Een aspect dat hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, dit komt ten goede aan andere functies, zoals hierboven genoemd. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de

het Lepelenburg onder de bomen nabij de hoek met de Herenbrug, het Hieronymusplantsoen waar de auto's zelfs de hoogte in worden gestoken. Stadsbezoekers die aan de buitenkant van de singel lopen, spreken vaker over de lelijke aanblik van al die auto's. Dit moet nodig verbeterd worden.	rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. In uw reactie geeft u een aantal locaties aan waar naar uw mening parkeerplaatsen kunnen worden opgeheven. Deze tips nemen we mee in de verdere uitwerking van het streven om parkeerplaatsen op te heffen. Uiteraard moet ook bekeken worden welke alternatieve inrichting hiervoor in de plaats zou moeten komen.
Transport, vervoer Het straatparkeren wordt deels gemotiveerd door de behoefte aan een transportmogelijkheid (iets van zekere proporties of gewicht halen of brengen). Ook is er de wens om een vervoermiddel 'bij de hand' te hebben waarmee het gerieflijk reizen is. Het 'bij de hand' hebben van een vervoermiddel is in de binnenstad overigens al langere tijd betrekkelijk. Velen moeten enkele honderden meters lopen om hun gestalde voertuig te bereiken. Indien het binnenstedelijk taxivervoer op een andere leest wordt geschoeid kan veel van het ongemak dat uit het opheffen van straatparkeren voortvloeit worden gecompenseerd. In onze opvatting pendelen deze taxi's vooral tussen binnenstadsadressen en de transferia's en OV- knooppunten. Mensen die het ongevere vertrekpunt en vertrektijdstip delen, c.q. het ongevere aankomstadres delen, reizen net als in trein, bus en metro samen. Via de chauffeur delen zij dekosten. Taxi's moeten voertuigen zijn die bijna overal mogen komen. Het moet gaan om automodellen die het voor mensen die minder beweeglijk zijn, mogelijk maken relatief gemakkelijk in- en uit te stappen. Ook moet het mogelijk zijn op een vlakke laadvloer kleine vrachtjes mee te nemen. In de taxi mag niet worden gerookt, ook niet als de chauffeur er alleen in zit. De taxivergunningverlener moet eisen aan het voertuig en aan de chauffeurs stellen. Door deze benadering hebben de taxi's goed emplooi en zal de ritprijs per persoon drastisch kunnen dalen en wordt het aantal aanwezige en rijdende auto's in de binnenstad teruggebracht. Om de binnenstad fietsluwer te maken dient een (verkeers- en sociaal veilig) snelfietspad tussen hetstation en de Uithof te	**Transport, vervoer** Eén van de uitgangspunten van het Mobiliteitsplan is dat de stad goed bereikbaar blijft en dat er goed en betaalbaar openbaar vervoer is. Rekening houdend met de structuur en het karakter van de stad, de te verwachte drukte, de reisbehoefte in en van en naar de stad en haar (kwetsbare) bewoners. Taxivervoer is momenteel een klein onderdeel van het totale vervoersaanbod. Taxi's rijden rond vanuit een commercieel oogpunt. Taxi's maken formeel geen onderdeel uit van het Nederlandse Openbaar Vervoer systeem. Dit in tegenstelling tot trein, bus en tram vervoer. Het aanbod van taxivervoer wordt steeds diverser en verandert met de opkomst van taxi's zoals Uber en Bolt. De behoefte van de moderne reiziger is ook aan het veranderen. Die behoefte spitst zich toe op een verplaatsing die veilig, kwalitatief hoogwaardig, efficiënt, laagdrempelig en niet te duur (in vergelijking met regulier OV) is. Het taxivervoer in Nederland is op hoofdlijnen verdeeld in drie segmenten: het contractvervoer en doelgroepen vervoer (zoals leerlingenvervoer en regiotaxi), de opstapmarkt (taxi's vanaf de taxistandplaatsen) en de belmarkt (vooraf bestellen van een taxi telefonisch of via een app op je smartphone). Voor een groot gedeelte is er landelijke wet en regelgeving (WP2000). Voor de opstapmarkt heeft de gemeente aanvullende lokale bevoegdheden (stellen van kwaliteitsregels), hiervoor is in Utrecht net als in enkele andere steden een taxiverordening vastgesteld. Bel- en Uber/Bolt vervoer vallen hier niet onder. Voor contractvervoer en doelgroepenvervoer is een ander regime van toepassing en hiervoor heeft ook de provincie Utrecht een

worden aangelegd, buiten de binnenstad om.	belangrijke (wettelijk verankerde) rol. Op dit moment lijkt een concept dat u voorstelt, binnen de landelijke wet- en regelgeving niet eenvoudig te realiseren. Ook lijken er op het eerste gezicht wat technische haken en ogen aan het voorstel te kleven, zoals de verrekening van de ritprijs bij verschillende in- en uitstaplocaties met meerdere passagiers. We zien echter ook dat de taximarkt zich ontwikkelt. Het is mogelijk dat in de toekomst de vervoers- en taximarkt zodanig gaat wijzigen dat een concept zoals in uw voorstel praktijk wordt, maar op dit moment zien we die ontwikkeling nog niet. Mogelijk wel op termijn, rekening houdend met de doorlooptijd van de omgevingsvisie tot 2040. Voor wat betreft het fietsen. Door de groei van de stad groeit ook het aantal fietsers. Om deze enorme groei van de fiets te faciliteren zetten we in op het meer spreiden van fietsers. Er blijken dagelijks fietsers dóór de binnenstad te fietsen die daar geen bestemming hebben Door het spreiden van de dikke fietsstromen door het uitbreiden van het netwerk met nieuwe schakels zorgt ervoor dat fietsers zich gebalanceerd spreiden over verschillende routes naar en door de stad zodat de verwachte fietsgroei kan worden opgevangen. Dit vereist fijnmazigheid in het netwerk zodat ook uit meerdere routes gekozen kan worden. Deze nieuwe routes worden gerealiseerd door straten te transformeren tot fietsstraten, door nieuwe verbindingen aan te leggen en soms door nieuwe bruggen en/of tunnels om barrières te slechten zodat niet iedereen langs dezelfde drukke route hoeft te fietsen.
Expositieruimte Het afsluiten van delen van de binnenstad voor het zwaarste vrachtverkeer leidt tot het verschijnsel dat er net buiten de afzettingen te grote vrachtauto's worden op- en afgeladen, waardoor de aldaar wonende mensen steeds meer in een expeditiegebied komen te zitten. Voor wat betreft Nieuwegracht-oost en zijn directe omgeving, waar wij de blik het meest op gericht hebben, gaat het om het Servaasbolwerk, het Lepelenburg, het ventstraatje Hieronymusplantsoen en de rijweg Maliesingel, globaal tussen de nrs. 12-25. Op de Maliesingel worden op de rijweg nogal wat vrachtauto's op- en afgeladen. Vooral vuile vorkheftrucs rijden de vaak wankelende	**Expeditieruimte** (typefoutje nemen we aan) Bevoorrading van de binnenstad is noodzakelijk en gaat soms gepaard met (enige) overlast. Logistiek is noodzakelijk voor o.a. renovatie en behoud erfgoed, het bijvullen van winkels en supermarkten, thuisbezorgen van pakketten en boodschappen en afvoeren van afval. De binnenstad is een kwetsbaar gebied en daarom moet bevoorrading (logistiek) met voertuigen die geschikt zijn voor dit gebied. Dus met kleine, lichte en nul-emissie voertuigen. Om dit af te dwingen zijn er verschillende beperkende maatregelen ingevoerd. De aslast beperking voor zwaar verkeer op de meest kwetsbare delen is een maatregel die al vele jaren geleden ingevoerd is. De laatste jaren komen daar andere beperkende maatregelen bij en in een groter gebied, om het aantal overtredingen verder terug te

vracht (onveiligheid) de nabije binnenstad in of uit, waar het zo uitkomt met negeren van de aangewezen rijrichting. De logistiek van de binnenstad is een zorgenkind en dient voortvarend en effectief te worden aangepakt. Binnenstadsbewoners hebben hieromtrent veel waarnemingen en ideeën. Gebruik datdan ook; de op papier levende participatie verwerkelijken. Het openbaar groen wordt ook al te vaak als reservegrond gebruikt die geschikt geacht voor het stallen van voertuigen en machines, voor het opslaan van materialen. Het behoeft weinig uitleg dat dat gebruik funest voor het levens groen. Groen is niet als een trottoir, dat na plaatsvindende werkzaamheden schoongeveegd kan worden en dan weer als vanouds is. De openbare ruimte moet dusdanig worden ingericht dat deze praktijken bemoeilijkt worden. Vergunningen moeten anders dan nu helder de do's en don'ts vermelden, met sanctiebepalingen en een handhaving die anders dan nu adequaat is. Vergunningen kunnen regels bevatten over het aantal en de grootte van machines en voertuigen die de binnenstad ingebracht worden en voor de hoeveelheid materiaal dat opgetast wordt. Het zogenoemde just-in-time bevoorradingssysteem van supermarkten kan voor het laatste als voorbeeld dienen.	dringen en het erfgoed beter te beschermen. De transitie naar kleine, lichte en schone voertuigen is niet van vandaag op morgen gerealiseerd. Ondanks de verschillende beperkende maatregelen uit het verleden. Dit komt onder andere door de afschrijving huidige wagenpark en bestellen nieuwe voertuigen die voldoen aan de nieuwe regels. Ook willen vervoerders efficiënt bevoorraden, door met zo min mogelijk bewegingen een zo groot mogelijk volume goederen de stad in te brengen. Daardoor rijden er nog steeds grotere type voertuigen die op steeds minder plekken kunnen laden en lossen en dat geeft overlast op deze plekken. Dit waterbedeffect en de transitie in goederenvervoer heeft onze aandacht en prioriteit. In de Mobiliteitsvisie 2040 en in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 wordt voorgesteld om op alternatieve manieren de binnenstad te bevoorraden (kleine, lichte, schone voer- en vaartuigen) en door goederenverkeer beter te faciliteren (o.a. via hubs) en te reguleren (intelligente toegang en data-delen). De maatregelen hiervoor worden de komende jaren verder uitgewerkt, waarbij bewoners kunnen inspreken en meedenken bij deze oplossingen. De ruimte is schaars in de binnenstad en groen misschien nog wel schaarser. Daarom moeten er keuzes gemaakt worden in het gebruik ervan. Het heeft niet de voorkeur de opslag van materialen en materieel in het groen te doen. Het renoveren of verbouwen van gebouwen neemt vaak meer ruimte in beslag in verband met opslag van goederen en materieel. Waar mogelijk gebeurt dit inpandig (House Modernes in de Lange Viestraat) of in de directe omgeving op eigen terrein of in de openbare ruimte, zoals een parkeerplaats. Het openbaar groen is alleen een optie als er geen andere alternatieven zijn. Daar wordt op gestuurd en op gehandhaafd. De grootte van materialen en materieel wordt bij de vergunningverlening getoetst aan de beperkende maatregelen die gelden in de binnenstad.
Veilig verkeer Door middel van onderzoek waarin de binnenstadsbewoners goed gehoord moeten worden, moetende verkeersonveilige plekken in kaart worden gebracht en worden aangepakt. In 1996 voor het laatst werd er gekeken naar de verkeersveiligheid op de routes die door schoolkinderen worden gebruikt. Met de aanbevelingen uit het onderzoek is nagenoeg niets gedaan, sterker nog, de situatie lijkt verslechterd.	**Veilig verkeer** In algemene zin streven we naar een optimale verkeersveiligheid, ook voor de Binnenstad, met zijn dynamiek. In de gemeentelijke begroting is structureel budget beschikbaar voor de aanpak Verkeersveiligheid. Dit budget is beschikbaar voor aanpassingen in de openbare ruimte, maar ook voor gedrags- en educatieve maatregelen voor schoolkinderen. Zo doen we in de stad pilots met de ‘schoolstraat’, waarbij we straten tweemaal per dag (tijdens breng- en haaltijden) afsluiten voor auto’s om zo ruimte te geven aan kinderen die met de

	fiets naar school gaan. Daarnaast kunnen scholen gebruik maken van de Scholenaanpak en de campagne ‘Lekker lopen, fijn fietsen’. De scholen kunnen hier al gebruik van maken. Daarnaast kunnen bewoners of andere partijen locaties aangeven bij de gemeente die als verkeersonveilig worden ervaren. De gemeente bekijkt dan op basis van een aantal gegevens, zoals ongevallen en meldingen of er sprake is van een verkeersonveilige situatie die met fysieke of bijvoorbeeld gedragsmaatregelen zijn op te lossen.

Speelgelegenheid voor kinderen ouder dan de kleuterleeftijd Deze is bijzonder schaars. Daar moet meer van komen. Er is behoefte aan minder gestructureerde speelplekken. De ruimte dus niet vol zetten met allerlei toestellen. Minder structuur wakkert de fantasie, de creativiteit aan	**Speelgelegenheid voor kinderen ouder dan de kleuterleeftijd** Wij erkennen dat er in de binnenstad een tekort is aan speelplekken (p81). Wij onderschrijven uw oproep voor ‘ongestructureerde speelplekken’. Met het toevoegen van meer groene (park)ruimte en het vergroten van de verblijfskwaliteit (zitgelegenheid, waterelementen, etc.) ontstaan er juist meer van dit soort informele speelplekken. Wij verwachten dat door het openen en beter inrichten van hoven en bij de aanleg van het Singelpark mogelijkheden ontstaan om speelruimte toe toevoegen (p81). Daarnaast zullen we bij de herinrichting van de openbare ruimte zoeken naar mogelijkheden voor formele speelruimte (speeltuinen) als informele speelruimte (multifunctionele ruimte waar je kan spelen, zoals een grasveld of een object met meer dan één functie zoals een muurtje) (p154). De leeftijd en interesse van kinderen en jongeren vraagt om verschillende type inrichtingen van speel- en verblijfplekken. We kijken hierbij ook expliciet naar de behoefte van oudere jeugd. In de bijlage van het Koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen staat hierover het volgende: ‘Voor jongeren is het buiten op straat zijn met hun groep belangrijk. Zij hebben behoefte aan een plek voor ontmoeting en bewegen/sporten in een setting die aansluit bij hun behoefte en ontwikkeling. Een goede afstemming tussen jongeren, jongerenwerk, stedelijke sportorganisaties en omwonenden is niet alleen belangrijk om een dergelijke plek te ontwikkelen, maar ook om mogelijke overlast te voorkomen bij het gebruik van de plek. De jongeren wisselen om de paar jaar, maar de omwonenden blijven meestal langer op die plek wonen’ (p14).
Hangplekken voor de oudere jeugd en adolescenten In het 'hangen' speelt zich sinds mensenheugenis (en langer) een belangrijk deel van de socialisatieprocessen af. Eigen aan de socialisatie is onder meer ook het opzoeken en soms overschrijden	**Hangplekken voor de oudere jeugd en adolescenten** Zie hierboven.

van de grenzen van wat betamelijk is. Primair is dat geen openbare orde vraagstuk, maar door de manier waarop het 'hangen' door publiek en overheid benaderd wordt, wordt het snel een veldwachtersissue. De jeugd heeft i.h.a. geen behoefte aan ontworpen, gedesigneerde hangplekken en wil ook niet al te vaak onder toezicht 'hangen', noch in jeugdhonken, noch in de horeca. Op dit punt moet wat mogelijk gemaakt worden.	
Horeca Het aantal horecavestigingen (dat is iets anders dan horecabedrijven, die kunnen immers meerdere vestigingen hebben) en de grootten daarvan, moeten omwille van de leefbaarheid van de binnenstad eerst gestabiliseerd en vervolgens - nader te bepalen - wat teruggedrongen worden. Het zijn vooral de horecagasten die het probleem vormen (een waterval van stemmen en het luidruchtig komen en gaan), naast vaker te luide muziek vanuit de horecabedrijven. Maar de horecaondernemers zouden er bij verordening verantwoordelijk voor gemaakt kunnen worden. De binnenstad heeft een centrumfunctie doch deze is in de voorbije decennia verzwaard doordat de horeca in woonbuurten buiten de binnenstad veelal de geest gaf. De gemeente zou het vestigingsklimaat en de diversiteit voor horeca in woonbuurten mogen verbeteren (waarbij aldaar ook op de woonfunctie gelet moet worden).	**Horeca** Zie inspraakreactie 84 bij onder het kopje ‘de leefbaarheid neemt af’ en ‘richting 12’. We verwijzen u ook naar blz. 13 van het recent gepubliceerde plan van aanpak overlast, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans’ voor het wettelijk kader. In het algemeen streeft de gemeente naar spreiding van horeca over de stad, passend bij de verschillende wijken en buurten. Het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018 maakt de ontwikkeling van horeca in de wijken mogelijk en biedt hiervoor kaders. Hiermee zetten we in op de spreiding van groei. In de binnenstad is alleen selectieve groei mogelijk, vooral in het lichtere segment. Gezien de groei van de bevolking streven wij geen krimp van voorzieningen, waaronder horeca, na.
Groen In toenemende mate wordt bij herconstructie in de stad solitair groen toegepast. Boompjes en af en toe heesters die helemaal allen, op zichzelf staan. Groen kan pas goed gedijen als het samen met andere plantaardige entiteiten zijn leven leeft, in *groenstructuren* verkeert. De laatste jaren is gebleken dat de biologische kwaliteit van de bodem van grote betekenis voor de ontwikkeling van het groen en dat groen dat het moeilijk heeft vaker via de bodem 'steun' ontvangt van andere planten in de nabijheid. Het plantten van groen in zogenoemde containers, plekjes van enkele kubieke meters redelijke bodem, staat haaks op dit inzicht. De bodemcontainers worden in de meeste gevallen begrensd door zand dat biologisch morsdood is. Veel voorbeelden daarvan zijn het nieuwe stationsgebied en delen van de oevers van het open gegraven	**Groen** In de Omgevingsvisie is met name aandacht voor de bodem bij richting 19: regie op de ondergrond. Het belang van een gezonde bodem voor een goede groenstructuren staat buiten kijf. De ambitie is om functies in de ondergrond van de binnenstad beter te ordenen, maar de wijze waarop hier regie kan worden gevoerd is onderdeel van de uitwerking van de visie. Wij onderschrijven uw oproep om robuuste groenstructuren te maken, tegelijkertijd is de ruimte (in de ondergrond) vaak erg beperkt. Wij zetten daarom óók in op solitaire bomen en kleinere ingrepen zoals vergroenen van wanden, omdat deze toch van toegevoegde waarde kunnen zijn voor de beleving van bewoners en bezoekers. Ook kan één boom toegevoegde waarde hebben als ecologische stapsteen. In Richting 16 Singelpark rondom vergroten wordt geagendeerd dat het belangrijk is dat Utrecht investeert in goede groeicondities voor bomen, zeker gezien het veranderende

singelgebied te vinden. Een *groenstructuur* kan zich daardoor niet ontwikkelen. Het groen kan niet goed tot ontwikkeling komen en heeft een te korte levensduur. De omgevingsvisie geeft aan dat horeca en horecaterrassen uit de parken moeten blijven. De Omgevingsvisie geeft aan dat horeca-uitbreidingen in de parken niet gewenst zijn. Het steekt ons dan ook dat café Orloff op de hoek Nobelstraat/Zocherplantsoen een terrasuitbreiding is vergund en dit temeer daar wij eerder dan dit aan de orde kwam de gemeente hebben gevraagd om de parkingang daar te verbeteren, te herinrichten. Wij gaven aan daar concrete ideeën over te hebben. Wij vonden echter geen gehoor. Het onderwerp werd op de lange baan geschoven. De hier bedoelde terrasuitbreiding heeft de coronasituatie als achtergrond. Dit verheelt niet dat beleidsvoornemens zomaar aan de kant geveegd worden als actuele inzichten daartoe prikkelen. Dit heeft een stevige link met het eerste item van deze tekst, nl. rechtsbescherming en de relatie vanomgevingsvisie en bestemmingsplan. Overigens hebben de opeenvolgende caféhouders op de locatie een lange geschiedenis ontwikkeld (al van voor de geboorte van veel raadsleden en ambtenaren), op het punt van pogingen parkgrond in gebruik te nemen. Jaren geleden is hen al één vinger gegund. Dat moet niet meer worden. Ondernemen is risico nemen, zeggen ondernemers. Neerstrijken op een locatie zonder uitbreidingsmogelijkheden houdt zeker risico in. Daar moeten ze het maar mee doen, dan wel een horecazaak beginnen in een stadswijk die op dat punt slecht bedeeld is.	klimaat. Betreft het uitbreiden van terrassen in het Singelpark: In Richting 16 Singelpark rondom vergroten staat dat er geen nieuwe (semi-)permanente commerciële functies, zoals terrassen in het groen komen. Het vergunde coronaterras is van tijdelijke aard en zal in een later stadium worden opgeheven.
Herrie Vooral buiten coronatijd worden woongenot, rust en slaap ernstig aangetast door de hoeveelheid en de mate van herrie van horeca, festivals, evenementen, luidruchtige buren, verkeer en logistieke activiteit en. Dit leidt tot gezondheids- en sociale problemen die een grote maar slecht concreet te maken kostenplaatjes voor het individu maar zeker ook de gemeenschap hebben. Het optreden hiertegen is ronduit slap en ineffectief. Dit moet anders. De grote toename van de apparatuur die het zogenoemde inpandige klimaat moet regelen, werkt behalve erg ontsierend, door zijn herrie,	**Herrie** We weten dat er in delen van de binnenstad sprake is van geluidhinder voor bewoners. Overlast van geluid komt van verschillende bronnen. Waar mogelijk stelt de gemeente eisen bij vergunningverlening en handhaaft zij daarop. *Uitgaan* (horeca; evenementen) Zie o.a. in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 richtingen 12 ‘Horeca past bij de plek’, 14 ‘evenementen passen bij de locatie’ en 15 ‘balans tussen levendigheid en rust’. Zie voor antwoord inspraakreactie 84 bij onder het kopje ‘de leefbaarheid neemt af’ en ‘richting 12’.

trillingen, vaker ook laagfrequent geluid, negatief uit op degezondheid en het leefklimaat. Aan de aard en installatie van deze apparatuur dienen via de bouwverordening dringend eisen gesteld te worden, in een formulering die handhaafbaarheid mogelijk maakt. Van boten in de grachten en op de singel komt vaak veel lawaai. Dat moet teruggedrongen worden. De gemeente zou per buurt of straat(deel) geluidsnormen mogen stellen, gedifferentieerd naar het dagdeel, ook rekening houdend met de bouwaard van de aanwezige woningen.	*Verkeer* (rijdend; varend) Geluid van verkeer moet minder moeten worden door het doel in deze Omgevingsvisie om van de binnenstad verblijfgebied te maken, met minder doorgaand verkeer en minder parkeerplaatsen. Ook wordt ingezet op emissievrij vervoer zowel over de weg als het water. *Installaties* De geluideisen aan installaties behoren bij de uitwerking van de Visie. Bij nieuwe vergunningaanvragen eisen we dat installaties niet voor geluidhinder aan stille achterkanten van woningen mogen zorgen. Geluid van installaties bij bedrijven dienen te voldoen aan de eisen van het Activiteitenbesluit. Bij klachten wordt hierop gehandhaafd. Als er sprake is van een stille achterzijde van nabijgelegen woningen, kan conform het Utrechtse geluidbeleid een maatwerkvoorschrift worden opgesteld voor 5 dB lager geluidswaarden. Vanaf **1 april 2021** gelden er geluidsregels vanuit het Bouwbesluit voor warmtepompen. *Geluidsnormen* per dagdeel en per straat Er gelden ’s avonds en ’s nachts al andere, strengere normen dan overdag. En er zijn ook al stille straten en drukke straten in de binnenstad. Voor een aantal gebieden wil de gemeente nadere afspraken maken met ondernemers, bewoners en andere betrokkenen in *gebiedsprofielen*. Daarin stellen zij plekken vast met veel levendigheid en dynamiek en veel ruimte om te ondernemen, maar ook rustige plekken met beperkte of geen mogelijkheden. In het uitvoeringsprogramma van een gebiedsprofiel kunnen afspraken worden opgenomen om overlast te beperken, met uitzondering van grondwettelijk beschermde rechten zoals demonstreren *Aanpassing tekst* Wij breiden bij richting 15 ‘balans tussen levendigheid en rust’ de beschrijving van de aanpak van overlast uit met wat concrete maatregelen. Blz. 105 laatste alinea **Is nu:** Al voor de afronding van deze omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad.

	Bij de gemeente zijn in 2019 de meeste meldingen uit de binnenstad binnengekomen over overlast van afval (45%), daarnaast behoren lawaai, parkeren, en overlast door verslaafden of daklozen tot de meest gemelde onderwerpen [bron: gegevens Slim Melden, Gemeente Utrecht]. **Wordt**: Bij de gemeente zijn in 2019 de meeste meldingen uit de binnenstad binnengekomen over overlast van afval (45%), daarnaast behoren lawaai, parkeren, en overlast door verslaafden of daklozen tot de meest gemelde onderwerpen [bron: gegevens Slim Melden, Gemeente Utrecht]. Al voor de afronding van deze omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans'. In dit plan van aanpak wordt een aantal nieuwe, aanvullende maatregelen voorgesteld of onderzocht. Dit betreft o.a. informatie, advies en mogelijk subsidies voor geluidsisolatie van woningen, het verplicht melden van versterkte muziek door de horeca en inzet van horecastewards. Ook wordt ingezet op actief informeren van de buurt bij afgegeven vergunningen voor evenementen.
Afval De binnenstad is vergeven van het afval. Dit heeft voor een belangrijk deel van doen met de ontwikkelde cultuur om dat wat niet meer gebruikt wordt te laten vallen op of nabij de plek waar het laatste gebruik plaatsvond. Dit heeft zowel betrekking op gebruikte matrassen als op verpakkingsmiddelen van bedenkelijk voedsel en drank, en alles daar tussenin. Een particulier veroorzaakt probleem wordt met het vigerend afvalbeleid op de schouders van de gemeenschap geschoven. De gemeenschapskosten voor opruimen en reinigen zijn hoog. De gemeente moet inzetten op aanpak bij de bron: bij winkels, snackbars, en andere verkooppunten die het toekomstig afval in circulatie brengen. Het gebruik van onverteerbaar verpakkingsmateriaal dat de openbare ruimte 'siert' moet ontmoedigd en later verboden worden (voor dat laatste is een aanpassing van de lokale regelgeving nodig). Niet meer op straat eten en drinken; verbod. Ook de vaak uitbundige omvang van verpakkingen moet aan banden worden gelegd.	**Afval** Wij herkennen de door u genoemde vervuiling en zijn bezig met de uitwerking en voorbereiding van een aanpak bij de bron, bewustwording en het samenwerken aan de verwijdering van het onverteerbare verpakkingsmateriaal met horeca/ondernemers. Helaas ontbreken de middelen om de aanpak dit jaar al op te pakken. Natuurlijk zijn wij bereid om met belanghebbenden te praten over de mogelijkheden om de overlast te beperken dan wel te voorkomen. Dit jaar treedt de Europese richtlijn Singel Use Plastics in werking. Een aantal plastic producten is vanaf 3 juli 2021 niet meer toegestaan. Wij hopen dat deze richtlijn bijdraagt aan vermindering van het plastic afval op straat. Voor nadere informatie verwijzen wij u naar de link van Rijkswaterstaat: https://www.internetconsultatie.nl/ontwerpbesluit single_use_plastics/document/6054. Ten aanzien van het ontwerp van de ondergrondse containers voor papier/karton en glas het volgende. De inwerpopening van

Gemeentelijke afvalcontainers voor papier/karton moeten een ruimere vulopening hebben. De eerdere generatie van deze containers had een 40% grotere vulopening. Op het verwerken van kartonnen verpakkingen als dozen moet iets verzonnen worden. (Prijsvraag??) Glascontainers moeten een vulspleet hebben waardoor kapotte spiegels, ruiten, schilderijglas, enz. ingeschoven kunnen worden. Dat voorkomt dat het naast de containers belandt en daar kapot geslagen wordt.	papier/karton containers is een aantal jaren geleden inderdaad iets anders geworden maar zeker niet 40% kleiner. De huidige inworp is inderdaad iets smaller, maar ook iets breder. Een nog grotere inworpopening zal het risico vergroten op verstoppingen van het huisje (de bovenkant van de container). Overigens wordt nu ook steeds meer gewerkt met speciale papier/karton perscontainers, om de capaciteit waar nodig uit te breiden en met name het volumineuze karton te verdichten. De inwerpopening van glascontainers is bewust zo gemaakt om juist te voorkomen dat andersoortig glas in de container beland. Op deze manier wordt voorkomen dat het verpakkingsglas wordt vervuil met andere soorten glas die het verwerkingsproces tegenwerken. Een goed voorbeeld is bijvoorbeeld thermisch glas dat er hetzelfde uitziet en vaak wordt gebruikt bij ovenschalen, maar een heel andere smelttemperatuur kent. Glas anders dan verpakkingsglas kan naar het afvalscheidingsstation worden gebracht.
Beloopbaarheid van de binnenstad Daarmee is het slecht gesteld. Er is een ratjetoe van verharding, grote verschillen in hoogten, breedten en materiaal. Auto's en fietsen staan op de trottoirs in de weg, net zoals dat het geval is met reclameborden en ander reclamemateriaal, uitstallingen, niet gesnoeide of geleide, overhangende begroeiing, terrassen die uitdijen of terrasstoelen die door de gebruikers verkeerd geplaatst worden. Enzovoort. Enzovoort. De gemeente praat af en toe met Solgu. We hebben geen idee of Solgu iets bruikbaars inbrengt, maar het probleem van de beloopbaarheid van de stad is door de jaren van praten heen in elk geval helemaal niet minder geworden. Solgu is overigens niet een exclusieve belanghebbende.	**Beloopbaarheid van de binnenstad** Uw zorgen over de beloopbaarheid van de openbare ruimte delen wij. We besteden er in de Omgevingsvisie dan ook veel aandacht aan door bijv. ontwikkelingsrichtingen 4. Ruimte maken, 5. Uitnodigende inrichting openbare ruimte, 6. Goed bereikbaar en minder parkeren op straat, 21 De voetganger voorop en 23. Vertragen op de binnenstadsas. We kunnen ruimte maken door beter om te gaan met de bestaande ruimte. Hiertoe worden enkele vergaande voorstellen gedaan, zoals het terugbrengen van de snelheid en hoeveelheid van het overige verkeer, bijvoorbeeld in richting 23. Vertragen op de binnenstadsas. Door het vertragen van andere stromen ontstaat er ruimte in het wegprofiel en kan de voetganger profiteren. Het verdwijnen van de auto van maaiveld, zoals op de Oudegracht en in veel woonstraten, gaat ruimte opleveren die vooral ten goede moet komen aan de voetganger. En het maken van meer ruimte is maar één van de aspecten van het realiseren van meer kwaliteit van de openbare ruimte. Daarom worden in de Omgevingsvisie bijvoorbeeld ook genoemd: comfort, inrichtingsniveau (goede materialisering maar ook toevoegen van groen en zitgelegenheid), passende functies, en een ontspannen tempo van het verkeer. De Omgevingsvisie zet ook in op het verbeteren van de toegankelijkheid voor voetgangers, voor

	mensen die aangewezen zijn op rolstoel of anderszins niet goed ter been zijn.

Bezorgdiensten De veelheid van bezorgdiensten (in deze context) die in de binnenstad verschijnen legt een hypotheek op de rust, leefbaarheid, verkeersveiligheid van de stad en is bedreigend voor de bebouwde omgeving. Hier past een krachtige regisserende hand, niet van de markt (dat wordt namelijk niks, de markt veroorzaakt het juist) maar van de lokale overheid. Niet acht verschillende bezorgers die op één dag allemaal één straatje bezoeken. Eén bezorger is gewenst. Ook de transporteur die minder dan 1,5 m3 in de binnenstad komt afleveren moet geweerd worden.	**Bezorgdiensten** In de Omgevingsvisie is ook aandacht voor bevoorrading op maat (richting 7). Hierin staat dat, bevoorrading en afvalinzameling in de binnenstad efficiënter en duurzamer moeten worden. Dit is een ingewikkeld proces omdat het gaat over alle verschillende stromen die alle verschillende oplossingen vergen. Voor sommige vervoersstromen kan dat betekenen dat er kleine lichte voertuigen worden ingezet, of vervoer over water. Plaatselijk en voor sommige goederenstromen blijft groot vrachtverkeer noodzakelijk. Bij uitwerking van de Omgevingsvisie worden ook oplossingen onderzocht zoals het maken van afspraken met vervoerders over de bundeling van vervoersstromen. Eén van de maatregelen om meer regisserend op te treden is het instellen van intelligente toegang. Dit houdt in dat alleen voertuigen en transporteurs de binnenstad in komen die aan bepaalde eisen voldoen, zoals schone voertuigen en dat de landing is gebundeld voor een zo klein postcodegebied. Dit zal niet betekenen dat er maar één bezorger per straat komt, maar wel dat het er minder worden die per rit ook minder kilometers maken. Een transporteur kan met intelligente toegang en strengere kaders niet meer voor een enkele zending toegang krijgen tot de binnenstad.
Winkels Zogenoemde speciaalzaken, die naar hun aard klein zijn, zijn grotendeels uit de binnenstad of zelfs uit Utrecht verdwenen. Winkels die levensmiddelen verkopen van andere soort of kwaliteit die gewoonlijk in supermarkten te vinden is, zijn ook grotendeels uit de binnenstad verdwenen. Nogal wat binnenstadsbewoners die buiten het mainstream-assortiment willen kopen, kopen buiten de binnenstad of zelfs ver buiten Utrecht. In onze kring zijn zelfs mensen die al meer dan een jaar niet in bijv. de Lange Elisabethstraat zijn geweest. Dat zegt alles over de aansluiting tussen vraag en winkelaanbod en het 'winkelklimaat'. Het feit dat de binnenstad door zijn drukte, behalve heel vroeg of op maandag in het begin van de middag, niet plezierig is, speelt ook een rol. Dit gaat problemen geven en de lokale economie lijdt daaronder. Ook hier past een ingrijpen van de overheid. Eerst eens praten met de overgebleven speciaalzaken, die soms oud en volgens sommigen aan	**Winkels** Een fijne binnenstad met een mooi aanbod aan winkels en goederen die aansluiten bij behoeftes van bewoners van de stad is een belangrijk streven in gemeentelijk detailhandel beleid. Veel bewoners van de stad stappen op de fiets of gaan te voet naar plekken in de binnenstad waar juist die speciale winkels zitten die voorzien in bijzondere producten. Dergelijk winkels die food en food- gerelateerde producten aanbieden bevinden zich feitelijk verspreid over de binnenstad in straten buiten het directe kernwinkelgebied. En we zien in een aantal straten juist een toename van food gerelateerde speciaalzaken. Denk aan de Lijnmarkt, Oudegracht, Voorstraat en Twijnstraat, maar ook in HC. Het is moeilijk om te sturen op gewenste kwaliteit van producten ‘voor uw kring’. Maar gezien de landelijke trend dat mensen veel interesse tonen in en tijd besteden aan gezond en bijzonder eten en drinken en hier ook geld aan uitgeven verwachten wij dat deze toename van voedselspeciaalzaken de aankomende jaren zal doorzetten. Dat zou wat ons betreft ook een

een oppimpbeurt toe zijn, om te horen wat de condities zijnwaaronder de speciaalzaken kunnen gedijen.	gewenste ontwikkeling zijn die wij zeker ook omarmen. Tot slot wijzen wij u op de mogelijkheden van de markten op het Vredenburg. Deze markten hebben de afgelopen jaren mede onder begeleiding van de gemeente Utrecht een intensieve up-grade ondergaan van warenmarkt naar meer food-markt. Hier staan de beste visleveranciers, kaasspecialisten, notenkramen en ook uitheemse specialiteiten kramen van midden Nederland op loopafstand van het Lepelenburg. Op vrijdag is er zelfs een bijzondere biologische boerenmarkt met zeer bijzondere producten. Een aanrader.
Ondergrondse infrastructuur De binnenstad vertoont ondergronds een wirwar van kabels, leidingen, stadsverwarming, riolen, enz. Dit neemt alleen maar toe. Het heeft tot gevolg dat de mogelijkheid om flinke bomen bij te planten (dringend noodzakelijk vanwege de klimaatontwikkelingen) steeds beperkter worden. De gemeente talmt er al jaren mee, maar mag nu wel eens stappen zetten: er dienen vooreerst oppapier en daarna 'in het veld' leidingenstraten ontworpen te worden en in verordening worden vastgelegd. Een begin kan gemaakt worden met de binnenstadsdelen die het ruimst zijn: de buitenkant en de pleintjes. [Pleinen van proportie kent de binnenstad van Utrecht niet.] De beheerders van de ondergrondse infrastructuur dienen in een tijdpad van ca. 40 jaar (de levensduur van een riool) naar die leidingstraten worden gedwongen en het aantal oversteken van de singel en het Zocherplantsoen moet door concentratie sterk worden teruggebracht. Iedere keer dat een infrabeheerder iets wil veranderen, grootscheeps vernieuwen, enz. moet die met zijn stukje naar de dichtstbijzijnde leidingstraat. Door deze aanpak komen eventuele extra kosten vooral voor rekening van de infrabeheerders.	**Ondergrondse infrastructuur** In de Omgevingsvisie is met name aandacht voor ondergrondse infrastructuur bij richting 19: Regie op de ondergrond. Om de ambities m.b.t. klimaatadaptatie en groen te realiseren is het inderdaad nodig om stappen te zette en de functies in de ondergrond van de binnenstad beter te ordenen. De wijze waarop hierop regie kan worden gevoerd is onderdeel van de uitwerking van de Omgevingsvisie. De gemeente gaat aan de slag met een Visie Ondergrond waarin de (competitie tussen de) ruimtebehoefte vanuit verschillende opgaven in de ondergrond, de afweging en de regie uitgewerkt worden.
De visie van Binnenstad030 Met uitzondering van de opvatting dat men op elk uur van het etmaal op nagenoeg elke plek van de binnenstad met de particuliere auto moet kunnen komen, delen wij de nu bekend zijnde inspraakbijdragen van Binnenstad030.	Zie inspraakreactie nr. 84

Bijlage 21: Communicatie- en participatie activiteiten Omgevingsvisie Binnenstad 2040

Activiteit	Deelnemers	Inschrijving	Datum
1. Algemeen			
1. Online peiling	1239	Open	Mei 2019
2. Startbijeenkomst	187	Open	22 mei 2019
3. Werkconferentie 1	Ca. 160	Open	11 dec 2019
4. Werkconferentie 2	Afgelast corona	Open	17 maart 2020
5. Tussenstand (filmpje + 7 onlinebijeenkomsten)	48	Open	Juni/juli 2020
6. Internationals	Ca. 20	Open	3 maart 2020
7. Leden Binnenstadgroep als klankbord voor verkennen ontwikkelingsrichtingen	14	Op uitnodiging	13 sept 2020
8. Overleg Binnenstadgroep – raasdsleden over proces	6 fracties	Op uitnodiging	12 oktober 2021
9. Samenwerking in de binnenstad na de omgevingsvisie (Binnenstadgroep met wethouder en directeur Centrum)	18	Op uitnodiging	9 november 2021
10. Luisterpalen op 3 plekken	740 gesprekken, gemiddeld 11 min/gesprek	Open	4-13 dec 2019
11. Nieuwsbrief (ca. 3 mnd)	Ca. 1050	Open	Elk kwartaal
12. Email	389	Open	
13. Website www.ubinnenstad2040.nl		Open	tot 1 november 2020
2. Overlast			
Verkenning gegevens (2 bijeenkomsten)	Ca. 20 (mix: bewoners; ondernemers; gemeente)	Op uitnodiging	24 juni 2019 en 14 oktober 2019
3. Natuur en groen			
Natuur als vitaal onderdeel van een aantrekkelijke binnenstad	Ca. 30	Op uitnodiging/ Open	18 oktober 2019
4. Mobiliteit en openbare ruimte			
1. Wandeling/discussie Oude Gracht e.o. (2 bijeenkomsten)	Ca. 40	Open	4 februari 2020 en 27 februari 2020
2. Psychologie van de Openbare Ruimte: Jans Kerkhof (expertmeeting)	Ca. 15	Op uitnodiging	11 februari 2020
5. Energie			
Verdiepingsbijeenkomst	Ca. 20	Open	16 januari 2020
6. Economie			
Expertmeetings economisch vitale binnenstad en vastgoed (2 bijeenkomsten)	Ca. 40	Op uitnodiging	10 februari 2020 en 4 maart 2020
7. Wonen			

Wonen en leven in de Binnenstad 2040	Ca. 40	Open	11 maart 2020
8. Sociaal (gezondheid, welzijn, zorg)			
1. Gesprek met ouderen (focus groep gesprek)	Ca. 10	Op uitnodiging/ open	5 februari 2020
2. Gesprek met studenten (focus groep gesprek) - studentenorganisaties	4	Op uitnodiging/ open	12 maart 2020
9. Cultuur			
1. Expertmeeting cultuurmakers en creatieve werkplekken	Ca. 8	Op uitnodiging	2 maart 2020
2. Grotere cultuuraanbieders (focus groep gesprek)	5	Op uitnodiging	26 oktober 2020

Naast deze activiteiten is het projectteam aangesloten bij bijeenkomsten van of heeft het gesprekken gevoerd met groepen in de stad (bijv. WMO cliëntenraad; Actiegroep Binnenstad 030; CMU; VCOC; Klankbordgroep kerken). Ook heeft de projectgroep adviezen ontvangen en gebruik gemaakt van visies en onderzoeken van diverse belangengroepen waaronder de Fietsersbond; CMU/VCOC; WMO Cliëntenraad; Actiegroep Binnenstad 030.

Voor de aankondiging van bijeenkomsten heeft het project social media ingezet bijvoorbeeld met gerichte Facebook-berichten aan bewoners van de binnenstad, ondernemers, bewoners buiten de binnenstad en jongeren.

Inspraak (19 februari – 19 april 2021

Tijdens de inspraakperiode zijn twee algemene online- informatiebijeenkomsten georganiseerd op 23 en 25 maart en een online-informatiebijeenkomst voor ‘Internationals’ op 7 april. Daarnaast zijn op verzoek twee bijeenkomsten georganiseerd, te weten met de Actiegroep Binnenstad 030 (op 8 april) en met de Initiatiefgroep Domplein (op 2 april). De inspraak is breed aangekondigd via een persbericht, de nieuwsbrief van het project, een filmpje voor social media, gerichte Facebook-berichten, paginagrote advertenties in huis-aan-huisbladen in de alle wijken (Stadsblad, VAR, De Brug), posters op reclamezuilen verspreid over de gehele stad, en via de digitale nieuwsbrieven van alle wijkbureaus. Leden van de Binnenstadgroep hebben hun achterbannen geïnformeerd.

Voor de twee algemene online-informatiebijeenkomsten hadden zich circa 75 mensen aangemeld. Ongeveer de helft daarvan heeft ook daadwerkelijk deelgenomen. Dit is overeenkomstig de ervaring bij de online-bijeenkomsten in juli 2020.

De bijeenkomsten van de Initiatiefgroep Domplein, de Actiegroep Binnenstad 030 en de ‘Internationals’ waren gericht op specifieke doelgroepen. De Initiatiefgroep Domplein en de Actiegroep Binnenstad 030 hebben hun eigen achterbannen gemobiliseerd voor deze bijeenkomsten. Dit is bij de bijeenkomst voor ‘Internationals’ ook gebeurd. Binnenstadgroepleden die de ‘Internationals’ vertegenwoordigden, hebben een uitgebreide Engelse samenvatting gemaakt. De samenvatting is gepubliceerd op de website www.utrechtregion.com. Via social media zijn ‘Internationals’ uitnodigd voor de bijeenkomst op 7 april. 27 personen hebben daaraan deelgenomen.

Gemeente Utrecht
College van burgemeester en wethouders
t.a.v. mevr. A. Klein, wethouder Binnenstad
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Utrecht, 19 april 2021

Betreft: procesbeoordeling Omgevingsvisie Binnenstad 2040 door de Binnenstadgroep

Geacht College,

Het is ons een genoegen u hierbij de observaties, ervaringen en aanbevelingen te doen toekomen van de Binnenstadgroep ten aanzien van de dialoog met de stad over de Omgevingsvisie Binnenstad 2040.

De Binnenstadgroep heeft van u de opdracht gekregen om het projectteam te adviseren bij het proces, dat wil zeggen het betrekken van de stad bij het opstellen van de Omgevingsvisie Binnenstad.
De Binnenstadgroep bewaakt de betrokkenheid en draagt het belang en de wenselijkheid van betrokkenheid actief uit. Zo nodig kon de Binnenstadgroep aanvullende activiteiten voorstellen waarbij het beschikbare budget als kader gold. De Binnenstadgroep is ook gevraagd om haar observaties en ervaringen ten aanzien van het proces te rapporteren. De Binnenstadgroep heeft vooraf geen kennisgenomen van het inhoudelijke resultaat van de Omgevingsvisie Binnenstad en is niet verantwoordelijk voor de inhoudelijke keuzes of argumentatie in de Omgevingsvisie Binnenstad. Buiten de activiteiten van de Binnenstadgroep konden en hebben leden van de Binnenstadgroep deelgenomen aan de inhoudelijke activiteiten. De inhoudelijke mening van de individuele leden van de Binnenstadgroep over de keuzes in de Omgevingsvisie Binnenstad staan dus los van hun procesgerichte deelname aan de Binnenstadgroep.

De Binnenstadgroep bestaat uit leden met diverse achtergronden die vanuit hun betrokkenheid bij en kennis van de binnenstad gevraagd zijn te adviseren over het proces (zie bijlage 1). Tijdens het traject hebben om diverse redenen wisselingen in samenstelling plaatsgevonden die niet direct met de Binnenstadgroep of de Omgevingsvisie te maken hadden, zoals organisatorische redenen (bijvoorbeeld UU en Vidius), opheffen van de wijkraad of onvrede over het participatiebeleid van de gemeente bij andere projecten. De Binnenstadgroep is in twee jaar tijd 13 keer bij elkaar geweest. Zij heeft met kritische betrokkenheid geadviseerd over het proces alsmede aanvullende acties en specifieke activiteiten voorgesteld, zoals over ‘wonen en leven in de binnenstad’ en een bijeenkomst voor ‘internationals’. Ook hebben leden van de Binnenstadgroep hun achterbannen opgeroepen om deel te nemen aan activiteiten. De Binnenstadgroep zelf heeft een bijeenkomst met raadsleden georganiseerd over het proces om tot een Omgevingsvisie Binnenstad te komen.

Voor een overzicht van activiteiten in het kader van de Omgevingsvisie Binnenstad wordt verwezen naar bijlage 2.

Overigens is aan de leden van de Binnenstadgroep een enkele maal ook gevraagd vanuit hun inhoudelijke deskundigheid een bijdrage te leveren. Zo hebben zij aan de start hun inbreng gegeven op het inhoudelijke gespreksdocument waarin de thema's voor de dialoog met de stad ten behoeve van de omgevingsvisie zijn geagendeerd. Ook is de Binnenstadgroep buiten de reguliere setting eenmalig gebruikt als klankbord voor het bespreken van inhoudelijke richtingen die in de Omgevingsvisie Binnenstad zijn uitgewerkt. Daarnaast is er, in aanwezigheid van de wethouder, een oriënterende bijeenkomst gehouden over toekomstige samenwerking in de binnenstad en de eventuele organisatie daarvan.

Onze observaties en ervaringen hebben we ingedeeld onder drie kopjes, te weten sterke punten, zwakke punten en aanbevelingen.

Sterke punten
Het instellen van een Binnenstadgroep, met leden vanuit verschillende belangengroepen, die adviseert over het proces is uniek. De deelnemers aan de Binnenstadgroep zouden niet snel in deze samenstelling bij elkaar komen. Door de bijeenkomsten van de Binnenstadgroep leren de verschillende partijen elkaar kennen. Dat geldt, hoewel de Binnenstadgroep alleen over het proces gaat, ook voor hun standpunten. Dit zien we als een meerwaarde en als investering voor een mogelijke toekomstige samenwerking bij de uitvoering van de Omgevingsvisie Binnenstad. Dan ligt het voor de hand dat een stap gemaakt wordt van proces naar inhoud. Dat wil zeggen dat niet alleen over het proces gesproken wordt, maar ook over inhoudelijke zaken aangaande de binnenstad.

De dialoog met de stad over de toekomst van de binnenstad is integer en zorgvuldig georganiseerd en er zijn veel activiteiten ontplooid. De projectgroep heeft geprobeerd zo breed mogelijk mensen uit te nodigen. De partijen zijn serieus meegenomen in het traject. De Binnenstadgroep heeft aan de start mede een notitie opgesteld die op te vatten is als agenda voor het gesprek met de stad. De Binnenstadgroep heeft voorts op onderdelen het proces bijgestuurd en bij activiteiten zelf de achterbannen benaderd om deel te nemen aan activiteiten.

De brede samenstelling van de Binnenstadgroep is positief. Desondanks is de samenstelling niet in alle opzichten representatief voor de verschillende belangen in de binnenstad. Dit is gezien de grote diversiteit aan belangen ook moeilijk te bereiken. De Binnenstadgroep heeft dit geconstateerd vanuit haar taak om te adviseren over een brede betrokkenheid bij de dialoog met de stad. Wij hebben derhalve geprobeerd en geadviseerd belanghebbenden met andere perspectieven, perspectieven die niet in de Binnenstadgroep vertegenwoordigd zijn, alsnog te betrekken.

Zo zijn op verzoek van en met behulp van de Binnenstadgroep extra activiteiten georganiseerd, zijn partijen benaderd die niet in de Binnenstadgroep zitten en heeft de Binnenstadgroep nader advies gegeven over de opzet van bepaalde activiteiten. Het bleek ondanks de vele inspanningen evenwel lastig alle

belangengroepen evenredig te betrekken. Niettemin is vanuit vele perspectieven naar de binnenstad gekeken.

De coronacrisis heeft de dialoog met de samenleving niet gemakkelijk gemaakt. Er is zo goed mogelijk ingespeeld op deze onverwachte gebeurtenis. Een grote werkconferentie met de stad, gepland in maart 2020 en met circa 170 aanmeldingen, moest helaas worden afgeblazen. De conferentie werd vervangen door de publicatie op de website van een filmpje over de tussenstand en door een serie, doorgaans geslaagde, digitale bijeenkomsten. Al bleek het moeilijk in deze digitale bijeenkomsten, ondanks intensieve pogingen, een brede vertegenwoordiging van mensen met verschillende achtergronden te krijgen.

Zwakke punten
Het werken met een Binnenstadgroep met een procestaak is een alleszins bruikbare vorm. Deze opzet kent echter ook een aantal beperkingen die deels in de uitwerking en deels in de gekozen opzet zelf zitten. De Binnenstadgroep had een actieve rol bij het adviseren over en bijsturen van de dialoog met de stad. Tegelijkertijd constateren leden van de Binnenstadgroep dat de inhoudelijke dialoog zélf gericht was op consulteren en niet op co-creëren. Achteraf gezien had de Binnenstadgroep daar bij de start van het proces meer bij stil moeten staan en moeten spreken over de implicaties daarvan.

De Binnenstadgroep had, zoals aangegeven, een procesrol en geen inhoudelijke taak. Dat betekent dat de Binnenstadgroep geen oordeel kan vellen over de inhoud van de Omgevingsvisie Binnenstad en de keuzes die daarin gemaakt worden. Er bestaat echter een spanningsveld tussen de procesrol en de inhoud. Het was voor de Binnenstadgroep niet mogelijk te volgen wat er gedaan is met de inhoudelijke inbreng die het resultaat was van de verschillende activiteiten in de stad. Bovendien is het niet mogelijk aan te geven welk gewicht toegekend is aan de meningen van de verschillende belangengroepen. Uiteraard heeft de Binnenstadgroep wel kennisgenomen van de thema's die ingebracht zijn in de diverse participatie-activiteiten.

De Omgevingsvisie Binnenstad is gebaseerd op de wensen en meningen van de stad, en daarnaast op bestaand stedelijk beleid en de bredere maatschappelijke trends en ontwikkelingen. De Binnenstadgroep kan, als gezegd, geen inhoudelijk oordeel geven over de Omgevingsvisie. Dat was ook niet haar opdracht. In een proces waarbij de inhoud gevoed wordt vanuit verschillende bronnen, bestaat evenwel het gevaar dat de visie meer een gemeentelijk stuk wordt dan dat het gedragen wordt door de stad. Vanuit de procesrol van de Binnenstadgroep zou het mogelijk geweest moeten zijn de vertaalslag van de inhoudelijke informatie te volgen, zonder daarbij een oordeel te geven over de gemaakte inhoudelijke keuzes zélf. Voorts zou het voor het participatieproces voor het draagvlak nuttig geweest zijn als bij wijze van tussenstap een discussie met de stad had plaatsgevonden aan de hand van een 'nulversie' van de Omgevingsvisie Binnenstad, dus voordat de keuzes vastgelegd werden in het document dat ter inspraak is voorgelegd aan de stad.

De samenstelling van de Binnenstadgroep is breed, maar aan de andere kant ook beperkt. De leden hebben weliswaar verschillende achterbannen maar maatschappelijk en cultureel is het verschil niet zo groot. Het bleek lastig om alle belanghebbenden (bijvoorbeeld typen bewoners) aan tafel te krijgen in de Binnenstadgroep en bij activiteiten. Daar staat tegenover dat de Binnenstadgroep ook tot taak had te signaleren welke groepen niet betrokken waren en mee te denken over hoe die groepen wel betrokken zouden kunnen worden. De Binnenstadgroep heeft conform deze taak geadviseerd over en bijgedragen aan activiteiten.

De Binnenstadgroep constateert dat er verschil zit in participeren vanuit een (belangen)organisatie en participeren als burger. Organisaties beschikken veelal over professionals die ook al een relatie met de gemeente hebben waardoor zij gemakkelijker kunnen deelnemen. Burgers hebben deze relatie vaak niet. Zij staan onafhankelijker en veel diverser in het proces en hun inbreng is met minder schroom. Een participatieproces met burgers vereist specifieke vaardigheden van de gemeente. Daar moet de gemeente dan ook in investeren.

Ondanks de vele activiteiten 'leeft' de Omgevingsvisie Binnenstad slechts bij een beperkt aantal partijen. Dit heeft wellicht met het abstractieniveau en het lange termijnperspectief te maken. Voorts heeft de coronacrisis, die op een cruciaal moment in het proces uitbrak, daar eveneens aan bijgedragen. Het projectteam heeft een zelfstandige interactieve website opgezet met het idee dat iedere belangstellende informatie kon inzien, ook van andere betrokken niet-gemeentelijke partijen, en kon reageren op vragen of ideeën. Echter, de website heeft ondanks pogingen tot promotie slechts een beperkt bereik gehad, minder dan gehoopt. Op dit moment is de website weer uit de lucht gehaald en geeft het projectteam informatie via de gemeentelijke website, zonder de interactieve functie en zonder de informatie van niet-gemeentelijke partijen. Dit is voor een proces waarbij getracht wordt zo veel mogelijk partijen te betrekken en de gezamenlijke discussie te voeren een beperking.

Aanbevelingen

1. Het opzetten van een project met een 'procesgroep', zoals de Binnenstadgroep, is een interessante werkwijze. We adviseren de gemeente dit nog een keer toe te passen en hier verder ervaring mee op te doen. Het is dan wel van belang een aantal zaken (nog) duidelijker te benoemen en te organiseren:
- Een procesgroep heeft alleen invloed op het proces en niet op de inhoudelijke keuzes die gemaakt worden. De procesgroep heeft geen inhoudelijke rol. Echter, het is van belang dat een procesgroep vanuit de procesrol inzicht heeft in de wijze waarop het inhoudelijke product tot stand komt.
- Aan het begin van een proces is het wenselijk de kennis van participatieprocessen bij de deelnemers aan een procesgroep te versterken met behulp van externe participatiedeskundigen zodat zij hun rol beter kunnen invullen. Op basis daarvan kan dan een discussie gevoerd worden over de rol van de procesgroep en de mate en invulling van de participatie door de samenleving bij de inhoudelijke activiteiten. Daarbij is het eveneens de vraag of een

procesgroep zich strikt moet beperken tot een 'procesrol' of ook meer betrokken moet worden bij de inhoudelijke keuzes.

2. De Binnenstadgroep adviseert voor het vervolg, bij de uitvoering van de Omgevingsvisie Binnenstad, een samenwerkingsverband vergelijkbaar met de Binnenstadgroep op te zetten. Een samenwerkingsverband dat meestuurt en adviseert inzake de uitvoering en de resultaten monitort. Deze groep gaat expliciet wél over de inhoud. De participatie gaat verder dan het ophalen van informatie, maar gaat ook over de keuzes die gemaakt worden. Een duidelijke taakomschrijving is hierbij een vereiste. Bij de samenstelling van dit samenwerkingsverband moet naar een representatieve en evenwichtige vertegenwoordiging worden gestreefd.

3. De Omgevingsvisie Binnenstad is een ambitiedocument. Wij adviseren om de participatie voort te zetten en te versterken bij de uitwerking van de Omgevingsvisie Binnenstad. Daarbij gaat het om zowel participatie in vormgeving van het proces als participatie bij uitwerking van de inhoudelijke uitgangspunten, afwegingen en ontwikkelingsrichtingen. Het gaat dan om een vorm van co-creatie, het samen vormgeven van de ontwikkeling, alsmede om het gebruik en beheer van een gebied.

4. De zelfstandige website voor de Omgevingsvisie Binnenstad was een goed idee. In de praktijk is er weinig van de website gebruikgemaakt. De website is ook alweer opgeheven. We zijn ons ervan bewust dat een zelfstandige website behoorlijke investeringen vraagt. Echter, de gemeentelijke website biedt niet de mogelijkheid alle informatie van verschillende bronnen en belanghebbenden bij elkaar te brengen en een dialoog met elkaar te voeren. Voor een participatieproces zijn deze digitale mogelijkheden essentieel. Voor een gebied als de binnenstad is het bovendien aan te bevelen permanent over een dergelijke website te kunnen beschikken.

Conclusie

Het opzetten van een Binnenstadgroep is een bruikbaar idee geweest. De samenstelling is (bijna onvermijdelijk) niet geheel representatief. Wel heeft de Binnenstadgroep actief meegedacht om bij de dialoog met de stad zo veel mogelijk verschillende perspectieven te betrekken en op tafel te krijgen. Dit is in beperkte mate gelukt. De coronacrisis werkte hierin ook belemmerend.

De Binnenstadgroep heeft adviezen gegeven over en zelf een bijdrage geleverd aan het proces om tot de concept-Omgevingsvisie Binnenstad te komen. Het niveau van de inhoudelijke participatie is 'consultatie' geweest. Wij vragen ons af of dit niet op een hoger participatieniveau (co-creatie) had kunnen plaatsvinden.

De Binnenstadgroep ging niet over de inhoud van de Omgevingsvisie en had ook geen inzicht in de wijze waarop de inbreng vanuit het participatieproces in de concept-Omgevingsvisie Binnenstad is verwerkt. Met name dit laatste wordt als een gemis ervaren. De Binnenstadgroep heeft wel mede de agenda voor de dialoog met de stad opgesteld. Tevens zijn de leden van de Binnenstadgroep, naast hun rol als lid van deze groep, als belanghebbenden bij inhoudelijke

discussies betrokken geweest.

Bij de uitwerking van de Omgevingsvisie Binnenstad adviseren wij om een samenwerkingsverband vergelijkbaar met de Binnenstadgroep op te zetten met zowel procesmatige als inhoudelijke taken.

In bijlage 3 hebben wij enige observaties t.a.v. de inspraakperiode toegevoegd.

Namens de Binnenstadgroep,

Rein Bijkerk
Onafhankelijk voorzitter Binnenstadgroep

Bijlage 1: Deelnemers Binnenstadgroep

Onafhankelijk voorzitter: Rein Bijkerk

- Teije Bakker, Utrechtse Stedelijke Raad van Kerken
- Ronald Besemer, Utrecht Marketing
- Tom Broekman, VCOC
- Dennis van Dijk, Universiteit Utrecht
- Luc Eerden, wijkadviseur Gemeente Utrecht
- Harmony Folz/Darla Duggan, internationals
- Job Haug, beleidsmedewerker SOLGU
- Pieter Honing, voorzitter KHN afd. Utrecht/ Jeanne Kroon, regiomanager Koninklijke Horeca Nederland
- Arjan Kleuver, voorzitter CMU/Jeroen Roose-van Leijden, centrummanager
- Rob Kraan, Jaarbeurs
- Stan Liebrand/Natalie van 't Hullenaar, Vidius
- Lode Messemaker, gebiedscoördinator Gemeente Utrecht
- Bert Poortman, Historische Vereniging Oud Utrecht
- Jan Ravesteijn, De Tussenvoorziening
- Bastiaan Staffhorst, Mitros
- Egbert Wesselink/Jeanne Bogers, Actiegroep Binnenstad 030
- Frans Werter, procesmanager Omgevingsvisie Binnenstad

Eerdere leden

- Loes van de Bekerom, Vidius
- Peter Bennemeer, BON Bewonersorganisatie Lange Nieuwstraat
- Monique Kampinga-Verhulst , Universiteit Utrecht
- Fedoua Ouchan, INSAN studentenvereniging
- Bas Savenije, Wijkraad Binnenstad
- Willemijn Trouwborst, Federatie Utrechtse Gezelligheidsverenigingen
- Daan Warnas, Vidius
- Bernadine Ypma, Utrechts Archief

Bijlage 2: Activiteiten Omgevingsvisie Binnenstad

Activiteit	Deelnemers	Inschrijving	Datum
1. Algemeen			
1. Online peiling	1239	Open	Mei 2019
2. Startbijeenkomst	187	Open	22 mei 2019
3. Werkconferentie 1	Ca. 160	Open	11 dec 2019
4. Werkconferentie 2	Afgelast corona	Open	17 maart 2020
5. Tussenstand (filmpje + 7 onlinebijeenkomsten)	48	Open	Juni/juli 2020
6. Internationals	Ca. 20	Open	3 maart 2020
7. Leden Binnenstadgroep als klankbord voor verkennen ontwikkelingsrichtingen	14	Op uitnodiging	13 sept 2020
8. Overleg Binnenstadgroep – raasdsleden over proces	6 fracties	Op uitnodiging	12 oktober 2021
9. Samenwerking in de binnenstad na de omgevingsvisie (Binnenstadgroep met wethouder en directeur Centrum)	18	Op uitnodiging	9 november 2021
10. Luisterpalen op 3 plekken	740 gesprekken, gemiddeld 11 min/gesprek	Open	4-13 dec 2019
11. Nieuwsbrief (ca. 3 mnd)	Ca. 1050	Open	Elk kwartaal
12. Email	389	Open	
13. Website www.ubinnenstad2040.nl		Open	tot 1 november 2020
2. Overlast			
Verkenning gegevens (2 bijeenkomsten)	Ca. 20 (mix: bewoners; ondernemers; gemeente)	Op uitnodiging	24 juni 2019 en 14 oktober 2019
3. Natuur en groen			
Natuur als vitaal onderdeel van een aantrekkelijke binnenstad	Ca. 30	Op uitnodiging/ Open	18 oktober 2019
4. Mobiliteit en openbare ruimte			
1. Wandeling/discussie Oude Gracht e.o. (2 bijeenkomsten)	Ca. 40	Open	4 februari 2020 en 27 februari 2020
2. Psychologie van de Openbare Ruimte: Jans Kerkhof (expertmeeting)	Ca. 15	Op uitnodiging	11 februari 2020
5. Energie			
Verdiepingsbijeenkomst	Ca. 20	Open	16 januari 2020
6. Economie			
Expertmeetings economisch vitale binnenstad en vastgoed (2 bijeenkomsten)	Ca. 40	Op uitnodiging	10 februari 2020 en 4 maart 2020
7. Wonen			

Wonen en leven in de Binnenstad 2040	Ca. 40	Open	11 maart 2020
8. Sociaal (gezondheid, welzijn, zorg)			
1. Gesprek met ouderen (focus groep gesprek)	Ca. 10	Op uitnodiging/ open	5 februari 2020
2. Gesprek met studenten (focus groep gesprek) - studentenorganisaties	4	Op uitnodiging/ open	12 maart 2020
9. Cultuur			
1. Expertmeeting cultuurmakers en creatieve werkplekken	Ca. 8	Op uitnodiging	2 maart 2020
2. Grotere cultuuraanbieders (focus groep gesprek)	5	Op uitnodiging	26 oktober 2020

Naast deze activiteiten is het projectteam aangesloten bij bijeenkomsten van of heeft het gesprekken gevoerd met groepen in de stad (bijv. WMO cliëntenraad; Actiegroep Binnenstad 030; CMU; VCOC; Klankbordgroep kerken). Ook heeft de projectgroep adviezen ontvangen en gebruik gemaakt van visies en onderzoeken van diverse belangengroepen waaronder de Fietsersbond; CMU/VCOC; WMO Cliëntenraad; Actiegroep Binnenstad 030.

Voor de aankondiging van bijeenkomsten heeft het project social media ingezet bijvoorbeeld met gerichte Facebook-berichten aan bewoners van de binnenstad, ondernemers, bewoners buiten de binnenstad en jongeren.

Bijlage 3: Inspraak

Tijdens de inspraakperiode zijn twee algemene online- informatiebijeenkomsten georganiseerd op 23 en 25 maart en een online- informatiebijeenkomst voor 'Internationals' op 7 april. Daarnaast zijn op verzoek twee bijeenkomsten georganiseerd, te weten met de Actiegroep Binnenstad 030 (op 8 april) en met de Initiatiefgroep Domplein (op 2 april). De inspraak is breed aangekondigd via een persbericht, de nieuwsbrief van het project, een filmpje voor social media, gerichte Facebook-berichten, paginagrote advertenties in huis-aan-huisbladen in de alle wijken (Stadsblad, VAR, De Brug), posters op reclamezuilen verspreid over de gehele stad, en via de digitale nieuwsbrieven van alle wijkbureaus. Leden van de Binnenstadgroep hebben hun achterbannen geïnformeerd.

Voor de twee algemene online-informatiebijeenkomsten hadden zich circa 75 mensen aangemeld. Ongeveer de helft daarvan heeft ook daadwerkelijk deelgenomen. Dit is overeenkomstig de ervaring bij de online-bijeenkomsten in juli 2020. Wel constateren we dat er bij de online-bijeenkomsten ook 'nieuwe gezichten' waren, waaronder jongeren en bewoners van andere wijken.

De bijeenkomsten van de Initiatiefgroep Domplein, de Actiegroep Binnenstad 030 en de 'Internationals' waren gericht op specifieke doelgroepen. De Initiatiefgroep Domplein en de Actiegroep Binnenstad 030 hebben hun eigen achterbannen gemobiliseerd voor deze bijeenkomsten. Dit is bij de bijeenkomst voor 'Internationals' ook gebeurd. Binnenstadgroepleden die de 'Internationals' vertegenwoordigden, hebben een uitgebreide Engelse samenvatting gemaakt. Deze samenvatting mocht niet op de reguliere gemeentelijke website gepubliceerd worden omdat een Engelse tekst op de website niet strookt met het beleid. Ook kon geen reactieformulier in het Engels geplaatst worden. Uiteindelijk is de samenvatting gepubliceerd op de website www.utrechtregion.com. Via social media zijn 'Internationals' uitnodigd voor de bijeenkomst op 7 april. 27 personen hebben met veel betrokkenheid en enthousiasme deelgenomen. Wij geven in overweging om in de toekomst, in voorkomende gevallen, te zorgen dat de website van de gemeente Utrecht, net zoals bij veel andere gemeentes in Nederland gebeurt, ook ruimte maakt voor Engelstalige documenten zodat stadgenoten met een internationale achtergrond betrokken kunnen worden bij beleid.

Bijlage: Communicatie- en participatie activiteiten Omgevingsvisie Binnenstad 2040

Activiteit	Deelnemers	Inschrijving	Datum
1. Algemeen			
1. Online peiling	1239	Open	Mei 2019
2. Startbijeenkomst	187	Open	22 mei 2019
3. Werkconferentie 1	Ca. 160	Open	11 dec 2019
4. Werkconferentie 2	Afgelast corona	Open	17 maart 2020
5. Tussenstand (filmpje + 7 onlinebijeenkomsten)	48	Open	Juni/juli 2020
6. Internationals	Ca. 20	Open	3 maart 2020
7. Leden Binnenstadgroep als klankbord voor verkennen ontwikkelingsrichtingen	14	Op uitnodiging	13 sept 2020
8. Overleg Binnenstadgroep – raasdsleden over proces	6 fracties	Op uitnodiging	12 oktober 2021
9. Samenwerking in de binnenstad na de omgevingsvisie (Binnenstadgroep met wethouder en directeur Centrum)	18	Op uitnodiging	9 november 2021
10. Luisterpalen op 3 plekken	740 gesprekken, gemiddeld 11 min/gesprek	Open	4-13 dec 2019
11. Nieuwsbrief (ca. 3 mnd)	Ca. 1050	Open	Elk kwartaal
12. Email	389	Open	
13. Website www.ubinnenstad2040.nl		Open	tot 1 november 2020
2. Overlast			
Verkenning gegevens (2 bijeenkomsten)	Ca. 20 (mix: bewoners; ondernemers; gemeente)	Op uitnodiging	24 juni 2019 en 14 oktober 2019
3. Natuur en groen			
Natuur als vitaal onderdeel van een aantrekkelijke binnenstad	Ca. 30	Op uitnodiging/ Open	18 oktober 2019
4. Mobiliteit en openbare ruimte			
1. Wandeling/discussie Oude Gracht e.o. (2 bijeenkomsten)	Ca. 40	Open	4 februari 2020 en 27 februari 2020
2. Psychologie van de Openbare Ruimte: Jans Kerkhof (expertmeeting)	Ca. 15	Op uitnodiging	11 februari 2020
5. Energie			
Verdiepingsbijeenkomst	Ca. 20	Open	16 januari 2020
6. Economie			
Expertmeetings economisch vitale binnenstad en vastgoed (2 bijeenkomsten)	Ca. 40	Op uitnodiging	10 februari 2020 en 4 maart 2020

7. Wonen			
Wonen en leven in de Binnenstad 2040	Ca. 40	Open	11 maart 2020
8. Sociaal (gezondheid, welzijn, zorg)			
1. Gesprek met ouderen (focus groep gesprek)	Ca. 10	Op uitnodiging/ open	5 februari 2020
2. Gesprek met studenten (focus groep gesprek) - studentenorganisaties	4	Op uitnodiging/ open	12 maart 2020
9. Cultuur			
1. Expertmeeting cultuurmakers en creatieve werkplekken	Ca. 8	Op uitnodiging	2 maart 2020
2. Grotere cultuuraanbieders (focus groep gesprek)	5	Op uitnodiging	26 oktober 2020

Naast deze activiteiten is het projectteam aangesloten bij bijeenkomsten van of heeft het gesprekken gevoerd met groepen in de stad (bijv. WMO cliëntenraad; Actiegroep Binnenstad 030; CMU; VCOC; Klankbordgroep kerken). Ook heeft de projectgroep adviezen ontvangen en gebruik gemaakt van visies en onderzoeken van diverse belangengroepen waaronder de Fietsersbond; CMU/VCOC; WMO Cliëntenraad; Actiegroep Binnenstad 030.

Voor de aankondiging van bijeenkomsten heeft het project social media ingezet bijvoorbeeld met gerichte Facebook-berichten aan bewoners van de binnenstad, ondernemers, bewoners buiten de binnenstad en jongeren.

Inspraak (19 februari – 19 april 2021

Tijdens de inspraakperiode zijn twee algemene online- informatiebijeenkomsten georganiseerd op 23 en 25 maart en een online- informatiebijeenkomst voor ‘Internationals’ op 7 april. Daarnaast zijn op verzoek twee bijeenkomsten georganiseerd, te weten met de Actiegroep Binnenstad 030 (op 8 april) en met de Initiatiefgroep Domplein (op 2 april). De inspraak is breed aangekondigd via een persbericht, de nieuwsbrief van het project, een filmpje voor social media, gerichte Facebook-berichten, paginagrote advertenties in huis-aan-huisbladen in de alle wijken (Stadsblad, VAR, De Brug), posters op reclamezuilen verspreid over de gehele stad, en via de digitale nieuwsbrieven van alle wijkbureaus. Leden van de Binnenstadgroep hebben hun achterbannen geïnformeerd.

Voor de twee algemene online-informatiebijeenkomsten hadden zich circa 75 mensen aangemeld. Ongeveer de helft daarvan heeft ook daadwerkelijk deelgenomen. Dit is overeenkomstig de ervaring bij de online-bijeenkomsten in juli 2020.

De bijeenkomsten van de Initiatiefgroep Domplein, de Actiegroep Binnenstad 030 en de ‘Internationals’ waren gericht op specifieke doelgroepen. De Initiatiefgroep Domplein en de Actiegroep Binnenstad 030 hebben hun eigen achterbannen

gemobiliseerd voor deze bijeenkomsten. Dit is bij de bijeenkomst voor 'Internationals' ook gebeurd. Binnenstadgroepleden die de 'Internationals' vertegenwoordigden, hebben een uitgebreide Engelse samenvatting gemaakt. De samenvatting is gepubliceerd op de website www.utrechtregion.com. Via social media zijn 'Internationals' uitnodigd voor de bijeenkomst op 7 april. 27 personen hebben daaraan deelgenomen.

In totaal zijn 87 inspraakreacties binnengekomen. Naast individuele reacties hebben verschillende belangengroepen, organisaties en instellingen gereageerd. Onder de reacties is een uitgebreide reactie van de Actiegroep Binnenstad030 met 1093 adhesiebetuigingen. Verder zijn reacties binnengekomen van de volgende (belangen)organisaties, bedrijven en instellingen: Fietsersbond Utrecht, Reizigersvereniging Rover, de Voetgangersbeweging Nederland, Centrum Management Utrecht, Koninklijke Horeca Nederland, Ondernemers Neude, Klépierre, Rabobank, Universiteit Utrecht, Rabobank, Urban Interest, Stichting Behoud Lepelenburg, Actiegroep Weerdsingel Oost, Dompleingroep, Vereniging Evenementen Utrecht, de Provincie, Veiligheidsregio Utrecht, Utrechtse Stedelijke Raad van Kerken, Catharinaberaad, Koepeloverleg Cultuurnetwerk Utrecht, Cityport of Utrecht/van Hees Groep, en Kijker BV. Zie bijlage 2: Reactienota.

Bijlage: Wijzigingen ten opzichte van concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040 (inspraakversie)
Datum: 21 juni 2021

Noot:
Hieronder staan de wijzigingen aangegeven in de definitieve Omgevingsvisie Binnenstad 2040 die aangeboden wordt aan de gemeenteraad voor besluitvorming ten opzichte van de concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040. De wijzigingen zijn opgenomen naar aanleiding van inspraakreacties of tekstuele correcties.

Richting	Pagina	Is	Wordt	Toelichting
	3	11. Winkelen, werken, beleven en ontmoeten	11. Winkelen, werken, cultuur beleven en ontmoeten	'Cultuur' meer prominente plek geven.
	7	De binnenstad bruist, want mensen werken, studeren en ondernemen graag…	De binnenstad bruist, want mensen wonen, werken, studeren en ondernemen graag…	'Wonen' draagt ook bij aan een bruisende stad.
	8	Voor mensen die dat nodig hebben**,** zijn er alternatieven voor lopen, zoals openbaar vervoer, taxi's of deelauto's.	Voor mensen die dat nodig hebben en mensen van buitenaf, zijn er alternatieven voor lopen en fietsen, zoals openbaar vervoer, taxi's of deelauto's.	OV levert een grote bijdrage aan de bereikbaarheid van de binnenstad van Utrecht en niet alleen voor mensen met een beperking. Ook voor bewoners en bezoekers die van verder weg komen of parkeren aan de rand van de stad is OV van belang.
	11	Utrecht koestert deze vier kwaliteiten van de binnenstad. In deze omgevingsvisie worden ze dan ook gebruikt als leidraad voor de toekomst. Zij helpen ons als Utrechters om onze	Utrecht koestert deze vier kwaliteiten van de binnenstad. In deze omgevingsvisie worden ze dan ook gebruikt als leidraad voor de toekomst. Zij helpen ons als Utrechters om onze ambities voor de toekomst scherp te	Dubbele tekst verwijderd.

		ambities voor de toekomst scherp te stellen. Zij maken duidelijk waar de kracht van de binnenstad ligt waarop de stad kan voortbouwen, zodat de binnenstad in 2040 nog steeds een plek is waar alle Utrechters trots op zijn. Zij helpen ons als Utrechters om onze ambities voor de toekomst scherp te stellen. Zij maken duidelijk waar de kracht van de binnenstad ligt waarop de stad kan voortbouwen, zodat de binnenstad in 2040 nog steeds een plek is waar alle Utrechters trots op zijn.	stellen. Zij maken duidelijk waar de kracht van de binnenstad ligt waarop de stad kan voortbouwen, zodat de binnenstad in 2040 nog steeds een plek is waar alle Utrechters trots op zijn	
	12	De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 heeft betrekking op de historische binnenstad, maar heeft ook betrekking op de relatie en verbinding met zijn omgeving: het stationsgebied, de omliggende wijken en straten als de Biltstraat en Nachtegaalstraat in het oosten, Wester-, Oosterkade en Rotsoord in het zuiden,	De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 heeft betrekking op de historische binnenstad, maar heeft ook betrekking op de relatie en verbinding met zijn omgeving: het stationsgebied, de omliggende wijken en straten als de Biltstraat en Nachtegaalstraat in het oosten, Wester-, Oosterkade en Rotsoord in het zuiden, Hooch Boulandt en Kanaalstraat in het westen en	Aangeven dat ingrepen in de binnenstad gradueel verschillende effecten hebben op omliggende gebieden, bijv. Hooch Boulandt.

		Kanaalstraat in het westen en Amsterdamsestraatweg en Ouden-oord in het noorden. Maatregelen in de binnenstad, bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit, hebben bijna altijd effecten op de omliggende wijken. In deze omgevingsvisie voor de binnenstad is er aandacht voor de samenhang met die wijken - en ook met de ontwikkeling van de hele stad.	Amsterdamsestraatweg en Oudenoord in het noorden. Maatregelen in de binnenstad, bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit, hebben bijna altijd effecten op de omliggende wijken. De effecten kunnen sterk verschillen in intensiteit tussen gebieden. Zo zijn bijvoorbeeld die effecten bij Wittevrouwen vrij groot en bij Hooch Boulandt veel subtieler. In deze omgevingsvisie voor de binnenstad is er aandacht voor de samenhang met die wijken - en ook met de ontwikkeling van de hele stad.	
	17	Kaart RSU	Recentere kaart RSU met o.a. OV-verbindingen naar Overvecht en de binnenstad	
	27	DomUnder	DOMUnder	Correctie
	29	3de alinea Daarnaast is het de moeite waard om monumentale panden niet alleen van buiten te zien zijn, maar ook zoveel mogelijk voor publiek toegankelijk. Daarbij hoort vanzelfsprekend dat deze toegankelijkheid geldt voor	Daarnaast is het de moeite waard als bijzondere panden niet alleen van buiten te zien zijn, maar ook zoveel mogelijk voor publiek toegankelijk. Het publiek toegankelijk maken van religieuze gebouwen zal gebeuren in overleg met eigenaar/gebruikers met respect voor de oorspronkelijke functie van het	Niet alle beeldbepalende panden zijn monumenten. Respect voor religieuze gemeenschappen en hun eigendom aangeven.

		iedereen, ook voor mensen in een rolstoel.	gebouw. Daarbij hoort vanzelfsprekend dat deze toegankelijkheid geldt voor iedereen, ook voor mensen in een rolstoel……..	
	29	4de alinea Monumenten kunnen vaak goed worden aangepast aan de dynamiek van de stad. Erfgoed en ontwikkeling zijn dan een gouden combinatie. Een voorwaarde is dat er zorg voor wordt gedragen dat ingrepen in het erfgoed omkeerbaar zijn. Het warenhuis de Winkel van Sinkel werd bijvoorbeeld eerst een bankgebouw en is nu grand café.	Monumenten kunnen vaak goed worden aangepast aan de dynamiek van de stad. Erfgoed en ontwikkeling zijn dan een gouden combinatie. Een voorwaarde is dat er zorg voor wordt gedragen dat ingrepen in het erfgoed omkeerbaar zijn en de transformatie een kwalitatief waardevolle laag aan de geschiedenis van het pand toevoegt. Het “verhaal van het eeuwenoude gebouw” maakt deel uit van het visitekaartje van de functie die er gevestigd is. Het warenhuis de Winkel van Sinkel werd bijvoorbeeld eerst een bankgebouw en is nu grand café.	Aanscherping
	29	**Wat zie je in 2040?** ▪ Er zijn meer karakteristieke beeldbepalende gebouwen waar je	**Wat zie je in 2040?** ▪ Er zijn meer karakteristieke beeldbepalende gebouwen waar je regelmatig in kunt. Ook bijzondere (werf)kelders.	Recht doen aan de wisselwerking tussen een de geschiedenis van een gebouw en de functie die het herbergt. Daarnaast het unieke en mogelijke toegankelijkheid van de werven benadrukken.

		dagelijks in kunt. Ook werfkelders. ▪ Met nieuwe technieken kun je de historie zien en beleven. ▪ De werven zijn technisch in orde en worden meer benut als verlengstuk van de straat.	▪ Bij transformatie van een beeldbepalend gebouw wordt de geschiedenis van de plek met trots benut. ▪ Met nieuwe technieken kun je de historie zien en beleven. ▪ De werven liggen er mooi bij. ▪ De werven zijn goed toegankelijk zodat mensen deze unieke plekken kunnen ervaren. Waar dat haalbaar is en goed inpasbaar is, zijn de werven toegankelijk gemaakt voor mensen met een lichamelijke beperking.	
	30	1ste alinea Nergens op de wereld zijn grachten met werven te vinden zoals in Utrecht. Deze werven zijn onderdeel van de ziel van de stad, maar ze zijn ook kwetsbaar. Om de werven te behouden, moeten eigenaren en gemeente de komende jaren allereerst fors investeren om ze in goede staat terug te brengen. Vervolgens is permanent onderhoud nodig.	Nergens op de wereld zijn grachten met werven en werfkelders te vinden zoals in Utrecht. Ze zijn het resultaat van een bijzondere wisselwerking tussen publiek en privaat eigendom en gebruik. Ze vormden de haven van de middeleeuwse handelsstad. De werven zijn onderdeel van de ziel van de stad, maar ze zijn ook kwetsbaar. Om het te behouden, moeten eigenaren en gemeente de komende jaren investeren om ze	Aanscherping van bijzondere openbare ruimte van werven en mogelijk gebruik van werfkelders.

		Om werven, kelders, de straten boven de kelders en het water duurzaam te behouden, zijn waarschijnlijk ook aanpassingen nodig in gebruik en beheer. Meer werfkelders kunnen publiek toegankelijk worden en werven kunnen beter worden benut als uitbreiding van het straatniveau. Zo wordt de schoonheid van dit erfgoed beleefbaar voor meer mensen.	in goede staat terug te brengen. Vervolgens is permanent onderhoud nodig. Om werven, kelders, de straten boven de kelders en kades duurzaam te behouden, zijn waarschijnlijk ook aanpassingen nodig in gebruik en beheer. Ongebruikte kelders kunnen weer een functie krijgen. Bijzondere (werf)kelders kunnen publiek toegankelijk worden en de werven bijzonder onderdeel van de openbare ruimte. Zo blijft de schoonheid van dit erfgoed beleefbaar voor bewoners en bezoekers.	
	32	Legenda Domplein 3 of 4/5 gemeentelijk monument? Klopt de kaart? Gaat hier iets mis met aanduiding rijks- of gemeentelijk monument. Er staan te veel gebouwen in als rijksmonument die gemeentelijk zijn. Klopt dat?	Kaartje aangepast	Domplein 3 is gemeentelijk monument, Domplein 4 is rijksmonument. De kaart klopt grotendeels. Er zitten wel een paar kleine conversiefouten in de samengestelde kaart. Deze fouten zijn uit de kaart gehaald.
	41	2021 De busbaan op het Vredenburg en de drukke Sint	2021 De busbaan op het Vredenburg en de drukke Sint Jacobsstraat	Meer evenwichtige tekst

		Jacobsstraat vormen barrières tussen de wijk en de rest van de binnenstad.	zorgen voor goede bereikbaarheid van de binnenstad en omliggende wijken, maar vormen ook barrières tussen de wijk en de rest van de binnenstad.	
	41	2040 De busbaan is rustiger en beter oversteekbaar en de Jacobikerk staat weer op een plein.	2040 Bestaande oversteken op deze belangrijke busbaan worden verbeterd door een andere vormgeving.	Dit sluit niet aan bij de gezamenlijke studie OV van de provincie en gemeente in de binnenstad. In deze studie komt naar voren dat de brede binnenstad een belangrijk bestemmingsgebied is. De Jacobstraat verbindt het centrum met omliggende wijken en kan voor sommige reizigersgroepen een alternatief bieden voor de binnenstad-as. Ook in de gemeentelijke RSU staat deze HOV-as op de kaart.
	53	1ste alinea Inrichting van de openbare ruimte heeft één belangrijk doel: uitnodigende plekken maken die bruikbaar zijn en betekenisvol voor allerlei mensen. De inrichting moet de functies van een plek ondersteunen, de kwaliteit en identiteit versterken en de	Toevoegen Inrichting van de openbare ruimte heeft één belangrijk doel: uitnodigende plekken maken die bruikbaar zijn en betekenisvol voor allerlei mensen. De inrichting moet de functies van een plek ondersteunen, de kwaliteit en identiteit versterken	Aangeven van het ontstaan van de kwaliteit en identiteit van een plek.

		schoonheid van de omgeving beleefbaar maken.	en de schoonheid van de omgeving beleefbaar maken. De aantrekkelijkheid van de openbare ruimte van de binnenstad heeft voor een belangrijk deel te maken met de ontstaansgeschiedenis van de plek. Het ontstaan van de pleinen heeft bijvoorbeeld vaak te maken met een (voormalige) kerk of klooster. Veel pleinen ontlenen daaraan ook hun karakter. De werven zijn zonder weerga door hun oorspronkelijke havenfunctie aan de rivier. De Utrechtse binnenstad heeft vlak bij elkaar verschillende plekken, met verschillend karakter en sfeer. Dit vormt de basis voor inrichting en gebruik.	
	54	Toelichting bij plaatje aan de linkerkant. Nu doorsnijdt een busbaan het Janskerkhof, dat verder is opgedeeld in een veelheid aan functies. De restruimte is voor de voetganger.	Toelichting bij plaatje aan de linkerkant. Nu doorsnijdt een belangrijke verkeersroute met o.a. bussen logistiek verkeer en fietsverkeer het Janskerkhof. De ruimte is opgedeeld voor een veelheid aan functies. De restruimte is voor de voetganger.	Het gaat hier niet alleen maar om de bus. Overigens is dit formeel ook geen busbaan. Merendeel bestaat uit logistiek verkeer en auto's. Zie ook uitkomsten gezamenlijke studie van gemeente en provincie. Daarnaast is er ook een stevige stroom fietsers. De optelsom is een barrière.

	54	Een kans om de identiteit van deze plek te versterken, biedt het pand van het voormalige Utrechts Centrum voor de Kunsten.	Een kans om de identiteit van deze plek te versterken biedt het pand van het voormalige Utrechts Centrum voor de Kunsten. Een bezoek aan Utrecht kan vanuit het Domplein beginnen, op de plek vanuit waar de stad is ontstaan én geboren.	Sluit aan bij kernidee van Initiatiefgroep Domplein en waarden en ambities voor de binnenstad.
	54	De busbaan overheerst en deelt de pleinruimte in tweeën.	De busbaan heeft een belangrijke ontsluitende en sociale functie en is dominant aanwezig. Het ruimtelijk effect daarvan is dat deze de pleinruimte in tweeën deelt.	Twee kanten van dezelfde medaille. De huidige OV-functie biedt een goede bereikbaarheid voor alle doelgroepen en maakt juist sociale interactie mogelijk. In de studie OV van de gemeente en provincie naar de binnenstadsas komt naar voren dat de brede binnenstad een belangrijk bestemmingsgebied is.
	55	Wil je de schoonheid van de binnenstad beter tot zijn recht laten komen, dan moet je gebouwen en openbare ruimte als geheel zien, straten en pleinen beter inrichten en daarbij gebruik en beheer in samenhang bezien. Een openbare ruimte van hoge kwaliteit is aantrekkelijker voor verblijf.	Wil je de schoonheid van de binnenstad beter tot zijn recht laten komen, dan moet je gebouwen en openbare ruimte als geheel zien, straten en pleinen beter inrichten en daarbij functies in gebouwen, gebruik en beheer in samenhang bezien. Een openbare ruimte van hoge kwaliteit is aantrekkelijker voor verblijf. Uitgangspunt vormt daarbij de identiteit en kwaliteit	Respect voor religieuze gemeenschappen, kerken en functies aangeven.

			van de plek. Dat geldt bijvoorbeeld voor de kerkgebouwen en hun oorspronkelijke functie, het houden van missen of kerkdiensten. Het gebruik en de inrichting van de kerkpleinen houdt rekening met de beleving en het functioneren van de levende geloofsgemeenschappen en met de rust die daarvoor op sommige momenten in de week wordt gevraagd.	
	57	1ste alinea Bewoners (inclusief mensen met een beperking), ondernemers en bezoekers kunnen hun bestemming in 2040 nog steeds bereiken, maar niet altijd op dezelfde manier als twintig jaar daarvoor.	1ste alinea Bewoners (inclusief mensen met een beperking), ondernemers en bezoekers van winkels, kerken, culturele en maatschappelijke instellingen kunnen hun bestemming in 2040 nog steeds bereiken, maar niet altijd op dezelfde manier als twintig jaar daarvoor.	Aangeven van belang van bereikbaarheid van kerken.
	58	1ste alinea na … en natuurlijk ook voor bewoners met een beperking	Aanvullende zin: 1ste alinea na … en natuurlijk ook voor bewoners met een beperking. Er blijven minimaal hetzelfde aantal en wellicht meer gehandicaptenparkeerplaatsen	Benadrukken dat autobereikbaarheid van binnenstad voor mensen met beperking gegarandeerd blijft.

			van goede kwaliteit in de binnenstad.	
	58	Touringcars kunnen bijvoorbeeld parkeren nabij de snelweg of station Leidsche Rijn Centrum.	59 Op korte termijn zijn er op korte loopafstand van het stadscentrum 11 plekken waar touringcars kort kunnen parkeren om passagiers te laten in- en uitstappen, gelijkmatig verdeeld over zes locaties rondom de singels. Lang parkeren kan aan de randen van stad zoals aan de Reactorweg of bij P+R Westraven en P+R De Uithof (USP).	Specifiekere invulling. Na oplevering van de haltes Malieblad en Bartolomeibrug zijn er op korte loopafstand van het stadscentrum straks 11 plekken waar touringcars kort kunnen parkeren om passagiers te laten in- en uitstappen, gelijkmatig verdeeld over zes locaties rondom de singels. Voorheen waren dit 10 plekken, verdeeld over drie locaties. Op die plekken konden touringcars onbeperkt en gratis parkeren waardoor het risico bestond dat de plekken continu bezet waren. Wij zien het langparkeren van touringcars als een functie die ruimtelijk en kwalitatief niet bijdraagt aan de leefbaarheid van de binnenstad. Langparkeren moet, en kan, op enige afstand van het centrum plaatsvinden. Dit kan op een van de goed bereikbare touringcarparkeerplaatsen aan de randen van stad zoals aan de Reactorweg of bij de P+R

				Westraven en de P+R De Uithof (USP).
	60	Utrecht wil enerzijds fietsers de ruimte geven en anderzijds plaats maken voor voetgangers, mensen met een beperking, groen en verblijfsfuncties. Voor deze opgave is geen gemakkelijke oplossing voor handen.	Zinnen toevoegen Utrecht wil enerzijds fietsers de ruimte geven en anderzijds plaats maken voor voetgangers, mensen met een beperking, groen en verblijfsfuncties. Voor deze opgave is geen gemakkelijke oplossing voor handen. Om het succes van de fiets vast te houden, is het noodzakelijk om voldoende fietsparkeerplekken te hebben. Tegelijk is het nodig om de fietsparkeerdruk op sommige plekken te verlagen. Snelle, comfortabele looproutes kunnen een aantrekkelijk alternatief bieden voor de fiets voor kortere afstanden in de binnenstad. Ook een goede aansluiting tussen (wellicht verder gelegen) stallingen en (snelle, comfortabele) looproutes kunnen bijdragen aan het verminderen van de fietsparkeerdruk.	Aangeven van verband tussen gewenst fietsgebruik en fietsparkeermogelijkheden, en tussen fietsgebruik en ruimte voor comfortabele, snelle looproutes.
	61	Voor deelfietsen is, net als voor deelscooters en	Voor deelfietsen is, net als wellicht in de toekomst voor	Deelsteps zijn nog niet toegestaan op straat en

		deelsteps, plaats in de stalling.	deelscooters en deelsteps, plaats in de stalling.	vervangen eerder voetgangers dan fietsers.
	73	In panden vind je bijvoorbeeld woningen, onderwijs….	In panden vind je bijvoorbeeld woningen, onderwijs, winkels, dienstverlening, kantoren, horeca, kerken, culturele en maatschappelijke voorzieningen.	Kerken toegevoegd. Belangrijke functie in de binnenstad.
	81	Toevoeging 1ste alinea	Zin toevoegen aan 1ste alinea Kerken hebben een belangrijke sociaal-maatschappelijke functie, die een intrinsiek onderdeel is van het binnenstedelijke en kerkelijke leven. De binnenstadskerken worden in zeer hoge mate multifunctioneel gebruikt voor religieuze bijeenkomsten, voor kunst en cultuur (bijv. concerten) en maatschappelijke activiteiten.	Aangeven van belang van kerkgemeenschappen in de binnenstad.
	85	11. Winkelen, werken, beleven en ontmoeten	11. Winkelen, werken, cultuur beleven en ontmoeten	‘Cultuur’ meer prominente plek geven.
	88/89	Kaarten verdeling functies	Aanpassen bijschrijft	Onduidelijke kaarten. Illustratie, niet letterlijk bedoeld; wordt wel letterlijk opgevat.
	91	Kunst en Cultuur zorgen voor banen, levendigheid in de stad en honderdduizenden bezoekers.	De kunst en cultuursector voegt economische waarde toe, zorgt voor banen, levendigheid in de stad en honderdduizenden bezoekers en draagt bij aan	Verbreding van belang van kunst en cultuur.

			persoonlijke ontwikkeling (educatieve functie) en ontmoeting.	
	101	6de alinea Frequentie, omvang, type en uitstraling van een evenement moeten passen bij de plek(ken) waar het plaatsvindt.	6de alinea zin toevoegen Frequentie, omvang, type en uitstraling van een evenement moeten passen bij de plek waar het plaatsvindt. Daarbij gaat het om zowel de fysieke kenmerken als het reguliere gebruik van een plek.	Aangeven van relatie tussen gebruik en fysieke kenmerken van een plek en evenementen die in de omgeving plaatsvinden.
	102	Evenementen in de binnenstad zijn toegankelijk voor iedereen als er een divers aanbod is.	Evenementen in de binnenstad zijn toegankelijk voor iedereen en er is een divers aanbod.	Tekstuele correctie
	102	Ook kan aansluiting bij evenementen….. of een expositie in het Nijntje Museum nieuwe doelgroepen trekken.	Ook kan aansluiting bij evenementen in de Jaarbeurs, kennissymposia van het bedrijfsleven en de universiteit of een educatieve activiteit in het nijntje museum nieuwe doelgroepen trekken.	Correctie
	102	Laatste zin Om te komen tot een breder aanbod van evenementen, treedt de gemeente meer sturend op in plaats van alleen faciliterend.	Laatste zin vervalt.	Dubbeling met pagina 101

	105	Bewoners die bewust kiezen voor wonen bij de Neude, accepteren waarschijnlijk meer reuring. Maar festivals en horecazaken moeten altijd voldoen aan geluidsnormen, die bewoners wettelijke bescherming bieden.	Bewoners die bewust kiezen voor wonen bij de Neude, accepteren waarschijnlijk meer reuring. Maar ook daar geldt dat festivals en horecazaken altijd moeten voldoen aan (wettelijke) geluidsnormen.	De wettelijke bescherming houdt niet over voor het punt waar deze inwoners de meeste overlast van ervaren: overlast van stemgeluid op terrassen en op straat.
	105	5de alinea Daartoe lenen zich bijvoorbeeld binnenhoven.	5de alinea zin toevoegen Daartoe lenen zich bijvoorbeeld binnenhoven. Ook opengestelde kerken bieden de mogelijkheid voor stilte en reflectie. Er zijn ook…..	Aangeven van mogelijke functie van kerken.
	105	Laatste alinea Al voor de afronding van deze omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad. Bij de gemeente zijn in 2019 de meeste meldingen uit de binnenstad binnengekomen over overlast van afval (45%), daarnaast behoren lawaai, parkeren, en overlast door verslaafden of daklozen tot de meest gemelde onderwerpen [bron: gegevens	Aanvulling Bij de gemeente zijn in 2019 de meeste meldingen uit de binnenstad binnengekomen over overlast van afval (45%), daarnaast behoren lawaai, parkeren, en overlast door verslaafden of daklozen tot de meest gemelde onderwerpen [bron: gegevens Slim Melden, Gemeente Utrecht]. Al voor de afronding van deze omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van	Meer duidelijkheid geven over mogelijke maatregelen om te sturen op de balans tussen levendigheid en rust.

		Slim Melden, Gemeente Utrecht].	aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans'. In dit plan van aanpak wordt een aantal nieuwe, aanvullende maatregelen voorgesteld of onderzocht. Dit betreft o.a. informatie, advies en mogelijk subsidies voor geluidsisolatie van woningen, het verplicht melden van versterkte muziek door de horeca en inzet van horecastewards. Ook wordt ingezet op actief informeren van de buurt bij afgegeven vergunningen voor evenementen.	
	117	Kaartje aanpassen	Kaartje aangepast	Toevoegen groen op Domplein
	130	Kaartje aanpassen	Kaartje aangepast	Correctie
	135	Wat zie je in 2040?	Wat zie je in 2040? (extra bullet) • Bij werkzaamheden in de ondergrond vindt duidelijke communicatie met bewoners en ondernemers plaats om overlast zo veel mogelijk te voorkomen.	Veel gehoorde klacht gaat over overlast en communicatie bij werkzaamheden in de ondergrond.
	143	De Utrechtse binnenstad is (steeds meer) een veilige binnenstad. Er is veel inzet om de veiligheid te behouden	De Utrechtse binnenstad is (steeds meer) een sociaal en fysiek veilige binnenstad. De ambitie om de voetganger	Niet alleen sociale veiligheid, maar ook fysieke veiligheid is ambitie van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040.

		en verbeteren en overlast tegen te gaan. Het centrum wordt groter en steeds meer functies die vroeger alleen in de binnenstad te vinden waren, zoals horeca en evenementen, worden gespreid over de stad. Dit vraagt ook aandacht in deze gebieden voor de aanpak van overlast, handhaving en het borgen van de veiligheid.	centraal te stellen en de kwetsbare werven te herstellen, betekent ook dat er aandacht is voor de fysieke veiligheid in de binnenstad. Daarnaast is de inzet om de sociale veiligheid te behouden en verbeteren en overlast tegen te gaan. Het centrum wordt groter en steeds meer functies die vroeger alleen in de binnenstad te vinden waren, zoals horeca en evenementen, worden gespreid over de stad. Dit vraagt ook aandacht in deze gebieden voor de aanpak van overlast, handhaving en het borgen van de veiligheid.	
	145/ 150	Alinea pag. 150 De binnenstad zelf is compact (1,5 bij 1 km) en goed te bewandelen. Het fijnmazige netwerk van straten, grachten en stegen is bij uitstek geschikt voor voetgangers. Utrecht kiest voor een dekkend voetgangersnetwerk, waarbij	Verplaatsen naar pag. 145 – start hoofdstuk De binnenstad binnen de singels is compact (1,5 bij 1 km) en goed te bewandelen. Het fijnmazige netwerk van straten, grachten en stegen is bij uitstek geschikt voor voetgangers. Utrecht kiest voor een dekkend voetgangersnetwerk, waarbij hoofdroutes breder worden dan	Wijziging om beter aan te geven dat de ambitie ‘de voetganger voorop’ past bij de schaal van de binnenstad. Inrichting vanuit de voetganger stimuleert ook lopen ten opzichte van andere vervoermiddelen.

		hoofdroutes breder worden dan de overige routes. Om te struinen door de binnenstad kunnen het netwerk van stegen en hoven, maar ook de werven veel beter worden gebruikt voor voetgangers dan in 2021 het geval is. 1ste zin pag. 145 De binnenstad wordt meer gastvrij en ontspannen doordat er meer ruimte komt voor voetgangers. Voetgangers zijn in 2040 de hoofdgebruiker van de binnenstad. Als lopen aantrekkelijker wordt draagt dat bij aan de sociale en economische vitaliteit. Als doorgaand en gemotoriseerd verkeer minder plek krijgt in de binnenstad, kunnen meer voetgangers prettig gebruik maken van de binnenstad. In de binnenstad is de ruimte voor voetgangers niet altijd comfortabel, al helemaal niet	de overige routes. Om te struinen door de binnenstad kunnen het netwerk van stegen en hoven, maar ook de werven veel beter worden gebruikt voor voetgangers dan in 2021 het geval is. Wordt 2de alinea pag. 145 De binnenstad wordt meer uitnodigend voor voetgangers, bewoners en bezoekers, doordat er meer ruimte komt voor voetgangers en zij meer ontspannen kunnen lopen. Voetgangers zijn in 2040 de hoofdgebruiker van de binnenstad. Bij herinrichting van straten starten we met het kijken naar de gewenste ruimte voor de voetganger. Andere vervoersmiddelen of functies moeten zich daaraan aanpassen, hun ruimte wordt veelal beperkt. Zij zijn ‘te gast’. Als doorgaand en gemotoriseerd verkeer minder plek krijgt in de	

		voor mensen met een beperking. Veel trottoirs zijn smal en vol obstakels, de verharding is niet overal even vlak, drukke fietsroutes en de busbaan zijn moeilijk over te steken en er zijn lange wachttijden bij verkeerslichten, waar fiets en openbaar vervoer voorrang krijgen. De voetganger is in de Utrechtse binnenstad vaak aangewezen op de restruimte die overblijft als alle andere vragen naar ruimte zijn opgelost: rijdend verkeer, afvalcontainers van bedrijven, geparkeerde auto's, (bezorg)fietsen en -scooters, terrassen en uitstallingen van winkels. Zo slokken andere functies de voetgangersruimte op. En dat terwijl comfort en aantrekkelijkheid voor voetgangers juist zo belangrijk zijn – niet alleen voor die voetgangers zelf,	binnenstad, kunnen meer voetgangers prettig gebruik maken van de binnenstad. Zo wordt het ook logischer te kiezen voor lopen dan voor het gebruik van een ander vervoermiddel. En wellicht kan een meer voetgangersvriendelijke inrichting fietsers ook verleiden hun fiets iets verder van hun bestemming in de binnenstad te stallen, zodat er op drukke plekken meer ruimte is. In de binnenstad is de ruimte voor voetgangers niet altijd comfortabel, al helemaal niet voor mensen met een beperking. Veel trottoirs zijn smal en vol obstakels, de verharding is niet overal even vlak, drukke fietsroutes en de busbaan zijn moeilijk over te steken en er zijn lange wachttijden bij verkeerslichten, waar fiets en openbaar vervoer voorrang krijgen. De voetganger is in de Utrechtse binnenstad vaak aangewezen op	

		maar ook voor alle functies van de binnenstad.	de restruimte die overblijft als alle andere vragen naar ruimte zijn opgelost: rijdend verkeer, afvalcontainers van bedrijven, geparkeerde auto's, (bezorg)fietsen en -scooters, terrassen en uitstallingen van winkels. Zo slokken andere functies de voetgangersruimte op. En dat terwijl comfort en aantrekkelijkheid voor voetgangers juist zo belangrijk zijn – niet alleen voor die voetgangers zelf, maar ook voor alle functies van de binnenstad. Als lopen aantrekkelijker wordt draagt dat bij aan de sociale en economische vitaliteit.	
	145	Wat zie je in 2040? • Verkeerslichten staan vaker of langer op groen voor voetgangers.	Wat zie je in 2040? • Verkeerslichten staan op sommige plekken vaker of langer op groen voor voetgangers.	Of je verkeerslichten kan aanpassen is sterk afhankelijk van o.a. de nog te onderzoeken OV-oplossingen.
	148	Kaart voetgangersruimte Knelpunten	Kaart voetgangersruimte Toevoegen van meer knelpunten	Op de kaart staan weinig knelpunten op het gebied van voetganger, terwijl dat er veel meer zijn. Op sommige plekken ontbreekt bijvoorbeeld

				een stoep of is de stoep een strookje van 30 cm tussen parkeerplaatsen en huizen. Hier loop je als voetganger al snel op de rijbaan. In het kaartje is dat niet terug te zien.
	148/149	Kaartjes Legenda: 'nieuwe verbindingen' en 'kansrijke verbindingen'	Kaartjes Legenda: Aanpassen in 'zoekgebied nieuwe verbindingen' en 'zoekgebied kansrijke verbindingen'	Dit is een correctere weergave. Er is nog geen besluit genomen over deze verbindingen.
	157	Plaatje met shared space, fietsen, lopen en kleine busjes.	158 Aanpassing verwijzing in bijschrift.	Het plaatje op de achtergrond wekt de indruk dat dit een belangrijke oplossingsrichting is. Voor de lezer ontbreekt toelichting en nuancering over de OV -functie en de betekenis voor andere verkeerstromen.
	159	Het is de bedoeling dat ook op de binnenstadsas het tempo van de voetganger en fietser op termijn de toon aangeeft en dat de route groen (klimaatadaptief) wordt ingericht, meer ruimte voor verblijf en een meer ontspannen sfeer.	Het is de wens dat ook op de binnenstadsas het tempo van de voetganger en fietser op termijn de toon aangeeft en dat de route groen (klimaatadaptief) wordt ingericht met meer ruimte voor verblijf en een meer ontspannen sfeer. ~~Een meer….. spelen~~	Nuancering. Uit studie OV in binnenstad blijkt dat variant 4 (kleine busjes, lokaal vervoer etc.) niet de hoeveelheid bestemmingsreizigers kan vervoeren

	159	Op de binnenstadsas rijdt dagelijks een grote stroom doorgaand bus- en fietsverkeer van en naar het Centraal Station, met name in de richting van het Utrecht Science Park en de regio. Deze drukke route is in de binnenstad een forse barrière voor voetgangers.	Op de binnenstadsas rijdt dagelijks een grote stroom doorgaand bus- en fietsverkeer van en naar het Centraal Station, met name in de richting van het Utrecht Science Park en de regio. Dit biedt een goede bereikbaarheid, maar zorgt ook voor een forse barrière voor voetgangers.	Evenwichtiger tekst.
	159	En hetzelfde geldt voor de busroutes op bijvoorbeeld Biltstraat en Oudenoord.	En hetzelfde geldt voor bijvoorbeeld Biltstraat en Oudenoord.	Het gaat hier niet alleen om bussen die het oversteken belemmeren.
	159	Om een fundamenteel andere inrichting te realiseren wordt doorgaand verkeer via aantrekkelijke routes om de historische binnenstad heen geleid. Dit geldt voor openbaar vervoer (snel, frequent, betrouwbaar, comfortabel doorgaand openbaar vervoer om de binnenstad heen), auto (parkeren op afstand en compartimentering) en fiets (snelle, comfortabele oost-westroutes ten noorden en	Om een fundamenteel andere inrichting te realiseren wordt doorgaand verkeer via aantrekkelijke routes om de historische binnenstad heen geleid. Dit geldt voor openbaar vervoer (snel, frequent, betrouwbaar, comfortabel doorgaand openbaar vervoer zoveel mogelijk om de binnenstad heen), auto (parkeren op afstand en compartimentering) en fiets (snelle, comfortabele oost-westroutes ten noorden en ten zuiden van de binnenstad).	In overeenstemming met OV-onderzoek gemeente en provincie.

		ten zuiden van de binnenstad).		
	160	Voordeel van het afremmen van mobiliteitsstromen, van minder bussen en van een stroom fietsers die niet meer sterk groeit is, dat oversteken voor voetgangers overzichtelijker en gemakkelijker wordt.	161: Zin toevoegen: Voordeel van het afremmen van mobiliteitsstromen, van minder bussen en van een stroom fietsers die niet meer sterk groeit is, dat oversteken voor voetgangers overzichtelijker en gemakkelijker wordt. Het nadeel van minder bussen kan zijn dat de bereikbaarheid van de binnenstadsas met openbaar vervoer achteruitgaat.	Zo geeft het de lezer meer inzicht in de voor- en nadelen.
	161	Een binnenstad die weer functioneert als samenhangend netwerk van straten, zonder de doorsnijding busbaan, heeft waarschijnlijk hetzelfde effect.	162 Een binnenstad die functioneert als samenhangend netwerk van straten, zonder doorsnijding met deze zware verkeersstroom heeft waarschijnlijk hetzelfde effect.	Evenwichtiger tekst. Het gaat niet alleen om de bussen maar om het totale pakket aan snel verkeer dat het stedelijk netwerk momenteel uit balans brengt en voetgangersonvriendelijk maakt.
	162	3de alinea Een subtiel vormgegeven nieuwe fietsverbinding…. De sluisbrug.	3de alinea zin toevoegen. Overigens is het nog de vraag of een fietsverbinding een vaste of beweegbare (subtiele) verbinding zou kunnen zijn.	Aanscherping om te voorkomen dat indruk ontstaat dat besloten is dat een brug bij de Weerdsluis een beweegbare brug zou zijn.

	162	Laatste zin Om het verblijfsklimaat te verbeteren zijn in 2040 alleen emissieloze brommers en scooters nog toegestaan in de binnenstad.	164 Om het verblijfsklimaat te verbeteren zijn in 2040 alleen emissieloze brommers en scooters nog toegestaan in de binnenstad, zoals dat ook geldt bij auto's en andere vervoermiddelen.	Aanscherping tekst
	163	**Alternatieven voor OV op de binnenstadsas?** Met de provincie Utrecht wordt onderzocht welke alternatieven er zijn voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas, waarna provincie en gemeente Utrecht een integrale afweging zullen moeten maken voor de binnenstadsas. Het belang van de regio is met name de bereikbaarheid per openbaar vervoer. De gemeente heeft, naast het belang van de bereikbaarheid per openbaar vervoer, ook andere belangen: bereikbaarheid voor voetgangers (inclusief	**Alternatieven voor OV op de binnenstadsas?** Met de provincie Utrecht is een onderzoek gestart naar alternatieven voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas. Provincie en gemeente Utrecht moeten na afronding hiervan een integrale afweging maken voor de binnenstadsas. Het belang van de regio is met name de bereikbaarheid per openbaar vervoer. De gemeente heeft, naast dit belang, ook andere belangen: bereikbaarheid voor voetgangers (inclusief oversteekbaarheid), bereikbaarheid voor fietsers (inclusief onzekere fietsers), ruimtelijke kwaliteit (verblijf),	Tekstuele aanpassing

		oversteekbaarheid), bereikbaarheid voor fietsers (inclusief onzekere fietsers), ruimtelijke kwaliteit (verblijf), klimaatadaptatie (groen en water), economische en sociale vitaliteit van de as.	klimaatadaptatie (groen en water), economische en sociale vitaliteit van de as.	
	164/ 165	Kaarten fietsnetwerk 2021 en 2040 De fietsroutes kloppen nog niet helemaal. Er staat nu geen fietsroute over het Domplein, maar via Achter St.-Pieter en Trans naar de Lange Nieuwstraat. Was dat de bedoeling? Daarnaast loopt de route om de Zuid nu dwars door de voetbalvelden ten zuiden van Galgenwaard. En belangrijk is dat de gehele singelroute, dus ook aan de noordkant, hoofdfietsroute is, evenals de Bemuurde Weerd. De singelroute dient bij de sluis te worden doorgetrokken. Er ontbreken nog meer hoofdfietsroutes in	Kaarten fietsnetwerk 2021 en 2040 Aangepast	Kaarten niet conform Mobiliteitsplan 2040

		de kaartjes, zie kaart fietsnetwerk mobiliteitsplan 2040 waar alle groene lijnen hoofdfietsroutes zijn. De route om de Noord met rood accent kan ook geaccentueerd worden richting NW via Bethlehemweg.		
	165	Kaart fietsnetwerk 2040	Aanpassen kaart fietsnetwerk 2040 conform Mobiliteitsplan 2040.	In het fietsnetwerk 2040 is de brug tussen de Merwedekanaalzone en Dichterswijk ter hoogte van de Heycopstraat ingetekend. Het besluit over deze brug is echter nog niet genomen. De brug is opgenomen in de omgevingsvisie voor Merwedekanaalzone die vorig jaar ter inzage lag. Besluitvorming over de bruggen vindt plaats als gemeenteraad besluit over de plannen voor Merwedekanaalzone.
	167	Van de ca. 40.000 busreizigers…… en de regio.	164 De busbaan, met zijn vele bus-, fiets- en autoverkeer, zorgt voor een goede bereikbaarheid, maar snijdt de binnenstad ook in tweeën. De binnenstadsas is	Zie ook resultaten studie OV in de binnenstad van gemeente en provincie. Daaruit blijkt dat de brede binnenstad een belangrijk

			moeilijk over te steken en is een hindernis voor voetgangers. Op een werkdag komen circa 40.000 busreizigers per dag over de binnenstadsas. Bij het Janskerkhof gaat het dan om 1.400 bussen per dag. Circa de helft van de reizigers komt van (of reist naar) buiten de binnenstad en stapt uit (of in) op één van de vier haltes op de binnenstadsas, omdat zij wonen, werken, winkelen of recreëren in de binnenstad. De doorgaande reiziger heeft een bestemming buiten de binnenstad en directe omgeving, zoals bijvoorbeeld Utrecht Centraal, het Utrecht Science Park of de regio. Door busreizigers die nu vanuit omliggende wijken of de regio via de binnenstad naar of van het centraal station reizen, een goed alternatief te bieden, kan de binnenstadsas fundamenteel anders worden ingericht. Voor het bestemmingsverkeer moet de binnenstad goed bereikbaar	bestemmingsgebied is met vooral een lokale functie.

			blijven met het openbaar vervoer.	
	168	OV-netwerk 2021 De meester reizigers op de binnenstadsas stappen niet uit, maar reizen door de binnenstad en hebben bijvoorbeeld het station of het Utrecht Science Park als bestemming.	170 OV-netwerk 2021 Voor openbaar vervoer zijn er drukke routes door de binnenstad: op de Sint Jacobsstraat en de binnenstadsas. De helft van de reizigers op de binnenstadsas stappen niet uit, maar reizen door de binnenstad en hebben bijvoorbeeld het station of het Utrecht Science Park als bestemming.	Zie ook resultaten studie OV in de binnenstad van gemeente en provincie. Daaruit blijkt dat de brede binnenstad een belangrijk bestemmingsgebied is met vooral een lokale functie.
	169	OV-netwerk 2040 Kaart	171 OV-netwerk 2040 Kaart aangepast	Zie ook resultaten studie OV in de binnenstad van gemeente en provincie. Daaruit blijkt dat de brede binnenstad een belangrijk bestemmingsgebied is met vooral een lokale functie. HOV richting Oudenoord loopt via de St. Jabosstraat. Deze route is ook gemarkeerd in RSU. Daarnaast sluit het behoud van deze route aan bij het gezamenlijk onderzoek.

	170	**Variantenstudie Binnenstadsas** Gemeente…… kan opleveren**.**	**172 Variantenstudie Binnenstadsas** Tegelijkertijd met het opstellen van de Omgevingsvisie onderzochten de provincie Utrecht en de gemeente gezamenlijk de toekomstige rol en functie van het openbaar vervoer in de binnenstad. In een breed verkennend onderzoek is gekeken of de ambities op gebied van ruimtelijke kwaliteit en klimaatadaptatie samen kunnen gaan met een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. In de studie is een groot aantal varianten globaal bekeken, zoals het herrouteren van een deel van de huidige buslijnen, varianten met stadstram of trambus, het gebruik van kleine bussen en een ondergrondse tramtunnel. De afgebeelde varianten illustreren de effecten op de ruimtelijke kwaliteit.	Overzicht van reikwijdte (varianten) die onderzocht worden aangeven. Conform Bestuurlijk Overleg OV in de binnenstad en samen OV versnellen wordt medio juni een brief verzonden naar de gemeenteraad en Provinciale Staten. Daarbij wordt ook opgenomen dat een ondergrondse tram in beeld komt.
	174	Hooch Boulandt en de omgeving van de Bleekstraat hebben een eigen sfeer en hoewel deze buurten zeer	176/177 Hooch Boulandt en de omgeving van de Bleekstraat hebben een eigen sfeer en hoewel deze buurten zeer	Mogelijke ontwikkelingen in omgeving, m.n. Hooch Boulandt, scherper aangeven.

		centraal liggen, zijn ze door hun plek tussen spoor en singel toch enigszins geïsoleerd. Het zijn hoofdzakelijk rustige woonbuurten, in Hooch Boulandt gecombineerd met kantoren. Bewoners krijgen er de komende twintig jaar onder meer te maken met veranderingen op het gebied van bereikbaarheid: minder ruimte voor doorgaande auto's, nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer in de spoorzone en over de singel. En ook met de vergroening van het singelpark en de Moreelsetuinen. Dit alles zou, gezien de binnenstedelijke groei van de stad, ook kunnen leiden tot een meer gemengd gebruik van de bestaande (kantoor)gebouwen.	centraal liggen, zijn ze door hun plek tussen spoor en singel toch enigszins geïsoleerd. Het zijn hoofdzakelijk rustige en ruim opgezette woonbuurten, in Hooch Boulandt gecombineerd met kantoren. Bewoners krijgen er de komende twintig jaar onder meer te maken met veranderingen op het gebied van bereikbaarheid: minder ruimte voor doorgaande auto's, nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer in de spoorzone en over de singel. En ook met de vergroening van het singelpark en de Moreelsetuinen. Verder bieden de ruim opgezette straten en openbare ruimte kansen voor klimaatadaptie en vergroening. Genoemde ontwikkelingen en ook de komst van eventuele van nieuwe verbindingen in de spoorzone, zullen in Hooch Boulandt waarschijnlijk ontwikkelingen op gang brengen. Gezien de binnenstedelijke groei van de stad, kan dit leiden tot een subtiele wijziging in functiemix, van minder kantoren naar meer	

			wonen en daarmee een meer gemengd gebruik van de bestaande (kantoor)gebouwen.	
	177	Kaart met verbindingen	Aanpassing: zoekgebied voor verbinding over het spoor rond de Rabobank aangepast benoemd als 'kansrijke verbinding'.	Kaart suggereert een keuze voor een verbinding. Dit is nog niet besloten.
	187	2de alinea De schoonheid van de Utrechtse binnenstad……. stroom aan bezoekers.	189 2de alinea zinnen toevoegen De schoonheid van de Utrechtse binnenstad …. stroom aan bezoekers. Ook de kerken verwelkomen bezoekers voor stilte en bezinning of vanuit culturele interesse, zo is de oecumenische Domkerk vrijwel dagelijks geopend voor iedereen. 'Kerken kijken', waarbij jaarlijks 12 kerken in de zomer gedurende drie maanden kosteloos geopend zijn voor het publiek, is van grote waarde voor de beleving en het toerisme van de Utrechtse binnenstad.	Aangeven van belang van kerken voor bezoekers.
	187	5de alinea Verspreid over de binnenstad zijn woningen voor particuliere vakantieverhuur te vinden (zoals Airbnb) en	190 1ste alinea Verspreid over de binnenstad zijn woningen voor particuliere vakantieverhuur te vinden (zoals Airbnb) en bed & breakfasts, die	Correctie van tekst en verduidelijking van beleid.

		bed & breakfasts, die het reguliere hotelaanbod aanvullen. Voor particuliere vakantie-verhuur is een maximum van 60 dagen per jaar toegestaan. Uitbreiding van de tijdelijke verhuur van woning als vakantiewoning of werfkelders als hotelkamer is niet toegestaan.	het reguliere hotelaanbod aanvullen. Voor particuliere vakantie-verhuur is een maximum van 60 dagen per jaar toegestaan. Uitbreiding van tijdelijke verhuur (short stay) van woningen of clustering van werfkelders als hotelkamers is niet toegestaan. Short stay is eventueel nog wel mogelijk bij transformatie van een niet-woonfunctie of bij nieuwbouw. Verder zijn er uitzonderingen voor bijzondere middelgrote concepthotels en bijzondere doelgroephotels.	
	199	**Van bestemmingsplan naar omgevingsplan** Bij invoering van de Omgevingswet wordt het bestemmingsplan binnenstad onderdeel van het gemeentelijke omgevingsplan, waarbij de periode tot eind 2029 geldt als een overgangsperiode. Het huidige bestemmingsplan functioneert nog prima, waardoor aanpassing in het	**Van bestemmingsplan naar omgevingsplan** Bij invoering van de Omgevingswet wordt het bestemmingsplan binnenstad onderdeel van het gemeentelijke omgevingsplan. Het huidige bestemmingsplan functioneert nog prima, waardoor aanpassing in het omgevingsplan nog niet boven aan de agenda staat. Het principe van een omgevingsplan is dat het naast integraal en	Tekstuele aanpassing ter verduidelijking.

		omgevingsplan nog niet boven aan de agenda staat. Het principe van een omgevingsplan is dat een bestemmingsplan, naast integraal en digitaal, ook flexibeler van karakter wordt. Aanpassingen op onderdelen vragen dan geen totale herziening meer. Dit is voor de binnenstad, een gebied met veel dynamiek, zeer relevant.	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. Dit is voor de binnenstad, een gebied met veel dynamiek, zeer relevant.	
	200	**Kopje** **Financiering**	**Kopje** **Financiën**	
	200	**Kopje** **Budget kwaiteitsimpuls binnenstad**	**Kopje** **Budget kwaliteitsimpuls binnenstad**	
	203	**Overige afbeeldingen**:	**Overige afbeeldingen**: Alec Breunesse: Mariaplaats met busjes	
	203	**Toevoegen noot**	**Noot** Het kaartmateriaal in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is bedoeld om de ambities in de visie te verbeelden. Aan het kaartmateriaal kunnen geen rechten worden ontleend.	Om duidelijkheid te schaffen over de status van het kaartmateriaal.

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Omgevingsvisie Binnenstad 2040

Beleidsveld	Wijk Binnenstad
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Lode Messemaker
Zaaknummer	8938868
Jaargang en nummer	2022, nr. 23
Vergaderdatum Raad	24 februari 2022
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. De Omgevingsvisie, deelgebied binnenstad (Omgevingsvisie Binnenstad 2040) vast te stellen waarin 26 ontwikkelingsrichtingen benoemd worden onder vier kwaliteiten, t.w.
   a. Schoonheid
   b. Variatie
   c. Veerkracht
   d. Ontspannen Omgeving

2. De Omgevingsvisie, deelgebied binnenstad (Omgevingsvisie Binnenstad 2040) op te nemen in de Omgevingsvisie Utrecht – onderdeel gebiedsbeleid - en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl hierop aan te passen

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering, gehouden op 24 februari 2022.

De griffier,	De voorzitter,
Merel van Hall	Sharon A.M. Dijksma

Gemeenteraad

Dossiernummer	2152
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	24 februari 2022
Agendapunt	10
Titel	Raadsvoorstel Erfgoednota
ID	2316
Behandelend ambtenaar	Daverschot, Michiel
Telefoon	28 61520
E-mail	m.daverschot@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Klein
Beleidsveld	Erfgoed
Referendabel	Ja
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Cie Ruimtelijke ontwikkeling, Grondzaken en Vastgoed/06-20011476

Behandelvoorstel

Resultaat commissiebehandeling

Toezeggingen:

De wethouder komt in Q4 2022 met een Actie-agenda van de Erfgoednota, in de vorm van een raadsvoorstel, naar de raad. De mogelijkheid om te prioriteren en participatie wordt hierin onder andere meegenomen.

De wethouder informeert de raad in Q4 2022 per raadsbrief over de gebruikerservaringen van de beleidsregel zonne-energie op monumenten.

De wethouder informeert de raad in maart 2022 per raadsbrief over de mogelijkheden van een digitale kaart zonnepanelen in Utrecht, zoals bijvoorbeeld er al in Leiden is.

De erfgoedverordening wordt naar verwachting in Q2 2022 naar de raad gestuurd.

De wethouder informeert de raad in Q3 2022 per raadsbrief over wat de status van Werelderfgoed precies voor effecten heeft.

De nota religieus erfgoed komt later dan gepland naar de raad, in Q2 2022 (RO).

Terug in de Raad als B punt en geschatte bespreektijd: 60 minuten.

Resultaat raadsbehandeling

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	21 december 2021
Gemeenteraad	3 februari 2022
Gemeenteraad	**24 februari 2022**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Erfgoednota ‘Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden’

Beleidsveld	Erfgoed
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Rob Zakee
Kenmerk	9280493
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. De nota ‘Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden’ vast te stellen, met daarin de volgende uitgangspunten voor het beleid rond het erfgoed in de stad:
   a. Afwegingskaders (beleidsregels, richtlijnen en kaders) transparanter en eenduidiger maken voor de samenleving.
   b. In de historische binnenstad (Domplein, wervengebied, religieus erfgoed) en de werelderfgoederen de erfgoedwaarden het fundament voor de ruimtelijke ontwikkeling te laten zijn.
   c. Bij hergebruik van monumentale panden mogelijkheden creëren voor creatieve werk- en cultuurplekken, plaatsen van ontmoeting / broedplaatsen, en voor werkgelegenheid en wonen.
   d. Erfgoedwaarden volwaardig mee te wegen in het Utrechts Planproces en daarbij in zwaarwegende gevallen gebruik te maken van effectanalyses zoals de Erfgoed Effectrapportage en de *Heritage Impact Assessment*.
   e. Prioriteit te geven aan het behoud en versterking van de historische groene en blauwe structuren en de daarin aanwezige historische en ecologische waarden.
   f. De innovatie in het verduurzamen van monumenten te stimuleren onder meer door het initiëren van pilots.
   g. De participatie van inwoners te vergroten bij alle aspecten van het erfgoedbeleid, onder meer door informatie en kennis breed beschikbaar te stellen en ruimte te bieden voor burgerinitiatief bij het aanwijzen van monumenten

2. De Erfgoednota: Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden’ op te nemen in de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ ter vervanging van de nota ‘Beheer van de chaos der eeuwen’ - onderdeel van het thematisch beleid - en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/ hierop aan te passen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting
In de nu ter vaststelling voorliggende nota werken we de ambities van de gemeente voor het erfgoed uit en de bijdrage van het erfgoed aan de opgaven in de stad voor de komende 10 jaar.

Context
Aanleiding
Utrecht zet in op een gezonde stedelijke leefomgeving voor iedereen, met behoud van de karakteristieke Utrechtse kwaliteit. Erfgoed is één van de startpunten en structurerende elementen voor verdere verstedelijking.

De laatste Erfgoednota (2004) en Erfgoedagenda (2013) dienen beter aan te sluiten bij de actualiteit. Ook duiden we de omgang met erfgoed in een meer integrale context en in het licht van doelstellingen van gemeentelijke koersdocumenten zoals Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen en Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2040).

In de nota verbinden we daarom de ambities van erfgoed aan de lange termijndoelstellingen, zoals die ten aanzien van duurzaamheid en klimaatadaptatie. In de nota worden de ambities vertaald naar strategieën die laten zien op welke wijze aan de ambities gewerkt wordt.
Voor wat betreft de instrumenteel financiële onderbouwing wordt voortgebouwd op de bestaande begroting. Een aanvulling is er met name op de reeds door de raad goedgekeurde intensivering op digitalisering. Ook ligt er een extra financiële vraag voor de intensivering van de verduurzaming van monumenten. De raad heeft bij motie 158 gevraagd om het uitvoeren van een aantal pilots, met een rapportage en evaluatie in 2022. Dit betreft dus in eerste instantie een eenmalige inzet. De uitkomsten van de pilots kunnen wel financiële betekenis krijgen in de jaren erna. Daarvoor zoeken we ruimte in de bestaande begroting. Mocht dit niet toereikend zijn dan levert dit een afwegingsvraag op bij de voorjaarsnota. Verder is in de nota naar aanleiding van schriftelijke vraag 193/2021 opgenomen dat wordt onderzocht hoe de instandhouding historische (winkel)puien daarvan kan worden ondersteund, bijvoorbeeld via het Utrechts Restauratiefonds. Daarbij zal ook het voorbeeld van de praktijk van andere gemeenten worden betrokken.

Juridische context
De invoering van de omgevingswet die voorzien is op 1 juli 2022 vraagt om een omgevingsvisie waarbinnen de verschillende thematische onderdelen integraal verbonden zijn. Met deze erfgoednota geven we daaraan invulling. Het vaststellen van kaderstellend beleid is een bevoegdheid van de gemeenteraad.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad\
Raadsbesluit Erfgoednota Beheer van de chaos der eeuwen (2004)
Raadsbesluit Erfgoedagenda (2013)
Raadsbesluit Visie religieus Erfgoed (2017)
A 60 Monumenten zijn van waarde
Raadsbrief stand van zaken diverse onderwerpen erfgoed (2020)
M158 Meer dan monumentale waarden

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1.	De nota 'Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden' vast te stellen, met daarin de volgende uitgangspunten voor het beleid rond het erfgoed in de stad: a. Afwegingskaders (beleidsregels, richtlijnen en kaders) transparanter en eenduidiger maken voor de samenleving. b. In de historische binnenstad (Domplein, wervengebied, religieus erfgoed) en de werelderfgoederen de erfgoedwaarden het fundament voor de ruimtelijke ontwikkeling te laten zijn.

	c. Bij hergebruik van monumentale panden mogelijkheden creëren voor creatieve werk- en cultuurplekken, plaatsen van ontmoeting / broedplaatsen, en voor werkgelegenheid en wonen. d. Erfgoedwaarden volwaardig mee te wegen in het Utrechts Planproces en daarbij in zwaarwegende gevallen gebruik te maken van effectanalyses zoals de Erfgoed Effectrapportage en de Heritage Impact Assessment. e. Prioriteit te geven aan het behoud en versterking van de historische groene en blauwe structuren en de daarin aanwezige historische en ecologische waarden. f. De innovatie in het verduurzamen van monumenten te stimuleren onder meer door het initiëren van pilots. g. De participatie van inwoners te vergroten bij alle aspecten van het erfgoedbeleid, onder meer door informatie en kennis breed beschikbaar te stellen en ruimte te bieden voor burgerinitiatief bij het aanwijzen van monumenten
Argumenten	
1.1	Door gemeentelijke afwegingskaders te vereenvoudigen (uitgangspunt a.), weten eigenaren voor de vergunningaanvraag beter wat de mogelijkheden voor hun pand zijn en kan de gemeente de samenleving beter bedienen
	Door afwegingskaders en -procedures transparanter, eenduidiger en eenvoudiger te maken kunnen we de samenleving beter bedienen. Daartoe ontwikkelen we heldere beleidsregels voor onder meer daken, energie en duurzaamheidsmaatregelen. Ook evalueren we de categorie beschermd stadsgezicht (ism Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed) om deze regelgeving transparanter en eenduidiger te maken.
1.2	Door gemeentelijke regelgeving te herzien (uitgangspunt a.) faciliteert de gemeente waar mogelijk de eigenaar/bewoner/gebruiker van een monument beter bij het optimaliseren van de gebruikswaarde ervan.
	Bij de stedelijke herontwikkeling wegen we het cultuurhistorisch belang, het gebruiksbelang en andere maatschappelijke belangen goed met elkaar af. Een beschermd monument heeft met zijn cultuurhistorische uitstraling meerwaarde voor de omgeving. Het evenwichtig faciliteren van een maatschappelijk gewenst gebruik, zoals bewoning, is ook van belang voor het draagvlak voor de instandhouding van ons erfgoed.
1.3	Het geven van prioriteit aan behoud en versterking van de erfgoedwaarden bij de ontwikkeling van de historische binnenstad en de werelderfgoederen past bij hun rol/functie als (inter)nationaal beeldbepalende historische gebieden
	Voor de werelderfgoederen geldt dat het regime door UNESCO wordt bepaald. De kernkwaliteiten van het werelderfgoed zijn vastgelegd in de managementplannen. Voor de binnenstad zijn de uitgangspunten voor omgang met het erfgoed voorgesteld in de omgevingsvisie. In de andere gebieden is de rol van het erfgoed afhankelijk van de specifieke erfgoedwaarden die het object of de locatie biedt, afgewogen tegen andere belangen op deze locatie.
1.4	Door de erfgoedwaarden het fundament voor de ruimtelijke ontwikkeling te laten zijn kan met de vormgeving van ontwikkeling en uitdagingen van de binnenstad en de werelderfgoederen tegelijk de historische context worden versterkt

	De ontwikkeling en uitdagingen van de binnenstad – denk aan leegstand van winkelpanden, programma wervengebied, autoluw maken – kunnen worden vormgegeven door tegelijk de historische context te versterken (zie uitgangspunt b.). Dit betekent dat het erfgoed als inspiratiebron dient en - naast behouden van de beschermde elementen – ook gezocht wordt hoe in de (openbare) ruimte het erfgoed beter tot zijn recht komt en waardoor de beleving van het erfgoed versterkt wordt.
1.5	Hergebruik van monumentale panden accommodeert de stedelijke verdichting en biedt kansen om verschillende doelstellingen te combineren (uitgangspunt c.)
	Hergebruik van monumentale panden accommodeert de stedelijke verdichting en biedt kansen om verschillende doelstellingen te combineren, waardoor de eigentijdse gebruikswaarde tegelijk met het historische beeld ervan kan worden versterkt: behoud door ontwikkeling. Door binnen het kenmerkende historische casco creatief om te gaan met het faciliteren van gebruiksfuncties kan de maatschappelijke meerwaarde worden vergroot. Voor het centrum geldt dit bijvoorbeeld voor het Programma Wervengebied, het autoluw maken en bieden van oplossingen voor de leegstand van winkels. Grotere historische locaties zoals industrieel en religieus erfgoed zijn ‘oorden voor ontmoeting’. Of dit nu gaat om een bedrijfsverzamelgebouw, horeca of cultureel podium. Het op die wijze ontwikkelen van in onbruik geraakt erfgoed heeft prioriteit, omdat dit past in de verdichtingsopgave. Hetzelfde geldt voor inpassing van de woningopgave op dergelijke plekken. Hier geldt de strategie ‘behoud door ontwikkeling’
1.6	Door bij transformatie van erfgoed en andere markante gebouwen in te zetten op openbare functies maakt de gemeente gebruik van de kansen die deze gebouwen bieden
	Door bij transformatie van erfgoed en andere markante gebouwen in te zetten op sociaal-maatschappelijke, culturele en andere openbare functies maken we gebruik van de kansen die deze gebouwen bieden voor creatieve werk- en cultuurplekken, plaatsen van ontmoeting en broedplaatsen, het beleven en leren kennen van erfgoed, naast werkgelegenheid en wonen. De groei van de stad vraagt ook om een groei aan maatschappelijke voorzieningen, hiervoor kan het erfgoed benut worden. De combinaties met werkgelegenheid en wonen zijn interessant, zowel vanwege de gemeentelijk opgaven op dit terrein als vanuit het perspectief van de eigenaar.
1.7	Door vanaf de start van planprocessen de (on)mogelijkheden van het erfgoed te bespreken kunnen de erfgoedwaarden als inspiratie dienen in plaats van als belemmering en ruimtelijke kwaliteit toevoegen.
	Dit geldt voor het erfgoed boven en onder de grond en voor ruimtelijke structuren. Dit doen we door erfgoedwaarden in kaart te brengen (strategie 1) en met de afdeling Erfgoed vroegtijdig te adviseren en in dialoog met andere beleidsterreinen te zoeken naar een juiste afweging over erfgoedwaarden.
1.8	Door effectanalyses in te zetten wordt zichtbaar wat de gevolgen van keuzes voor het erfgoed zijn en kan de gemeente “rekenschap geven” van de effecten van haar handelen op erfgoed.
	Door effectanalyses - zoals de Erfgoed Effectrapportage en de Heritage Impact Assessment – in te zetten wordt zichtbaar wat de gevolgen van keuzes voor het erfgoed zijn en kan de gemeente “rekenschap geven” van de effecten van haar handelen op erfgoed. De effecten op het erfgoed worden in deze analyses transparant gemaakt in de besluitvorming. Dit vraagt echter wel inzet van ontwikkelaars en de gemeente. Daarom worden deze instrumenten alleen selectief ingezet op locaties met bijzonder erfgoed, op basis van de waardenkaarten.
1.9	Door erfgoedwaarden vanaf de start mee te wegen in het Utrechts Planproces biedt de gemeente mogelijkheden om het erfgoed beter te leren kennen en te beleven.
	Door erfgoedwaarden vanaf de start mee te wegen in het Utrechts Planproces en daarbij

	in zwaarwegende gevallen gebruik te maken van effectanalyses zoals de Erfgoed Effectrapportage en de Heritage Impact Assessment (uitgangspunt d), biedt de gemeente mogelijkheden om het erfgoed beter te leren kennen en te beleven. Erfgoed is niet gedefinieerd als opgave en kan daarmee onderbelicht worden in de belangenafweging bij planvorming/Herontwikkeling. Gezien de waarde van het erfgoed voor onze stad is het van belang dat die afweging transparant gebeurt. De HIA zetten we in bij de werelderfgoederen en de EER bij andere gebieden zoals de binnenstad. Daarbij zoeken we samen met de eigenaar/ontwikkelaar naar mogelijkheden om gebouwen (gedeeltelijk) openbaar toegankelijk te maken. Daarbij is ook toegankelijkheid voor minder validen een belangrijk aandachtspunt.
1.10	Door prioriteit te geven aan het behoud en versterking van de historische groene en blauwe structuren versterkt de gemeente zowel de aanwezige historische als ecologische waarden
	De groene en blauwe structuren zijn kenmerkend voor de stadsgeschiedenis van Utrecht en bieden daarmee een waardevolle matrix voor de verder ontwikkeling van de stad. Deze structuren bieden een koppelingskans voor het tegelijk versterken van de historische en ecologische kwaliteiten.
1.11	Door prioriteit te geven aan het behoud en versterking van de historische groene en blauwe structuren (e) werkt de gemeente aan klimaatadaptatie
	Historische water- en groenstructuren kunnen zorgen voor waterberging en het tegengaan van hittestress.
1.12	Als de gemeente innovatie in het verduurzamen van monumenten stimuleert (uitgangspunt f.) draagt het erfgoed in de stad bij aan de energietransitie
	Veel monumenten scoren niet goed op energieverbruik. Bij de verduurzaming kan er sprake zijn van spanning met de formeel vastgestelde erfgoedwaarden. In het kader van ‘behoud door ontwikkeling’ wordt gezocht naar een actueel evenwicht tussen deze waarden en de doelstellingen voor duurzaamheid. Het (door)ontwikkelen van een dergelijk evenwicht gebeurt onder andere via pilots en de evaluatie daarvan. Ook zetten we extra in op verduurzaming van monumenten door subsidie voor Duurzame Monumenten adviezen en het delen van kennis en goede voorbeelden via Utrecht.nl en het platform jouw huis slimmer.
1.13	Door participatie van burgers te vergroten wordt de verbinding met de stad en draagvlak voor goede zorg voor het erfgoed versterkt,
	Door betrokkenheid van inwoners te vergroten bij alle aspecten van het erfgoedbeleid en ruimte te bieden voor burgerinitiatief bij het aanwijzen van monumenten, wordt de kennis van en ervaring met het erfgoed vergroot, daarmee wordt de verbinding met de stad versterkt, net als het draagvlak voor goede zorg voor het erfgoed. Door participatie en betrokkenheid van inwoners wordt het erfgoed minder uitsluitend een zaak van experts, maar wordt het erfgoed van en voor iedereen. Daardoor ontstaat enthousiasme voor het erfgoed en de geschiedenis van de stad en haar inwoners. Door betrokkenheid van inwoners bij het erfgoed te vergroten, wordt praktijkkennis en -ervaring vanuit de samenleving opgedaan die kan worden betrokken in de beleidscyclus voor erfgoed. Voorbeeld is de Nieuwe Hollandse Waterlinie: die is onder de aandacht en daarmee op de werelderfgoedlijst gekomen door gebruikswaarde ervan de actualiseren.
1.14	Vergroten van betrokkenheid van inwoners is in lijn met de uitgangspunten van de Omgevingswet en het Europese Verdrag van Faro
	De Omgevingswet en het Europese Verdrag van Faro benadrukken de maatschappelijke en verbindende waarde van erfgoed en het belang van deelname door de samenleving, daarom vergroten we de betrokkenheid van inwoners bij alle aspecten van het

	erfgoedbeleid. In de uitvoering van het erfgoedbeleid zorgen we daarom dat alle benodigde informatie en het instrumentarium op orde en toegankelijk zijn om te kunnen voldoen aan de NOVI, de Omgevingswet en het verdrag van Faro.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	De regelgeving voor Rijksmonumenten en Beschermde stadsgezichten kan niet door de gemeente zelf worden herzien.
	Omdat de regelgeving voor Rijksmonumenten en Beschermde stadsgezichten landelijk wordt bepaald, kan de regelgeving voor deze monumenten niet door de gemeente zelf worden herzien. Het aanpassen van regels richt zich daarom op gemeentelijke monumenten. De regelgeving voor Rijksmonumenten wordt landelijk bepaald. Daarom onderzoeken we in samenwerking met de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed hoe de toepassing van regelgeving voor Beschermde stadsgezichten door de gemeente eenduidiger en transparanter gemaakt kan worden.
1.2	Om bij transformatie van erfgoed en andere markante gebouwen in te kunnen zetten op openbare functies is de gemeente afhankelijk van de ontwikkelaar of eigenaar en de mogelijkheden van oa het bestemmingsplan.
	Daarom zoeken we in dialoog met de eigenaar ontwikkelaar naar mogelijkheden voor (gedeeltelijke) openbare toegankelijkheid en de combinatie van openbare functies met (oa) werkgelegenheid- en woonfuncties. Daarbij wegen we deze ambitie integraal af tegen de andere inhoudelijke ambities voor de desbetreffende ontwikkeling en met oog op de financiële haalbaarheid/business case voor de eigenaar van de transformatie van het monument.
1.3	Verduurzaming, klimaatadaptatie en ecologische waarden kunnen op gespannen voet staan met erfgoedwaarden.
	Waar effectievere aanpak van verduurzaming, klimaatadaptatie en ecologie ten koste dreigt te gaan van erfgoedwaarden, zoeken we in dialoog met betrokkenen inwoners/eigenaren en beleidsterreinen naar mogelijkheden waarbij verduurzaming, klimaatadaptatie en ecologie wordt gefaciliteerd met behoud van erfgoedwaarden.
Beslispunt	
2	De Erfgoednota: Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden' op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter vervanging van de nota 'Beheer van de chaos der eeuwen' - onderdeel van het thematisch beleid - en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/ hierop aan te passen.
Argumenten	
2.1	Door de Erfgoednota – Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden' op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' blijft de omgevingsvisie actueel.
	De 'Omgevingsvisie Utrecht' bevat het overkoepelende integrale beleid over de fysieke leefomgeving en het stedelijk beleid over diverse beleidsvelden van gemeente Utrecht. De Erfgoednota Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden dient hieraan te worden toegevoegd, ter vervanging van de nota 'Beheer van de chaos der eeuwen'

Financiën

De ambities uit de erfgoednota worden op twee manieren bekostigd. Vanuit de begroting voor de doelstelling 'Borgen van de monumentale en cultuurhistorische waarden' binnen het programma Ruimtelijke ontwikkeling, Wonen en Erfgoed.
Daarnaast door het samenwerken met, en gebruik maken van andere opgaven zoals gebiedsontwikkelingen, groen of energie. Voorbeelden daarvan zijn het herstel van historische groenstructuren of duurzaamheidsmaatregelen voor monumenten (bij die laatste vergoeden we niet de realisatie van maatregelen zelf, maar adviezen en proceskosten).

Mocht na de uitkomsten van de pilots nav motie 158 blijken dat een vervolg op deze pilots om extra financiering vraagt die niet binnen de bestaande programma's kan worden gevonden dan levert dit een afwegingsvraag op bij de VJN.

Vervolg

Met de erfgoednota zetten we in op vier strategieën om het erfgoed op een integrale manier te gebruiken voor een aantrekkelijke, leefbare en historische stad voor huidige en komende generaties. De in de strategieën genoemde projecten en activiteiten zullen na vaststelling van de nota in samenwerking met partner worden opgepakt.

Participatie en communicatie

De participatie over de (uitwerking) van het erfgoedbeleid is afgelopen jaren toegenomen: van informatieavonden over verduurzaming van monumenten, via participatie over het aanwijzen van monumenten naar het participatief opstellen van de omgevingsvisiebinnenstad met als centraal onderwerp de omgang met monumenten. Voor het opstellen van deze erfgoednota is gebruik gemaakt van de resultaten van deze trajecten. Daarnaast is een conceptversie van de nota besproken met een aantal historische verenigingen en eigenaren van erfgoed.

Voor de uitwerking van regels en concrete producten die in de nota worden aangekondigd, is participatie van inwoners een belangrijke procesvereiste (zie onder andere beslispunt h).
In deze hoogdynamische tijd hechten we waarde aan interactieve beleidsvorming. Daarom zullen we na het verschijnen van deze nota ook regelmatig en proactief met de samenleving in gesprek gaan om het maatschappelijk gedragen erfgoedbeleid te formuleren, waarmee recht wordt gedaan aan de actuele vraagstukken voor de stad.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming:
- Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden - Erfgoednota

Bijlagen informatief:
-



Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden

Erfgoednota

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl



Colofon

Tekst en afbeeldingen tenzij anders vermeld
Gemeente Utrecht, afdeling Erfgoed

Opdrachtgever
Anke Klein
Jurrien Brombacher (ambtelijk)

Grafische realisatie
OntwerpStudioRuimte

Versiedatum
oktober 2021

Bestuurlijke besluitvorming
PM

Voorwoord

De geschiedenis van onze stad is op veel plekken in Utrecht zichtbaar en tastbaar. Wie wandelt, fietst of rijdt door de stad ziet de veelheid en verscheidenheid aan monumenten, historische parken, werven, lanen en grachten. Een deel van onze geschiedenis is echter verborgen, en komt met regelmaat (gelukkig!) aan het licht, namelijk onze archeologie.

Veel bewoners en bezoekers koesteren de stad vanwege die geschiedenis. Die geschiedenis bepaalt de eigenheid en de identiteit en geeft richting aan de dynamische ontwikkeling die onze stad kenmerkt. Hoe zorgen we ervoor dat deze geschiedenis, ons erfgoed, behouden en inpasbaar blijft in de toekomst. Hoe zorgen we ervoor dat het op een moderne manier een plek krijgt in de levens van mensen?
Met trots presenteer ik u onze nieuwe erfgoednota, waarin we beschrijven hoe we met ons erfgoed in de stad omgaan.

Er zijn talloze voorbeelden in de stad waar eigenaren laten zien hoe behoud door ontwikkeling mogelijk is. Kijk hoe de voormalige Westerkerk is omgetoverd in het Bunk Hotel. Hoe de Hamtoren, Villa Jongerius en het Polmanshuis zijn gerestaureerd en verduurzaamd. Denk ook aan het teruggeven van de stadsbuitengracht aan de inwoners. En de ontwikkeling van de Maliebaan, waar mobiliteits-ontwikkelingen hand in hand gaan met het terugbrengen van historische aspecten.
Er komen ook steeds weer prachtige nieuwe gebouwen bij, zoals op het Utrecht Science Park. En dan hebben we er dit jaar ook nog twee nieuwe werelderfgoederen bij gekregen: de Nedergermaanse Limes en de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

De stad is van ons allemaal dus ook erfgoed is van ons allemaal.
We willen de ontwikkeling van deze stad en behoud van de prachtige historische omgeving samen met de inwoners verder vormgeven.
In deze erfgoednota schetsen we het perspectief voor ons erfgoed en hoe wij daarmee om willen gaan, nu en in de toekomst.

Anke Klein,
Wethouder Erfgoed



Foto:
Anke Klein,
Wethouder Erfgoed
(foto: Robert Oosterbroek)

Inhoud

1. Inleiding **6**
- Gezond stedelijk leven voor iedereen 6
- Een nieuwe nota, waarom nu? 6
- Wat is erfgoed? 7
- Met de samenleving 9
- Leeswijzer 9

2. Intermezzo - Wat maakt het Utrechts erfgoed zo bijzonder? **10**

3. Uitdagingen en ambities **19**
- Inleiding 19
- Werelderfgoed 19
- Wetgeving 19
- De compacte stad 19
- De verbonden stad 20
- De groene stad en de toekomstbestendige stad 21
- De Inclusieve stad en de vertraagde stad 23
- Uitdaging: Uitzonderlijk Utrechts erfgoed beter positioneren 24

4. Strategieën **25**
- Inleiding 25
- Strategie 1 - Kennis van het erfgoed op orde 25
- Strategie 2 - Erfgoed biedt een fundament voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de stad 32
- Strategie 3 - Erfgoed koesteren en benutten bij de klimaatuitdagingen van de stad 36
- Strategie 4 - Erfgoed toegankelijk en beleefbaar maken 42

5. Financiën **46**

6. Bronnen **47**



De Groenedijk in Leidsche Rijn op een mooie zondagmiddag. Wijkbewoners en passanten wandelen, fietsen, skaten of rennen langs deze van oorsprong middeleeuwse weg. Het is een aantrekkelijke plek in de grootste nieuwbouwwijk van Nederland: een karakteristiek oud dijkje met knotwilgen en boerderijen. Leidsche Rijn is dan wel nieuw, de wijk is gebouwd op oude grond – en dat voel je op de Groenedijk.

De Groenedijk is een van de vele iconen die Utrecht herkenbaar maakt. Het zijn dit soort structuren, plekken en gebouwen waaraan de stad haar eigenheid ontleent. Dit is erfgoed dat mensen verbindt: met het verleden, met elkaar en met de stad.

1. Inleiding

De Utrechter is trots op de geschiedenis van de stad en gehecht aan de plekken waar sporen uit verschillende tijden nog tastbaar zijn. Deze geven de stad karakter en vormen vertrouwde bakens. Nog steeds kun je zien hoe Utrecht ooit is opgebouwd langs kanalen, grachten en verbindingswegen. En nog altijd herinneren de vele monumenten zoals de Dom en de waterlinie met de forten aan vervlogen tijden. Hoe de stad zich ook ontwikkelt, ons cultureel erfgoed zal daar onderdeel van blijven. Niet alleen de Utrechter omarmt deze rijke historie: de Romeinse Limes en de Nieuwe Hollandse Waterlinie zijn in 2021 aangewezen als UNESCO-werelderfgoed. Het Rietveld-Schröderhuis is dat al sinds het jaar 2000.

Gezond stedelijk leven voor iedereen

Omdat steeds meer mensen en organisaties hier willen wonen of werken groeit onze stad. Utrecht is een aantrekkelijke, centraal gelegen stad met veel groen, natuur en goede voorzieningen.
We zetten in op een gezonde stedelijke leefomgeving voor iedereen, met behoud van de karakteristieke Utrechtse kwaliteit. We kiezen voor groen, landschap, erfgoed en water als structurerende elementen. Zij vormen het startpunt voor het nadenken over verstedelijking. En we bouwen aan een inclusieve stad, waar plek is voor iedereen en segregatie en sociale en ruimtelijke barrières worden voorkomen. Dat vraagt onder meer om gebouwde voorzieningen en de openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeting en verbinding.
Erfgoed speelt daarbij een belangrijke rol. Niet alleen beheren we ons historische kapitaal zorgvuldig; Utrecht kiest ervoor om haar waardevolle historie in te zetten bij de verdere ontwikkeling van de stad.

Hoe zorgen we bij de grote maatschappelijke vragen en de bijbehorende dynamische stedelijke ontwikkelingen dat het erfgoed herkenbaar, zichtbaar en beleefbaar blijft, zodat het zijn betekenis voor de stad behoudt voor de huidige en toekomstige generaties?

Een nieuwe nota, waarom nu?

De laatste Utrechtse erfgoednota Beheer van de chaos der eeuwen stamt uit 2004, in 2013 aangevuld met een Erfgoedagenda. Er is nadien in de wereld om ons heen nogal wat veranderd. Een nieuwe stedelijke boom, een landelijk klimaatakkoord, de aankondiging van de nieuwe Omgevingswet en de opgaven van de groeiende stad.
En natuurlijk hebben we ook twee nieuwe werelderfgoederen: de Limes en de Nieuwe Hollandse Waterlinie.
Deze nieuwe Erfgoednota speelt daarop in en presenteert een aantal focuspunten waarop het beleid zich met name zal richten.



Foto:
Tour de France peloton onder de Dom

Foto:
Voormalige
Cereol fabriek
en omgeving



Erfgoed als basis voor gezonde verstedelijking
In de ruimtelijke ontwikkeling van de stad neemt de geschiedenis van de stad een centrale plaats in. En dat is niet voor niets.
De historische waarde maakt de stad aantrekkelijk, mooier en draagt bij aan een prettig en gezond woonklimaat. Mensen en bedrijven willen er graag wonen, werken of zich hier vestigen.
De historische omgeving inspireert inventief hergebruik en gebiedsontwikkeling. En het vertegenwoordigt een substantiële economische waarde.
Daarnaast heeft het erfgoed een belangrijke functie in de sociaal-maatschappelijke en culturele infrastructuur van de stad.
Daarom willen we dat het Utrechts erfgoed blijft bijdragen aan de kwaliteit en de leefbaarheid van de stad.

Wat is erfgoed?

Met de Erfgoedwet uit 2016 is het onderscheid tussen onroerend, roerend en ‘immaterieel’ erfgoed verder op de achtergrond geraakt. Cultureel erfgoed definiëren we nu als het gehele samenspel van materiële en immateriële bronnen die in het verleden door mensen zijn gemaakt. In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en de nieuwe Omgevingswet speelt de verplichting om cultuurhistorische waarden mee te wegen een belangrijke rol. Als gemeente zien we deze als wezenlijk onderdeel voor integrale ontwikkeling. Dit doen we vanuit de overtuiging dat voortborduren op en aansluiten bij het bestaande bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit van de stad.
Het is belangrijk dat we rekenschap geven van het erfgoed dat er is, de betekenis voor de stad herkennen en er opnieuw waarde aan toevoegen. Dat is meer dan alleen behoud van grotere en kleinere monumenten; we benutten het erfgoed als basis voor onze verdere verstedelijking.

Daarbij is erfgoed geen statisch geheel. Het erfgoed is door de eeuwen heen steeds meeontwikkeld met de stad qua vorm en gebruik. Ook de huidige tijd vraagt om een eigentijdse benadering. De gebruikswaarde van een monument is een belangrijke basis voor (het draagvlak onder) de instandhouding van dit monument. Daarom is het belangrijk om te kijken naar de behoeften van deze tijd. Voor verduurzaming betekent dit het zoeken naar methodes die passen bij het historische karakter van onze stad.

Afbeelding:
Historische highlights
van Utrecht.

Tegelijk verschuift de waardering voor erfgoed voortdurend. Buurten en gebouwen die we enkele decennia geleden nog niet bijzonder vonden, blijken met het verstrijken van de tijd aan waardering te winnen en zelfs als nieuw erfgoed beschouwd te worden. Daarom hebben we nu ook aandacht voor het erfgoed van na 1970 (de periode Post'65), waarbij we bezien of gebouwen in aanmerking komen voor een monumentale status. Tevens gaat de aandacht uit naar de erkende kwaliteiten van meer recente gebouwen, maar ook van jongere parken.

Verder krijgen individuele objecten (de punten op de kaart) historische betekenis door het ensemble waar ze in staan of de structuur waarvan ze onderdeel zijn (de lijnen of vlakken op de kaart). De forten aan de oostzijde van Utrecht ontlenen hun historische betekenis bijvoorbeeld aan hun oorsprong als militaire werken in de Nieuwe Hollandse Waterlinie.
Bepalend voor de identiteit en de herkenbaarheid van onze stad zijn dus niet uitsluitend de individuele gebouwen en objecten, maar vooral ook de historische structuren. Daarbij gaat het met name om de groenblauwe dooradering van de stad in de vorm van onze waterlopen en parken. En om de historische stedelijke assen zoals de Biltstraat, Koningsweg en Amsterdamse Straatweg. Maar ook de groene 'contramal' van de stad zoals Amelisweerd/Rhijnauwen en Noorderpark en het daaraan verbonden stedelijk historische weefsel is bepalend voor de identiteit en herkenbaarheid van Utrecht.

Door de jaren heen is de bebouwde omgeving van Utrecht sterk veranderd met deze ruimtelijke structuren als drager. Dit is ook het vertrekpunt voor de ontwikkeling in de toekomst: de ruimtelijke structuur is de drager van ruimtelijke ontwikkelingen en nieuwe ontwikkelingen moeten bijdragen aan de versterking van deze karakteristieke ruimtelijke structuren.



Met de samenleving

Participatie van inwoners bij hun leefomgeving - en dus bij het erfgoed - wordt ook in de Omgevingswet onderstreept. Samen stad maken betekent ook samen zorgen voor het Utrechts erfgoed.
In het actieprogramma “Samen stad maken” beschrijven we hoe we participatie willen organiseren en hoe we samenwerking tussen inwoners en organisaties en de gemeente willen bevorderen.
De Omgevingswet waarborgt de participatie van inwoners bij hun leefomgeving. In het Europese Verdrag van Faro (2005) wordt de sociale waarde van erfgoed en het belang van participatie van de samenleving benadrukt. Erfgoed wordt daarbij gezien als middel om maatschappelijke doelen te verwezenlijken .

Foto:
Vrijwilligers
Archeohotspot



De komende jaren willen we de actieve betrokkenheid van inwoners en organisaties bij de wijze waarop we als gemeente omgaan met erfgoed verder versterken. We doen aan participatieve beleidsvorming, bieden ruimte aan burgerinitiatief, organiseren inspraak bij inventarisatie en waarderingsprojecten en stimuleren activiteiten die inwoners bij het erfgoed betrekken.

Leeswijzer

De Erfgoednota beschrijft voor de komende tien jaar de bijdrage van het erfgoed aan de ambities voor de stad. Deze ambities sluiten aan bij Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen en de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Vervolgens wordt in de strategieën op hoofdlijnen uitgewerkt hoe de gemeente samen met partners aan deze uitdagingen en ambities werkt. Deze strategieën sluiten aan op andere lopende opgaven en programmeringen, waarin een belangrijk deel van de ambities al is meegenomen. Daarmee brengen we dus vooral focus aan in de huidige programmering en vullen de gaten op die er zijn als gevolg van de ontwikkelingen. De laatste paragraaf beschrijft op welke manier de inzet van de gemeente wordt gefinancierd.

2. Intermezzo - Wat maakt het Utrechts erfgoed zo bijzonder?

Het Utrechts erfgoed is gevarieerd en heeft nationale en internationale betekenis.
Tweeduizend jaar geschiedenis is terug te vinden in onze stad.

Foto links:
Opgraving Prinses Maxima Centrum



Foto rechts:
Opgraving van het Romeinse schip De Meern 1



- Een vroege ontginnings- en bewoningsgeschiedenis.
  De hooggelegen stroomgordels en dekzandruggen fungeerden als magneten voor de prehistorische bewoning tussen 10.000 v. Chr. en tot het begin van de jaartelling. Bijzonder is de landschappelijke ligging van deze voorraad archeologie: op de overgang van dekzand naar rivierdelta en op een splitsing van rivieren.

- Garnizoensstad aan de Romeinse rijksgrens (de Limes). Utrecht omvat een 15 km lang segment uit deze grens, compleet met bijbehorende infrastructuur van schepen, wegen, wachttorens en forten. De archeologische sporen uit deze tijd zijn hier door onder andere de hoge grondwaterstand relatief beter bewaard dan elders. De Neder-Germaanse Limes is in 2021 aangewezen als UNESCO werelderfgoed.

Foto links:
Opgraving
Oudwijkerdwarsstraat



Foto rechts:
De Geertekerk is
één van de vroeg-
middeleeuwse kerken



- Een van de kernregio's van vroegmiddeleeuws Nederland. Het oude Romeinse fort op het Domplein ontwikkelde zich van speelbal van Friezen en Franken (6e tot 8e eeuw n.Chr.) tot kerkelijke centrum van de Karolingische en Ottoonse tijd (8e tot 11e eeuw n.Chr.). De laatste jaren wordt het door nieuwe archeologische ontdekkingen steeds duidelijker dat ook de stroomruggen buiten het Romeinse fort intensief waren bewoond.
- Met afstand de belangrijkste middeleeuwse stad van ons land, met een dominant bisschoppelijk kerkelijk en bestuurlijk centrum en een strategische handelspositie.
- Een van de best bewaarde middeleeuwse binnensteden van Nederland met grachten, werfkelders en stadskastelen. Deze vormen een voor Nederland uniek ensemble en het middeleeuwse equivalent van Rotterdam: kilometers havengebied en handelskade ineen.

- Uitzonderlijke verzameling relatief vroege middeleeuwse kerken: Pieterskerk, Janskerk, Nicolaikerk, Buurkerk en Geertekerk
- Hét Nederlandse hoogtepunt van de gotiek met de Utrechtse Domkerk en Domtoren. De kerktorens bepalen nog steeds een groot deel van het stadsbeeld.
- Een bijzondere ruimtelijke structuur van de binnenstad, o.a. gevormd door een groot aantal geestelijke instellingen en begraafplaatsen.
- Opmerkelijk aantal kastelen, kloosters, buitenplaatsen en lusthoven in het buitengebied en veel restanten van buitenplaatsen binnen de stad.
- De Nieuwe Hollandse Waterlinie vormt een historisch verdedigingssysteem van internationale kwaliteit en is in 2021 aangewezen als UNESCO werelderfgoed.



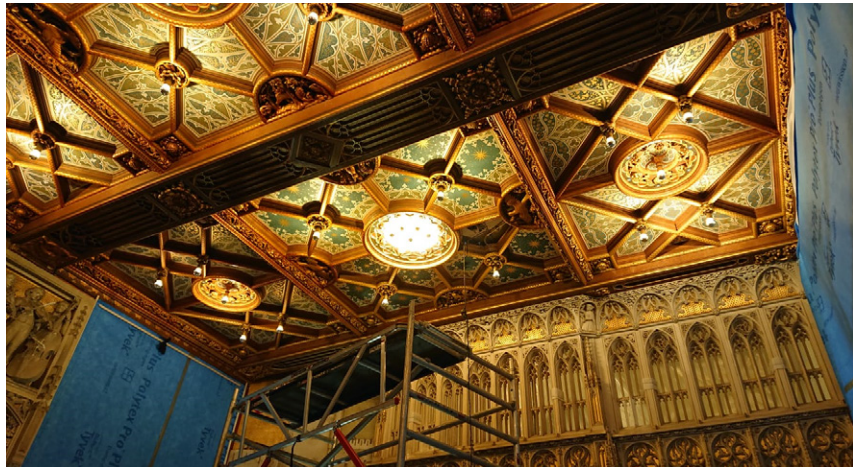
Abeelding:
Utrecht kerkenstad
ca 1604

Foto's:
Kasteel de Haar





Foto rechts:
Plafond Ridderzaal
Kasteel de Haar



- Het grootste kasteel met het grootste landschappelijke park in Engelse landschapsstijl in Nederland: Kasteel De Haar met het Zuiderpark. Samen met het (verplaatste) dorp Haarzuilens een unieke schepping van Pierre Cuypers en Henri Copijn.
- Kenmerkende spoorstad, met bijbehorende monumenten zoals het Maliebaanstation (Spoorwegmuseum) en de drie hoofdgebouwen in het Moreelsepark, waaronder het grootste bakstenen gebouw van Nederland (De Inktpot).
- Prachtig industrieel erfgoed, bijvoorbeeld in het Werkspoorgebied en langs het Merwedekanaal (o.a. Villa Jongerius).

Foto:
Kantoorgebouw
bij Villa Jongerius



Foto links:
De Lessepsbuurt,
bijzonder voorbeeld van
sociale woningbouw



Foto rechts:
Schoolgebouw
Johan de Wittschool
(foto: Frans Hanswijk)



- Rijke verzameling bijzondere sociale woningbouw uit de 20e eeuw: de De Lessepsbuurt, Elinkwijk, Jan van Scorelstraat, de naoorlogse woningbouw van Rietveld in Hoograven.
- Een serie bijzondere schoolgebouwen uit de 19e en 20e eeuw, zowel bijzonder vanwege de architectuur als vanwege de vernieuwende onderwijsconcepten.

Foto:
Jongste bouwkunst,
het Educatorium van
architect Rem Koolhaas
(foto: HUA)



- Groen erfgoed van nationaal niveau, zoals de Maliebaan, het Zocherpark, het Wilhelminapark, Park Oog in Al, het Julianapark en de buitenplaatsen Amelisweerd en Rhijnauwen. Ook heeft Utrecht - opvallend veel 20e-eeuws groen met Park Transwijk als wederopbouwpark van nationaal belang.
- Naoorlogse wijken van hoge kwaliteit met een kenmerkende stedenbouwkundige opzet, bijzondere groenaanleg en beroemde architectuur. De wijk Halve Maan is door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed opgenomen in de Top 30 – wederopbouwwijk.
- Een rijke geschiedenis van stadsvernieuwing (na 1965) met vergaande invloed van bewoners voor behoud van toen nog niet erkend erfgoed, zoals het Veeartsenijterrein.
- Uitzonderlijke jonge bouwkunst, zoals het unieke Mart van Schijndelhuis, de woningbouw bij de Mariaplaats, de uitbreiding van het Universiteitsmuseum en de spectaculaire gebouwen op het Utrecht Science Park.

Utrechts UNESCO werelderfgoed

Foto links:
Castellum
Hoge Woerd



Foto rechts:
De Nieuwe Hollandse
Waterlinie



Foto links:
Rietveld-Schröderhuis
(foto: Centraal Museum,
Utrecht/ Stijn Poelstra)



Foto rechts:
9e-eeuwse Utrecht
Psalter



3. Uitdagingen en ambities

Inleiding

Naast goed beheer van het bestaande erfgoed, zien we de komende jaren een aantal uitdagingen op ons afkomen die extra aandacht vragen. De (binnenstedelijke) verdichting en de klimaatopgave heeft impact op de bestaande stad en daarmee op het erfgoed. Tegelijk bieden deze ontwikkelingen kansen voor het erfgoed om nog meer bij te dragen aan gezond stedelijk leven voor iedereen.
De gemeente kiest voor groen, landschap, erfgoed en water als structurerende elementen en werkt aan een klimaatbestendige stad.

Werelderfgoed

De gemeente vestigt de aandacht op de historie en het erfgoed als kwaliteiten waar de stad trots op is. Bij verdere verstedelijking wil de gemeente deze kwaliteiten behouden, waar mogelijk versterken en meer zichtbaar en herkenbaar maken. In de zomer van 2021 heeft het UNESCO Werelderfgoedcomité besloten dat de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Romeinse Limes een werelderfgoedstatus krijgen. Daarmee heeft Utrecht, samen met het Rietveld Schröderhuis, nu maar liefst drie werelderfgoedsites.

Wetgeving

De komende jaren verandert met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en de Omgevingswet de landelijke context van beleid en wetgeving. In de NOVI is behoud en versterking van het cultureel erfgoed (boven- en ondergronds) benoemd als één van de 20 (nationale) belangen en opgaven. De Omgevingswet vraagt daarnaast onder andere om overzichtelijke regels, een samenhangende benadering van de leefomgeving, betere besluitvorming en ruimte voor lokaal maatwerk. Daarnaast benadrukken de Omgevingswet en het Europese Verdrag van Faro de maatschappelijke en verbindende waarde van erfgoed en het belang van deelname door de samenleving.

In de uitvoering van onze ambities zorgen we dat alle benodigde informatie en het instrumentarium op orde en toegankelijk zijn om te kunnen voldoen aan de NOVI, de Omgevingswet en het Europese Verdrag van Faro.
Bij verdere verstedelijking wil de gemeente de ruimtelijke kwaliteiten behouden, waar mogelijk versterken en meer zichtbaar en herkenbaar maken. Dat werken we hier uit aan de hand van zes stadsprofielen, ontleend aan de RSU 2040. Aan elk van die profielen is een specifieke inzet op het gebied van erfgoed te benoemen.

De compacte stad

Utrecht borduurt voort op de bestaande stad en kan daarmee een kwalitatieve impuls geven aan de openbare ruimte, voorzieningen en infrastructuur in de bestaande wijken. Verouderde terreinen en ongebruikte gebouwen worden getransformeerd en braakliggende kavels bebouwd. Belangrijk is het waarborgen van de menselijke maat: nabijheid, de beleving van de stad op ooghoogte, levendigheid op straat, functiemenging, buitenruimte en de mate van publieke toegankelijkheid.

De komende jaren groeit het aantal inwoners, banen, voorzieningen en woningen. We willen als stad tegelijk klimaat- en duurzaamheids-doelstellingen nastreven en sociale en maatschappelijke ontwikkelingen (bij)sturen. Deze opgave zal grotendeels plaatsvinden binnen de bestaande stad en dus binnen onze historisch gegroeide leefomgeving, zowel boven als onder de grond. De stad wordt daarmee nog compacter en de uitdaging is dan ook: verdichten in balans met bestaande en nieuwe waarden.

Hoe zorgen we bij deze grote maatschappelijke vraag en de bijbehorende dynamische stedelijke ontwikkelingen dat het erfgoed herkenbaar, zichtbaar en beleefbaar blijft, zodat het zijn betekenis voor de stad behoudt voor de huidige en toekomstige generaties? Anderzijds biedt de dynamische ontwikkeling van Utrecht kansen om de karakteristieke kwaliteit van Utrecht te versterken. De historische structuren in het landschap zijn kwaliteiten waarop kan worden voortgebouwd . Markante beeldbepalende (en soms minder bekende) gebouwen kunnen nieuwe herkenningspunten worden voor de stad. Dit gebeurt in de grote ontwikkelingen en prioritaire gebieden, maar even goed bij kleinere ontwikkelingen in de wijken. Juist die kleinere ontwikkelingen kunnen een grote impact hebben op de directe leefomgeving van veel Utrechters die er in de buurt wonen of werken.

Foto:
Vikingrijn Maximapark



Ambities voor de compacte stad:

a. Bij gebiedsontwikkelingen streven we naar versterking en zichtbaar maken van de historische kwaliteiten en het gebiedseigen karakter.
b. Bij de stedelijke herontwikkeling wegen we het cultuurhistorisch belang, het gebruiksbelang en andere maatschappelijke belangen goed met elkaar af. Deze manier van werken vindt plaats bij de opgave voor verduurzaming, het realiseren van woonruimte, het tegengaan van leegstand in het kernwinkelgebied, en bij alle overige opgaven. Een beschermd monument heeft met zijn cultuurhistorische uitstraling meerwaarde voor de omgeving. Het evenwichtig faciliteren van een maatschappelijk gewenst gebruik, zoals bewoning, is ook van belang voor het draagvlak voor de instandhouding van ons erfgoed.

De verbonden stad

Utrecht investeert in een netwerk voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer dat veilig, gezond, toegankelijk en ruimte-efficiënt is. Vooral rondom deze knooppunten vindt in de openbare ruimte de genoemde accentverschuiving plaats: van ruimte om te verplaatsen naar een ruimte om te verblijven, elkaar te ontmoeten en activiteiten te ondernemen. Een fijnmazig netwerk van fiets- en wandelroutes verbindt de knooppunten met de wijken in de stad en de omliggende regio. Voor een belangrijk deel maakt dit netwerk gebruik van de historisch gegroeide ruimtelijke structuur van de stad. Voorbeelden hiervan zijn de herwaardering en ontwikkeling van de Singel en Maliebaan als (groene) ruimte voor voetgangers en fietsers.
De huidige verstedelijkingsopgave vraagt een opschaling van die aanpak. En verloren historische structuren kunnen inspiratie geven voor het ontwikkelen van een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer.

Ambitie voor de verbonden stad:

We laten de opgaven voor de verbonden stad zoveel mogelijk aansluiten bij de mogelijkheden die de historische ruimtelijke structuur van Utrecht biedt.

Foto:
Pierenbadje in het groen in Overvecht

De groene stad en de toekomstbestendige stad

Het groene en blauwe erfgoed draagt door zijn aanwezigheid en ouderdom vaak bij aan de oplossingen die gezocht moeten worden voor opwarming, afnemende biodiversiteit en droogte of juist wateroverlast. Het biedt ook verschillende nieuwe kansen voor klimaatadaptatie. Utrecht wordt omringd door verschillende landschappen met een rijke cultuurhistorie, elk met een eigen kwaliteit en identiteit. Niet alleen om de stad, maar ook in de stad heeft Utrecht prachtige water- en groenstructuren, parken en groene buurten. Het veelal historische landschap vormt ook de contramal voor de verstedelijking van de stad en geeft een belangrijk antwoord op de invulling van gezond stedelijk leven. Wij willen ervoor zorgen dat Utrecht haar stedelijke en landschappelijke kwaliteiten behoudt en zetten daarom ontwikkelingen in gang om deze te versterken en te vergroten. Het groen en het landschap in en om de stad kunnen daardoor nog beter benut worden voor sport, recreatie, ontspanning en ontmoeting.

Utrecht kiest voor gezond stedelijk leven. Verstedelijking en vergroening moeten in balans zijn. Hierbij gaat veel aandacht naar de groenstructuur van de stad. Er moet nieuw groen toegevoegd, en bestaand groen (kwalitatief en functioneel) opgewaardeerd. Dat zet het groene en blauwe erfgoed in een nieuw perspectief. Herwaarderen en ontwikkelen van dit erfgoed kan een grote bijdrage leveren aan klimaatadaptatie, verhoging biodiversiteit, vergroting van (recreatieve) groene ruimte, langzaamverkeersnetwerk etc. Groen erfgoed is en wordt steeds meer verbindend en ruimtelijk bepalend, een wezenlijk onderdeel van de stad. Deze aanpak is de laatste decennia ingezet, door ondermeer de herbestemming van forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, de inpassing en verwijzing naar de Limes in Leidsche Rijn, de herwaardering en ontwikkeling van de Singel en Maliebaan als groene ruimte voor voetgangers en fietsers.



De energietransitie en klimaatadaptatie (voorsorterend op extreme hitte en regenval)vormen uitdagingen voor het erfgoed in Utrecht. Het voorkomen van onomkeerbare schade aan het erfgoed door opwarmend klimaat en extreem weer is een belangrijk aandachtspunt.

We werken aan een klimaatneutrale stad, en dat gaat niet vanzelf. De ambitie om verstedelijking, vergroenen en het water in balans te houden, vraagt een enorme inspanning. Het beeld van de openbare ruimte moet groen gaan kleuren. We dragen bij aan het tegen gaan van hittestress en waterberging door waar mogelijk de historische groene en blauwe structuren in te zetten, Daaraan gekoppeld willen we ook de ecologische kwaliteit van ons erfgoed verhogen. Dat doen we zowel op het niveau van ruimtelijke structuren als op het niveau van individuele objecten.

Foto links:
Hamtoren na restauratie en verduurzaming (warmtepomp, vloerverwarming, geisoleerd dak en voorzetbeglazing).

Foto inzet:
Dakrestauratie van de Hamtoren



Woningen worden in de bestaande stad steeds meer geïsoleerd en woningeigenaren gestimuleerd om zelf energie op te wekken. En alle nieuwe woningen zullen energieneutraal zijn. Utrecht legt de lat hoog. Zo wil de stad vóór 2050 aardgasvrij zijn, maar beoogt ook een groene schaalsprong in en rondom de stad. Uitdagingen zijn er ook om onze monumenten energiezuinig en aardgasvrij te maken. En daarnaast wordt gezocht naar locaties voor het opwekken van duurzame energie, waarvoor als voor de hand liggend gebied naar onze stadsrand wordt gekeken. Dit zijn deels gebieden met hoge erfgoedwaarde.

Ambities voor de groene stad en de toekomstbestendige stad:

a. Waar mogelijk maken we monumenten energiezuinig en kiezen we daarbij voor hernieuwbare energie met gebruik van innovatieve methoden.
b. Vroegtijdig adviseren over de archeologische waarden voor een optimale lokalisering van de ondergrondse ingrepen.
c. Het versterken van historische groen- en waterstructuren, zodat deze bijdragen aan de klimaatopgave.

De Inclusieve stad en de vertraagde stad

Utrechters zijn trots op hun historie en cultureel erfgoed. Daarom willen wij ons erfgoed niet alleen beschermen, maar ook meer herkenbaar en zichtbaar maken. Het Europese Verdrag van Faro benadrukt niet voor niets dat inwoners een grote rol moeten kunnen spelen in alle aspecten van het erfgoedbeleid.

Utrecht wil een stad zijn waar mensen elkaar makkelijk kunnen ontmoeten en waar ze zich betrokken voelen bij elkaar. Belangrijk dus dat de gebouwde voorzieningen en de openbare ruimte mensen hiertoe uitnodigen, en toegankelijk zijn voor mensen met beperkingen. Ook het gebouwde erfgoed en de ruimtelijke historische structuren, zoals de historische parken, zijn plaatsen waar mensen elkaar graag ontmoeten.

Onmisbaar in een inclusieve stad zijn voldoende toegankelijke voorzieningen op het gebied van onderwijs, cultuur, zorg en sport. We willen dat iedereen gelijke kansen heeft op een gezond stedelijk leven. Dat betekent ook toegang tot sociaal-maatschappelijke en culturele voorzieningen en andere plaatsen voor ontmoeting. Erfgoed biedt ook ruimte voor het huisvesten van deze sociale voorzieningen, naast werkgelegenheids- en woonfuncties. We vinden het belangrijk dat monumenten met een bijzondere geschiedenis toegankelijk en dus beleefbaar blijven voor de Utrechters.

Een gezonde stad heeft naast levendige centra en buurtkernen ook plekken waar je tot rust kunt komen. Openbare groene plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning. Een vertraagde stad biedt ook ruimte om samen met de gebruikers bepaalde plekken geleidelijk te laten groeien. Dit zijn plekken die niet tot op de laatste steen zijn ontworpen of bewust (nog) niet ontwikkeld worden, en die daardoor bewoners of gebruikers de mogelijkheid bieden om er zelf invulling aan te geven.

Ambities voor de inclusieve stad en de vertraagde stad:

a. Bij transformatie van bijzondere monumenten zoals een postkantoor, gevangenis, een kerk, school of kantoren, zoals Concordia, streven we naar een (gedeeltelijke) openbare toegankelijkheid en het huisvesten van sociaal-maatschappelijke en culturele functies.
b. Door de historische structuur van de stad te ontwikkelen en te versterken, creëren we plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning.
c. We willen de toegankelijkheid en beleefbaarheid van erfgoed vergroten door kennis te delen en erfgoedactiviteiten te faciliteren.

Foto:
Werkzaamheden aan de werven

Uitdaging: Uitzonderlijk Utrechts erfgoed beter positioneren

Een aantal gebieden, structuren en objecten in Utrecht heeft bovenstedelijke en (inter)nationale allure en betekenis. Zij vormen voor veel bewoners en bezoekers het herkenbare ‘gezicht’ van Utrecht.
Denk aan de historische binnenstad, de Neder-Germaanse Limes en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Utrecht heeft sinds 2021 als een van de weinige steden ter wereld maar liefst drie werelderfgoederen binnen de gemeentegrenzen. Vanwege de bijzondere waarde en betekenis van deze iconen, verdienen ze de focus in het werk van de gemeente.

Deze plekken bieden niet alleen grote kansen maar ook uitdagingen voor onze groeiende stad. Het werelderfgoed kent strenge kaders die ons aanmoedigen om de groene kwaliteiten te vergroten. De uitdaging is om in de werelderfgoederen de goede mogelijkheden te ontdekken die we kunnen benutten voor klimaatadaptatie, ecologie, ontmoeting, recreatie en toerisme. Zo geeft de Nieuwe Hollandse Waterlinie in de stad een uitgelezen kans om het te ontwikkelen tot bijvoorbeeld een metropolitaan parklandschap, dat stad met het landschap en regio verbindt.

De ontwikkeling en uitdagingen van de binnenstad – de leegstand van winkelpanden, de aanpak van de werven, het autolouw maken – kunnen op een goede manier worden vormgegeven door gebruik te maken van de historische context. Dit betekent dat het erfgoed een inspiratiebron is en – naast behouden van de beschermde elementen – ook beter tot zijn recht komt, waardoor de beleving ervan groter wordt. In diverse buurten van de binnenstad kan erfgoed een goede bestemming krijgen, afhankelijk van de functie van de buurt zoals het kernwinkel- en uitgaansgebied en het woongebied.
Deze gebruiksmogelijkheden worden integraal meegewogen in gesprekken over welke functies we waar in de binnenstad willen, zoals bij het opstellen van gebiedsprofielen of aan de start van nieuwe ontwikkelingen.



Ambities voor uitzonderlijk Utrechts erfgoed:
Voor de werelderfgoederen en in de historische binnenstad vormen behoud en versterking van de erfgoedwaarden uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen.

4. Strategieën

Inleiding

Een veranderende wettelijke context èn de ontwikkeling van de stad vragen om intelligente strategieën om te zorgen dat ons erfgoed voorbereid is op de toekomst. Daarom zetten we in op een aantal strategieën om het erfgoed op een integrale manier te gebruiken voor een aantrekkelijke, leefbare en historische stad voor huidige en komende generaties. In dit hoofdstuk lichten we toe hoe we hier de komende jaren mee aan de slag gaan.

1. Beleidsinstrumenten op orde;
2. Erfgoed biedt een fundament voor de ruimtelijke ontwikkeling in de stad;
3. Erfgoed koesteren en benutten bij de klimaatopgaven van de stad;
4. Erfgoed toegankelijk en beleefbaar maken.



Foto:
De vaste expositie '3.000 jaar werken en wonen' in Museum Hoge Woerd

Strategie 1 - Kennis van het erfgoed op orde

Informatievoorziening

Kennis van ons erfgoed ligt aan de basis van het behouden en het benutten ervan bij de ontwikkelingen van onze stad. De kennis is niet statisch, maar breidt nog elke dag uit dankzij nieuwe inzichten van archeologisch en bouwhistorisch onderzoek. En bij het doen van inventarisaties en cultuurhistorische analyses bij ruimtelijke projecten. Door deze kennis te digitaliseren en publiek toegankelijk te maken, anticiperen we niet alleen op de Omgevingswet die dit vereist, maar delen we onze kennis ook met initiatiefnemers, bewoners en bezoekers. (Digitaal) toegankelijke kennisbronnen en cultuur-historische kaarten kunnen dienen als kennisbron en inspiratiebron voor ontwikkeling. Daarmee kunnen de rijke historie en waarden van de stad de basis zijn voor ontwikkeling van de stad.

Wettelijke taken

Naast onze informatievoorziening, brengen we ook ons beleid en onze regelgeving op orde voor de Omgevingswet. Dat betekent een geactualiseerde erfgoedverordening, die immers een onderdeel wordt van het omgevingsplan. En we zorgen voor eenduidige beleidslijnen die zowel nodig zijn vanuit de vereisten van de Omgevingswet, als bijdragen aan een transparante werkwijze bij vergunningverlening.

Een belangrijk deel van de gemeentelijke inzet op het gebied van erfgoed heeft betrekking op wettelijke taken. Het gaat dan met name om verantwoordelijkheden die zijn ondergebracht in de Monumenten-wet (vanaf 1 juli 2022 Omgevingswet) en de Erfgoedwet. Als gemeente zijn we het aanspreekpunt voor monumenteigenaren voor het in stand houden, restaureren, verbouwen en verduurzamen van hun gebouw.

Foto links:
Vondst tijdens sloopwerkzaamheden, beschilderde middeleeuwse moerbalk



Foto rechts:
historisch behang circa 1800



We doen bouwhistorisch vooronderzoek ten behoeve van planvorming en planbeoordeling en documenterend onderzoek tijdens grote restauraties. We bewaken en bestuderen het Utrechtse bodemarchief door te adviseren bij voorgenomen werkzaamheden in de ondergrond, door archeologisch onderzoek als bevoegd gezag te begeleiden en door zelf onderzoek uit te voeren. Ook blijven we werken aan goed lopende vergunningverlening en aan voldoende toezicht en handhaving. De invulling van deze taken stemmen we zo goed mogelijk af op de ambities in deze erfgoednota

Kennis over erfgoed toegankelijk maken
De gemeente beheert de analoge en digitale data en documentatie van duizenden bouwhistorische opnames, archeologische onderzoeken, inventarisaties en waardestellingen.

Foto links:
Een wimberg
van de Domkerk
tijdens de restauratie



Foto rechts:
Nieuwe natuurstenen
kanthogel



Foto:
Park de Watertoren
(foto: Rebecca
Brockbernd)

Deze informatie wordt betrokken bij de vergunningverlening en advisering. Systematische ontsluiting en (gedeeltelijke) digitalisering hiervan is noodzakelijk voor de eerste fase van inwerkingtreding van de Omgevingswet (2022-2024). Informatie over beschermde monumenten is verplicht als onderdeel van het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO). In de komende jaren werken we aan dit DSO en sluiten daarvoor aan bij een landelijke standaard. Het Europese Verdrag van Faro benadrukt ook het belang van een kwalitatief goede digitale informatievoorziening over erfgoed om erfgoed daarmee zo toegankelijk mogelijk te maken (democratisch perspectief). Het hogere doel van deze digitalisering is de opbouw van een collectief geheugen door het toegankelijk maken van zoveel mogelijk kennis.

Dragers van kennis over het verleden beschikbaar stellen voor beleving en (toekomstig) onderzoek
De gemeente beheert de vondsten en documentatie van 50 jaar archeologisch en bouwhistorisch onderzoek door de gemeente Utrecht. Dit materiaal is meestal het enige materiële wat resteert na onderzoek en vormt dus in veel opzichten ‘het geheugen van de stad’. Zo is het mogelijk toe te werken naar efficiënte en eigentijdse bewaarcondities in het nieuwe, gecombineerde depot voor de collecties van het Centraal Museum, Universiteitsmuseum, Museum Speelklok en het Provinciaal Depot van Bodemvondsten (2024). Tegelijk is het beleid om de presentatie van vondsten zoveel mogelijk te doen op de plekken is waar deze zijn gevonden.

Erfgoed in kaart brengen

Cultuurhistorische waardenkaart
In nauwe samenhang met de operatie Digitalisering gaan we cultuurhistorische waardenkaart van Utrecht ontwikkelen, waarop de erfgoedwaarden van de stad in lagen en thema’s worden gepresenteerd.



Voor deze kaarten wordt het erfgoed op basis van beschikbare informatie geïnventariseerd en vervolgens gewaardeerd. De kaarten zullen worden gebruikt als afwegingskader in de planvorming en worden meegenomen in een transparante belangenafweging.

Onderdeel van deze thema’s en lagen zijn ook:

Groene en blauwe structuren
Het gaat om bestaande en deels verdwenen groene en blauwe structuren. Zoals parken, plantsoenen, bomenlanen, restanten van voormalige buitenplaatsen en landschappen, maar ook om bestaande waterlopen met cultuurhistorische waarden en soms gedeeltelijk gedempte waterlopen. Deze laag in de kaart biedt kennis en inzicht over ons groene en blauwe erfgoed.

Wijkkenmerken
Deze laag in de kaart brengt op wijkniveau in beeld welke ruimtelijke, architectuurhistorische en cultuurhistorische waarden kenmerkend zijn voor de wijk. Het maakt zichtbaar wat een wijk of buurt zijn specifieke karakter geeft. Daarin worden die aspecten aangeduid die essentieel zijn voor de ruimtelijke, architectuurhistorische en cultuurhistorische opzet van de wijk of buurt. Deze kennis kan bijdragen aan behoud van de karakteristieken bij ontwikkelingen en biedt inspiratie om op voort te bouwen.

Afbeelding:
Kaart Kernwaarden
Overvecht Noord



Hiermee doen we niet alleen recht aan de insteek van de NOVI waarbij de identiteit en verscheidenheid van de gebouwde (en landschappelijke) omgeving en van de wijken een uitgangspunt is, maar bieden we ook wijk- en buurtbewoners inzicht in hun eigen omgeving.

Archeologische beleidskaart
De nieuwe Archeologische Beleidskaart geeft op basis van de (verwachte) archeologische waarde aan in welke gevallen archeologisch onderzoek vereist is. Met de kaart wordt gestuurd op behoud van een representatieve voorraad Utrechtse archeologie. Daarmee stellen we toekomstige generaties in staat om het verleden vanuit hun perspectief opnieuw te bevragen. Op basis van de (verwachte) archeologische waarde wordt op de beleidskaart aangegeven bij welke ingrepen archeologisch onderzoek vereist is.

Archeologische beleidskaart
Op het grondgebied van de stad leven en werken al 13.000 jaar mensen van diverse afkomst en culturele vorming. Het grootste deel van die geschiedenis kennen wij alleen via materiële resten in de bodem. Door de bijzondere landschappelijke setting is de archeologie van Utrecht rijk en uiterst gevarieerd.
Van internationale betekenis zijn de resten van het Romeinse grenssysteem (de limes), het vroegmiddeleeuwse occupatie-patroon met het kerkelijk centrum op het Domplein, en de middeleeuwse stad – de grootste van de Noordelijke Nederlanden. Met de nieuwe Archeologische Beleidskaart zetten wij in op het duurzaam behoud in situ van een representatieve voorraad Utrechtse archeologie. Daarmee stellen wij toekomstige generaties in staat om het verleden vanuit hun perspectief opnieuw te bevragen.

Foto:
Een ‘kleurentrapje’
bij het kleuronderzoek

Erfgoedverordening
De bestaande Monumentenverordening en de Archeologieverordening worden geactualiseerd, onder meer om aan te sluiten bij recente wetgeving, zoals de Erfgoedwet. Ook wordt hierin bijvoorbeeld de onderhoudsplicht van gemeentelijke monumenten voorgesteld. De verordeningen worden samengevoegd tot één Erfgoedverordening. Deze verordening wordt vervolgens opgenomen in het omgevingsplan.

Onderzoeksagenda
In aansluiting op de Erfgoednota wordt in samenwerking met relevante kennispartners een Onderzoeksagenda opgesteld. Hiermee wordt richting gegeven aan programma’s van eisen voor archeologisch of bouwhistorisch onderzoek die de gemeente als bevoegde overheid verbindt aan vergunningen. Ook brengt de Onderzoeksagenda hiaten in de kennis van het erfgoed van Utrecht in beeld en kan daarmee richting geven aan aanvullende inventarisaties
.

Eenduidiger en transparante beleidsregels
Utrecht kent een aantal erfgoedcategorieën (werelderfgoed, rijks- en gemeentelijk monumenten en beschermd stads- en dorpsgezichtengezicht (rijk en gemeente), bijzondere naoorlogse gebieden, elk met een bepaald beschermingsregime.
De voorwaarden die hieraan gekoppeld zijn en die een rol spelen bij de gebruiksmogelijkheden zijn voor eigenaren vaak vooraf niet voldoende duidelijk. Door eenduidiger en transparanter de bijbehorende (beleids-)regels en kaders uit te werken/ vast te leggen en beschikbaar te stellen, zorgen we voor heldere spelregels aan de voorkant. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om: daken en kappen (waaronder dakkapellen), dakramen, energie en duurzaamheid, kleurgebruik, gevels en voegwerk.
Voor plaatsing van zonnepanelen op monumenten en panden in beschermde stads- en dorpsgezichten hanteren we sinds maart 2021 nieuwe richtlijnen, in de vorm van een beleidsregel.



Voor de gemeentelijke beschermde stadsgezichten gaan we de werking evalueren om zo te komen tot eenduidige en transparante (beleids-)regels. Voor de door het rijk beschermde stads- en dorpsgezichten evalueren we de werking eveneens, waarbij ook de RCE betrokken zal worden. De regelgeving voor beschermde stadsgezichten kan niet door de gemeente zelf worden herzien. Tot slot zullen we de inhoud en proces van het aanwijsbeleid evalueren.

Foto:
Hoe herstel van de historische waterstructuur van de Singel óók bijdraagt aan water in de stad



Foto:
Fabriek Neerlandia geeft identiteit aan de nieuwbouw in Hoograven-Zuid.

Strategie 2 - Erfgoed biedt een fundament voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de stad

Het erfgoed vormt de drager van nieuwe ontwikkelingen. De opgave is om erfgoed en landschappelijke kwaliteiten te ontwikkelen, te behouden, te versterken en te benutten bij gebiedsontwikkeling en transformatie om zo te werken aan een herkenbare leefomgeving met karakter. De Nationale Omgevingsvisie stelt: *'Erfgoed vormt een afspiegeling van de geschiedenis van Nederland en geeft daarmee duiding aan de identiteit van een gebied. Het kan bij transformatieprojecten een drager en inspiratiebron van de stedelijke ontwikkeling vormen.*'

Behoud door ontwikkeling
De stad heeft zich ontwikkeld en blijft zich doorontwikkelen. Door de jaren heen is er erfgoed gebouwd, verdwenen en gemodificeerd, allemaal op basis van de behoeften van de samenleving op dat specifieke moment. Wat op het ene moment noodzakelijk is, kan op een volgend moment vragen om een ander gebruik en een andere functie. Voor de bouw van het Postkantoor op het Neude is destijds een historisch wijkje afgebroken, en recent heeft het postkantoor een nieuwe bestemming gekregen. Ook de waardering van gebouwen verandert door de tijd: van het Rietveld-Schröderhuis werd schande gesproken ten tijde van de bouw, terwijl het nu werelderfgoed is. De historische betekenis van objecten en ruimtelijke structuren is gelaagd door stedelijke ontwikkeling en verschillend gebruik door de jaren heen. Dit proces zet zich vandaag en ook in de toekomst voort.

Om ons erfgoed te behouden kiezen we voor een strategie van 'behoud door ontwikkeling'. Wij geloven erin dat, door aan te sluiten bij actuele gebruiksbehoeften, het draagvlak voor het behoud van erfgoed het beste is gewaarborgd. Dat heeft betekenis voor de omgang met individuele panden. We zoeken naar mogelijkheden om het eigentijdse gebruik van de monumentale omgeving zoveel mogelijk te faciliteren.



Dat kan soms aanpassing van de bestaande regelgeving betekenen, zoals het geval was de aanpassing van de beleidsregel voor zonnepanelen op monumenten. Een specifiek voorbeeld is de 10 pilots waarbinnen we onderzoeken hoe het vergunningenproces versneld zou kunnen worden en welke energiebesparende ingrepen eenvoudiger mogelijk gemaakt zouden kunnen worden (motie 158/2021).

Vanaf de start wordt het gebouwd, archeologisch en ruimtelijk erfgoed betrokken bij een gebiedsontwikkeling. Dat betekent dat kenmerken van het erfgoed worden geïnventariseerd, gewaardeerd en meegenomen in de integrale afweging.
De ontwikkeling van de stad betekent echter ook dat er een groeiende behoefte is aan en vraag naar maatschappelijke en culturele voorzieningen. Juist het erfgoed leent zich bij uitstek voor bijzondere functies met een maatschappelijke betekenis.

Ook waarborgt een (gedeeltelijk) openbare functie dat deze markante gebouwen voor de Utrechter en andere geïnteresseerden toegankelijk blijven.

Ook de grote vraag naar woningen heeft betekenis voor ons monumentenbestand. We willen dat de grote vraag naar woningen kan worden geaccommodeerd binnen de historische omgeving en onderzoeken in hoeverre monumenten ook gebruikswaarde kunnen hebben voor wonen en werkgelegenheid. Dit uiteraard met behoud van de cultuurhistorische waarden van het monument. Op deze wijze zullen wij ook kijken naar de transitie-opgave in de (binnen)stad als gevolg van bijvoorbeeld de toenemende leegstand van het winkelbestand. Door het vergroten van de gebruikswaarde willen we zowel de woonbehoefte als de werkgelegenheid ondersteunen.

Dit doen we op verschillende manieren:

Vanaf de start van planprocessen en projecten zijn erfgoedwaarden de erfgoedwaarden in beeld en worden ingezet bij planvorming
In gebiedsteams, het UPP en omgevingsplannen hebben cultuurhistorische waarden van gebouwen, plekken en structuren – bovengronds en ondergronds – een belangrijke rol in de integrale afweging bij ruimtelijke ontwikkelingen omdat ze de basis bieden waarop wordt voortgebouwd. Dit gebeurt in grote gebiedsontwikkelingen, maar ook bij kleinere ontwikkelingen in de wijken. Juist die kleinere ontwikkelingen kunnen immers een grote impact hebben op de directe leefomgeving van veel Utrechters.
Op die manier biedt het bestaande erfgoed inspiratie voor het erfgoed dat nog gebouwd gaat worden.

Onze hele leefomgeving is in meer of mindere mate het resultaat van interactie tussen het bestaande en veranderende belangen.
Dat vormt de basis van de ervaren en vaak gewaardeerde uniciteit van een woonplek.

De binnenstad van Utrecht is het resultaat van 2000 jaar voortbouwen op wat voorgaande generaties deden om aan hun veranderende belangen tegemoet te komen. Duurzaamheid en hergebruik waren daarbij de logische praktijk. Voor Utrecht waren de middeleeuwen een van de belangrijkste ontwikkelingsperiodes. Het krachtenspel tussen kerk en handel heeft een heel andere binnenstad opgeleverd dan bijvoorbeeld Amsterdam of Den Haag. Het uitbuiten van natuurlijke omstandigheden heeft bijvoorbeeld de grachten met werven en kelders opgeleverd. De stad vormde een spin in een web van waterlopen en landwegen, die nu nog steeds goed herkenbaar zijn in het stedelijk weefsel. Dit vormt hét sturende uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen en -programmering.

De werelderfgoederen Hollandse Waterlinies en Nedergermaanse Limes zijn door het Rijk aangewezen als nationaal belang. Behoud en versterking vormen het uitgangspunt voor ruimtelijk beleid.

Effectanalyses, zoals de Erfgoed Effectrapportage, zetten we in om zichtbaar te maken wat de gevolgen van keuzes zijn. Daarmee kan de gemeente “rekenschap geven” van de effecten van haar handelen op erfgoed.
Afhankelijk van de waarden in de cultuurhistorische waardenkaart en de omvang van de ontwikkeling, bepalen we als gemeente welk instrument wordt ingezet om rekenschap te geven van de impact op de erfgoedwaarden in een gebied.

Bij transformatie van grotere monumentale panden zetten we mede in op sociaal-maatschappelijke, culturele en andere openbare functies, zodat gebouwen (gedeeltelijk) openbaar toegankelijk worden.
Gebouwen die een markante functie hadden, zoals een kerkgebouw, fabriek, kantoor, winkelpand of gevangenis, bieden bij hergebruik kansen voor creatieve werk- en cultuurplekken, plaatsen van ontmoeting en broedplaatsen.

Foto:
Tweede Daalsedijk, spoorweg erfgoed herbestemd met creatieve functies



In de Visie Religieus Erfgoed en de Uitbreiding Visie Religieus Erfgoed wordt met name belang gehecht aan het behoud van de sociaal-maatschappelijke betekenis van religieuze gebouwen voor de stad en de directe omgeving.

Bij de stedelijke herontwikkeling zorgen we ervoor dat het cultuur-historisch belang, het gebruiksbelang en andere maatschappelijke belangen goed met elkaar worden afgewogen.
Deze manier van werken vindt bij de opgave voor verduurzaming, het realiseren van woonruimte, het tegengaan van leegstand in het kernwinkelgebied, en alle overige opgaven plaats. Een beschermd monument heeft met zijn cultuurhistorische uitstraling meerwaarde voor de omgeving. Een specifiek voorbeeld vormen historische (winkel)puien, die vaak beeldbepalende elementen zijn in de gebouwde omgeving. Daarom wordt onderzocht of de instandhouding daarvan kan worden ondersteund, bijvoorbeeld via het Utrechts Restauratiefonds.

Het evenwichtig faciliteren van een maatschappelijk gewenst gebruik, zoals bewoning, is ook van belang voor het draagvlak voor de instandhouding van ons erfgoed.

Erfgoed in eigendom van de gemeente draagt bij aan de maatschappelijke doelen van de stad
De gemeente heeft verschillend monumentaal vastgoed in eigendom. De ambitie is om dit vastgoed zo goed mogelijk te laten bijdragen aan de maatschappelijke doelen voor de stad. Erfgoed openbaar toegankelijk maken is één van deze maatschappelijke doelen.
In 2021 wordt voor het erfgoed in eigendom een 0-meting uitgevoerd. Het wordt hierin volledig in kaart gebracht waardoor inzicht ontstaan over onder andere omvang, historische waarde, staat van onderhoud, gebruik, kosten en inkomsten. Op basis hiervan wordt een strategische meerjarenvisie voor het erfgoed in eigendom opgesteld. Bij iedere ontwikkeling van een monumentaal pand, object of locatie worden de ambities samen met andere waarden of beleidsdoelen afgewogen in een pandvisie. Daarbij zetten we het waardenwiel in. Deze systematiek kan wellicht ook bruikbaar zijn voor erfgoed dat niet in gemeentelijk bezit is.

Afbeelding:
Het waardenwiel: visualisatie van de afweging van de waarden die het vastgoed in eigendom realiseert.

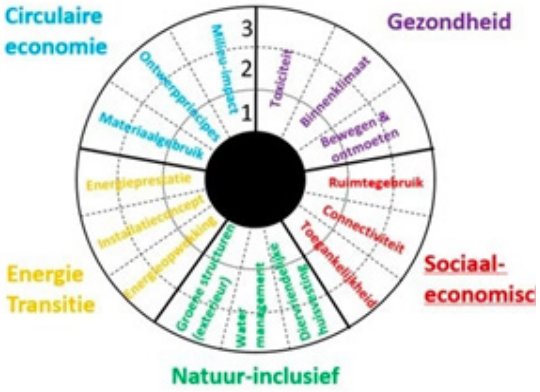


Foto:
Torenpleinkerk
te Vleuten
Herinrichting van
de kerkzaal en deels
verduurzaming



Foto:
Zonnepanelen
op het Stadhuis

Strategie 3 - Erfgoed koesteren en benutten bij de klimaat-uitdagingen van de stad

Utrecht wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn en koploper zijn op het gebied van duurzame energie. In 2030 wil de stad 40.000 woningen aardgasvrij hebben. Hiervoor is de Transitievisie Warmte (2021) opgesteld. Historische panden hebben doorgaans een hoger energieverbruik en scoren vaak minder goed op het gebied van warmteverbruik. Met verschillende aanpassingen zijn er mogelijkheden om dit te verbeteren. We omarmen de landelijke ambities in het Klimaatakkoord en zetten alles in om de CO_2-uitstoot van het erfgoed te reduceren: 40% minder uitstoot per 2030 en 60% minder per 2040.
Voor de verduurzamingsopgave en het realiseren van energie-besparende maatregelen van ons eigen monumentale erfgoed zoeken we naar innovatieve methoden.
Utrecht heeft de ambitie om één van de koplopers in Nederland te zijn van steden waar op een innovatieve manier historische kwaliteit gepaard gaat met duurzaamheid.

Het verduurzamen van een monument is ook in het belang van het behoud ervan. Verduurzaming draagt namelijk bij aan het toekomstig gebruik, dankzij zorgvuldige gerealiseerde aanpassingen blijft het monument functioneel en behoudt het zijn vastgoedwaarde. De gemeente is het aanspreekpunt voor eigenaren om te adviseren welke energiemaatregelen uitgevoerd kunnen worden met het behoud van monumentale waarden.

Groene en blauwe structuren kunnen bijdragen aan klimaatadaptatie. De forse regenbuien waar we vaker mee te maken krijgen, noodzaken ons om grote hoeveelheden water te bergen en dat water in droge tijden te benutten.



Ruimere mogelijkheden om zonne-energie bij monumenten toe te passen
We willen de bijdrage van het erfgoed aan energiebesparing vergroten. Dit kan door de fysieke mogelijkheden te verruimen door zelf energie op te wekken door middel van het plaatsen van zonnepanelen. Hiervoor opgesteld is de ‘Beleidsregel zonne-energie voor beschermde monumenten en in beschermde stads- en dorpsgezichten’ (maart 2021).
Daarbij is laagdrempeligheid en eenduidigheid belangrijk. Een eigenaar moet vlug kunnen zien of het mogelijk is om zonnepanelen te plaatsen op zijn dak.

Foto links:
Het Herderplein wordt opgeknapt en tegelijk ingezet voor wateropvang en waterspelen
(foto: HUA)



Het terugbrengen van het water in de singel, en daarmee ook de historische structuur van de monumentale buitengracht, geeft ons tevens de kans om waterberging te vergroten. Daarnaast is ook een bufferplaats voor water nodig waar het water langzaam wordt opgenomen door de bodem. Zo zal het Herderplein in de Halve Maan zijn oorspronkelijke speelfunctie terugkrijgen in combinatie met de wateropgave Ook is er in meer historische (woon)buurten waterdoorlatende bestrating aangebracht.

Nu de zomers steeds vaker lang, droog en warm zijn, zetten we in op bestrijding van hittestress. Het combineren van bomen (groen) met water (blauw) geeft verkoeling. Het versterken van bestaande groene en blauwe historische structuur draagt daar aan bij. Daarnaast vormt de kwetsbaarheid van erfgoed voor klimaatverandering een aandachtspunt. Vooral langdurige droogte en daaruit voortkomende bodemdaling bedreigt ons erfgoed.

Om de klimaatambitie en de historische identiteit van de stad zo goed mogelijk te combineren zullen we:

Pro-actief meedenken over vraagstukken bij verduurzaming en vergroening van erfgoed
Op te stellen eenduidige kaders en beleidsregels bieden vooraf helderheid aan eigenaren/bewoners, zie ook strategie 1.
Op het gebied van verduurzaming zullen we zorgen voor transparante kaders, waarmee het voor bewoners aan de voorkant helder is hoe zij maatregelen kunnen treffen voor hun historische panden. Deze kaders willen we vormgeven in samenspraak met bewoners.
Omdat het hierbij vaak gaat om innovatieve trajecten waarvoor nog geen heldere kaders zijn, willen we jaarlijks een pilotproject ondersteunen waarbij ervaring opgedaan wordt met de verduurzaming van monumentale panden. In de uitvoering van motie 158 zullen we hier verder invulling aan geven.

De monumenteigenaar kan daarnaast zelf, na overleg met de gemeente, een beroep doen op de subsidie voor het uitvoeren van een Duurzaam Monumentenadvies (DUMO-advies). Aan de hand van dit onafhankelijke advies krijgt een eigenaar inzicht in welke energie-besparende maatregelen passen bij de monumentale waarden van het monument. Sinds 2013 zijn er meer dan 50 DUMO-adviezen van beschermde monumenten gesubsidieerd door de gemeente.

De Transitievisie Warmte (2021) heeft Utrecht aardgasvrij in uiterlijk 2050 als ambitie. Ten aanzien van de monumenten geven wij advies over de volgorde waarin de buurten (en daarmee de monumenten) van het aardgas af gaan.

Om eigenaren op weg te helpen met verduurzaming, ondersteunen we de uitwisseling van ervaringen en goede voorbeelden en delen we informatie met monumenteigenaren en organisaties op het gebied van duurzaamheid.

Foto links:
Toepassen dun monumentaal isolatieglas in het bestaande raamhout



Sinds 2013 wordt door de gemeente met subsidies en financieringen geïnvesteerd in het verduurzamen van beschermd erfgoed, vooral bij herbestemming, transformatie of grote restauraties. Uit het Utrechts Restauratiefonds (URF) is het mogelijk een laagrentende lening aan te vragen voor restauratie van gemeentelijke monumenten. Sinds 2013 is er ook de mogelijkheid om een lening aan te vragen voor de investeringen voor energiebesparende maatregelen.
En in 2022 is de regeling voor het URF geïntegreerd voor restauratie en energiemaatregelen.

Kennis ontwikkelen en delen
Opgedane ervaringen op het gebied van verduurzaming van zowel gemeentelijk monumentaal bezit, als dat van inwoners en andere partners in de stad (zoals de Universiteit en woningcorporaties) zullen inzichtelijk en toegankelijk gemaakt worden.
Alle goede voorbeelden komen op het platform Jouw Huis Slimmer (Monumenten |Jouw Huis Slimmer) en op de gemeentelijke website (Energiebesparing in monumentale woning | Gemeente Utrecht).
Op die manier komt de verzamelde kennis over mogelijke maatregelen voor verduurzaming beschikbaar. Niet alleen voor monumenten-eigenaren, maar ook voor eigenaren van (karakteristieke) woningen in Utrecht.

Foto rechts:
Werkspoorkathedraal, herbestemming en deels verduurzaamd
(foto: Peter Cuypers)



We sluiten ook aan bij landelijke en internationalen projecten zoals de prijsvraag: ‘Sublieme schoonheid | sublieme duurzaamheid’ die door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) en de Rijksbouwmeester is uitgeschreven. Hierbij werd gevraagd om inspirerende, innovatieve en passende ontwerpvoorstellen die bijdragen aan een substantiële verduurzaming van grote stadskerken. De Domkerk in Utrecht is door de gemeente aangedragen en doet mee aan het project. Een ander voorbeeld is het Europese Bauhaus initiatief. Dit bouwt voort op de Green Deal en beoogt interdisciplinair onderzoek en samenwerking op gebied van verduurzaming van gebouwen met speciale aandacht voor inventiviteit, kunst en design.

Historische groene en blauwe structuren op een zorgvuldige manier inzetten voor klimaatadaptatie en de groene schaalsprong
Historische groene en blauwe structuren in en om de stad kunnen ingezet worden bij de klimaatopgave. Door het benutten en zo mogelijk versterken van de cultuurhistorische waarden van groene en blauwe structuren, kunnen we kansen creëren voor verschillende klimaatopgaven. Daarbij zoeken we steeds naar een goede synergie tussen de duurzaamheidsopgaven, ecologische kwaliteit en de erfgoedwaarden.
Voor de grootschalige opwekking van duurzame energie wordt als voor de hand liggend gebied naar onze stadsrand gekeken. Het gaat daarbij deels om gebieden met een hoge erfgoedwaarden (omgeving Haarzuilens, Nieuwe Hollandse Waterlinie).
Daarnaast zijn dit gebieden met ecologische kwaliteit die veel recreanten trekken. Deze waarden kunnen op gespannen voet komen te staan met de duurzaamheidsambitie. De kansen en bedreigingen voor deze gebieden gaan we nader in beeld brengen en worden integraal ter beoordeling aan de gemeenteraad voorgelegd.

Groen erfgoed en gezond stedelijk leven
Utrecht heeft eeuwenlange overtuiging de groei van de stad gezond vorm te geven. Stadsbesturen onder leiding van ambitieuze burgemeesters zoals Moreelse, Asch van Wijck en Fockema-Andreae lieten stedenbouwkundige plannen maken om de stad gezond uit te breiden. Bekendste plannen zijn onder andere het Plan Moreelse en het Plan Berlage. Er was veel aandacht voor nieuwe groene- en waterstructuren en -gebieden. Voorbeelden zijn o.a. de As van Berlage in Zuilen, als een nieuwe groene hoofdstructuur en de aankoop en ontwikkeling van Amelisweerd en Maarschalkerweerd tot stedelijk sport en recreatiegebied. Recent voorbeeld is met de bouw van de wijk Leidsche Rijn, de aanleg van een groot nieuw stadspark; het Maximapark. Die zette een nieuwe (internationale) toon in de landschapsarchitectuur. Daarbij is laagdrempeligheid en eenduidigheid belangrijk. Een eigenaar moet vlug kunnen zien of het mogelijk is om zonnepanelen te plaatsen op zijn dak.

Ecologische kwaliteit van de monumentale omgeving versterken
Daarnaast is er winst te behalen op het gebied van de ecologische kwaliteit van de monumentale omgeving. De ambitie is om voortdurend samen op te trekken met groen en ecologie. Behoud en versterking van de biodiversiteit in combinatie met behoud en versterking van de erfgoedwaarden is een sterk middel voor waardecreatie.
Dit geldt zowel voor de individuele panden als voor de grotere parkachtige structuren.
Bij het beheer en onderhoud van ons erfgoed zal gezocht worden naar vergroting van de ecologische waarde en biodiversiteit.

De archeologische Beleidskaart inzetten ten behoeve van de Visie Ondergrond, zodat de verschillende ruimteclaims onder andere in het kader van verduurzaming (warmtenetten, WKO, etc.) op elkaar kunnen worden afgestemd
Een compactere stad betekent ook intensiever gebruik van de ondergrond. We gaan daarom de impact van de intensivering van de ondergrond op het historisch bodemarchief goed monitoren
Ten behoeve van de Regie Ondergrond en de daarmee samenhangende regie op ruimteclaims, waaronder die in het kader van verduurzaming (warmtenetten, WKO, buffers, bomen, kabels en leidingen etc.), brengen we randvoorwaarden en condities in kaart zoals die voortvloeien uit de nieuwe Archeologische Beleidskaart.
Voor deze visie en de daarmee samenhangende regie op ruimte-claims, streven we naar een integraal monitoringsprogramma dat de effecten op de voorgenomen plannen op de bodem in kaart brengt.

Ecologie Nieuwe Hollandse Waterlinie
Een belangrijk onderdeel van de nieuwe Hollandse Waterlinie is het gebruik van natuurlijke bescherming. Het tegenhouden of juist doorlaten van water moest de vijand tegenhouden. Daarvoor werden er sluizen, dammen, aarden wallen, forten en bunkers aangelegd. De relatieve rust en afgeslotenheid hebben bijzondere biotopen opgeleverd. Bunkers en afgesloten delen van forten vormen de broed- en rustplaats voor vleermuizen.
En het achterstallig onderhoud van metselwerk biedt een kalkrijke bodem voor muurvegetatie. Zo heeft op Lunet I een veertigtal wilde bijensoorten een broedplaats gevonden die uniek is in Nederland.



Foto:
Bunkerpad bij Rhijnauwen
(foto: Auvimedia / Frank van Dorren)

Foto:
Erfgoed beleefbaar maken, bord Hoograven over de flats van Rietveld

Strategie 4 - Erfgoed toegankelijk en beleefbaar maken

We willen het erfgoed beter zichtbaar en toegankelijk maken en de beleefbaarheid ervan vergroten voor een breed en divers publiek. Daarbij is het belangrijk dat iedereen zich in erfgoed kan herkennen en dat er aandacht is voor verschillende perspectieven. We doen dit door erfgoed zichtbaar te maken in de openbare ruimte, verhalen over het erfgoed te vertellen, kennis te delen, de bouwhistorische en archeologische collectie te presenteren, door organisaties en inwoners te verbinden en activiteiten te organiseren of deze financieel te ondersteunen. Daarbij kijken we niet alleen naar de het materiële erfgoed, maar willen we mogelijkheden die het immaterieel erfgoed biedt ook verder vormgeven om onze historische stad te laten leven.

We laten onze eigen inwoners en toeristen kennis maken met het Utrechtse erfgoed via drie sporen:

Kennis en verhalen delen
Vele jaren archeologisch, architectuur- en bouwhistorisch onderzoek hebben een schat aan kennis opgeleverd over de bouw- en bewoningsgeschiedenis van Utrecht. Een groot deel van deze kennis is in beheer bij de gemeente Utrecht. We actualiseren deze kennis door het erfgoed blijvend te onderzoeken. Via diverse publieks-activiteiten in samenwerking met erfgoedorganisaties delen we kennis met een breed publiek door inhoudelijk bij te dragen aan evenementen, exposities, lezingen, publicaties, open dagen, webinars en podcasts. De komende jaren zetten we in op het beter digitaal toegankelijk maken van kennis en verhalen via de nieuwe erfgoedwebsite.

In de dagelijkse leefomgeving
Overal in de stad zijn sporen van de Utrechtse geschiedenis.
Het zijn er zoveel dat je er makkelijk aan voorbij loopt. Door te wijzen op de bijzondere plekken laten we het belang en de betekenis van het erfgoed van onze stad zien.



We brengen deze over het voetlicht op tal van manieren: door ze te markeren met borden en straatmeubilair, door specifieke vormen van bestrating of verlichting, door bijzondere plekken of vondsten te laten zien via de media.
Door transformatie van bijzondere monumentale panden naar bijzondere en voor het publiek toegankelijke functies (zie strategie 2) dragen we bij aan de beleefbaarheid en toegankelijkheid ervan.
Hierbij zoeken we samen met cultuur naar de mogelijkheden van culturele programmering.

Foto:
De Limesweg in de wijk
De Balije



Het werelderfgoed Neder-Germaanse Limes is op meerdere plekken in de stad zichtbaar gemaakt. In Veldhuizen is de Romeinse weg in beeld gebracht door een wandelpad dat een woonblok doorkruist.

Met de ontwikkeling van het Lunettenpark transformeren we de forten die deel uitmaken van het werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie en het omliggende gebied tot een nieuw stadspark. Daarbij werken we samen met organisaties die gehuisvest zijn in de forten en bewoners in de directe omgeving.

Erfgoed toegankelijk en beleefbaar maken in de leefomgeving
Sporen van de Utrechtse geschiedenis zijn overal in de stad terug te vinden. De geschiedenis van de stad is af te lezen aan gebouwen en historische structuren zoals bomenlanen, begraafplaatsen en waterlopen. Niet alle sporen zijn even goed zichtbaar. Het meeste archeologische erfgoed ligt begraven in de bodem en bijzondere historische interieurs bevinden zich vaak achter gesloten deuren. Door deze plekken te markeren en de verhalen over het erfgoed te vertellen, laten we het belang en de betekenis van het erfgoed voor onze stad zien. We brengen ze voor het voetlicht door ze te markeren met informatieborden en visualisaties. Archeologische vondsten exposeren we zoveel mogelijk in de buurt van de plekken waar ze gevonden zijn, zoals in bibliotheken, scholen en andere openbare voorzieningen.

Via musea en maatschappelijke instellingen
De Utrechtse musea geven bijna allemaal een blik op de geschiedenis van onze stad. Het Centraal Museum, Museum Hoge Woerd, het Museum Catharijneconvent, Het Utrechts Archief, het Rietveld Schröderhuis, DOMunder, Landgoed Oud Amelisweerd en Kasteel de Haar, Museum Zuilen, het Volksbuurtmuseum, het Nijntje-museum en het Waterliniemuseum: al deze musea dragen bij aan de kennis en het draagvlak voor het Utrechtse erfgoed. Samen met Utrechtse musea en Utrecht Marketing zoeken we naar manieren om het erfgoed en de geschiedenis van de stad de komende jaren nog beter onder de aandacht te brengen bij een breed publiek

Museum Hoge Woerd vertelt sinds 2015 de archeologische bewoningsgeschiedenis van Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn. De komende jaren zetten we in op het versterken van de regionale positie van het museum als Utrechts huis van de archeologie. Een belangrijke rol is voor het museum weggelegd bij het onder de aandacht brengen van het werelderfgoed Neder-Germaanse Limes bij inwoners en bezoekers. Daarvoor realiseren we samen met de Limesorganisaties een Limes Hub in Museum Hoge Woerd. Met de uitbreiding van het Archeolab en een uitbreiding van het onderwijsprogramma kunnen we de komende jaren meer scholen bereiken. De aanwijzing van de Limes als werelderfgoed biedt nieuwe kansen voor de realisatie van een visitor hub in samenwerking met de Nederlandse Limes Samenwerking.

Foto boven:
Educatief programma
Museum Hoge Woerd



Evenementen en immaterieel erfgoed
In 2022 vieren we het 900-jarig bestaan van Utrecht. We benutten dat jaar als een vliegwiel om voortaan vaker en meer Utrechts erfgoed te laten zien. Een van de instrumenten die we daarvoor inzetten is de subsidieregeling Publieksbereik erfgoed.
Naast publieksactiviteiten in en rond het erfgoed, wordt de geschiedenis van Utrecht beleefd via activiteiten die niet direct verbonden zijn met gebouwd of archeologisch erfgoed. Daarbij gaat het om het immateriële erfgoed, waarvan de viering van Sint Maarten een voorbeeld is.

De afgelopen jaren is er steeds meer aandacht voor immaterieel erfgoed: cultuuruitingen die door erfgoedgemeenschappen worden beleefd als erfgoed en hen een gevoel van identiteit en continuïteit geven. Anders dan materieel erfgoed (gebouwen, objecten, documenten en monumenten) is immaterieel erfgoed een levende en dynamische vorm van erfgoed, die zich aanpast aan en mee verandert met de tijd. Het verbindt de gemeenschap die het beoefent en zich er mee identificeert. De viering van Sint Maarten en het Utrechtse dialect zijn voorbeelden van immaterieel erfgoed in Utrecht die door veel Utrechters beleefd worden. De ondersteuning van immaterieel erfgoed door de gemeente is nu niet structureel geregeld. We onderzoeken komende jaren als gemeente hoe we dergelijke activiteiten op een passende manier kunnen ondersteunen, waarbij we zoeken naar samenwerking met fondsen buiten de gemeente.

Monumenten publiek toegankelijk maken
We stimuleren de publieke toegankelijkheid van monumenten door middel van open dagen en de programmering van culturele activiteiten, zoals exposities, voorstellingen en festivals. De gemeente Utrecht ondersteunt deze activiteiten via diverse subsidieregelingen. Vanaf 2022 kunnen erfgoedactiviteiten aanspraak maken op de subsidieregeling Publieksbereik Erfgoed. Ook door in gemeentelijk monumentaal bezit sociaal-maatschappelijke en culturele functies te huisvesten vergroten we de toegankelijkheid van monumenten.



Foto:
Lunetten op
de Houtense Vlakte
onderdeel van de
Nieuwe Hollandse
Waterlinie

5. Financiën

Bovenstaande ambities geven de richtingen en focus aan het erfgoedbeleid. Daarbij wordt aangesloten bij de filosofie van de gemeente van het opgavegericht werken. Aan de bestaande gemeentelijke opgaven zijn de voornaamste uitvoeringsbudgetten gekoppeld. Omdat Erfgoed geen eigenstandige opgave is betekent dit dat de bovenstaande lijnen voor een deel ingebed moeten gaan worden in de verschillende opgaven.

De programmering voor erfgoed zal zich langs de lijnen van deze nota gaan richten. Dat zal ook invloed hebben voor de toekomstige programmering van de opgaven. Om dit inzichtelijk te maken is een geconcretiseerd, integraal en opgavegericht uitvoerings-programma nodig, waarin de actielijnen verder zijn geconcretiseerd en van een financiering voorzien.

We werken nu al binnen de gemeentelijke programma's en met andere partijen samen aan deze actielijnen. Dat betekent dat we gebruik maken van elkaars capaciteit en expertise en waar mogelijk activiteiten op elkaar afstemmen of combineren. Vanuit de uitdagingen en speerpunten in de Erfgoednota zijn dat met name:

- Programma Groen
- Programma Energie
- Programma Cultuur
- Programma Vastgoed
- Programma Wervengebied
- Programma Openbare Ruimte
- Programma Water en Riolering

Door samen te werken met andere beleidsterreinen zijn de ambities uit deze nota, met in acht name van voldoende tijd, mogelijk binnen de huidige erfgoedbegroting. Daarmee worden ook subsidies verleend in het verlengde van de doelstellingen die zijn benoemd in de nota.

Voor het programma erfgoed zijn de volgende begrotingsbedragen beschikbaar:

Begroting programma erfgoed	2021	2022	2023
Huidige begroting	2.384	2.364	2.364
Voorjaarsnota digitalisering	200	240	300

Het budget van de huidige begroting is inclusief de bijdrage aan Castellum Hoge Woerd.

Bedragen zijn conform de programmabegroting 2022 Gemeente Utrecht.

Bij de volgende voorjaarsnota doen we voorstellen om de indicatoren voor het programma Erfgoed aan te passen op de inhoud van deze nota.

6. Bronnen

- **Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040: Uitgangspunten**
  Gemeente Utrecht, december 2020: p. 6-7

- **Ruimtelijke Strategie 2040**
  Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad

- **Monumenten zijn van waarde**
  Amendement 60/18 juni 2020.

- **Het verdrag van Faro**
  www.cultureelerfgoed.nl/onderwerpen/erfgoedparticipatie-faro

- **Subsidieregeling Publieksbereik Erfgoed Utrecht**



Foto:
Parade Sint Maarten
(foto: Romy Fernandez)

Gemeente Utrecht

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

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Erfgoednota ‘Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden’

Beleidsveld	Erfgoed
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Rob Zakee
Zaaknummer	9280493
Jaargang en nummer	2022, nr. 24
Vergaderdatum Raad	24 februari 2022
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. De nota ‘Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden’ vast te stellen, met daarin de volgende uitgangspunten voor het beleid rond het erfgoed in de stad:
   a. Afwegingskaders (beleidsregels, richtlijnen en kaders) transparanter en eenduidiger maken voor de samenleving.
   b. In de historische binnenstad (Domplein, wervengebied, religieus erfgoed) en de werelderfgoederen de erfgoedwaarden het fundament voor de ruimtelijke ontwikkeling te laten zijn.
   c. Bij hergebruik van monumentale panden mogelijkheden creëren voor creatieve werk- en cultuurplekken, plaatsen van ontmoeting / broedplaatsen, en voor werkgelegenheid en wonen.
   d. Erfgoedwaarden volwaardig mee te wegen in het Utrechts Planproces en daarbij in zwaarwegende gevallen gebruik te maken van effectanalyses zoals de Erfgoed Effectrapportage en de Heritage Impact Assessment.
   e. Prioriteit te geven aan het behoud en versterking van de historische groene en blauwe structuren en de daarin aanwezige historische en ecologische waarden.
   f. De innovatie in het verduurzamen van monumenten te stimuleren onder meer door het initiëren van pilots.
   g. De participatie van inwoners te vergroten bij alle aspecten van het erfgoedbeleid, onder meer door informatie en kennis breed beschikbaar te stellen en ruimte te bieden voor burgerinitiatief bij het aanwijzen van monumenten
   h. Te blijven investeren in de zichtbaarheid en kennis van het (religieus) erfgoed, zowel fysiek als digitaal

2. De Erfgoednota: Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden’ op te nemen in de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ ter vervanging van de nota ‘Beheer van de chaos der eeuwen’ - onderdeel van het thematisch beleid - en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/ hierop aan te passen.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering gehouden op 24 februari 2022.

De griffier, De voorzitter,

Merel van Hall Sharon A.M. Dijksma

Gemeenteraad

Dossiernummer	2412
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	24 februari 2022
Agendapunt	11
Titel	Raadsvoorstel vaststellen bestemmingsplan, Chw. Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1
ID	2582
Behandelend ambtenaar	Asperdt, Sandra van
Telefoon	2864988
E-mail	s.van.asperdt@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	Toezeggingen: geen
	Terug in de raad A/B status, bespreektijd: B status, 45 minuten, VVD, PvdA en CU overwegen amendementen op respectievelijk bestemming HOV Europalaan, hotelfunctie, locatie sociale huur in het plan en maatschappelijke voorzieningen
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	24 februari 2022

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling Crisis- en herstelwet (Chw) bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 5, Europalaan fase 1

Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Sandra van Asperdt- Koren/Steven de Boer
Kenmerk	9573309
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. Het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 4 van het vaststellingsrapport vast te stellen;

2. Geen exploitatieplan vast te stellen;

3. Het bestemmingsplan Chw Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1 dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.MRO.0344.BPMERWEDEDG5EUROPA-VA01 gml met ondergrond NL.MRO.0344.BPMERWEDEDG5EUROPA-VA01 dgn vast te stellen, waarmee ten hoogste 4.250 woningen en maximaal 107.820 m2 bvo aan voorzieningen mogelijk worden gemaakt.

4. Het vaststellen van een bestemmingsplan voor het gebied dat door middel van arcering is aangeduid op ‘Kaart delegatiebesluit’ te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders.

5. Voor de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheid de volgende beleidsregels vast te stellen:
   a. aan het gearceerde gebied (‘Kaart delegatiebesluit’) mag in plaats van de bestemming ‘Bedrijf’ van artikel 3 van het Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1 (hierna: het bestemmingsplan), uitsluitend een gemengde bestemming als bedoeld in artikel 5 van het bestemmingsplan worden toegekend die past bij het gebruik dat en de bebouwing die in de omgeving van het gearceerde gebied op grond van het bestemmingsplan mag plaatsvinden respectievelijk mag worden opgericht en voorts met inachtneming van hetgeen in deze beleidsregels is bepaald;
   b. de planregels moeten regels bevatten die het in het gearceerde gebied aanwezige rijksmonument voldoende beschermen. Dat sprake is van voldoende bescherming moet blijken uit een uitgevoerd bouwhistorisch onderzoek en/of overleg met de RCE. Uit deze stukken moet blijken dat voor de beoogde (bouw)plannen of (-) geen omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 aanhef en onder f van de Wabo vereist is, of (-) een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 aanhef en onder f van de Wabo naar alle waarschijnlijkheid verleend zal kunnen worden;
   c. gebruik (in enge zin) en bebouwing moeten (-) in lijn zijn met de stedenbouwkundige spelregels en richtlijnen van het Stedenbouwkundig Plan Merwede (SP) dat de raad heeft vastgesteld (bijlage 10 bij de plantoelichting van het bestemmingsplan) en passen (-) in de studie die Bureau BuRa specifiek heeft gedaan voor het gearceerde gebied (‘Studie BuRa delegatiebesluit’). Ten aanzien van de studie van Bureau BuRA geldt dat deze past binnen de stedenbouwkundige spelregels en richtlijnen van het SP, met dien verstande dat in aanvulling op het in het SP (en het bestemmingsplan) vastgelegde bouwvolume maximaal 4.000 m2

brutovloeroppervlakte (met uitzondering van gebouwde, ondergrondse of half verdiept gelegen, parkeervoorzieningen en de bestaande bedrijfswoning) en programma binnen het gearceerde mag worden toegevoegd;

d. het kostenverhaal door middel van een anterieure overeenkomst en/of een exploitatieplan of exploitatieregels in het bestemmingsplan, met inachtneming van de daarvoor geldende wettelijke bepalingen uit de Wet ruimtelijke ordening, het Besluit ruimtelijke ordening en/of het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet is geregeld;
e. het college van burgemeester en wethouders verschaft de raad op de voet van artikel 10:16 lid 2 van de Algemene wet bestuursrecht inlichtingen over de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheid.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Geheimhouding

Het college heeft permanente geheimhouding opgelegd op grond van artikel 55 lid 1, 86 lid 2 en 25 lid 2 van de Gemeentewet op de Nadere toelichting op het raadsvoorstel ‘Vaststelling Crisis- en herstelwet (Chw) bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 5, Europalaan fase 1’ om de redenen genoemd in de artikelen 10 lid 2 onder b en g van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob). De raad wordt separaat gevraagd deze geheimhouding op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet in de eerstvolgende raadvergadering te bekrachtigen.

Mobach heeft een zienswijze ingediend op het ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 5 Europalaan Noord fase 1, en wil de mogelijkheid krijgen om in de toekomst – bij een eventuele bedrijfsbeëindiging als gevolg van de komst van de woonwijk in de Merwedekanaalzone – een andere invulling aan haar pand te kunnen geven. Er zijn op dit moment meerdere scenario’s. Daarom kan het college op dit moment geen objectief moment bepalen waaraan tijdelijke geheimhouding kan worden gekoppeld en is permanente geheimhouding opgelegd.

Openbaar maken van deze bijlage bij het raadsvoorstel schaadt de onderhandelpositie van de gemeente en leidt tot onevenredige benadeling van de gemeente en/of onevenredige bevoordeling van derden. De gemeente heeft er financieel en juridisch belang bij dat de informatie daarover niet openbaar wordt. Openbaarmaking benadeelt de gemeente onevenredig in haar rechtspositie.
In het kader van beheer van het geheimhoudingsregister en/of nieuwe ontwikkelingen zal het college u nader informeren en daarbij bepalen of dat gevolgen heeft voor de opgelegde geheimhouding.

Samenvatting

Met het vaststellen van het bestemmingsplan “Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1” wordt de bouw mogelijk gemaakt van een hoogstedelijk gemengd gebied in de Merwedekanaalzone, samen met verschillende private partijen. Het bestemmingsplan is de juridisch planologische vertaling van de eerste fase van het Stedenbouwkundig Plan Merwede zoals dat op 7 oktober 2021 door de gemeenteraad is vastgesteld. Het doel van het bestemmingsplan is het planologisch mogelijk maken van de eerste fase van de ontwikkeling en de herinrichting van de Europalaan Noord.

Met het delegatiebesluit wordt het mogelijk om een beoogde mogelijke herontwikkeling van Mobach ingeval van bedrijfsbeëindiging in overleg met hen verder uit te werken, binnen de kaders zoals die zijn opgenomen in de beleidsregels van dit besluit. Het bedrijf is in het bestemmingsplan in haar huidige vorm ingepast.

Context

Aanleiding

Op 7 oktober 2021 heeft de gemeenteraad een besluit genomen over de Omgevingsvisie deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’. Dit is een vervolg op de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 ‘Ruimtelijke Agenda’. De Omgevingsvisie deel 2 geeft richting aan de verdere transformatie van de Merwedekanaalzone deelgebieden 4, 5 en 6 naar een gemixte stadswijk en zorgt voor een goede aansluiting op en verbinding met de omgeving.
Tegelijk met het vaststellen van de Omgevingsvisie deel 2 heeft de raad op 7 oktober 2021 het Stedenbouwkundig Plan Merwede (SP) vastgesteld. Het SP ziet op het eindbeeld voor Merwede (deelgebied 5), waarbij zowel fase 1 als fase 2 zijn ontwikkeld (6.000 woningen en ruim 100.000 m2 brutovloeroppervlakte (bvo) voorzieningen).

Het bestemmingsplan voor Merwede is de juridisch planologische vertaling van het SP Merwede voor fase 1, en maakt ten hoogste 4.250 woningen en maximaal 107.820 m2 bvo aan voorzieningen mogelijk. Het bestemmingsplan bevat ook de regeling voor de herinrichting van de Europalaan Noord volgens het Integraal Programma van Eisen/Functioneel Ontwerp zoals door het college vastgesteld op 6 juli 2021 en waarover de raad per brief op 8 juli 2021 is geïnformeerd.
Merwede wordt een hoogstedelijk gemengd gebied met wonen in hoge dichtheden, verschillende stedelijke functies, een autoluwe omgeving, nieuwe bruggen voor langzaam verkeer en een park langs het Merwedekanaal.

Juridische context

Op grond van artikel 3.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt de gemeenteraad een bestemmingsplan vast. Met de eerdere terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan met ingang van 19 oktober 2021 is de bestemmingsplanprocedure gestart. Voor iedereen is het mogelijk geweest om tijdens de zes weken dat het ontwerp ter inzage ligt zijn zienswijzen te geven. De zienswijzen worden beantwoord en waar nodig verwerkt in het bestemmingsplan. De raad kan het bestemmingsplan vervolgens vaststellen. Nadat het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan bekend is gemaakt, staat hiertegen zes weken lang beroep open bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (artikel 8.2 lid 2 sub a van de Wro).

Bij een eventuele herontwikkeling van Mobach in het geval van bedrijfsbeëindiging, ligt het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid voor de hand. Hierbij geeft de raad aan het college de mogelijkheid om een bestemming te wijzigen. De figuur van de wijzigingsbevoegdheid vervalt echter bij invoering van de Omgevingswet (voorzien per 1 juli 2022). Daarvoor in de plaats komt de mogelijkheid voor de raad om een delegatiebesluit te nemen. Hierbij delegeert de raad de bevoegdheid om een bestemmingsplan of omgevingsplan vast te stellen aan het college. De Crisis- en herstelwet biedt deze mogelijkheid om op deze manier vooruit te lopen op de Omgevingswet. De raad stelt hierbij de kaders, door beleidsregels vast te stellen op grond van artikel 10:16 lid 1 Algemene wet bestuursrecht.

Op grond van artikel 7c, dertiende lid, van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet heeft de raad de bevoegdheid om het vaststellen van delen van het bestemmingsplan te delegeren aan burgemeester en wethouders. De raad neemt hiervoor een afzonderlijk besluit, dat geen deel uitmaakt van het omgevingsplan of een verordening. Het delegatiebesluit is niet appellabel en ook niet mer-plichtig.
In het delegatiebesluit wordt bepaald binnen welke grenzen en onder welke voorwaarden de

bevoegdheid kan of moet worden uitgeoefend en, voor zover nodig, binnen welke termijn.

Na de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt voor “bestemmingsplan” gelezen: omgevingsplan en voor “wijzigen in een bestemming”: wijzigen in een functie.

Hogere waarden besluit
De voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder voor wegverkeerslawaai wordt overschreden. Een besluit hogere grenswaarden is nodig voor het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1.

Het ontwerp hogere waarden besluit heeft samen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Het besluit hogere waarden is namens het college (via mandaat) op 15 december 2021 - en derhalve vóór de vaststelling van het bestemmingsplan - genomen. Het hogere waardenbesluit is als bijlage van de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen (bijlage 16).

M.e.r.-beoordelingsbesluit
De ontwikkeling van Merwede, deelgebied 5 valt onder categorie D 11.2 van het Besluit milieueffectrapportage (de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject). De ontwikkeling van het plangebied overschrijdt de drempelwaarde van 2.000 woningen uit het Besluit m.e.r. Voor activiteiten die vallen onder kolom D en de drempelwaarde overschrijden geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Voor de ontwikkeling van Merwede is een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd.
Bij het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1 is een aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling opgesteld. De aanmeldingsnotitie bevat een beschrijving van de milieueffecten voor het plangebied.
Gelet op artikel 7.16 en 7.17 van de Wet milieubeheer en bijlage III van Richtlijn 85/337/EEG van 27 juni 1985 heeft het college van B&W op 14 september 2021 besloten dat op basis van de m.e.r.-beoordeling belangrijke nadelige milieugevolgen uitgesloten kunnen worden. Er is daarom geen project-MER opgesteld.

Beoogd effect
Het doel van het bestemmingsplan is om de ontwikkeling van de eerste fase van Merwede en de herinrichting van de Europalaan Noord mogelijk te maken, en daarmee een hoogstedelijk gemengd gebied met alle daarbij behorende functies en voorzieningen te realiseren, volgens de kaders van het SP Merwede en het IPvE/FO Europalaan Noord.

Het beoogde effect van het delegatiebesluit is een toekomstig bestemmingsplan waarbij de eventuele ontwikkelplannen in de toekomst (in geval van bedrijfsbeëindiging) zijn opgenomen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
Eind 2016 is de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2030) vastgesteld, waarbij de gemeente inzet op het faciliteren van de groei van de stad. In deze strategie is verkend hoe dat op een verdichtende manier mogelijk kan zijn en op welke locaties (zoals de Merwedekanaalzone). Met deze koers werd het wenselijk om een omgevingsvisie op te stellen voor de Merwedekanaalzone inclusief een milieueffectrapportage (PlanMER) gezien het aantal beoogde woningen (6000-9000) in dit gebied.

Als tussenstap in de uitwerking van het SP ‘Merwede’ is in oktober 2017 het Schetsontwerp Stedenbouwkundig Plan aan de gemeente en aan de stad gepresenteerd. Dit ‘groene boekje’ werd in beginsel positief ontvangen door het college en zij heeft hier op 13 maart 2018 met een brief inhoudelijk op gereageerd en de raad over geïnformeerd.

Op 8 februari 2018 stelde de raad de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 ‘De Ruimtelijke Agenda’ en de bijbehorende PlanMER vast. Na de gemeenteraadverkiezingen in maart 2018 kwam het nieuwe college met een Coalitieakkoord waarin is afgesproken om te onderzoeken hoe we maximaal 10.000 woningen kunnen realiseren in de Merwedekanaalzone.

In januari 2020 heeft het college de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 ‘Uitwerking van de

Ruimtelijke Agenda' met de bijbehorende aanvulling op de PlanMER en het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan 'Merwede' met bijbehorend Beeldkwaliteitsplan vrijgegeven voor ter visie legging van 30 januari tot en met 11 maart 2020. Daarover is de raad per brief van 9 januari 2020 geïnformeerd.

Daarna is de raad met diverse brieven geïnformeerd over de voortgang van de plannen (brief van 6 juli 2020 over Voortgang ontwikkeling Merwedekanaalzone, brief van 10 september 2020 over de Toekenning bijdragen Woningbouwimpuls voor Merwedekanaalzone, brief van 10 september 2020 over Aankoop woonarken Merwedeplantsoen 35 en 79). Op 10 maart 2021 ontving de raad de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 'Uitwerking van de ruimtelijke agenda' en het Stedenbouwkundig Plan Merwede (deelgebied 5) ter besluitvorming, inclusief een begeleidende brief. Met de raadsbrief van 2 april 2021 zijn de voorhangprocedures Merwedekanaalzone gestart op de Samenwerkingsovereenkomst (SOK), het oprichten van het mobiliteits-bedrijf en het oprichten van het WKO-bedrijf. Op 19 april 2021 ontving de raad de raadsbrief Concept Integraal Programma van Eisen en Functioneel ontwerp Europalaan Noord.
De beantwoording van de wensen en bedenkingen is per brief van 6 juli 2021 aan de raad gezonden. Parallel hieraan zijn een aantal raadsinformatiebijeenkomsten gehouden. De vragen die daarbij aan de orde zijn gekomen, zijn opgenomen in een groeidocument. De meest recente versie hiervan is op 14 juli 2021 per brief aan de raad gestuurd. Op 8 juli 2021 is de raad per brief geïnformeerd over het collegebesluit over het Integraal Programma van Eisen en Functioneel ontwerp Europalaan Noord.

Op 2 en 23 september heeft bespreking van de Omgevingsvisie deel 2 en het Stedenbouwkundig Plan Merwede plaatsgevonden in de commissie Stad en Ruimte. Op 17 september 2021 ontving de raad een Reactie op de vragen uit de commissie S&R van 2 september 2021 over de plannen voor de Merwedekanaalzone.
Op 7 oktober 2021 heeft de raad de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2, het Stedenbouwkundig Plan Merwede en het voorstel voor invoering betaald parkeren omgeving Merwedekanaalzone vastgesteld. De motie 2021-331 'Behoud Mobach' is daarbij unaniem door de raad aangenomen.

Op 20 oktober 2021 is de raad per brief geïnformeerd over het vervolg van de planvorming Merwedekanaalzone en daarbij uitgenodigd voor een technische toelichting op het bestemmingsplan. Deze technische toelichting heeft op 16 november 2021 plaatsgevonden. De toelichting is als bijlage bijgevoegd bij dit voorstel.

Op 22 november is de raad per brief geïnformeerd over het aangaan van het door het Addendum gewijzigde Samenwerkingsovereenkomst Merwede.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 4 van het vaststellingsrapport vast te stellen
Argumenten	
1.1	De zienswijzen geven aanleiding het bestemmingsplan op een aantal punten aan te passen.
	Er zijn 16 zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan ingediend. De zienswijzen en de beantwoording daarvan staan in het vaststellingsrapport. Samenvatting van de belangrijkste onderwerpen: - Invoeren betaald parkeren - Zorg voor vermindering woongenot

	- Nut en noodzaak en inpassing bruggen voor langzaam verkeer bij woonboten Zijldiepstraat - Wijze van inpassing Allsafe, Stedin en Mobach - Wenselijkheid van monitoring verkeersontwikkeling - Zorg voor belemmeringen voor de roeiverenigingen Naar aanleiding van de zienswijzen zijn de regels en verbeelding op een aantal onderdelen aangevuld en aangepast. Zo is de maximale bouwhoogte van de bruggen toegevoegd en is een maximum opgenomen voor het geluid van akoestische signalering. Het bedrijf Mobach is op basis van haar huidige bedrijfsvoering ingepast, met dien verstande dat de aanrijroute van de bevoorrading die op dit moment aan de zuidzijde van het pand plaatsvindt, is gewijzigd waardoor afwikkeling ook in oostwestrichting door Merwede mogelijk wordt. De maximale bouwhoogte achter de bestaande woningen Kanaalweg 20/21 is beperkt. Ook zijn de hoogste bouwaccenten van 70 en 100 op de verbeelding duidelijker begrensd, en is de afstand tussen brug en woonboten duidelijker geborgd. Ook zijn de bouwbepalingen in de bestemming Water verduidelijkt. Voor een compleet overzicht van de wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport.
1.2	<u>Er zijn ondergeschikte ambtshalve wijzigingen doorgevoerd in de toelichting en regels van het bestemmingsplan.</u>
	De voorgestelde wijzigingen zijn opgenomen in hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport. Deze wijzigingen zijn ondergeschikt. Het gaat om het verduidelijken van de regels. Zo is een ontbrekende verwijzing naar de fietsparkeernormen alsnog toegevoegd.
Beslispunt	
2	Geen exploitatieplan vast te stellen
Argumenten	
2.1	<u>Het kostenverhaal is geregeld in de door het addendum gewijzigde Samenwerkingsovereenkomst Merwede,</u>
	Voor de integrale gebiedsontwikkeling/transformatie van het plangebied Merwede werkt de gemeente samen met een aantal eigenaren in het plangebied. Met deze eigenaren heeft de gemeente een door het addendum gewijzigde samenwerkingsovereenkomst afgesloten voor de realisatie van het plan Merwede. Het college heeft op 16 november 2021 besloten deze overeenkomst aan te gaan. In deze overeenkomst zijn ook afspraken gemaakt over de financiële uitvoerbaarheid van de transformatie. Deze samenwerkingsovereenkomst is een anterieure overeenkomst conform artikel 6.24 Wro. Voor de integrale gebiedsontwikkeling van het plangebied Merwede is op basis van het Stedenbouwkundig plan een grondexploitatieberekening gemaakt. In deze grondexploitatieberekening worden de kosten en opbrengsten geraamd, en wordt het verwachte resultaat van de gebiedsontwikkeling bepaald. De opbrengsten worden gerealiseerd door de verkoop van bouwgrond voor woningen, werkplekken en voorzieningen (zowel maatschappelijk als commercieel). De kosten worden met name bepaald door de grondverwerving, het bouw- en woonrijp maken van de locatie, de kosten van collectieve voorzieningen (onder andere WKO, mobiliteit), de kosten van bovenwijkse voorzieningen en de kosten van planontwikkeling. Waar nodig hebben adviesbureau's input geleverd voor deze ramingen. Om de effecten van rente en inflatie te bepalen, zijn de kosten en opbrengsten gefaseerd in de tijd. Belangrijke

	uitgangspunten hierbij zijn de doorlooptijd van procedures, beschikbaarheid van gronden en de ingeschatte opname van bouwkavels door de markt. De conclusie van de grondexploitatieberekening is dat de kosten worden gedekt door de opbrengsten van deze gebiedsontwikkeling. Ook wordt een bijdrage geleverd vanuit Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid. Gelet op het bovenstaande is het bestemmingsplan daarmee financieel uitvoerbaar. In dit bestemmingsplan maakt de gemeente aangewezen bouwplannen (conform artikel 6.2.1 Bro) mogelijk, en geldt dus de verplichting tot kostenverhaal. In de samenwerkingsovereenkomst zijn met eigenaren in het plangebied afspraken gemaakt over dit kostenverhaal. Hiermee is het kostenverhaal anderszins verzekerd, en is er geen noodzaak tot het vaststellen van een exploitatieplan. Op de eigendommen van eigenaren die niet participeren in de samenwerkingsovereenkomst (SOK) worden geen aangewezen bouwplannen mogelijk gemaakt binnen dit bestemmingsplan.
Beslispunt	
3	Het bestemmingsplan Chw Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1 dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.MRO.0344.BPMERWEDEDG5EUROPA-VA01 gml met ondergrond NL.MRO.0344.BPMERWEDEDG5EUROPA-VA01 dgn vast te stellen, waarmee ten hoogste 4.250 woningen en maximaal 107.820 m2 bvo aan voorzieningen mogelijk worden gemaakt.
Argumenten	
3.1	<u>Het bestemmingsplan maakt de herontwikkeling mogelijk van deelgebied 5 Merwedekanaalzone tot een gemengde, groene en duurzame stadswijk Merwede</u>
	Met het vaststellen van het Stedenbouwkundige Plan Merwede (SP) en Beeldkwaliteitsplan (BKP) worden de ruimtelijke kaders vastgesteld voor de ontwikkeling van Merwedekanaalzone deelgebied 5, de zone langs het Merwedekanaal tussen de Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan. In het SP zijn de ambities en kaders uit de Omgevingsvisie deel 2 verder geconcretiseerd. Het SP kenmerkt zich door inzet op innovatie en hoogstedelijkheid met hoge ambities op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid, groen en leefbaarheid. Het SP is de basis voor de planologisch-juridische vertaling in het bestemmingsplan voor de verdere bouwplanontwikkeling. Het bestemmingsplan richt zich op fase 1 van de ontwikkeling. Het bestemmingsplan geeft vorm aan de mobiliteitsstrategie door lage autoparkeernormen voor te schrijven, een beperkt aantal ontsluitingen voor het autoverkeer vanaf de Europalaan mogelijk te maken, het aantal parkeerplaatsen in het plangebied te maximaliseren, geen parkeren op straat in het gebied mogelijk te maken, een mobiliteitshub voor te schrijven, als ook de aanwezigheid van voorzieningen vanaf het begin van de ontwikkeling van Merwede. Daarnaast worden routes voor langzaam verkeer, inclusief twee bruggen mogelijk gemaakt. Separaat heeft al besluitvorming plaatsgevonden door de gemeenteraad over de invoering van betaald parkeren in de omliggende wijken. In het bestemmingsplan is ruimte geboden voor de inpassing van bestaande en te handhaven functies en gebouwen in het plangebied. De inpassing van de andere eigendommen die geen onderdeel zijn van de SOK (Stedin, Allsafe, Metrohm, Kanaalweg 20/21, Kanaalweg 22, en Mobach) is in lijn met het SP Merwede. Voor het bedrijf Mobach geldt dat het bedrijf is ingepast en – door middel van een separaat

	delegatiebesluit – gefaseerd tot verder inpassing volgens het SP wordt gekomen. Zie ook argument 3.3. De huur van de benzineverkooppunten aan de Europalaan Noord is inmiddels opgezegd. De wijze van inrichten en de kwaliteit van de openbare ruimte in Merwede is van groot belang. Hiervoor is een Functioneel Ontwerp (FO) vastgesteld. In de regels van het bestemmingsplan is een aantal principes uit het SP/ FO Inrichtingsplan Openbare Ruimte vastgelegd, en is de Merwedepark opgenomen. Het FO wordt op dit moment verder uitgewerkt in een Voorlopig Ontwerp (VO).
3.2	Het bestemmingsplan heeft een flexibele opzet die nodig is voor de stapsgewijze invulling van het gebied binnen de vastgestelde kaders.
	De regels van het bestemmingsplan zijn globaal van opzet, waarbij de invulling kan plaatsvinden volgens het SP Merwede. Naast meer gedetailleerde bouw- en gebruiksregels en beoordelingskaders voor de invulling van het gebied, bevat de regeling een verwijzing naar de spelregels en richtlijnen uit het SP Merwede. Hiermee ontstaat flexibiliteit in de uitwerking en borging van de in de regels opgenomen kaders, aangevuld met de door de raad in het SP en de SOK vastgestelde privaatrechtelijke spelregels en richtlijnen. Binnen deze regels, spelregels en richtlijnen heeft het kwaliteitsteam Merwede een belangrijke rol heeft bij de advisering aan het college van B&W rondom de uitwerking van initiatieven naar concrete bouwaanvragen. De regels van het bestemmingsplan geven de mogelijkheid om beleidsregels vast te stellen voor wat betreft de woningbouwcategorieën, duurzaamheidsambities en de wijze van toetsing van aanvragen omgevingsvergunningen. De beleidsregels zorgen zo voor de verbinding tussen het bestemmingsplan, het SP en de SOK. Het vaststellen van beleidsregels is een bevoegdheid van het college. Met de regels van het bestemmingsplan in combinatie met de beleidsregels kan per bouwblok invulling worden gegeven aan de ambities van de stad en ook voldaan worden aan de op dat moment laatste stand van zaken ten aanzien van innovaties en veranderingen. Deze flexibiliteit is nodig, bijvoorbeeld als de huidige eisen voor duurzaamheid geactualiseerd kunnen of moeten worden, bijvoorbeeld als uitkomst van het MerwedeLab hier om vraagt. Met de beleidsregels maakt het college ook duidelijk hoe zij met de bevoegdheid om een omgevingsvergunning te verlenen omgaat, zodat er bijvoorbeeld een evenwichtige programmaverdeling plaatsvindt volgend de privaatrechtelijke afspraken.
3.3	Met de wijze van bestemmen van het bedrijf Mobach is uitvoering gegeven aan motie 2021-M331
	De motie ‘behoud Mobach in de Merwedekanaalzone’ is unaniem in raad aangenomen. De raad hecht aan behoud van Mobach in de Merwedekanaalzone op hun huidige locatie en van het college verwacht dat zij tot een wederzijds geaccepteerde en werkbare oplossing komt. In het bestemmingsplan is de bedrijfsvoering van Mobach positief bestemd.
Kanttekeningen/ Risico’s	
3.1	Het bestemmingsplan wijkt deels af van het SP Merwede.
	Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen wijkt het bestemmingsplan op enkele punten af van het vastgestelde SP Merwede: - Wijze van expeditie en parkeren werknemers Mobach - Beperken hoogte bebouwing achter Kanaalweg 20 en 21 - Maximale hoogte van de bruggen is toegevoegd (dit was namelijk niet in het SP opgenomen en is nu in het BP uitgewerkt)

Beslispunt	
4	Het vaststellen van een bestemmingsplan voor het gebied dat door middel van arcering is aangeduid op bijlage ‘Kaart delegatiebesluit’ te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders.
Argumenten	
4.1	<u>Het delegatiebesluit geeft Mobach ruimte om in de toekomst andere keuzes te maken.</u>
	In het kader van deze bestemmingsplanprocedure wil Mobach een eventuele toekomstige herontwikkeling niet uitsluiten. Het SP voorziet niet in het toevoegen van bebouwing ter plaatse van de huidige bedrijfspanden van Mobach. Door de bestemmingsplanbevoegdheid aan burgemeester en wethouders te delegeren, brengt de raad tot uitdrukking dat hij eventuele mogelijkheden voor toekomstige herontwikkeling van Mobach heeft gewogen en wordt ten behoeve van een eventuele beoogde herontwikkeling ingeval van bedrijfsbeëindiging in het delegatiebesluit een concreet kader gegeven aan de hand waarvan Mobach de eventuele beoogde herontwikkeling verder kan vormgeven.
4.2	<u>Het delegatiebesluit sluit aan bij de Omgevingswet</u>
	Voor het bieden van eventuele toekomstige ontwikkelruimte ligt het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid voor de hand. Hierbij geeft de raad aan het college de mogelijkheid om een bestemming te wijzigen. De figuur van de wijzigingsbevoegdheid vervalt echter bij invoering van de Omgevingswet (voorzien per 1 juli 2022). Daarvoor in de plaats komt de mogelijkheid voor de raad om een delegatiebesluit te nemen. Hierbij delegeert de raad de bevoegdheid om een bestemmingsplan of omgevingsplan vast te stellen aan het college. De raad stelt hierbij de kaders. In bijgevoegd delegatiebesluit is een aantal kaders opgenomen. De Crisis- en herstelwet biedt deze mogelijkheid om op deze manier vooruit te lopen op de Omgevingswet.
Kanttekeningen/ Risico’s	
4.1	<u>Er hebben nog geen nadere onderzoeken plaatsgevonden naar de monumentale status van het pand van Mobach.</u>
	Uit een nog uit te voeren bouwhistorisch onderzoek en/of overleg met de RCE moet duidelijk worden welke onderdelen van het pand zeker behouden moeten blijven en welke minder van belang zijn. Vooralsnog is hiervoor een aanname gedaan.
4.3	<u>Het SP voorziet niet in een herontwikkeling van Mobach</u>
	Het Stedenbouwkundig Plan dat op 7 oktober 2021 door de raad is vastgesteld gaat uit van de realisatie van 700.000 m2 BVO bestaande uit maximaal 6.000 woningen en circa 100.000 m2 aanvullende maatschappelijke en commerciële voorzieningen. In dit programma is de eventuele herontwikkeling van de locatie Mobach niet opgenomen, het bedrijf is in het Stedenbouwkundig Plan immers ingepast.
Beslispunt	
5	Voor de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheid de volgende beleidsregels vast te stellen: a. aan het gearceerde gebied (‘Kaart delegatiebesluit) mag in plaats van de bestemming ‘Bedrijf’ van artikel 3 van het Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1 (hierna: het

	bestemmingsplan), uitsluitend een gemengde bestemming als bedoeld in artikel 5 van het bestemmingsplan worden toegekend die past bij het gebruik dat en de bebouwing die in de omgeving van het gearceerde gebied op grond van dat het bestemmingsplan mag plaatsvinden respectievelijk mag worden opgericht en voorts met inachtneming van hetgeen in deze beleidsregels is bepaald; b. de planregels moeten regels bevatten die het in het gearceerde gebied aanwezige rijksmonument voldoende beschermen. Dat sprake is van voldoende bescherming moet blijken uit een uitgevoerd bouwhistorisch onderzoek en/of overleg met de RCE. Uit deze stukken moet blijken dat voor de beoogde (bouw)plannen of (-) geen omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 aanhef en onder f van de Wabo vereist is, of (-) een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 aanhef en onder f van de Wabo naar alle waarschijnlijkheid verleend zal kunnen worden; c. gebruik (in enge zin) en bebouwing moeten (-) in lijn zijn met de stedenbouwkundige spelregels en richtlijnen van het Stedenbouwkundig Plan Merwede (SP) dat de raad heeft vastgesteld (bijlage 10 bij de plantoelichting van het bestemmingsplan) en passen (-) in de studie die Bureau BuRa specifiek heeft gedaan voor het gearceerde gebied ('Studie BuRa delegatiebesluit'). Ten aanzien van de studie van Bureua BuRA geldt dat deze past binnen de stedenbouwkundige spelregels en richtlijnen van het SP, met dien verstande dat in aanvulling op het in het SP (en het bestemmingsplan) vastgelegde bouwvolume maximaal 4.000 m2 brutovloeroppervlakte (met uitzondering van gebouwde, ondergrondse of half verdiept gelegen, parkeervoorzieningen en de bestaande bedrijfswoning) binnen het gearceerde mag worden toegevoegd; d. het kostenverhaal door middel van een anterieure overeenkomst en/of een exploitatieplan of exploitatieregels in het bestemmingsplan, met inachtneming van de daarvoor geldende wettelijke bepalingen uit de Wet ruimtelijke ordening, het Besluit ruimtelijke ordening en/of het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet is geregeld; e. het college van burgemeester en wethouders verschaft de raad op de voet van artikel 10:16 lid 2 van de Algemene wet bestuursrecht inlichtingen over de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheid.
Argumenten	
5.1	<u>Met de beleidsregels geeft de raad een concreet kader aan de hand waarvan Mobach de eventueel beoogde herontwikkeling verder vorm kan geven.</u>
	Met het vastleggen van de beleidsregels worden de kwaliteitseisen en randvoorwaarden uit het Stedenbouwkundig Plan geborgd voor een eventueel beoogde herontwikkelling van Mobach. Het maximaal toe te voegen bouwvolume van 4.000 m2 brutovloeroppervlakte is extra toevoeging en niet voorzien in het vastgestelde Stedenbouwkundig Plan. De studie van bureau BuRa is het antwoord op de vraag wat maximaal toelaatbaar is voor wat betreft de toe te voegen massa van een eventueel beoogde herontwikkeling. Het delegatiebesluit met de bijbehorende beleidsregels geeft de ruimte voor verdere uitwerking van een eventuele herontwikkeling, evenals voor het programmatisch deel daarvan.

Financiën

In de door het addendum gewijzigde Samenwerkingsovereenkomst Merwede (SOK) zijn afspraken gemaakt over het verhaal van kosten. De te ontwikkelen gronden zijn eigendom van de gemeente en het Eigenarencollectief (zijnde de ontwikkelende grondeigenaren in het gebied die allen individueel de SOK hebben ondertekend).
Voor de integrale gebiedsontwikkeling van het plangebied Merwede is op basis van het SP Merwede ter toetsing van de financiële haalbaarheid een geheime grondexploitatieberekening gemaakt. In deze berekening worden de kosten en opbrengsten geraamd, en wordt het verwachte resultaat van de

gebiedsontwikkeling bepaald. De opbrengsten worden gerealiseerd door de verkoop van bouwgrond voor woningen, kantoren, horeca en andere voorzieningen.
De kosten worden vooral bepaald door het bouw- en woonrijp maken van de locatie, de kosten van collectieve voorzieningen (onder andere WKO, mobiliteit), de kosten van planontwikkeling en bijdragen aan kosten buiten het plangebied.
De conclusie van de grondexploitatieberekening is dat de kosten worden gedekt door de opbrengsten van deze gebiedsontwikkeling. Dit bestemmingsplan is daarmee financieel uitvoerbaar.
De (financiële) afspraken met het Eigenarencollectief zijn opgenomen in de SOK. Deze afspraken hebben onder andere betrekking op het verplichte kostenverhaal in het kader van de Wro. Daarom is deze samenwerkingsovereenkomst een anterieure overeenkomst conform 6.24 Wro, waarmee het kostenverhaal anderszins is verzekerd en er geen noodzaak is tot het vaststellen van een exploitatieplan.
De gemeente heeft specifiek voor haar eigendom binnen de integrale gebiedsontwikkeling een eigen grondexploitatieberekening opgesteld. Deze bevat de grondexploitatiekosten en opbrengsten die specifiek door de gemeente als privaat eigenaar gemaakt en ontvangen worden (zowel gebaseerd op de afspraken in de SOK als op basis van eigen uitgangspunten). De conclusie van deze berekening is dat de kosten worden gedekt door de opbrengsten. De grondexploitatie is gelijktijdig met de besluitvorming over het SP op 7 oktober 2021 vastgesteld en geldt daarmee als financiële basis voor verdere planuitwerking en uitvoering.
Ten behoeve van de gebiedsontwikkeling zijn tevens bovenwijkse voorzieningen nodig. De kosten en dekking van deze maatregelen (waaronder de bijdrage bovenwijks uit de SOK en de Woningbouwimpuls-subsidie) zijn toegelicht in het geheime financieel kader Merwedekanaalzone.
Naast de kosten voor het maken van het bestemmingsplan moet een inschatting worden gemaakt van het risico van planschade. De gemeente heeft daarom een planschaderisico-inventarisatie laten opstellen. Eventuele kosten van planschade zijn meegenomen in de grondexploitatieberekening, en hierover zijn afspraken gemaakt in de samenwerkingsovereenkomst. De kosten van eventuele planschade worden dus gedekt uit de opbrengsten van de gebiedsontwikkeling.

Vervolg

De indieners van de zienswijzen worden op de hoogte gesteld van het vaststellingsbesluit. Na vaststelling wordt het bestemmingsplan met het vaststellingsbesluit, en het besluit hogere waarden (Wet geluidhinder) gepubliceerd op de websites www.officielebekendmakingen.nl, www.utrecht.nl/bestemmingsplan en www.ruimtelijkeplannen.nl. De besluiten met bijbehorende stukken worden zes weken ter inzage gelegd. Tegen het vaststellingsbesluit kan beroep worden ingesteld bij de Raad van State.
Na vaststelling van het bestemmingsplan stelt het college de beleidsregels (bijlage 33 toelichting Bestemmingsplan) ter uitvoering van het bestemmingsplan vast. De beleidsregels zien op de ambities voor Merwede ten aanzien van woningbouwcategorieën, duurzaamheid en waterberging.

Participatie

Er heeft geen participatie plaatsgevonden over dit voorstel. Participatie heeft uitvoerig plaatsgevonden bij de totstandkoming van de Omgevingsvisie deel 1, deel 2 en het Stedenbouwkundig Plan Merwede. Deze documenten hebben terinzage gelegen met de mogelijkheid voor een ieder om te reageren. Ook heeft het ontwerpbestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage gelegen met de mogelijkheid voor eenieder om een zienswijze in te dienen. Tijdens de termijn van terinzagelegging is een drietal inloopspreekuren gehouden en zijn nieuwsbrieven en wijkberichten verspreid.

Communicatie

De indieners van de zienswijzen worden op de hoogte gesteld van de raadsbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan.
Het raadsbesluit wordt ook formeel gepubliceerd.
Tenslotte wordt het raadsbesluit opgenomen in een digitale nieuwsbrief.

Niet-Referendabel

De Verordening raadgevend referendum is niet van toepassing, omdat het een raadsvoorstel betreft over de vaststelling van een bestemmingsplan (artikel 3 lid 2 onder f Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Bestemmingsplan Toelichting, bijlagen, regels, bijlagen van de regels, en verbeelding
- Vaststellingsrapport Chw bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 5 Europalaan, fase 1
- Kaart delegatiebesluit
- Studie BuRa Delegatiebesluit

Bijlagen informatief
- GEHEIM Nadere toelichting op het raadsvoorstel ‘Vaststelling Crisis- en herstelwet (Chw) bestemmingsplan
- Merwedekanaalzone, deelgebied 5, Europalaan fase 1’Presentatie van de technische toelichting op 16 november 2021

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Chw bestemmingsplan,
Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1

18 januari 2022

Inhoud vaststellingsrapport

1 INLEIDING VASTSTELLINGSPROCEDURE BESTEMMINGSPLAN EN BEHANDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 3

1.1 CHW BESTEMMINGSPLAN, MERWEDEKANAALZONE DEELGEBIED 5, EUROPALAAN FASE 1 3
1.1.1 Plangebied en doel bestemmingsplan.....3
1.1.2 Inzageperiode en zienswijzen.....3
1.2 DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT 3
1.3 DE VASTSTELLINGSPROCEDURE.....3
1.3.1 Wijze van beoordeling van zienswijzen.....3
1.3.2 Procedure voor de vaststelling.....4
1.3.3 Belangrijkste wettelijke bepalingen.....4

2 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERPBESTEMMINGSPLAN 5

2.1 AMBTSHALVE WIJZIGINGEN 5
2.1.1 Regels en verbeelding 5
2.1.2 Toelichting.....6
2.2 WIJZIGINGEN NAAR AANLEIDING VAN ZIENSWIJZEN 6
2.2.1 Regels en verbeelding 6
2.2.2 Toelichting.....8

3 SAMENVATTING ZIENSWIJZEN EN BESPREKING VAN VAKER GENOEMDE ONDERWERPEN 9

3.1 SAMENVATTING ZIENSWIJZEN EN OPZET VAN BEANTWOORDING.....9
3.2 NUT & NOODZAAK ONTWIKKELING VAN MERWEDE.....9
3.2.1 Inhoud van de zienswijzen.....9
3.2.2 Projectdoelstelling.....9
3.3 INVOERING BETAALD PARKEREN & PARKEERBEHOEFTE 10
3.3.1 Inhoud van de zienswijzen.....10
3.3.2 Waarom is het nodig om betaald parkeren in te voeren?.....10
3.3.3 Wat heeft de gemeenteraad op 7 oktober besloten? 11
3.3.4 Hoe wordt betaald parkeren ingevoerd en wie krijgen er parkeervergunningen?.....11
3.3.5 Welke parkeertarieven gaan gelden en waar vind ik meer informatie over het parkeerbeleid?.....11
3.4 NIEUWE BRUGGEN OVER HET MERWEDEKANAAL 11
3.4.1 Inhoud van de zienswijzen.....11
3.4.2 Waar dragen de nieuwe bruggen aan bij?.....12
3.4.3 Noodzaak van kwalitatieve structuurverbetering in Utrecht Zuidwest.....12
3.4.4 Cijfermatige toename fietsdrukte in Utrecht Zuidwest.....12
3.4.5 Fijnmaziger loop- en fietsnetwerk nodig.....12
3.4.6 Randvoorwaarde: leefbare woonstraten 13
3.4.7 Naast nieuwe bruggen ook optimalisatie van bestaande bruggen.....13
3.4.8 Woonboten 13
3.4.9 Conclusie bruggen voor Merwede (deelgebied 5).....13

4 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 15

4.1.1 Inleiding beoordeling van de zienswijzen.....15
4.1.2 Indiener 1 15
4.1.3 Indiener 2 15
4.1.4 Indiener 3 15
4.1.5 Indiener 4 17
4.1.6 Indiener 5 21
4.1.7 Indiener 6 23
4.1.8 Indiener 7 24
4.1.9 Indiener 8 - Stedin 33
4.1.10 Indiener 9 – Roeiverenigingen Triton, Orca en Viking 37
4.1.11 Indiener 10.....43
4.1.12 Indiener 11.....49
4.1.13 Indiener 12 - Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR).....53
4.1.14 Indiener 13.....54
4.1.15 Indiener 14 – Rijkswaterstaat (RWS) 56
4.1.16 Indiener 15 - Allsafe.....60
4.1.17 Indiener 16 – Mobach.....62

1 Inleiding vaststellingsprocedure bestemmingsplan en behandeling van de zienswijzen

1.1 Chw bestemmingsplan, Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1

1.1.1 Plangebied en doel bestemmingsplan

Het plangebied ligt globaal tussen het Merwedekanaal aan de oostzijde, de Europalaan aan de westzijde, de Koningin Wilhelminalaan in het noorden en de gebouwen van Pax Max en Lux in het zuiden.

In het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1, staan regels die de eerste fase van het Stedenbouwkundig Plan Merwede (SP) mogelijk maken. De gemeenteraad heeft het SP op 7 oktober 2021 vastgesteld. Het bouwprogramma bestaat uit maximaal 4.250 woningen en 107.820 m² brutovloeroppervlak aan onder andere maatschappelijke en commerciële voorzieningen en de daarmee samenhangende herinrichting van de Europalaan Noord. Het bestemmingsplan is daarmee de juridische vertaling van het SP Merwede.

1.1.2 Inzageperiode en zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf vrijdag 22 oktober 2021 zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn kon iedereen zienswijzen over het ontwerp aanbieden aan de gemeenteraad. In de periode van terinzagelegging is belangstellenden in één fysieke en twee digitale spreekuren de gelegenheid geboden om vragen te stellen. Er zijn 16 zienswijzen ingediend die in dit vaststellingsrapport zijn samengevat en van een reactie zijn voorzien. Alle zienswijzen zijn binnen de termijn verstuurd.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 zijn de wijzigingen opgesomd die ambtshalve of naar aanleiding van zienswijzen in het bestemmingsplan zijn doorgevoerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat beroep kan worden ingesteld tegen de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan in beginsel geen beroep ingesteld worden. Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie in of bij de plantoelichting wordt niet vermeld.

In hoofdstuk 3 en 4 behandelen we de zienswijzen. In hoofdstuk 3 geven we een samenvatting van de globale inhoud van de zienswijzen en bespreken we de onderwerpen die vaker in de zienswijzen aan bod komen en die vragen om een algemeen opgezette beantwoording. In hoofdstuk 4 vatten we elke zienswijze afzonderlijk samen en voorzien we deze per zienswijzepunt van een reactie. Wanneer van toepassing, verwijzen we naar de algemene antwoorden in hoofdstuk 3. Als een zienswijzepunt tot een aanpassing van het bestemmingsplan leidt, is dat aan het einde van de beantwoording aangegeven. De aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen worden in hoofdstuk 2 nader omschreven.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze is zorgvuldig bekeken om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden deze in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.

In dit rapport zijn alleen de samenvattingen van zienswijzen opgenomen. In verband met de privacy van indieners zijn de zienswijzen niet actief openbaar gemaakt. Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad krijgen wel van alle zienswijzen een kopie toegestuurd, zodat zij de volledige zienswijze kunnen lezen en bijvoorbeeld kunnen nagaan waar de indiener woont.

Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldeed, is de indiener in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen. Zienswijzen die buiten de termijn en dus te laat zijn ingediend, worden wel van een reactie voorzien.

1.3.2 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan vast te stellen, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

Voordat de gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In deze commissie vindt het politieke debat plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de commissie. De commissie bepaalt of nadere bespreking in de gemeenteraad nodig is of dat het bestemmingsplan geagendeerd kan worden zonder verdere bespreking. De gemeenteraad besluit vervolgens over de vaststelling van het bestemmingsplan met of zonder bespreking.

1.3.3 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure. Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn per post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan

Hieronder worden eerst de ambtshalve wijzigingen benoemd en vervolgens worden de wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen beschreven. In beide gevallen is een onderscheid gemaakt in de wijzigingen die over de regels en de verbeelding van het bestemmingsplan gaan en die gaan over de onderbouwing bij het bestemmingsplan (de toelichting).

2.1 Ambtshalve wijzigingen

2.1.1 Regels en verbeelding

1. In artikel 5.4.2 is een verwijzing naar de normen voor het fietsparkeren toegevoegd, waarmee het lid als volgt luidt; '4. Voor fietsparkeren gelden de normen zoals opgenomen in Bijlage 6 Regels fietsparkeren.'
2. In artikel 5.2.2 is de redactie verduidelijkt door toevoeging; 'verblijfsgebied, met daaronder begrepen pleinen, voet- en fietspaden en incidenteel gemotoriseerd verkeer zoals hulpdiensten, afvaldiensten, verhuiswagens en Licht Elektrische Voertuigen (LEV's)', en ook voor verkeersbewegingen ten behoeve van bevoorrading(sverkeer) voor de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2'
3. Op de verbeelding zijn aanduidingen opgenomen om de locatie voor de hoogbouwaccenten van 70 en 100 meter te begrenzen. In artikel 5.4.1 is een verwijzing naar deze aanduidingen toegevoegd, waarmee lid 9 als volgt luidt; 'b. De in de tabel aangegeven maximale bouwhoogten van 70 meter en 100 meter uitsluitend gebouwd mogen worden ter plaatse van de specifieke bouwaanduidingen 'sba-2' en 'sba-3' en waarbij het in de tabel aangewezen maximaal aantal gebouwen per aanduiding geldt'. In tabel 2.2 is toegevoegd: '70 (sba-3)', '100 (sba-2)'. Lid 9 sub 11 komt hiermee te vervallen.
4. In artikel 5.4.1. onder 14 is toegevoegd dat ook aan het Beeldkwaliteitsplan wordt getoetst, waarmee dit sublid als volgt luidt; 'Bebouwing moet voldoen aan het Beeldkwaliteitsplan Merwede en de spelregels, richtlijnen en afwijkingsmogelijkheden uit hoofdstuk 6.2 (onder 2 tot en met 13) van het Stedenbouwkundig Plan Merwede'
5. Ter hoogte van de bruggen voor langzaam verkeer bij de Zijldiepstraat en Waalstraat is de plangrens verkleind/aanduiding voor de brug versmald
6. De aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 1' voor de oost-westroute voor langzaam verkeer, is verwijderd óp de brug en aan de zijde van Rivierenwijk
7. In artikel 11.3 (Water) is de regeling voor bouwwerken verduidelijkt en begrensd, waarmee dit lid als volgt luidt;
   '11.3 Bouwen op de locatie, alleen met vergunning
   1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning te bouwen.
   2. Burgemeester en wethouders verlenen een omgevingsvergunning alleen, als het beoogde bouwwerk aan de onderstaande voorwaarden voldoet:
   a. gebouwen zijn niet toegestaan.
   b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, waarbij de bouwhoogte gemeten wordt vanaf N.A.P.
   c. in afwijking van de regel onder b mag de bouwhoogte van een beweegbare brug voor langzaam verkeer in gesloten toestand niet meer dan 5 meter bedragen, waarbij de bouwhoogte gemeten wordt vanaf N.A.P. Het plaatsen van een valbescherming van ten hoogste 1,5 meter is toegestaan boven op de maximale bouwhoogte van de brug.
   d. De minimale doorvaarthoogte van een brug in geopende toestand bedraagt 5.85 meter.
   e. De minimale doorvaarthoogte van een brug in gesloten toestand bedraagt 1.60 meter.
   f. De minimale vrije doorvaartbreedte van de watergang ter plaatse van een brug bedraagt 25 meter.
   Artikel 11.4 komt hiermee te vervallen. Artikel 11.5 wordt hernummerd naar 11.4
8. In artikel 5.4.7 onder 2 is de redactie aangepast; 'vastgehouden blijft' aangepast in 'wordt verwerkt'
9. In artikel 5.4.7 onder 2 is het woord 'gebied' aangepast in 'plangebied'
10. De redactie van artikel 15.1 is aangepast zodat de werking van artikel 15 lid 1 in overeenstemming wordt gebracht met de Algemene regels die voor de gemeente Utrecht worden voorbereid, in voorbereiding op de Omgevingswet. Het artikel luidt: 'Regels in dit hoofdstuk blijven buiten toepassing

voor zover zij niet te verenigen zijn met een regel over de toegewezen functie, met uitzondering van de regel in Artikel 16, lid 16.2, die altijd van toepassing is.'

11. In artikel 6.2 is het huisnummer van het bedrijf aan de Kanaalweg (Stedin) aangepast van 26 naar 36 (perceel van Stedin)
12. In de kop van artikel 5.8.6 is een verschrijving van de toegelaten horeca-categorie gecorrigeerd. De kop luidt als volgt 'Horeca in categorie D1, D2 en D3'
13. Artikel 16 lid 3 (voorwaardelijke verplichting voorkomen van geluidhinder) is verplaatst naar een nieuw ingevoegd artikel 5.12 om de regels in overeenstemming te brengen met de systematiek en werkingssfeer van de Algemene regels die voor de gemeente Utrecht worden voorbereid, in voorbereiding op de Omgevingswet
14. Op de verbeelding is een aanduiding toegevoegd in de bestemming Groen; 'specifieke vorm van groen-1'. In artikel 6 (Groen) van de regels is een koppeling gemaakt met deze aanduiding die is beoogd om de ontsluiting van de bedrijfswoning bij het bedrijf Mobach mogelijk te maken. Artikel 6 luidt als volgt; '6. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van groen-1' is de ontsluiting van de bedrijfswoning behorende bij de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 toegestaan'
15. In artikel 3.1.2 is de regeling vereenvoudigd en luidt als volgt; 'De activiteit aanleggen en gebruiken van parkeerplaatsen voor de functie op het adres Europalaan 22 - 24.'

2.1.2 Toelichting

1. Het ontwerpbesluit hogere grenswaarden, bijlage 16 van de toelichting, is vervangen door het genomen hogere grenswaardenbesluit d.d. 15 december 2021, met daarin opgenomen compensatiemaatregelen bij het afzien van een geluidluwe zijde
2. In de tabel luchtkwaliteit in paragraaf 2.4.2.8.4 is het getal 40 aanpast naar 20 voor de (WHO advies) waarde voor fijnstof
3. Aan hoofdstuk 2.4 is de datum vaststelling van het nieuwe parkeerbeleid (25 november 2021) toegevoegd
4. Aan de bijlagen van de toelichting is een aanvullende rapportage mbt geluid Mobach toegevoegd 'Milieuonderzoeken in Utrecht, Geluidonderzoek Mobach, LBP SIGHT, januari 2022'

2.2 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

2.2.1 Regels en verbeelding

1. Op het perceel Kanaalweg 22 is een bouwvlak om de bestaande gebouwen op dit perceel opgenomen
2. Aan de westzijde van de woningen Kanaalweg 20/21 is de regeling van de maximale bouwhoogten gewijzigd. Dit vlak valt daarmee onder de werking van 'zone-overige zone-3' (maximaal 25 meter) en de aanduiding sba-1 (geen hoogteaccenten toegestaan)
3. In artikel 3.3.2 is de maximaal toegelaten hoogte van de schoorsteen verduidelijkt, en luidt als volgt; 'De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3 meter bedragen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte van de schoorstenen (in uitgeschoven toestand) op het adres Kanaalweg 24 ten hoogste de bestaande bouwhoogte is'
4. In artikel 12.1 is een expliciete verwijzing naar artikel 20 toegevoegd zodat onder andere ook bedrijf aan huis mogelijk is, waarmee de bepaling luidt; 'Locaties met de functie Wonen zijn bedoeld voor woningen en de daarbij horende activiteiten die voldoen aan artikel 20 van deze regels'
5. In artikel 4.3.1 is een sub 3 toegevoegd waarbij de regeling van de bouwhoogte van gebouwen is aangepast en luidt: '3. In afwijking van de regel onder 2 mag de bestaande bouwhoogte met maximaal 1,5 meter worden overschreden als dit noodzakelijk is voor het beperken van de milieuhinder van de nutsvoorzieningen'. Artikel 4.5 komt hiermee te vervallen
6. In artikel 4.1.2 is de naamgeving van de maatbestemming voor het verdeelstation aangepast in 'transformatorstation', de milieucategorie aangepast en het vermogen vastgelegd. De bepaling luidt als volgt; 'ter plaatse van de functie-aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - transformatorstation' ook voor een transformatorstation tot en met ten hoogste categorie 3.2 in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten, met dien verstande dat het maximaal vermogen ten hoogste 100 MWA bedraagt'
7. In artikel 11.1 is de functie groen geschrapt, en de functies 'recreatie, sport' toegevoegd
8. In artikel 6.4 is een lid 5 toegevoegd over de geluidbelasting van akoestische signalering. Deze luidt als volgt; '5. Akoestische signalering voor een beweegbare brug waarbij het maximale bronvermogen meer bedraagt dan 85dB. Hierbij geldt dat het signaal niet anders dan naar de gevarenzone gericht.' Hetzelfde geldt voor artikel 11.4.3

9. Ter plaatse van het bedrijf Allsafe is een specifieke bouwaanduiding ‘specifieke vorm van bedrijf -2’ als maatbestemming toegevoegd. Aan artikel 3.1. is een lid toegevoegd met verwijzing naar deze aanduiding opgenomen, de bepaling luidt als volgt; ‘3. ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van bedrijf-2’ zijn ook opslaggebouwen (verhuur opslagruimte) tot en met ten hoogste categorie 2 in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten toegestaan’
10. De redactie van artikel 3.1 lid 2 is verduidelijkt en aangepast, en luidt als volgt; ‘ter plaatse van Kanaalweg 24 ook voor het daar gevestigde keramiekbedrijf, waarbij geldt dat de (gas)ovens en de droogruimte uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-1', met dien verstande dat de geluidbelasting van het bedrijf op de gevels van een nieuwe geluidgevoelige functie op het moment dat de betreffende geluidgevoelige functie in gebruik genomen wordt, voldoet aan de normering zoals bepaald in artikel 5.4.4 Beoordelingskader Geluid’
11. In artikel 3.1.2 is toegevoegd dat ten hoogste vijf parkeerplaatsen zijn toegestaan. De aanvulling luidt; ‘2. De activiteit aanleggen en gebruiken van parkeerplaatsen voor maximaal 5 parkeerplaatsen voor de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2.’
12. Artikel 6.4.1 onder c is aangevuld en luidt; ‘bezoekers, werknemers en bevoorrading voor de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2’
13. De nieuwe bouwmogelijkheid ten noorden van Mobach is voorzien van een aanduiding ‘specifieke bouwaanduiding-4’. In artikel 3.3.1 van de regels is een verwijzing naar deze aanduiding opgenomen en bepaald dat hier onder voorwaarden gebouwd mag worden ten behoeve van expeditie. De bepaling luidt: ‘3. Ter plaatse van de aanduiding ‘sba-4’ mag uitsluitend een expeditieruimte gebouwd worden. Van deze bouwmogelijkheid mag slechts gebruik gemaakt worden en de expeditieruimte mag daarna slechts in stand gehouden worden indien en voor zolang alle laad- en losbewegingen ten behoeve van de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2. uitsluitend ter plaatse van de nieuwe expeditieruimte plaatsvinden.’
14. Aan artikel 3.4 wordt een sub 9 toegevoegd dat als volgt luidt: ‘9. zodra de bebouwing ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding ‘sba-4’ in gebruik genomen wordt en zolang geen gebruik is gemaakt van de bouwmogelijkheid van artikel 3.3.1 lid 3, is laden en lossen uitsluitend toegestaan ter plaatse en op de wijze zoals beschreven in het rapport van Goudappel.’
15. Aan artikel 3.4 wordt een sub 10 toegevoegd dat als volgt luidt: ‘10. gebruik van de gronden met de aanduiding sba-4 voor andere activiteiten dan expeditie (laden en lossen).’
16. De bedrijfsbestemming van het perceel Kanaalweg 24 is aan de noordzijde verruimd, en de bedrijfswoning is aangeduid met een aanduiding ‘bedrijfswoning (bw)’. In artikel 3.1 is een regeling voor de bedrijfswoning toegevoegd en luidt; ‘4. Ter plaatse van de aanduiding ‘bedrijfswoning’ is een bedrijfswoning toegestaan behorende bij de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2’
17. Ter hoogte van de woningen Kanaalweg 20/21 is de aanduiding ‘tuin’ verruimd
18. De regeling van de aanduiding ‘tuin’ in de bestemming Groen, artikel 6.2 onder 5 is aangepast, en luidt als volgt; ‘5. In afwijking van de regel onder 4 is ter plaatse van de aanduiding 'tuin' het toegestaan om de gronden als tuin te gebruiken mits de gronden groen ingericht blijven en de bestaande verharding niet toeneemt. Deze gronden moeten niet beschouwd worden als erf in de zin van artikel 1 van bijlage II behorende bij het Besluit omgevingsrecht, zoals dat artikel luidt op het moment van de datum van inwerkingtreding van dit plan‘. Artikel 6.4.4 is hiermee vervallen. 6.4.5 is hernummerd naar 6.4.4
19. In artikel 5.4.4 is het Beoordelingskader Geluid aangepast, en luidt als volgt:
    ‘5.4.4 Beoordelingskader Geluid
    Voor geluid geldt het volgende beoordelingskader:
    1. Voldaan wordt aan de grenswaarde voor geluid vanwege bedrijven en voorzieningen van maximaal 45 dB(A) etmaalwaarde op de gevel van een woning en andere geluidgevoelige functies, en dat deze maximale geluidbelasting in stand wordt gehouden.
    2. Als uit een deskundigenonderzoek blijkt dat niet doelmatig en/of kosteneffectief kan worden voldaan aan het bepaalde in de regel onder 1, kan er worden afgeweken van de genoemde maximale etmaalwaarde, met dien verstande dat een etmaalwaarde van maximaal 50dB(A) is toegestaan. Uit een deskundigenonderzoek moet blijken dat alle doelmatige en/of kosteneffectieve maatregelen om het geluidniveau te verminderen worden getroffen.
    3. Vanwege de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 geldt een grenswaarde voor geluid van maximaal 50dB(A) etmaalwaarde op de gevel van een woning en andere geluidgevoelige functies, en dat deze maximale geluidbelasting in stand wordt gehouden.
    4. Vanwege de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 geldt een maximaal geluidniveau van 70 dB(A) gedurende de dagperiode (07:00-19:00uur), 65 dB(A) gedurende de avondperiode (19:00-23:00 uur) en 60 dB(A) gedurende de nachtperiode (23:00-07:00uur). Laden en lossen ten behoeve van de

functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 is gedurende de dagperiode van toetsing aan het maximale geluidniveau uitgesloten. Laden en lossen is gedurende de avond- en nachtperiode niet toegestaan.
5. De grenswaarde voor geluid vanwege bedrijven en voorzieningen op de gevel van een woning en andere geluidgevoelige functies, bedraagt in de nachtperiode (23:00-07:00 uur) in alle gevallen maximaal 35 dB(A).'

2.2.2 Toelichting

1. Verduidelijkt is dat het niet bedoeling is om bromfietsers op de nieuwe bruggen toe te staan. Paragrafen 4.2.1.6 en 4.2.1.7 zijn hierop aangepast en luiden als volgt; 'Het is niet de bedoeling om toe te staan dat bromfietsers en scooters over de nieuwe bruggen mogen rijden. Op de nieuwe bruggen worden verkeersborden geplaatst (verplicht fietspad, blauw bord met witte fiets) waardoor bromfietsers (geel kenteken) en scooters niet zijn toegestaan.'
2. In paragraaf 5.15.2.8 is de verwijzing naar de juiste huisnummers aan de Kanaalweg aangepast, en luidt; 'Kanaalweg 20 en 21'
3. In paragraaf 3.3.1 is een expliciete verwijzing naar het amendement 130 toegevoegd, en luidt; 'zie ook het door de gemeenteraad aangenomen amendement 2021-A130 van 7 oktober 2021.'
4. Op pagina 78/79 is de letterlijke test van het amendement 130 (2021) opgenomen en luidt; 'Met betrekking tot het gebruik van het Merwedekanaal voor de roeiverenigingen heeft de gemeenteraad op 7 oktober 2021 een amendement (2021-A130) aangenomen waarvan de tekst als volgt luidt: "Om de negatieve effecten van de bruggen en de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone en in de omgeving te beperken voor de watersportbeoefenaars op het Merwedekanaal, in ieder geval zorg te dragen voor de volgende punten. De doorvaarbaarheid van de bruggen, het verkennen van de mogelijkheid van een sportzone op het Merwedekanaal en de aanleg van een goed zichtbaar en toegankelijk coachpad. Wat betreft de alternatieve locaties voor met name de topsport op het water, zet de gemeente zich in voor een passende mogelijkheid om te roeien in Vianen. In lijn met de aangenomen motie M251/2021 zullen ook de mogelijkheden voor roei- en recreatiewater in Rijnenburg worden uitgewerkt".
5. Aan de bijlagen van de toelichting is een notitie toegevoegd over de bevoorrading bij Mobach 'Advies ontsluiting Mobach, Goudappel, januari 2022'
6. Aan de bijlagen van de toelichting is een notitie toegevoegd met een vergelijk van verschillende bedrijven voor opslagverhuur, Gloudemans, januari 2022
7. Aan de bijlagen van de toelichting is een notitie toegevoegd over de bezonning van Kanaalweg 20/21, ARUP, januari 2022

3 Samenvatting zienswijzen en bespreking van vaker genoemde onderwerpen

3.1 Samenvatting zienswijzen en opzet van beantwoording

In de zienswijzen vragen indieners aandacht voor een aantal uiteenlopende onderwerpen en aspecten over de ontwikkeling van Merwede (deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone) en die vanuit verschillende invalshoeken worden belicht.

Hoewel het niet direct betrekking heeft op de planologische regeling die met het bestemmingsplan wordt geïntroduceerd, wordt in een aantal zienswijzen het invoeren van betaald parkeren in de omliggende woonwijken ter discussie gesteld of gevraagd om dit niet in te voeren of juist wel. Ook gaan meerdere zienswijzen direct of indirect in op het nut en de noodzaak van de ontwikkeling van Merwede en de bouw van de twee nieuwe bruggen. Dit zijn de drie veel-genoemde-onderwerpen die wij in dit vaststellingsrapport onderscheiden. Deze onderwerpen voorzien we in dit hoofdstuk in de bijbehorende paragrafen van een algemene reactie. Elke paragraaf begint met een korte omschrijving van de inhoud van de zienswijzen die bij het meerdere malen-genoemde-onderwerp hoort. Vervolgens geven we een algemeen antwoord waarmee we op de verschillende zienswijzenpunten over dit onderwerp reageren.

In hoofdstuk 4 reageren wij op alle zienswijzenpunten die uit de zienswijzen naar voren komen. Als het in hoofdstuk 4 gaat over de veel-genoemde-onderwerpen, verwijzen wij meestal terug naar de paragraaf van hoofdstuk 3 waar op het betreffende onderwerp is ingegaan. Naast de veel-genoemde-onderwerpen, komt ook het proces, de onderbouwing van functies en de gevolgen voor de gebruikers van het Merwedekanaal in de zienswijzen terug.

3.2 Nut & noodzaak ontwikkeling van Merwede

3.2.1 Inhoud van de zienswijzen

Een aantal indieners vraagt zich af waarom er zoveel woningen gebouwd moeten worden in de Merwedekanaalzone. Dit gaat ten koste van het woon- en leefgenot van de bewoners.

3.2.2 Projectdoelstelling

De populariteit van steden neemt toe, die van Utrecht in het bijzonder. Utrecht is de sterkst groeiende stad van Nederland. Er komen meer mensen wonen, werken en recreëren in Utrecht. Deze groei biedt de stad kansen, mits goed ingepast. De stad Utrecht moet gezond en aantrekkelijk blijven, zodat mensen hier met plezier kunnen wonen, werken en winkelen. We maken ruimte voor groei door de in de stad beschikbare ruimte beter te benutten. In Utrecht is er grote behoefte aan meer woningen. Voor Utrechters die nu geen geschikte woning kunnen vinden. Voor de kinderen van nu die straks volwassen zijn en zelfstandig willen wonen. Voor studenten die uit het hele land naar Utrecht komen en waarvan een deel ook na de studie in Utrecht wil blijven. Voor de mensen die nu nog ergens anders wonen en ook graag van Utrecht hun thuisbasis willen maken. De gemeente denkt dat er voor al deze woonwensen de komende twintig jaar 60.000 extra woningen nodig zijn. En dat Utrecht in 2040 ongeveer 455.000 inwoners telt. Daarnaast willen we dat alle Utrechters kans hebben op werk nu en in de toekomst, en dat er voor bewoners voorzieningen zijn in de nabijheid. Dit vraagt om een passend voorzieningenprogramma.

De gemeenteraad heeft eerder voor de verdere ontwikkeling van Utrecht belangrijke kaders vastgesteld zoals de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2016 en 2021). De voorgestane ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is beschreven en uitgewerkt in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 Ruimtelijke agenda (vastgesteld door de gemeenteraad op 8 februari 2018). Daarin staat dat we niet alleen in meer woonruimte investeren, maar ook in betere verbindingen voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer, in meer groen en water. We geven de stad een aantrekkelijke en gezonde openbare ruimte. We introduceren nieuwe keuzes in mobiliteit, in een sterker raamwerk in Utrecht Zuidwest. We investeren in onderwijs en in andere voorzieningen. Dit is belangrijk voor de Merwedekanaalzone, maar

ook voor Rivierenwijk, Transwijk en Dichterswijk en voor de stad zelf. We werken hier aan oplossingen voor gezonde verstedelijking, die straks ook in de andere delen van de stad kunnen worden toegepast.

De Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 is verder uitgewerkt met het benoemen en uitwerken van verschillende kerndoelen in de Omgevingsvisie deel 2 (2021). Deelgebied 5 - Merwede - vormt het hart van de nieuw te ontwikkelen Merwedekanaalzone. In Merwede komen de meeste woningen en ook de voornaamste voorzieningen van de wijk (zoals scholen en winkels). Met de verschillende eigenaren van de gronden in het gebied heeft de gemeente overeenstemming bereik over de transformatie van het gebied naar een duurzame en hoogstedelijke stadswijk.

Parallel aan het opstellen van deel 2 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, is in opdracht van de verschillende eigenaren in het plangebied, waaronder de gemeente Utrecht, een Stedenbouwkundig Plan (SP) voor Merwede opgesteld. De gemeenteraad heeft het Stedenbouwkundig Plan in oktober 2021 tegelijk met het Beeldkwaliteitsplan en de hierboven genoemde Omgevingsvisie vastgesteld. De gemeente heeft in 2020 een subsidie beschikt gekregen van € 21 mln voor ontwikkeling van Merwede fase 1. De subsidie is verkregen via de regeling Woningbouwimpuls van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties (BZK). Met de subsidie draagt het Rijk voor maximaal 50% bij aan bovenwijkse voorzieningen die nodig zijn voor de ontwikkeling. Het doel van de subsidie is het versnellen van de woningbouwproductie in projecten met minimaal 50% betaalbare woningen voor starters en mensen met een middeninkomen.

Deze vastgestelde documenten vormen de kaders voor het nu voorliggende bestemmingsplan, dat ziet op de eerste fase van de ontwikkeling van Merwede, deelgebied 5.

3.3 Invoering betaald parkeren & parkeerbehoefte

3.3.1 Inhoud van de zienswijzen

Hoewel het niet direct betrekking heeft op de planologische regeling die met het bestemmingsplan wordt geïntroduceerd, wordt in de zienswijzen het invoeren van betaald parkeren in de omliggende woonwijken ter discussie gesteld of gevraagd om dit niet in te voeren of juist wel. Ook gaan de reacties over het niet realistisch vinden van lage parkeernorm voor de auto in de Merwedekanaalzone. Gesteld wordt dat mensen vaak een auto nodig hebben. Niet iedereen kan z'n werk bereiken met het openbaar vervoer. Er zijn ook zorgen over het ontbreken van voldoende parkeergelegenheid. Een vraag die hierbij verder speelt, is of de inwoners van de nieuwe wijk Merwede (deelgebied 5) bereid zijn om hun eigen auto op te geven voor een deelauto of openbaar vervoer.

3.3.2 Waarom is het nodig om betaald parkeren in te voeren?

In Merwede en de wijken rondom Merwede willen wij betaald parkeren invoeren. Dit is ondermeer nodig om het mobiliteitsconcept te kunnen uitvoeren dat voor de Merwedekanaalzone is bedacht. De gemeenteraad heeft inmiddels besloten om betaald parkeren in de gebieden om Merwede in te voeren in dezelfde vergadering als waarin het Stedenbouwkundig Plan Merwede is vastgesteld (7 oktober 2021).

Om te kunnen bouwen en daarmee te voorzien in voldoende woningen voor een groeiend Utrecht, is het nodig om een sterke toename van de hoeveelheid autoverkeer te beperken. Dit is in lijn met het gemeentelijk mobiliteitsbeleid waaruit de noodzaak voor het beperken van autoverkeer duidelijk wordt. Uit de verkeersonderzoeken die voor het bestemmingsplan zijn uitgevoerd (zie bijlagen 6 tot en met 9 van de plantoelichting) blijkt hoe de hoeveelheid autoverkeer wordt beperkt. De meest effectieve maatregel daarvoor is om zo min mogelijk parkeerplekken in het gebied aan te leggen. Dat werkt alleen als er in de omgeving geen gratis mogelijkheden zijn om de auto daar te parkeren en als door parkeerregulering het langparkeren in de omgeving vanuit het gebied wordt voorkomen. Wij voeren de maatregel dus niet alleen in voor de nieuwe wijk, maar juist ook om parkeeroverlast (door uitwijkgedrag) in omliggende buurten te voorkomen. Zonder parkeerregulering, zou de parkeerdruk daar sterk kunnen toenemen. Voor toekomstige bewoners en bezoekers van Merwede komt naast parkeerplaatsen binnen het gebied, ook een ruim aanbod aan deelmobiliteit beschikbaar. We verbeteren daarnaast de voorzieningen voor voetgangers en fietsers en zorgen voor een mix aan voorzieningen in Merwede waardoor mensen hun dagelijkse bestemmingen op loop en fietsafstand hebben.

Als gevolg van de invoering van betaald parkeren zal de parkeerdruk naar verwachting afnemen, aangezien momenteel ook veel bezoekers aan de stad (bijvoorbeeld werknemers van bedrijven in de omgeving en bezoekers van het centrum) gebruik maken van de mogelijkheid om gratis te parkeren op enige afstand van hun bestemming.

3.3.3 Wat heeft de gemeenteraad op 7 oktober besloten?

De raad heeft de volgende besluiten genomen:

1. Deelgebied 5, Merwede te kwalificeren als A2-gebied inclusief betaald parkeren conform de Nota Stallen en Parkeren waarmee het mobiliteitsconcept Merwedekanaalzone uitgevoerd kan worden.
2. Aansluitend op bestaand betaald parkeren gebied uiterlijk bij de oplevering van de eerste nieuwbouwwoningen in Merwede deelgebied 5, betaald parkeren in te voeren:
   a. conform het B1-regime in Rivierenwijk, Transwijk- noord, Transwijk-zuid, Bedrijvengebied Kanaleneiland zuid (Woonboulevard en deelgebied 6 Merwedekanaalzone) en een deel van Kanaleneiland-zuid;
   b. conform A2-regime in Dichterswijk; waarmee het mobiliteitsconcept Merwedekanaalzone uitgevoerd kan worden en parkeeroverlast door uitwijkgedrag wordt voorkomen.
3. De buurten Kanaleneiland-noord, een deel van Kanaleneiland-zuid en Oud Hoograven-noord en zuid door middel van participatie de keuze voor te leggen om gelijktijdig met de naastgelegen gebieden uit beslispunt 2 betaald parkeren in te voeren.

3.3.4 Hoe wordt betaald parkeren ingevoerd en wie krijgen er parkeervergunningen?

Bewoners van de omliggende buurten van Merwede die niet beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein komen in principe in aanmerking voor een parkeervergunning. Nieuwe bewoners in Merwede krijgen geen vergunning om hun auto te parkeren in de omliggende buurten.

Betaald parkeren wordt ingevoerd voordat de eerste woningen in Merwede worden opgeleverd (naar verwachting 2025). Wij gaan vanaf 2022 per wijk in gesprek met bewoners en ondernemers over hoe en wanneer betaald parkeren het beste kan worden ingevoerd op een manier die het beste past bij de wensen uit de buurt en tegelijk het beschreven uitwijkgedrag voldoende tegengaat.

De overige buurten in Kanaleneiland en delen van Hoograven kunnen te maken krijgen met parkeeroverlast doordat in naastliggende gebieden betaald parkeren wordt ingevoerd. Om proactief daarop in te spelen, wordt in deze gebieden (per gebied) de vraag voorgelegd of zij willen aansluiten bij het invoeren van betaald parkeren in het naastgelegen gebied.

3.3.5 Welke parkeertarieven gaan gelden en waar vind ik meer informatie over het parkeerbeleid?

Voor de omliggende wijken van Merwede geldt dat ze onderdeel worden van de zogenaamde A2 zone (Dichterswijk) of B1 zone (overige wijken). De B1 zone is de buitenste schil van betaald parkeren, met het laagste tarief. Het tarief dat wordt gerekend voor een eerste bewonersvergunning in de B1 zone bedraagt momenteel 27 euro per kwartaal, oftewel 9 euro per maand. Bezoekers betalen momenteel 3,12 euro per uur in de B1 zone.

Meer info over het Utrechtse parkeerbeleid staat op de website https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren. Specifieke info over parkeervergunningen staat op de website: https://pki.utrecht.nl/Loket/product/072c0c626eaa6749c2e66a169466bace

3.4 Nieuwe bruggen over het Merwedekanaal

3.4.1 Inhoud van de zienswijzen

In enkele zienswijzen worden nut en noodzaak van de bruggen ter discussie gesteld, gevraagd om meer duidelijkheid te bieden over wat het ontwerp voor de bruggen concreet gaat inhouden en wat de bruggen betekenen voor omwonenden.

3.4.2 Waar dragen de nieuwe bruggen aan bij?

In het verlengde van het gemeentelijk Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' en het Mobiliteitsplan 2040, kiest de gemeente voor een ambitieuze mobiliteitsstrategie: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit krijgen de hoofdrol. Veel nieuwe inwoners zullen dus de fiets gaan gebruiken. Het is de verwachting dat daarnaast het overige fietsverkeer in de stad ook toeneemt. De groei van de fietsstromen vraagt ook om nieuwe hoogwaardige fietsverbindingen rondom de Merwedekanaalzone. De voorrang voor lopen en fietsen is gekozen, omdat het de meest gezonde, milieuvriendelijke en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit zijn, zeker vergeleken met de auto. Lopen en fietsen draagt bij aan een sterker verblijfsklimaat, waar mensen graag willen wonen en werken. Dit draagt ook bij aan het economische vestigingsklimaat, bijvoorbeeld voor nieuwe werkgelegenheid. Tot slot hebben investeringen in infrastructuur voor lopen en fietsen verhoudingsgewijs een gunstige maatschappelijke kosten-batenverhouding. In de rapportage Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone (adviesbureau Goudappel, december 2019), en de actualisatie (september 2020) zijn verschillende varianten onderzocht. Het gaat hier om een complete waaier aan mogelijkheden, van verbeteren van de bestaande bruggen zonder nieuwe bruggen tot en met de aanleg van meerdere nieuwe bruggen. Het onderzoek beschrijft de effecten van de varianten aan de hand van een aantal criteria. Er is gebruik gemaakt van zowel kwalitatieve als kwantitatieve criteria. Voor een kwantitatief beeld van de toekomstige fietsdrukte is elke variant doorgerekend met het Utrechtse verkeersmodel (VRU 3.4). Uit de uitgevoerde onderzoeken komt naar voren dat met uitsluitend de bestaande bruggen de vastgestelde ambities van het verkeersconcept niet behaald kunnen worden. Wij lichten dat in de volgende paragrafen toe. Op 7 oktober 2021 heeft de gemeenteraad met het vaststellen van de Omgevingsvisie deel 2 en het SP Merwede gekozen voor 2 bruggen ter hoogte van Merwede.

3.4.3 Noodzaak van kwalitatieve structuurverbetering in Utrecht Zuidwest

Utrecht Zuidwest, met hierin de Merwedekanaalzone, heeft historisch een noord-zuid georiënteerde structuur. De aanleg van het Merwedekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal, A2, maar ook de Beneluxlaan en Europalaan hebben hier geleid tot extra barrières in oostwest richting. De stad grijpt ruimtelijk projecten, zoals de ontwikkeling van Leidsche Rijn en het stationsgebied, aan om Utrecht Zuidwest beter te verbinden met de rest van de stad (Leidsche Rijntunnel (A2), Dafne Schippersbrug, Moreelsebrug). Deze kans ligt er ook met de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone: van barrière tot stadswijk die de stad verbindt. Dit kan met nieuwe loop- en fietsverbindingen in de Merwedekanaalzone, die tegelijk op het schaalniveau van Utrecht Zuidwest bijdragen aan de bereikbaarheid. Dan gaat het om de bereikbaarheid van Merwedepark, Park Transwijk, winkels, zorg, onderwijs en andere voorzieningen in Utrecht Zuidwest. Voor nieuwe inwoners in de Merwedekanaalzone, maar ook voor de bewoners van Rivierenwijk, Transwijk, Dichterswijk, en Hoograven. Daarnaast wordt met de fietsbruggen meerwaarde gecreëerd voor recreatieve rondjes, die aansluiten op groenstructuren

3.4.4 Cijfermatige toename fietsdrukte in Utrecht Zuidwest

Naar verwachting blijft het fietsgebruik in Utrecht Zuidwest sterk groeien. Het gaat hier om een combinatie van andere gebruikersvoorkeuren van bestaande reizigers (meer fietsgebruik per persoon) en de groei van de stad (o.a. Merwedekanaalzone). Dit heeft een dubbeleffect, waardoor het aantal fietsers sterk zal stijgen. Zonder nieuwe bruggen groeit het fietsverkeer op de Kanaalweg volgens het verkeersmodel van circa 4.000- 5.000 fietsers per etmaal nu tot circa 10.000-20.000 fietsers per etmaal in 2030. Op de Van Zijstweg groeit het fietsverkeer van circa 9.000 fietsers per etmaal nu tot circa 29.000 fietsers per etmaal in 2030. Op de Balijelaan groeit het fietsverkeer van circa 6.000 fietsers per etmaal nu tot circa 14.000 fietsers per etmaal in 2030. Op de Socrateslaan groeit het fietsverkeer van circa 7.000 fietsers per etmaal nu tot circa 17.000 fietsers per etmaal in 2030. Bij ontwikkeling van fase 1 van Merwede worden circa 6-7000 fietsers per dag bij de brug Waalstraat voorzien, en circa 4 - 5000 fietsers per etmaal bij de brug naar de Zijldiepstraat. In de volgende paragrafen lichten wij toe waarom deze toename de aanleg van twee extra bruggen nodig maakt.

3.4.5 Fijnmaziger loop- en fietsnetwerk nodig

Groei van het fietsverkeer is welkom, omdat het één van de meest gezonde, milieuvriendelijke en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit is. De groei van het fietsverkeer moet echter wel adequaat worden opgevangen. Dit kan door verbreden van bestaande fietspaden en verruimen van groentijden bij verkeerslichten. Gezien de omvang van de groei is het daarnaast nodig om de fietsstromen beter te spreiden over de stad. Hiermee wordt niet alleen een impuls gegeven aan het fietsnetwerk, maar profiteren de voetgangers hier ook van:

- Nieuwe routes zorgen dat de drukke, oude routes rustiger worden

▪ Spreiden via autoluwe verbindingen zorgt dat mensen nog gezonder en verkeersveiliger van A naar B kunnen reizen, zonder dat ze hinder hebben van stank, herrie en verkeersonveiligheid van het autoverkeer. Nu moeten voetgangers en fietsers gebruik maken van wegen met veel autoverkeer, vooral bij de bruggen over het Merwedekanaal.
▪ Nieuwe, gespreide routes creëren weer nieuwe directe verbindingen in de stad (richting winkels, voorzieningen en scholen, richting de binnenstad en USP, richting de stations Utrecht Centraal, Vaartsche Rijn en Lunetten, maar ook richting buitengebieden zoals Haarzuilens en de Plas Laagraven). Dit versterkt de concurrentiepositie en aantrekkelijkheid van de fiets ten opzichte van andere vervoerwijzen.
▪ Het fietsnetwerk krijgt een fijnere maaswijdte en dat geeft minder omrijbewegingen.
▪ Vaak zijn rustige woonstraten bij uitstek geschikt voor het opvangen van fietsstromen, waarbij woonstraten relatief eenvoudig een transformatie kunnen krijgen tot fietsvriendelijke straten (soms smalle woonstraten, zoals Troelstralaan, Merelstraat, Leidseweg, Cremerstraat, Koekoekstraat, enzovoort).
▪ Een meer fijmazige loop- en fietsstructuur is beter geschikt voor kleine recreatieve rondjes lopen of fietsen (lunchwandeling, avondrondje, hond uitlaten, joggen). Dit ondersteunt de mensen bij een gezonde levensstijl.

3.4.6 Randvoorwaarde: leefbare woonstraten
Een belangrijk aandachtspunt bij het creëren van nieuwe, autoluwe routes voor voetgangers en fietsers is de leefbaarheid in de omliggende wijken. Immers: nu gaat het vaak om woonstraten die in de luwte liggen ten opzichte van de loop- en fietsroutes. En realisatie van nieuwe, verspreide routes kan betekenen dat het drukker wordt in de woonstraten qua loop- en fietsstromen. Het CROW heeft richtlijnen afgegeven over hoe fietsverkeer zich verhoudt tot de leefkwaliteit in woonstraten. Dit is ook mede afhankelijk van de fysieke vormgeving van een straat, functies in een straat, spelen, rijbaanbreedte en aanwezigheid van parkeren. Als algemene vuistregels gelden in principe:
▪ bij geen nieuwe gespreide fietsroutes blijft de woonstraat luw.
▪ bij een beperkt aantal nieuwe fietsroutes door woonstraten kan een nieuwe concentratie aan fietsdrukte ontstaan.
▪ bij meerdere nieuwe, verspreide fietsroutes door woonstraten blijft de fietsdrukte per woonstraat beheersbaar.

3.4.7 Naast nieuwe bruggen ook optimalisatie van bestaande bruggen
Uit de genoemde studies van adviesbureau Goudappel blijkt dat rondom deelgebied 5 het verkeersmodel voor 2030 met de huidige infrastructuur meer dan een verdubbeling van het huidige fietsverkeer rondom de bestaande bruggen te verwachten is. Over het Merwedekanaal liggen op dit moment de Mandela-, Balije- en Socratesbrug. Deze bruggen houden een essentiële ontsluitingsfunctie voor voetgangers en fietsen van en naar de Merwedekanaalzone en andere bestemmingen in Zuidwest. Om de doorstroming te bevorderen, optimaliseren wij de bestaande bruggen en hun aanliggende verbindingen met de Kanaalweg.

3.4.8 Woonboten
Langs delen van de oostoever van het Merwedekanaal en in de Vaartsche rijn liggen woonboten. Eventuele nieuwe bruggen hebben consequenties voor een deel van de woonboten. Onder een brug is bijvoorbeeld geen ruimte voor een woonboot. Daarnaast is direct naast een brug vrije ruimte nodig. Dit heeft onder andere te maken met het borgen van woongenot van woonbootbewoners (inkijk, enzovoort). De exacte vrije maat naast een brug hangt af van het type brug: vooral beweegbare draaibruggen vergen extra ruimte naast de brug. Daarom hebben hoge vaste bruggen, of lagere hefbruggen of ophaalbruggen de voorkeur boven een draaibrug. Voor Merwede is de keuze gemaakt voor een ophaalbrug. De bovengenoemde rapportage van Goudappel geeft aan dat een afstand tussen de brug en een woonboot van 10 meter aanvaardbaar is. Voor de woonboten en het overig waterverkeer is een doorvaarthoogte (geopende situatie) van circa 6,00 meter nodig.

3.4.9 Conclusie bruggen voor Merwede (deelgebied 5)
Naast aanpassingen aan de bestaande bruggen, zijn nieuwe bruggen in deelgebied 5 ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat noodzakelijk om de verwachte groei van het aantal fietsers te faciliteren. Deze oplossing draagt het sterkste bij aan het temperen van de groei van de fietsdrukte op bestaande bruggen en kruispunten, zonder dat de nieuwe fietsdrukte en hinder in de woonstraten zich te sterk op één plek focust. De Waalstraat is aandachtspunt, vanwege de combinatie van circa 8.000 fietsers per etmaal (bij volledige ontwikkeling van Merwede; circa 6 – 7.000 bij ontwikkeling van de eerste fase van Merwede) en de aanwezigheid van een basisschool. Door een zorgvuldige herinrichting zorgen we voor een fietsvriendelijke straat, waardoor in combinatie met een tweede brug ter hoogte van de Zijldiepstraat, hier

een acceptabele situatie mogelijk is met een nieuwe brug nabij de Waalstraat. Op de bestaande kruispunten ontstaat dan minder dan 50% groei tussen nu en 2030 in plaats van meer dan een verdubbeling. Twee bruggen zijn daarom nodig om de groei van het fietsverkeer voldoende te spreiden en helpen inwoners te verleiden vaker te fietsen en te lopen. Twee (verspreide) bruggen zorgen voor een goede maaswijdte van het stedelijke hoofdfietsnetwerk en tot de mogelijkheid van korte, recreatieve (wandel)rondjes. Tot slot biedt deze oplossing een goede basis om de omliggende wijken en de rest van de stad beter met elkaar te verbinden met veilige, aantrekkelijke fietsroutes, los van de drukke autoroutes. Dit alles zorgt ervoor dat ook kwetsbare verkeersdeelnemers zich prettig door de stad kunnen bewegen, met minder stank- en geluidsoverlast, minder verkeersonveiligheid en minder drukte.

4 Beoordeling van de zienswijzen

4.1.1 Inleiding beoordeling van de zienswijzen

In dit hoofdstuk zijn de zienswijzen samengevat en per zienswijzepunt van een reactie voorzien. Hiermee is eenvoudig op te zoeken welke reactie op welk ingebracht zienswijzepunt wordt gegeven. Het hoofdstuk is opgesplitst in 4 kolommen. De 1e en de 2e kolom geeft aan om welke zienswijze het gaat en welk zienswijzepunt. In de 3e kolom is een samenvatting gegeven die de kern van elk zienswijzepunt weergeeft. De 4e kolom geeft de gemeentelijke reactie op het zienswijzepunt. Hierbij wordt waar toepasselijk verwezen naar de algemene antwoorden van hoofdstuk 3 en naar het overzicht van de wijzigingen in hoofdstuk 2.

4.1.2 Indiener 1

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
1	1	*Betaald parkeren* Indiener vraagt om snel betaald parkeren in te voeren aan de Veilinghavenkade en omgeving. Sinds betaald parkeren op bijvoorbeeld de Croeselaan is uitgebreid, is er geen parkeerplek meer vrij. De hele wijk staat dagelijks bomvol.	In onze algemene reactie over de invoering van betaald parkeren in hoofdstuk 3 hebben wij beschreven dat de invoering van betaald parkeren is gekoppeld aan het opleveren van de eerste woning. Daarnaast loopt op dit moment in de Dichterswijk een draagvlakmeting voor het eerder invoeren van betaald parkeren in de zomer van 2022. Als er in deze stemming ‘voor betaald parkeren in 2022’ wordt gestemd, dan wordt er op kortere termijn betaald parkeren ingevoerd.

4.1.3 Indiener 2

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
2	1	*Betaald parkeren* Indiener is het niet eens met betaald parkeren dat in zijn wijk komt.	Onze reactie op dit punt van uw zienswijze is opgenomen in onze algemene beantwoording over de invoering van betaald parkeren in hoofdstuk 3.

4.1.4 Indiener 3

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
3	1	*Betaald parkeren* Betaald parkeren in 'een deel van Kanaleneiland-Zuid' lijkt indiener niet verstandig. Een aantal jaar geleden is dat door de buurtbewoners ook al afgewezen - wil de gemeente dit er op deze manier alsnog doordrukken? Het mag niet verbazen dat betaald parkeren hier niet aanvaard wordt. Veel mensen hebben een laag (besteedbaar) inkomen, maar hebben wel een auto nodig voor hun werk of kinderen. De vergunning die door de gemeente (weer) zal	Onze reactie op dit punt van uw zienswijze is opgenomen in onze algemene beantwoording over de invoering van betaald parkeren in hoofdstuk 3. Daarnaast geldt dat overlast niet alleen overdag maar juist ook ‘s avonds moet worden voorkomen.

		worden aangeboden is simpelweg te duur. Bovendien is betaald parkeren als maatregel om deze wijk zogenaamd te beschermen tegen parkeeroverlast vanuit de Merwedekanaalzone eigenlijk overbodig: er is betrekkelijk weinig parkeerruimte hier, waardoor de parkeerplaatsen overdag vrijwel altijd al vol staan. Daarom doen mensen hier liever voor een week de boodschappen dan dat ze betalen voor hooguit een handvol extra parkeerders.	
3	2	*Groen in de wijk/inrichting Park Transwijk* Indiener geeft aan dat in het kader van de Buurtaanpak en de Omgevingsvisie Transwijk en Kanaleneiland al met buurtbewoners is gesproken over meer en meer divers groen in de wijken. Nu zou daar volgens indiener nog meer over gesproken moeten worden, maar indiener wil hier nog toevoegen dat de gemeente ook naar de status van park Transwijk als evenemententerrein moet kijken. De gemeente maakte zich ooit zorgen dat de buurtbewoners zelf te weinig gebruik maakten van het park. Daarom wilden ze met evenementen mensen van buiten de wijk en de stad aantrekken. Inmiddels is zo'n visie op een park hopeloos achterhaald. Momenteel is het een kale wei en vooral in de zomer, als de temperaturen stijgen en het festivalseizoen het gras heeft gedood, zit je eigenlijk op een harde, hete zandvlakte. Zo komen inderdaad maar weinig mensen uit de wijken naar het park om te ontspannen en af te koelen. Indiener vraagt om van het park weer een echt park te maken voor de buurtbewoners zelf met meer groen, bomen, bloemen, heggen en struiken voor de dieren, hoogteverschillen, kronkelende paadjes. Noem maar op. Zo nodigt het park daadwerkelijk uit en zullen ook de nieuwe bewoners van de Merwedekanaalzone beter kunnen aarden in de omgeving. En de festivals? Afgelopen jaren is menig bezoeker met veel plezier de Prins Clausbrug overgefietst om daar te feesten.	Indiener vraagt terecht aandacht voor het Park Transwijk. Het verbeteren van het park heeft ook onze aandacht. Om de zienswijze in het juiste perspectief te plaatsen, merken wij op dat Park Transwijk buiten de scope van het bestemmingsplan valt dat voor de ontwikkeling van Merwede is opgesteld. Het bestemmingsplan gaat over de gronden die nodig zijn om deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone te kunnen ontwikkelen en niet over de daaromheen liggende gebieden. Het park valt wel binnen de scope van de besluitvorming over het Stedenbouwkundig Plan (SP) Merwede dat 7 oktober 2021 door de gemeenteraad is vastgesteld. In de besluitvorming over de Merwedekanaalzone hebben wij daarom ook budget opgenomen voor het verbeteren van Park Transwijk. Momenteel verkennen wij de mogelijke verbeteringen in het park. Wij zijn hierover in overleg met verschillende betrokken partijen, zoals Eilandsteede, Utrecht Natuurlijk en stadstuin Food for Good. Onze insteek is om alle belangen en wensen helder op tafel te krijgen als basis voor een kwaliteitsaanpak. Verder onderzoeken wij hoe wij de fietsverbindingen door het park kunnen verbeteren. Het gaat hier over de routes via de Koeriersterlaan en in het verlengde van de Lanslaan door het park richting Kanaleneiland. Onze insteek is dat deze fietsverbindingen worden aangelegd of geoptimaliseerd tijdens de bouw van de eerste fase van Merwede. Wat betreft het evenementenbeleid voor het park gaan wij verkennen wat de beste balans is in relatie tot een toekomstig groter gebruik van het park met de komst van nieuwe bewoners (zoals in Merwede). Over deze aspecten gaan wij ook in overleg met de bewoners rond het park. De komende tijd werken wij uit hoe deze participatie en betrokkenheid eruit komt te zien.

4.1.5 Indiener 4

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
4	1	*Te veel uitvoeringsruimte* Indiener maakt bezwaar tegen de 'uitvoeringsruimte' of 'mazen in het net' die er zitten in het bestemmingsplan. Indiener geeft met paginanummers en citaten aan waar teveel ruimte zit voor de uiteindelijke uitwerking door ontwikkelaars. Vooral wat betreft de zoekruimte voor hoge gebouwen in diverse bouwblokken aan het Merwedekanaal geeft het bestemmingsplan volgens indiener teveel ruimte aan ontwikkelaars om hoge gebouwen of torens in de bouwblokken aan het Merwedekanaal te plaatsen ondanks dat er speciale richtlijnen voor gelden. **Blz. 61**: "*Per bouwblok volgt de komende jaren een uitgewerkt plan dat door verschillende architecten gemaakt gaat worden. Het Stedenbouwkundig Plan is hiervoor het ruimtelijk kader, een ontwerp op hoofdlijnen, dat flexibel meebeweegt met veranderende ontwikkelingen.*" **Blz 63**: "*Het Stedenbouwkundig Plan Merwede en het nog vast te stellen Bestemmingsplan Merwede voor Fase 1 en Fase 2 vormen een invulling van de kaders uit de Omgevingsvisie, waarbij op een aantal specifieke punten in het Stedenbouwkundig Plan Merwede gemotiveerd wordt afgeweken van de Omgevingsvisie.*" **Blz. 182 + 188**, plattegrond bij het rode sterretje: "*Indicatieve locatie voor hoge gebouwen (met speciale richtlijnen)*" **Blz. 183**, hoofdstuk 6.2 spelregels: "*De spelregelkaart en de spelregels bieden de basis om tot uitvoering van het stedenbouwkundig plan met alle onderliggende principes te komen. Dit zijn geboden waaraan iedereen zich moet houden en waarvan, enkel met een goede bewijslast en in samenspraak met het kwaliteitsteam, beperkt kan worden afgeweken. De spelregelkaart toont de kwantitatieve mogelijkheden en onmogelijkheden van het stedenbouwkundig plan met betrekking tot het bouwvolume,*	Met het vaststellen van het Stedenbouwkundige Plan Merwede (SP) en het bijbehorende Beeldkwaliteitsplan (BKP) zijn de ruimtelijke kaders vastgesteld voor de ontwikkeling van Merwede. Het SP kenmerkt zich door inzet op innovatie en hoogstedelijkheid met hoge ambities op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid, groen en leefbaarheid. Het SP is een plan op hoofdlijnen en geen blauwdruk voor de bouwplanontwikkeling die over meerdere jaren wordt uitgesmeerd. Het SP en het BKP geven de spelregels om de kwaliteit te borgen. In het SP zijn twee voorbeeldverkavelingen opgenomen die laten zien hoe het programma binnen deze spelregels kan worden uitgevoerd maar er zijn vele manieren mogelijk. Dit wordt uitgelegd op pagina 131 van het SP. Omdat het SP de basis is voor de planologisch-juridische vertaling in het bestemmingsplan voor de verdere bouwplanontwikkeling, is de bedoelde flexibiliteit terug te zien in het bestemmingsplan voor Merwede. Zij het dat in de regels ook harde voorwaarden zijn gesteld (zoals maximale bouwhoogten, maximale bouwgrenzen, zones zonder hoogbouwaccenten), en de in de regels opgenomen beoordelingskaders, en de spelregels uit het SP waar in de regels naar wordt verwezen voor de nadere invulling, voldoende concreet zijn. Het bestemmingsplan is een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte. De grondslag voor de vaststelling van een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte is gegeven in artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. Op grond van artikel 7g lid 4 onder p van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet mogen voor het hele grondgebied van de gemeente Utrecht bestemmingsplannen met verbrede reikwijde worden vastgesteld. Met bestemmingsplannen met verbrede reikwijdte kan vooruitgelopen worden op de omgevingsplannen die onder de Omgevingswet moeten worden vastgesteld. Het is de bedoeling dat omgevingsplannen flexibeler van opzet zijn dan de huidige bestemmingsplannen. Dat geldt (dus) ook voor bestemmingsplannen met verbrede reikwijdte. Het bestemmingsplan voor Merwede bevat meer flexibiliteit/uitwerkingsruimte dan een traditioneel bestemmingsplan.

		rooilijnen, bouwhoogte en de gebouwkorrel. De spelregelkaart bestaat uit verschillende regels die afzonderlijk van elkaar worden toegelicht. Daarnaast zijn voor enkele spelregels aanvullende richtlijnen opgesteld die een voorkeursrichting bieden in de geest van het plan. In specifieke situaties kunnen richtlijnen anders worden uitgewerkt dan voorgeschreven, mits het geen afbreuk doet aan de stedenbouwkundige principes en de ruimtelijke kwaliteit." En "*Binnen de spelregels is er nog veel vrijheid en flexibiliteit om in de daadwerkelijke uitwerking van de plannen de verschillende gebouwen en ambities vorm te geven.*" Zie ook **blz.189**, afwisselende goot- en bouwhoogtes: "*... afwijking van 5% van de hoogte als richtlijn en wordt enkel bij hoge uitzondering een afwijking van maximaal 10% gehonoreerd.*" **Blz. 190**: "*Maximale dakhoogte (excl. hoge gebouwen)*" **Blz. 193**, richtlijnen hoge gebouwen: "*... maar kunnen in specifieke situaties mogelijk anders worden uitgewerkt dan voorgeschreven, mits het geen afbreuk doet aan de stedenbouwkundige principes en de ruimtelijke kwaliteit.*" En bij uitwerking hoge gebouwen: "*Daarmee komen torens overal in het plan voor*" **Blz. 213**: "*Het kwaliteitsteam heeft de bevoegdheid om na een integrale afweging een positieve beoordeling te geven op een ontwerpoplossing die niet expliciet in de aanwijzingen van het SP en of BKP is beschreven. Hierbij dient de indiener van het ontwerp op overtuigende wijze aan te tonen dat het gewenste eindresultaat in relatie tot de bedoeling van het SP en of BKP ook met de voorgestelde ontwerpoplossing kan worden bereikt.*"	Indiener stelt dus terecht dat de planregels meer afwegingsruimte bevatten dan een traditioneel bestemmingsplan, zij het wel binnen kaders. Daaraan ligt een bewuste keuze ten grondslag, die past bij het gedachtegoed van de Omgevingswet. Volgens de rechtspraak moet de flexibiliteit die in de planregels van een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte gegeven wordt, voldoende concreet en objectief begrensd zijn. Aan deze eis voldoet het bestemmingsplan voor Merwede. Indiener illustreert zijn vrees voor teveel uitvoeringsruimte aan de hand van een aantal passages uit de plantoelichting. Aan de plantoelichting komt geen verbindende betekenis toe. De gebruiks- en bouwmogelijkheden in het plangebied zijn vastgelegd in de planregels en op de bij het bestemmingsplan behorende verbeelding. Aan het grootste deel van het plangebied is de functie 'Gemengd' toegekend. Het is niet toegestaan nieuwe activiteiten te starten of voorzieningen te realiseren zonder omgevingsvergunning. Dit staat in artikel 5.3 van de planregels. Het beoordelingskader voor de benodigde omgevingsvergunning is vastgelegd in artikel 5.4 van de planregels. Anders dan indiener zijn wij van mening dat het beoordelingskader voldoende concreet en objectief begrensd is. Zonder uitputtend te zijn, geven wij enkele voorbeelden: - de minimale en maximale bouwhoogte is vastgelegd. Zie artikel 5.4.1 lid 7 tot en met 11 en tabel 2 van de planregels; - op de verbeelding zijn zones opgenomen waar hoogbouwaccenten niet zijn toegelaten; - op de verbeelding zijn uiterste bouwgrenzen opgenomen; - bebouwing moet voldoen aan het SP Merwede. Zie artikel 5.4.1 lid 14. De plannen die door architecten worden ontworpen moeten voldoen aan de spelregels in hoofdstuk 6 van het SP Merwede; - om de bedoelde beeldkwaliteit voor Merwede te kunnen realiseren, is een Beeldkwaliteitsplan opgesteld (BKP). Het BKP is bijgevoegd als bijlage 11 bij de plantoelichting. In de plantoelichting staat hierover: '*Voor het gebied is een Beeldkwaliteitsplan (zie Bijlage 11) opgesteld waaraan de nieuwe ontwikkelingen worden getoetst. Voor de kwaliteitsbewaking wordt een*

			proces ingericht met een kwaliteitsteam en een supervisor. Het kwaliteitsteam toetst het Structuurontwerp (de bouwenvelop per bouwblok), het Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp op basis van het Stedenbouwkundig Plan en het bijbehorend Beeldkwaliteitsplan. Het kwaliteitsteam beoordeelt zowel gebouwen, openbare ruimte als civiele werken. Het kwaliteitsteam wordt zodanig samengesteld dat een integrale, kwalitatieve toetsing is geborgd. Een vertegenwoordiger van Welstand maakt deel uit van het kwaliteitsteam Merwede.' Wij merken hierbij op dat wij (ook mede naar aanleiding van uw zienswijze) de planregels en de verbeelding van het bestemmingsplan hebben aangescherpt. De locaties waar de hoogbouwaccenten van 70 en 100 meter zijn toegestaan hebben wij op de verbeelding concreter begrensd met aanduidingsvlakken (in plaats van sterren op de kaart in het SP) en de borging van de beeldkwaliteit (BKP) hebben wij beter in de regels laten terugkomen door in artikel 5.4.1 een verwijzing naar het Beeldkwaliteitsplan op te nemen.
4	2	*Fiets-loopbruggen en bromfietsers* Indiener maakt bezwaar tegen de mogelijkheid dat toch bromfietsers over de loop/fietsbruggen mogen rijden! Indiener geeft aan dat dit volkomen tegenstrijdig is aan de redenen van de gemeente om bepaalde doelgroepen een rustige en veilige loop- en fietsgelegenheid te bieden door van deze nieuwe bruggen gebruik te maken. De nieuwe bruggen moeten verboden worden voor gebruik door bromfietsers stelt indiener. Voorbeeld uit de tekst: **Blz. 85**: "*Doel is een vormgeving die fietsers beweegt de bruggen in een rustig tempo over te gaan. Bij de op- en afritten van de bruggen aan beide zijden wordt aandacht besteed aan het afremmen van de snelheid van zowel fietsers als brommers.*"	Het klopt dat ons doel is om een rustige en veilige loop- en fietsgelegenheid te bieden. In tegenstelling tot wat indiener aangeeft, is het niet onze bedoeling om toe te staan dat bromfietsers en scooters over de nieuwe bruggen mogen rijden. Dit hadden wij anders in het bestemmingsplan moeten opschrijven. Naar aanleiding van de zienswijze hebben wij de toelichting van het bestemmingsplan hierop aangepast. Op de nieuwe bruggen voor Merwede worden verkeersborden geplaatst (verplicht fietspad, blauw bord met witte fiets) waardoor bromfietsers (geel kenteken) en scooters niet zijn toegestaan. Het 'verkeersregime' voor de bruggen zal te zijner tijd geregeld worden door het nemen van een verkeersbesluit. De leefbaarheid op en rond de bruggen is een belangrijk aandachtspunt in de verdere uitwerking. De functionele en technische eisen zoals het type, de breedte en de hoogte van de bruggen liggen al vast als gevolg van de eisen van de gebruikers van het kanaal. Dit is door de gemeenteraad besloten in dezelfde vergadering als waarin het SP Merwede is vastgesteld (7 oktober 2021).

			De participatie voor omwonenden van de bruggen wordt in de loop van 2022 gestart. Daarbij zullen wij de omwonenden informeren hoe de bruggen eruit komen te zien en op welke (enkele) onderdelen nog keuzes gemaakt kunnen worden, waarover de omwonenden kunnen meepraten.
4	3	*Afstand woonboten* Indiener stelt dat de toegezegde minimale afstand van nieuwe bruggen tot de woonboten van 10 meter nergens wordt genoemd. **Blz. 85**: "*Voor de overgebleven woonboten wordt rekening gehouden met voldoende afstand tot de brug.*"	In artikel 11 (Water) staat een regel die een minimale afstand van 10 meter tussen de woonboot en de nieuwe brug voorschrijft. De ligplaatsen 'onder' de nieuwe brug zijn geheel onder het overgangsrecht gebracht. Overigens hebben wij hier een aanpassing doorgevoerd in het bestemmingsplan door de plangrens van het bestemmingsplan en daarmee de aanduiding 'brug' te verkleinen. Hierdoor ligt de plangrens van het bestemmingsplan op 10 meter afstand van de bestaande, te handhaven woonboten buiten het plangebied. Dit maakt de regeling duidelijker.
4	4	*Woningdichtheid/oppervlakte* Indiener vraagt hoe de gemeente voorkomt dat Merwede een wijk wordt waar veel bewoners, door de te hoge dichtheid en te kleine vloeroppervlakte, toch na korte tijd weer wegtrekken uit de wijk. Door veelvuldig nieuwe bewoners wordt Merwede een anonieme wijk, waar men zich niet verantwoordelijk voor voelt. **Blz. 97**: "*Voor een woningbouwopgave met dichtheden die in Utrecht gebruikelijk zijn, heb je een gebied nodig dat ruim 3,5 tot meer dan 7 keer zo groot is.*" Het te bebouwen gedeelte van Merwede meet nu 24 hectare! Daar komen dus ook nog alle Maatschappelijke voorzieningen in!	Ons doel voor Merwede is een inclusieve stadswijk te realiseren voor meerdere doelgroepen. Wij denken dat de bedoelde hoge dichtheid in Merwede voor veel woningzoekenden juist een aantrekkelijk aspect kan zijn en geen reden is om na korte tijd te verhuizen. De aantrekkelijkheid van de wijk in relatie tot hoge kwaliteit wonen, openbare ruimte, openbare voorzieningen, de ligging dichtbij park Transwijk en op redelijk afstand van de stad zijn daarbij belangrijke elementen. Het voorkomen van verhuisbewegingen naar buiten de wijk kunnen wij niet voorkomen en wij vinden dat dit ook niet nodig is. Wel doen wij er alles aan om een blijvend aantrekkelijke stadswijk te bouwen, die uitnodigt om langdurig in te blijven wonen. De volgende aspecten dragen hieraan bij: - De spelregels in hoofdstuk 6 van het SP zorgen ervoor dat de kwaliteit is geborgd. - Gezond stedelijk leven en gemeenschapsopbouw zijn belangrijke aandachtspunten voor de ontwikkeling van Merwede en daarom hebben wij hier ook expliciet aandacht aan besteed in het SP. De autovrije opzet zorgt voor veel mogelijkheden voor ontmoeting en ruimte voor bewoners en organisaties om initiatieven te ontwikkelen in de openbare ruimte. - De binnentuinen zijn publiek toegankelijk en bieden ruimte voor ontmoeten en spelen. - Ook worden er veel voorzieningen in Merwede gerealiseerd die voor ontmoetingen zorgen en sociale cohesie stimuleren.

4	5	*Energie neutraal* Indiener vraagt om uitleg over hoe de gemeente op termijn wil uitkomen op 100% energie neutraal in de wijk Merwede? **Blz. 104/105**: "*Het streven is 100% opwekking van gebouwgebonden energie in Merwede in de latere fases.*" **Blz. 108**: "*Het streven is om op termijn 100% van de gebouwgebonden energie in het gebied op te wekken zonder dat dit ten koste gaat van de hoeveelheid groen op de daken.*"	Behalve aardgasvrij wordt in Merwede zoveel mogelijk in het gebied zelf duurzame energie opgewekt. Voor verwarming en koeling van de gebouwen maken we gebruik van bodemenergie. Elke kubieke meter grond onder Merwede wordt optimaal benut voor uitwisseling van warmte en koude, om zoveel mogelijk aan de energievraag te voldoen. Ook wordt energie opgewekt met zonnepanelen op de daken. Daarbij wordt rekening gehouden met beperkingen zoals installaties op de daken en schaduwwerking van hoogbouw. Bovendien krijgt de helft van het dakoppervlak een groene inrichting voor klimaatadaptatie en ecologie. Al met al kan met de huidige technieken voor maar liefst 75 procent in de energiebehoefte voor gebouwen worden voorzien. De ontwikkelingen bij energieopwekking en -opslag gaan snel. Bovendien biedt de grootte van Merwede kansen om deze ontwikkeling aan te jagen. In het Merwede LAB wordt jaarlijks een scan gedaan op alle nieuwe toepasbare en haalbare manieren om meer energie op te wekken dan de, nu binnen dit integrale plan mogelijke, 75% opwekking van de gebouwgebonden energie.

4.1.6 Indiener 5

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
5	1	*Overlast bouw woningen* Indiener maakt zich ernstige zorgen over de bouw van de woningen. Hierbij stelt indiener dat hij hierdoor ongetwijfeld ernstige overlast gaat ervaren.	Wij begrijpen uw zorg voor wat betreft overlast van de bouw, maar deze zal onvermijdelijk zijn. Ons streven is deze overlast te beperken, hiervoor zijn verschillende maatregelen denkbaar. Dit thema heeft ook bij de behandeling van het SP Merwede in de raad de nodige aandacht gekregen. Afgesproken is dat de gemeente met de ontwikkelaars en de (beoogde) bouwers om de tafel gaan en concrete afspraken te maken om bouwhinder te voorkomen. De gemeente neemt hierin een proactieve rol met duidelijke communicatie naar bewoners over wat er wanneer gaat gebeuren, voor hoe lang en welke afspraken er gemaakt zijn om hinder te beperken. Voor maatregelen rondom bouwoverlast gelden al wettelijke kaders. Er dient bijvoorbeeld een 'BLVC-plan' te worden ingediend bij de gemeente voorafgaand aan de bouw. In dit plan staat uitgewerkt hoe met de Bereikbaarheid, Veiligheid, Leefbaarheid en Communicatie tijdens de (voorbereiding van) de bouw wordt omgegaan. BLVC-plannen worden getoetst door de gemeente en er zal handhaving en toezicht plaatsvinden

			door de gemeente. Om de bouwhinder verder te beperken stelt de gemeente aanvullend aan het wettelijk kader zelf ook een overkoepelend BLVC-plan op en is met de ontwikkelende partijen afgesproken dat de BLVC-plannen van de ontwikkelende partijen hieraan worden getoetst voorafgaand aan de publieke toetsing. Dit laatste zorgt ervoor dat bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie niet enkel rond het betreffende project wordt geregeld maar samenhangend voor het hele gebied. De communicatie vanuit de gemeente vindt plaats via de gebruikelijke kanalen. Voor de projecten in en om Dichterswijk is eind 2020 een nieuwsbrief gelanceerd over alle projecten die tegelijk lopen. We zijn voornemens om een vergelijkbare nieuwsbrief te maken tijdens de bouw van Merwede en alle gerelateerde projecten in de omgeving. Daarnaast blijven de verschillende bouwers verantwoordelijk voor het informeren van de omgeving over de werkzaamheden. Ook wordt er een aanspreekpunt aangesteld vanuit de bouwers, waar omwonenden en andere belanghebbenden contact mee op kunnen nemen bij klachten of vragen. Voor de volledigheid vermelden wij dat het voorkomen van overlast tijdens de bouw, geen aspect is dat in een bestemmingsplan geregeld wordt. Zaken die de uitvoering van het bestemmingsplan betreffen worden, zoals wij hiervoor hebben toegelicht, op een andere wijze geregeld.
5	2	*Afname woonplezier* Ook verwacht indiener dat de bouw van 10.000 woningen flink ten koste gaat van zijn woonplezier op het Europaplein. Vanwege het toenemende inwoneraantal verwacht indiener veel drukte en stress op langere termijn.	De raad heeft op 7 oktober 2021 de Omgevingsvisie en het SP Merwede vastgesteld. De planvorming past in de opgave voor Utrecht. Merwede wordt een gemengde stadswijk. Naast de bouw van woningen worden ook openbare ruimte en voorzieningen toegevoegd aan Zuid-west die een positieve impact op de omgeving hebben. Verwezen wordt naar de algemene beantwoording over nut en noodzaak in hoofdstuk 3.
5	3	*Autovrije zone* Ook stelt indiener dat het voor hem, net als voor een hoop andere bewoners, een grote impact op het leven heeft dat er van de Merwedezone een autovrije zone wordt gemaakt. Al met al, het bestemmingsplan is een enorm ingrijpende verandering op het leven van indiener, en indiener vindt dat de gemeente daar geen rekening mee houdt.	Onze reactie op dit punt van uw zienswijze is opgenomen in onze algemene beantwoording over nut en noodzaak van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone, en de invoering van betaald parkeren in hoofdstuk 3.

4.1.7 Indiener 6

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
6	1	*Aanzien, leefbaarheid en overlast* Volgens indiener zijn hier al veel flats en dat veroorzaakt overlast. Het bouwen van nog meer flats is niet positief voor het aanzien en de leefbaarheid. Ook is het niet positief dat er weer een lange periode gebouwd gaat worden in de omgeving.	Voor onze reactie verwijzen wij naar onze reactie bij zienswijzen 4 en 5.
6	2	*Betaald parkeren* Indiener is het niet eens met het invoeren van het betaald parkeren. Het wonen is hier al duur genoeg en voor bewoners en bezoekers moet het niet duurder worden.	Onze reactie op dit punt van uw zienswijze is opgenomen in onze algemene beantwoording over de invoering van betaald parkeren in hoofdstuk 3.
6	3	*Aantal woningen* Tot slot stelt indiener dat er meer woningen gebouwd gaan worden dan in het eerste plan staat.	Wij verwijzen naar de algemene beantwoording over nut en noodzaak in hoofdstuk 3. Bij het besluit van de gemeenteraad om de Omgevingsvisie deel 2 Merwedekanaalzone vast te stellen is het verschil met omgevingsvisie deel 1 beargumenteerd inclusief de groei van 6.000 woningen naar 10.000 woningen. De Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 (vastgesteld in de gemeenteraad in februari 2018) met bijbehorende milieueffectrapportage (kort: MER) maakte duidelijk dat met het huidige beleid de gemeente ongeveer 6.000 woningen kan toevoegen in het gebied (verspreid over de deelgebieden 4, 5 en 6, ofwel: het gebied tussen de Villa Jongerius en de A12). Omdat de ambities van de gemeente verder gaan (tot 10.000 woningen) is daarna onderzocht hoe we verder kunnen groeien naar deze 10.000 woningen en wat voor (beleids)maatregelen hiervoor nodig zijn. Dit is beschreven in de Omgevingsvisie deel 2 met een aanvulling op de MER. Deze 2 planproducten zijn vastgesteld in de gemeenteraad in oktober 2021. Het Stedenbouwkundig Plan Merwede (en het nu voorliggende bestemmingsplan) zijn hiervan een verdere uitwerking en passen binnen de koers om uiteindelijk in de Merwedekanaalzone deelgebied 4, 5 en 6 naar 10.000 woningen door te groeien. De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone gaat gefaseerd. Zo ziet nu voorliggende bestemmingsplan op de bouw van 4.250 woningen als eerste fase van deelgebied 5 Merwede. Na deze fase vindt een evaluatie plaats op

			basis van monitoringsgegevens die wij gaan verzamelen. Mede aan de hand van deze monitoringsgegevens zal de besluitvorming over de volgende fase(n) gestalte worden gegeven.

4.1.8 Indiener 7

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
7	1	*Woongenot en bereikbaarheid* Indieners constateren dat de bereikbaarheid en het woongenot van indieners veel slechter wordt door de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Indieners hopen dan ook dat het bestemmingsplan wordt aangepast naar aanleiding van hun zienswijze en willen afspraken maken met de gemeente om de negatieve gevolgen zoveel mogelijk te beperken. Hieronder hebben indieners puntsgewijs hun opmerkingen op een rij gezet. *Toelichting* Paragraaf 4.1.2 van het bestemmingsplan: zoals in deze paragraaf wordt vermeld, zijn indieners inderdaad in gesprek met de gemeente. De gesprekken betreffen een passende oplossing voor zaken als parkeerplaatsen, bereikbaarheid, grondgebruik en afvalcontainers. Op al deze punten geven bewoners aan dat zij er op achteruit gaan. Vooralsnog zijn er nog geen concrete afspraken. Er is dan ook geen sprake van een uitvoerbaar bestemmingsplan.	Bij besluit van 7 oktober 2021 heeft de gemeenteraad een besluit genomen over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en het SP Merwede. Het bestemmingsplan is de juridisch planologische vertaling hiervan. De plannen leiden tot een wijziging van de omgeving van de bewoners. De woningen van de indieners van de zienswijzen worden in de huidige situatie ontsloten via de Kanaalweg en het gebruik van parkeerplaatsen en (voor)tuinen van de woningen bevinden zich aan de zijde van het Kanaal. Deze situatie is niet te verenigen met het SP Merwede. Langs het Merwedekanaal is het Merwedepark voorzien. Dit park biedt ruimte voor ontmoeting, beweging, ontspanning en is daarmee bij uitstek geschikt om te lopen, fietsen, skaten, wandelen, joggen of gewoon verblijven. Merwede wordt een autoluwe wijk, waarbij het parkeren plaatsvindt aan de zijde van de Europalaan De gemeente is intensief met de bewoners van de Kanaalweg in gesprek over de planvorming. Hierbij wordt gesproken over het parkeren, de bereikbaarheid, grondgebruik en afvalcontainers. Ten aanzien van het parkeren hebben wij aan de bewoners aangegeven dat er verschillende alternatieven mogelijk zijn; parkeren in Rivierenwijk, of parkeren in een parkeergarage. Deze opties worden uitgewerkt. De geboden alternatieven bevinden zich op redelijke loopafstand van de woningen. Ook bezoekers kunnen op deze plekken parkeren. Voor leveringen, bijvoorbeeld het bezorgen van pakketten, geldt dat dit plaatsvindt via logistieke wijkhub's. In deze hub's vindt overslag plaats naar kleinschalig zero emissie vervoer, zoals cargobikes en handkarren, die het autovrije gebied in mogen. Ook wordt gekeken naar het toepassen van pakketmuren. Kleine leveringen, bijvoorbeeld voor boodschappen, maaltijden, horeca/detailhandel, etc. vinden plaats met zero emissie vervoer (LEV's, cargobikes en handkarren) die (eventueel via de hub's) het autovrije gebied in mogen. Bij hoge uitzondering en onder strikte voorwaarden kan (logistiek) verkeer worden

			toegelaten tot het gebied, daarvoor moet ontheffing worden aangevraagd. Ontheffing kan van toepassing zijn bijvoorbeeld bij bijzondere werkzaamheden (bijvoorbeeld een verbouwing) of voor bijzondere functies. Voor wat betreft het huidige gebruik van de voortuinen is gekeken naar de inpassing in de beoogde openbare parkzone langs het Merwedekanaal, en het 'Rondje Merwede'. Wij zijn ons ervan bewust dat een deel van het Merwedepark wordt aangelegd op de locatie die door u als tuin is ingericht. Het Merwedepark dat langs het Merwedekanaal is gepland, is een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte waar toekomstige inwoners van Merwede kunnen verblijven en recreëren. Daarnaast vormt de daarin geprojecteerde doorgaande fietsroute en looproute een belangrijke schakel in het fietsnetwerk van de gemeente. De gronden zijn noodzakelijk voor de uitvoering van de inrichting van de openbare ruimte. Hierbij is ook rekening gehouden met de ruimte die nodig is voor kabels en leidingen. De gemeente is echter bereid om met de bewoners te onderzoeken hoe de in gebruik genomen tuin kan worden ingepast en onder welke voorwaarden. Dit is op de verbeelding en in de regels van het (ontwerp)bestemmingsplan opgenomen door een maximale diepte van 9,5 meter de aanduiding 'tuin' te geven in de bestemming Groen. De gronden zijn in eigendom van Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat zal de gronden leveren aan de gemeente die daarmee het eigendom verkrijgt en het beheer op zich neemt. Indien indiener van de zienswijze door verjaring eigenaar geworden zou zijn van het meerdere boven de 9,5 meter, dan zullen wij met u in overleg treden om de betreffende gronden van u te kopen. Mochten wij er niet onderling uitkomen, dan kan de gemeente de voor de aanleg van het Merwedepark benodigde gronden onteigenen. Overigens is de aanduiding 'tuin' aan de zuidzijde iets verruimd, mede naar aanleiding van de zienswijze. Ten aanzien van de afvalcontainers merken wij op dat in Merwede straks afval inpandig wordt ingezameld. De bouwblokken krijgen inpandige afvalruimtes, voor grofvuil wordt een grondstoffenpunt ingericht. De reguliere wijze van afvalinzameling past niet in Merwede (6.000 woningen op een klein gebied). Ook voor de woningen aan de Kanaalweg geldt dat het afval op een andere wijze zal worden ingezameld. Wij hebben aangeboden om gebruik te kunnen maken van de ruimte in het te bouwen gebouw van ontwikkelaar G&S, of gebruik te maken van de ophaaldienst in Rivierenwijk.

7	2	*Lage parkeernormen* Paragraaf 4.2.1.14/15: De gestelde parkeernormen van de gemeente vragen volgens de indiener om parkeerproblemen, een grote toename van verkeersintensiteit en daarmee ook een hogere stikstofdepositie. Indieners verwijzen in dit kader naar het onderzoek van Vereniging Eigen Huis: https://www.eigenhuis.nl/docs/default-source/downloads/actueel/onderzoek-veh-parkeren- bij-de-woning-juni-2018.pdf?sfvrsn-6fa8cc96 0. Uit dit onderzoek blijkt dat een lage parkeernorm in binnensteden niet past bij de realiteit dat de auto voor veel mensen onmisbaar is. Hier komt nog bij, dat uit recent onderzoek van het Kennisinstituut Mobiliteit is gebleken dat het deelautogebruik veel minder populair is dan verwacht: https://www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2021/10/05/deelautogebruik-bliift- nog-laag-deelfiets-vervangt-vooral-bus-tram-en-metro.	Op basis van het mobiliteitsconcept voor Merwede hebben wij onderzoek laten uitvoeren naar de parkeerbehoefte en de verkeersafwikkeling. Hiervoor wordt verwezen naar de rapportage van Goudappel (bijlage 7 van de toelichting van het bestemmingsplan). Juist het gemengde karakter van de wijk maak het mogelijk dat de noodzaak voor het in bezit hebben van een auto afneemt. Het landelijke kennisinstituut CROW hanteert al jaren een lagere parkeernorm naarmate een gebied “stedelijker” is. In Utrecht zien we al jaren in de monitoring terug dat het autobezit in de stedelijke gebieden laag is. We zien dit ook terug in de hoeveelheid verkeer binnen de ring die, ondanks het toevoegen van functies en woningen, al een aantal jaar niet meer stijgt. De groei van de stad zorgt voor meer mobiliteit. De groei treedt voornamelijk op bij fiets en openbaar vervoer. Het autoverkeer groeit relatief minder hard. Deze ontwikkeling per vervoerwijze is al enkele jaren gaande en niet nieuw. De mobiliteitsmonitor 2019 laat zien dat het aandeel fiets fors groeit en het autoverkeer eigenlijk nauwelijks meer groeit. Ook een analyse van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid over de periode van 2005-2015 laat een forse groei van het aandeel fiets zien en tegelijkertijd een daling van het aandeel auto. Naar verwachting zet deze verschuiving door richting 2040. Deze verschuiving in welk vervoermiddel mensen gebruiken in stedelijk gebied komt enerzijds doordat inwoners van steden minder belang hechten aan het reizen per auto en vaker kiezen voor een duurzamer alternatief. In Merwede zijn deze duurzame alternatieven ruim voor handen. Tegelijkertijd kiest Utrecht voor het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte ter ondersteuning van lopen, fietsen en OV en het geven van minder prioriteit en ruimte aan de auto. Dit kan vaak ook niet anders, omdat de ruimte er niet is meer auto’s te faciliteren. In oktober 2021 is de update van het rapport ‘Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: ontwikkelingen, effecten en potentie’ van het Kennisinstituut voor de Mobiliteitsbeleid’ verschenen. Het aantal ritten met deelauto’s ten opzichte van het totaal aantal autoritten in Nederland is inderdaad nog beperkt. Echter, zoals het KiM ook stelt in zijn rapport: autodelers wonen vooral in stedelijke gebieden zoals Utrecht. Een deelauto in Utrecht werd in de periode januari tot en met oktober 2021 gemiddeld

			0,67 keer per dag gereserveerd (in deze cijfers ontbreken Snappcar en Onzeauto). In deze periode waren de verkeersbewegingen door de lockdown vanwege corona in het algemeen beperkt. Het aanbod is gegroeid van 299 deelauto's eind 2019 tot 531 deelauto's in 2020 en groeit door tot 700 deelauto's eind 2021. In 2022 verwachten we een doorgroei naar meer dan 1.000 deelauto's. Daarnaast zijn er ruim 4.500 particuliere auto's die gedeeld worden via bijvoorbeeld het platform Snappcar (cijfers 2020). Voor wat betreft stikstof verwijzen wij naar de bijlagen van het bestemmingplan. Voor het opstellen van het bestemmingsplan hebben wij een onderzoek laten uitvoeren naar de depositie. De conclusie luidt dat er geen belemmeringen zijn voor de uitvoering van het bestemmingsplan.
7	3	*Parkeerprobleem* Paragraaf 4.2.1.23: Uit deze paragraaf blijkt naar de mening van de indieners dat ruim een kwart van de parkeerplaatsen niet in het plangebied zelf wordt gerealiseerd. Dit geeft een nog groter parkeerprobleem dan toch al te verwachten is door de lage norm.	In de bovengenoemde rapportage (bijlage 7 van de toelichting) is de parkeerbehoefte in beeld gebracht. In het plangebied zelf wordt ruimte geboden voor maximaal 1.200 parkeerplaatsen. Op afstand is ruimte voor 437 parkeerplaatsen. Het hanteren van lage parkeernormen en het betrekken van parkeren op afstand is conform het gemeentelijk parkeerbeleid. Door grenzen te stellen aan de hoeveelheid parkeerplaatsen in het gebied beperken we automatisch de hoeveelheid auto's die van en naar het gebied rijden. Bewoners van Merwede, die geen parkeerplek hebben in het plangebied en toch een auto willen bezitten, stimuleren we om hun auto op een parkeerplek aan de rand van de stad te parkeren. De huidige P+R Westraven en de toekomstige Mobiliteitshub XL (Papendorp) is hier geschikt voor. Vanaf deze parkeerplek kunnen de bewoners immers makkelijk de snelweg op in alle richtingen. We zorgen voor goede verbindingen van en naar deze parkeervoorzieningen op afstand.
7	4	*Autoparkeren bij de woning* Indieners merken bij deze paragraaf nog op dat gesteld is dat een ander autogebruik verwacht en gevraagd mag worden van nieuwe bewoners. Voor bestaande bewoners ligt dat toch echt anders. De woningen zouden de bestaande parkeerplaatsen verliezen en	Zoals wij hierboven hebben aangegeven is het bestaande gebruik niet op alle onderdelen te verenigen met de ambities die wij hebben voor Merwede. Zoals hierboven aangegeven is de gemeente met de bewoners in overleg en zijn toezeggingen gedaan over het parkeren, de bereikbaarheid, het gebruik van de tuinen en het ophalen van afval.

		worden niet alleen onbereikbaar voor praktische zaken als boodschappen maar ook voor familieleden die slecht ter been zijn. Opgemerkt wordt nog dat, hoewel indieners in gesprek zijn met de gemeente, voor hen als bewoners nog geen oplossing in zicht is voor het parkeren van hun auto's. Daarnaast blijven indieners bij het standpunt dat hun woningen beschikken over een oprit en dat een oprit tot doel heeft een auto te parkeren. Dit doel moet dan ook bereikt kunnen worden. Dat is op basis van het bestemmingsplan echter niet meer mogelijk.	Wij merken op dat de bewoners de woningen hebben gekocht op het moment dat bekend was dat Merwede ontwikkeld zou worden tot een hoogstedelijk, autoluw gebied.
7	5	*Parkeerplaatsen* Paragraaf 5.3.2.4.2: Er wordt een verkeersoplossing gezocht voor Mobach. Wellicht biedt dit mogelijkheden voor parkeerplaatsen ter compensatie van de parkeerplaatsen van indieners die zouden komen te vervallen.	Alleen voor uitzonderlijke situaties is het gebruik van de Kanaalweg door auto's aanvaardbaar. Bij Mobach gaat het om een bedrijfsbelang. Het is niet de bedoeling om bij de inpassing van Mobach het aantal parkeerplaatsen de vergroten. Merwede wordt een autoluwe wijk, waarbij parkeerplaatsen aan de rand van het plangebied, aan de zijde van de Europalaan zijn gesitueerd. De Kanaalweg krijgt een ander karakter en wordt onderdeel van de parkzone met gebruik als langzaam verkeersroute. Met een verkeersbesluit wordt de Kanaalweg in de toekomst afgesloten voor autoverkeer. Het autoverkeer wordt daardoor minimaal. Voor bijzondere gevallen zijn ontheffingen mogelijk.
7	6	*Verkeerde huisnummer* Paragraaf 5.15.2.8: Het gaat om de woningen Kanaalweg 20 en 21, niet 21 en 22. Dit speelt ook in bijlage 5 van de regels.	Deze verschrijving in de toelichting wordt gecorrigeerd.
7	7	*Aanduiding karakteristiek* De woningen van indieners worden hier aangemerkt als karakteristiek. Het lijkt indieners dat karakteristieke woningen tot hun recht moeten komen zonder volledig ingebouwd te worden door veel hogere bebouwing.	De karakteristieke waarde van het dubbel woonhuis (1932) wordt bepaald door de karakteristieke jaren dertig stijl; bakstenen gevels, serre en pannen kap, en daarnaast de situering op perceel met deels nog middeleeuwse kavelrichting. De ontwikkeling van Merwede doet niets af aan deze waarden.
7	8	*Bouwjaar* Overigens dachten indieners dat het bouwjaar eerder was dan 1932. Uit hun documenten volgt bouwjaar 1926.	Op de bouwtekening van de woningen is het jaartal 1931 aangegeven. Daarom is als bouwjaar 1932 opgenomen.

7	9	*Opmerkingen verbeelding* Kanaalweg 22: Het bouwvlak betreft hier het hele bestemmingsvlak. Indieners verzoeken het bouwvlak te beperken tot de bestaande bebouwing, zoals dat ook bij Mobach is gedaan. De aanduiding voor de tuinen is niet diep genoeg. De bestaande tuinen zijn een stuk dieper. Deze diepte is reeds verjaard. Door verjaring zijn de tuinen in eigendom van Kanaalweg 20 en 21. De gemeente heeft dit erkend op basis van luchtfoto's en de door de bewoners overgelegde materialen (zie bijlage email "onderbouwing verlopen verjaringstermijn voortuinen d.d. 24 september 2020"). De gemeente kan dus niet beschikken over dit eigendom. De feitelijke situatie is dat tot (bijna) aan de straat de inrichting tuin betreft. Ook in de geldende beheersverordening wordt uitgegaan van de bestaande feitelijke situatie. Wij verzoeken u dan ook in het bestemmingsplan de feitelijke situatie aan te houden. Aandachtspunt hierbij is de riolering. Indieners hebben van de gemeente begrepen dat deze vergroot zou moeten worden. Hiervoor moeten mogelijk diverse bomen sneuvelen (bijlage 29, bomen in Merwede), terwijl deze juist meerwaarde hebben voor het park. Kan het nieuwe riool niet elders in het gebied worden aangelegd? Bv achter de tuinen van indieners. Daarnaast staan er nieuwe (grote) bomen gepland (bijlage 29, pagina "inpassing bomen") direct naast de schutting van de zij/achtertuin van indieners. Deze bomen kunnen leiden tot minder zonlicht en daardoor invloed hebben op het woongenot van indieners. Indieners begrijpen niet waarom de bestaande mooie grote bomen hier niet behouden kunnen worden, gelet op het feit dat hier een binnentuin gepland staat. Het duurt namelijk jaren voordat nieuwe aanplant dezelfde grootte heeft bereikt. Bovendien staan de bestaande bomen wel op een goede plek. Indieners missen de maximale hoogte in het gemengde gebied grenzend aan hun woningen. Dit is volgens het stedenbouwkundig plan een zone waar geen hoge bebouwing is toegestaan. Het gemengde gebied, waar in strijd met het punt hierboven, wel hoge bebouwing lijkt te komen, begint direct naast de percelen van indieners. Dit geeft voor indieners schaduwwerking (zoals ook volgt	Voor het bedrijfspand Kanaalweg 22 geldt dat net als bij de overige bedrijfspercelen de bestaande bebouwing maatgevend is. Ten onrechte is er geen bouwvlak opgenomen. Dit wordt gecorrigeerd op de verbeelding. Wij verwijzen naar de reactie hierboven. De parkzone langs het Merwedekanaal is een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte van Merwede. Het beoogde openbare gebruik is niet verenigbaar met het private gebruik als tuin, voorzover het een grotere diepte dan 9,5 meter betreft. Wij verwijzen ook naar de reactie hierboven. In dit stuk voortuin van de woning aan de Kanaalweg 21 staan 3 bomen. De voorste 2 bomen staan direct aan de Kanaalweg op het beoogde hoofdtracé voor de nutsleidingen, de boom meer in het midden net daarachter staat nu al op het riool. Deze 3 bomen moeten verdwijnen. Onder het voorste gedeelte van de voortuin van de woning Kanaalweg 21 ligt nu een gemengd gemeentelijk riool. Dit riool wordt vervangen door nieuwe riolering. Dit doen we enerzijds om te kunnen voorzien in de toekomstige benodigde capaciteit en anderzijds om het vuil water en hemelwater gescheiden te verzamelen. De 2 kapper wordt ook op dit gescheiden systeem aangesloten. Direct naast dit riool is er op deze locatie ook ruimte nodig voor het hoofdtracé voor de nutsleidingen. In bijlage 29 van de toelichting (Bomeninventarisatie) is te zien dat de bestaande bomen achter de woningen niet ingepast kunnen worden vanwege de geplande woningbouw, De hier aanwezige bomen zijn niet verplantbaar. Wel komen er nieuwe bomen in de binnentuinen. De locatie van de nieuwe bomen zoals opgenomen in bijlage 29 is indicatief. Wij stemmen de locatie graag met de bewoners af. De verbeelding geeft in combinatie met de regels de maximale bouwmogelijkheden voor het gebied grenzend aan de woningen. Direct naast en achter de woningen is geen bouwvlak opgenomen. Gebouwen zijn hier niet toegelaten, zodat afstand wordt gehouden tot de woningen van de indieners van de zienswijze. In de strook langs het Merwedekanaal is op de verbeelding de aanduiding ‘zone-3’ opgenomen en de ‘specifieke bouwaanduiding 1’. De regels geven aan dat hier gebouwen tot een hoogte

		uit de zonnestudie, bijlage 31) en vermindering van privacy en uitzicht. Uit bijlage 31 (pagina 8) blijkt zelfs dat de woningen van indieners op 21 december tussen 0 en 1 uur zonlicht hebben. Dit heeft veel invloed op het woongenot en is daardoor niet acceptabel. De zone voor gebouwen van 31 meter hoog bevindt zich ook nog eens vlak achter de woningen van indieners. Dit versterkt de genoemde schaduwwerking en vermindering van privacy en uitzicht nog eens.	van maximaal 25 meter zijn toegestaan. Hoogte accenten zijn in deze zone langs het Merwedekanaal, niet toegelaten. Achter de woningen Kanaalweg 20/21, en binnen het bouwvlak is op de verbeelding de gebiedsaanduiding 'zone-2' opgenomen. De maximale bouwhoogte bedraagt hier 31 meter. Er zijn hoogte accenten tot 43 meter toegestaan. Naar aanleiding van de zienswijze is de regeling voor de bebouwing aan de achterzijde van de percelen Kanaalweg 20/21 aangepast. De bouwhoogte wordt hier begrensd op maximaal 25 meter, en hoogbouwaccenten (tot 43 meter) zijn hier niet langer toegestaan. Naast het bezonningsonderzoek dat reeds voor het bestemmingsplan is uitgevoerd (zie bijlage bij de toelichting), is aanvullend onderzoek uitgevoerd. Hierbij zijn de aangepaste maximale bouwhoogten beschouwd. Uit deze studie kan voor de woningen Kanaalweg 20/21 worden opgemaakt dat in het Noord-oostaanzicht (voorgevel beide woningen) sprake is van ten minste 2 mogelijke bezonningsuren op de toetsdatum 19 februari (lichte TNO-norm). Ook in de achtertuin van de woningen zijn tenminste 2 bezonningsuren mogelijk op toetsdatum 21 maart die voor buitenruimten in de planontwikkeling in het SP is aangehouden. Voor de bestaande woningen sluiten wij bij dit toetsingskader aan. Wij concluderen dat de bezonning ten opzichte van de huidige situatie mogelijk zal verminderen, maar dat de situatie uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar is in hoogstedelijk gebied. Wij merken overigens ook op dat het nu geldende bestemmingsplan direct grenzend aan de percelen de bouw van bedrijfspanden met een goothoogte van 18 meter mogelijk maakt. Aanpassing van de maximale bouwhoogten aan de achterzijde leidt derhalve voor de bewoners tot meer uitzicht/bezonning en een verbeterd ruimtelijk effect van de nieuwbouw op de woningen waardoor het woon- en leefklimaat verder verbeterd.
7	10	*Verwijzing SP* In de gemengde bestemming (artikel 5) wordt verwezen naar het stedenbouwkundig plan. Wat gebeurt er als het stedenbouwkundig plan wordt aangepast? Dit lijkt indieners in strijd met	De woonomgeving van de woningen Kanaalweg 20/21 zal veranderen met de ontwikkeling van Merwede. De mate van privacy vinden wij in een hoogstedelijk gebied uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening, aanvaardbaar. De aanpassing van de maximale bouwhoogte aan de

		rechtszekerheid. In dit kader wordt verwezen naar een uitspraak van de Raad van State: ECLI:NL:RVS:2020:2004. Hieruit volgt dat een bestemmingsplan voldoende concreet moet zijn. Het bestemmingsplan is te algemeen en voor de lezer is niet duidelijk welke hoogtes en bouwmogelijkheden verwacht kunnen worden.	westzijde van de woningen is vanuit dit oogpunt voor de bewoners ook positief.
7	11	*Bestemming wonen voor de tuinen* In de groenbestemming (artikel 6) is de aanduiding voor tuinen opgenomen. Gelet op de verjaring en de reeds genoemde beheersverordening is de bestemming Wonen beter geschikt voor de tuinen. Bovendien maakt de huidige regeling in de groenbestemming ook ander gebruik dan uitsluitend tuin mogelijk.	In de regels van het bestemmingsplan wordt verwezen naar het Stedenbouwkundig Plan Merwede. De hyperlink verwijst naar de bijlage van de regels. Hier is het door de raad op 7 oktober 2021 vastgestelde SP opgenomen. Er is geen sprake van een zogenaamde 'dynamische' verwijzing. Ook in het geval het SP wordt aangepast blijft het SP van oktober 2021 toetsingskader. Tenzij het bestemmingsplan ook wordt aangepast. De regels zijn in combinatie met de verbeelding voldoende concreet en toetsbaar.
7	12	*Geen autoverkeer Kanaalweg* Verder merken indieners op dat in de groenbestemming geen autoverkeer mogelijk is, anders dan voor calamiteiten. Dit betekent dat de woning van indieners onbereikbaar wordt. Dit is onacceptabel, zoals indieners bij §4.2.1.23 al hebben benoemd. Zelfs verhuiswagens of verkeer voor onderhoudswerkzaamheden zijn niet in de groenbestemming toegestaan.	Wij willen dat de voortuinen zoveel mogelijk aansluiten bij de parkzone en het karakter daarvan. Om die reden is een beperkte tuinbestemming aan de gronden gegeven. Dit biedt waarborg voor het groene karakter. In de bestemming Groen zijn paden voor onderhoud en calamiteiten toegestaan.
7	13	*Beperkte aanduiding Tuin* In de tuinaanduiding is het verboden om bestaand groen te verwijderen, anders dan in het kader van regulier onderhoud. Het kan niet zo zijn dat het weghalen van bijvoorbeeld een heg verboden is; dit zou de parkzone namelijk zelfs verbeteren. Het is overigens opmerkelijk dat deze bepaling geldt voor de tuinaanduiding, maar niet voor de rest van de groenzone.	Zoals ook onder punt 1 aangegeven verandert de omgeving van de bestaande woningen en wordt Merwede een autoluwe wijk, waarbij parkeerplaatsen aan de rand van het plangebied, aan de zijde van de Europalaan zijn gesitueerd. De Kanaalweg krijgt een ander karakter en wordt onderdeel van de openbare parkzone met gebruik als langzaam verkeersroute. Voor het opnemen van een dergelijke bepaling is geen aanleiding omdat de gemeente het park als toekomstig grondeigenaar gaat aanleggen en het gebruik als tuin slechts een zeer smalle strook betreft. Aan de zienswijze kan tegemoet worden gekomen door de bepaling over het gebruik als tuin aan te passen. De regeling in artikel 6 wordt zo aangepast dat de bestaande omvang van de verharding niet mag worden vergroot, en gebruik als tuin mag worden voortgezet binnen de aanduiding, mits het

			groene karakter in stand blijft. Hiermee blijft aanpassing van de tuin mogelijk.
7	14	*Beroep aan huis* In de woonbestemming (art. 12) ontbreekt een regeling voor beroep en bedrijf aan huis. Indieners gaan ervan uit dat deze functies ondergeschikt aan de woonfunctie mogelijk zijn.	Ten onrechte is in artikel 12 van de regels geen verwijzing naar artikel 20 van de regels opgenomen, waarin bij het wonen behorende activiteiten mogelijk gemaakt worden. Dit wordt gecorrigeerd door de verwijzing alsnog op te nemen.
7	15	*Parkeren* Onder 12.4.1 staat dat parkeren niet meer mag. Zoals hierboven beschreven, vinden indieners dat zij de mogelijkheid moeten hebben om bij hun huis te kunnen parkeren.	Wij verwijzen naar de reactie hierboven.
7	16	*Aanduiding karakteristiek* De woningen hebben de aanduiding 'karakteristiek', maar hebben op zichzelf geen beschermde (laat staan monumentale) status. De beperkingen in de aanduiding karakteristiek gaan wat indieners betreft dan ook te ver.	Gelet op de karakteristieke waarden (zie hierboven) is het ongewenst om sloop van (delen van) de woningen zonder meer toe te staan. De bepaling houdt geen sloopverbod in, wel een expliciete afweging. Deze is erop gericht om het bijzondere karakter van de woningen te behouden.
7	17	*Toename bouwhoogte* In art. 18.2 wordt verwezen naar bouwen met een kleine afwijking van regels. Indieners vinden een afwijking van 10% geen kleine afwijking, zeker niet met de grote hoogtes waar het hier om gaat. De hoogte kan hierdoor aanzienlijk toenemen, wat direct ons woongenot vermindert.	In artikel 18 van de regels hebben wij een flexibiliteitsbepaling opgenomen. Aan de toepassing zijn strikte voorwaarden verbonden. Toepassing is uitsluitend aanvaardbaar voor zover geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen. Het woongenot van de bewoners wordt dus meegewogen.
7	18	*Hinder tijdens de bouw* Indieners verwachten veel hinder te ondervinden tijdens de bouw van de Merwedekanaalzone. Indieners verzoeken dan ook om maatregelen in te voeren om de hinder te minimaliseren zoals boren in plaats van heien. Indieners verzoeken daarnaast een nulmeting van hun woningen uit te voeren voor aanvang van de bouwwerkzaamheden. Bij schade verzoeken indieners de gemeente de kosten te vergoeden.	Wij verwijzen naar de reactie hierboven. Hinder tijdens de bouw is ook voor ons een belangrijk aandachtspunt. Bouwers zijn vanuit de aansprakelijkheidsverzekering verplicht om te zijner tijd een nulmeting te doen.

7	19	*Waardevermindering* De uitwerking van de Merwedekanaalzone heeft grote nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid en het woongenot van indieners. Het plan geeft waardevermindering van hun woningen. Indieners verzoeken om het plan aan te passen. Indien de gemeente hieraan onvoldoende kan voldoen, zien indieners zich genoodzaakt om te verzoeken om een (plan)schadevergoeding als gevolg van (onder andere) vermindering van het woongenot en waardevermindering van de woningen door mogelijk kleinere tuinen, eventuele onbereikbaarheid van de opritten, schaduwwerking en het verdwijnen van privacy en uitzicht.	Na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan staat het bewoners vrij om een verzoek om planschade in te dienen, indien men van mening is dat het bestemmingsplan leidt tot waardedaling van het eigendom.

4.1.9 Indiener 8 - Stedin

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
8	1	Stedin is van mening dat hun belangen niet voldoende zijn meegewogen bij de totstandkoming van dit plan. Hieronder volgt de motivering van Stedin.	Per zienswijzepunt hebben wij hieronder onze reactie gegeven.
8	2	*Planologische ruimte* Voor Stedin is het van belang dat de planologische mogelijkheden behouden blijven (zoals dat is ogenomen in de beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk) omdat Stedin haar transportstation aan de Kanaalweg moet kunnen uitbreiden om de ontwikkelingen die zijn opgenomen in het voorliggend bestemmingsplan te kunnen faciliteren. Deze mogelijkheid tot uitbreiding is noodzakelijk omdat de prognose laat zien dat de ontwikkelingen die de gemeente Utrecht met het bestemmingsplan wil faciliteren, tot een capaciteitsknelpunt in de elektriciteitsvoorziening zullen leiden. De planologische ruimte is in de beheersverordening bepaald (artikel 3.3.3, sub l). Hierin is opgenomen dat ter plaatse van Besluitvlak 'L', bedrijven mogen die behoren tot de milieucategorie 1 tot en met 3.2 van de Lijst van de Bedrijfsactiviteiten. Met voorliggend ontwerp Chw bestemmingsplan is deze planologische ruimte beperkt tot de vergunde situatie. Dit houdt in dat bedrijven tot en met de milieucategorie 3.1 zijn toegestaan, en dit heeft tot gevolg dat wij dit station niet kunnen uitbreiden. Zonder de mogelijkheid tot uitbreiding van de	De noodzaak voor uitbreiding van de voorzieningen voor energietransport is ons bekend. Het gaat daarbij om het kunnen faciliteren van de behoefte voor Zuid-west. De gemeente is intensief met Stedin in overleg over een nieuwe locatie. Er is op dit moment een voorkeurslocatie in beeld. Stedin gaat hiervoor nader onderzoek doen, met name gericht op bereikbaarheid voor beheer, onderhoud en calamiteiten en gericht op de mogelijkheden voor aanleggen van ondergrondse infrastructuur. In februari 2022 worden hiervan de resultaten verwacht. Het uitbreiden van de voorziening op de huidige locatie in Merwede is ongewenst. Een intensivering verhoudt zich niet tot de ambitie om hier een hoogstedelijke wijk met een groene parkzone te realiseren. Om die reden wordt de (ruime) regeling uit de geldende beheersverordening niet opnieuw opgenomen. Ten aanzien van de planologische ruimte geldt – zo blijkt uit vaste jurisprudentie – dat hieraan geen blijvende rechten kunnen worden ontleend.

		elektriciteitsvoorziening in het plangebied, zijn de ontwikkelingen van het bestemmingsplan van de gemeente Utrecht niet mogelijk. Stedin kan zich daarom niet vinden in dit besluit omdat het belang van de ontwikkeling van het plangebied, zwaarder te laten wegen dan het belang van de elektriciteitsvoorziening voor dit deel van de stad Utrecht. Op dit moment wordt samen met de gemeente Utrecht gekeken naar een nieuwe locatie voor de uitbreiding van de elektriciteitsvoorziening, buiten het plangebied. Een exacte locatie is nog niet in zicht en er zijn ook nog geen planologische procedures gestart. Hierdoor is Stedin genoodzaakt om vast te houden aan de huidige planologische ruimte, waarin bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 zijn toegestaan, zodat Stedin de elektriciteitsvoorziening kan waarborgen voor de stad Utrecht.	
8	3	*Vergunde situatie* De vergunde situatie ziet op maximaal twee transformatoren van 50 MVA. In totaal gaat het dus om een vermogen van 100 MVA. Stedin is van mening dat op basis van onderstaande tabel uit de Lijst van de Bedrijfsactiviteiten, dat een elektriciteitsdistributiebedrijf met een transformatorvermogen van 100 MVA aangemerkt moet worden als een bedrijf in de milieucategorie 3.2 en niet 3.1 zoals de gemeente stelt. Milieucategorie 3.1 ziet immers op een transformatorvermogen van 10 tot 100 MVA (dus tot en met 99 MVA). Milieucategorie 3.2 ziet op een transformatorvermogen van 100 tot 200 MVA (tot en met 199 MVA). Deze redenering blijkt ook uit het feit dat een transformatorstation van 200 MVA of meer (waarbij de transformatoren niet in een gesloten gebouw staan), is aan te merken als een ‘grote lawaaimaker’ waarbij geluidszonering geldt in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh). Daarom is een ‘z’ van zonering, in de tabel opgenomen voor bedrijven in de milieucategorie 4.2 en niet in 3.2. In de zienswijze is een tabel ingevoegd waarmee dit duidelijk wordt gemaakt. Ervan uitgaande dat de vergunde situatie van Stedin ziet op een transformatorstation, in de milieucategorie 3.2, dan betekent dit, dat het voorliggende bestemmingsplan rekening moet houden met de richtafstand voor geluid en gevaar. Aangezien het plangebied is aangemerkt als een ‘gemengd gebied’ is de richtafstand voor geluid	Het vergunde transformatorvermogen bedraagt 2x50MWA. Discussie kan bestaan over de indeling in categorie 3.1 of 3.2.van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten. Maatgevend is de milieu uitstraling van het vergunde vermogen, waarbij geluid en gevaar de leidende milieuaspecten zijn. De redactie van artikel 4 hebben wij aangepast in ‘ten hoogste tot en met categorie 3.2’, evenwel met een maximaal vermogen van 100MWA. Hiermee wordt ook tegemoetgekomen aan de redactie ‘tot en met’ in de zienswijze. Het vermogen wordt vastgelegd omdat wij verdere uitbreiding van vergunde capaciteit niet willen faciliteren. Het is immers waarschijnlijk dat een groter vermogen tot meer benodigde milieuruimte leidt. Door adviesbureau LBP SIGHT is onderzocht welke maatregelen er aan de transformatoren nodig en mogelijk zijn om aan de richtwaarde voor geluid te voldoen op de dichtstbij gelegen gevoelige functies in Merwede. In de rapportage is uitgegaan van een maximaal vermogen van 100MWA. Uit het onderzoek blijkt dat met het plaatsen van een dak op de transformatoren de geluidwaarde wordt gehaald. De concept rapportage van Movares (december 2021) die gezamenlijk in opdracht van de gemeente en Stedin is opgesteld geeft hetzelfde beeld. Uit het onderzoek van LBP SIGHT blijkt voor het transformatorstation voor wat betreft het milieuaspect ‘gevaar’ een minimale afstand van 3,5 m tot de inrichtingsgrens aan de zijde van de transformatoren aangehouden moet worden. Hieraan wordt ruimschoots voldaan.

		in dit geval 50 meter en niet 30 meter zoals u aangeeft. Voor het aspect gevaar geldt een richtafstand van 50 meter. Stedin verzoekt dan ook om het bestemmingsplan aan te passen, zodat rekening wordt gehouden met de richtafstand voor de bouw van geluidsgevoelige objecten en kwetsbare objecten. Door de vergunde situatie moet de maatbestemming zoals opgenomen in artikel 4.1, lid 2 van de regels gewijzigd worden, zodat bedrijven tot en met categorie 3.2 zijn toegestaan. Ook in het geval bedrijven in de milieucategorie, tot en met 3.1 zouden zijn toegestaan, is artikel 4, lid 2 onjuist geformuleerd. Het gaat hierbij om de zinsnede 'een elektriciteitsdistributiebedrijf tot maximaal categorie 3.1'. Naar onze mening moet dit zijn 'tot en met', in plaats van 'tot'. Zoals het nu in de regels is bepaald, ziet de maatbestemming alleen op bedrijven in de categorie 1 en 2. Deze bepaling is voor ons dan ook niet acceptabel, omdat ons station hiermee wordt wegbestemd. Verzocht wordt om dit aan te passen.	Op basis van het bovenstaande kan een goed woon- en leefklimaat worden geborgd voor de nieuwe geluidgevoelige functies. Wij zijn met Stedin in overleg over het tijdig uitvoeren van deze maatregel.
8	4	*Resultaten onderzoek* In het rapport van LPB Sight is een pakket aan geluidreducerende maatregelen opgenomen voor het station, om te kunnen voldoen aan de streefwaarde. Deze maatregelen moet Stedin dus treffen aan het station (om de geluidbelasting te verminderen). Het gaat om het realiseren van een dak op het station en het aanbrengen van geluidgedempte ventilatievoorzieningen. Op dit moment wordt samen met de gemeente Utrecht een onderzoek uitgevoerd naar de technische haalbaarheid van deze maatregelen. Ook wordt onderzoek uitgevoerd naar de (brand)veiligheid en naar de bereikbaarheid van het station voor zwaar transport. In januari 2022 worden de resultaten verwacht. Gelet op de ter inzage termijn van voorliggend ontwerp Chw bestemmingsplan, willen wij het recht behouden om deze zienswijze aan te kunnen vullen, als de resultaten bekend zijn van voornoemd onderzoek.	De rapportage van LBP SIGHT geeft inzicht in de benodigde maatregelen om aan de voor Merwede aangegeven richtwaarden voor geluid, te voldoen. Uit de rapportage blijkt dat met maatregelen aan de richtwaarde kan worden voldaan. Het is juist dat er op dit moment nader onderzoek plaatsvindt. De concept resultaten van dit onderzoek ondersteunen de uitkomst van de rapportage van LBP SIGHT.
8	5	*Bouwhoogte gebouwen* In artikel 4.3.1, lid 2 is de maximale toegestane bouwhoogte voor gebouwen bepaald. Dit is de bestaande bouwhoogte. Verder is er een (binnenplanse) afwijkingsmogelijkheid opgenomen in artikel 4.5 om af te kunnen wijken van de bestaande bouwhoogte, als dit	Voor de regeling in het bestemmingsplan geldt voor de bestaande bedrijfsbebouwing dat de bestaande bouwhoogte maatgevend is. Voor de bebouwing van Stedin geldt dat – afhankelijk van de maatregelen – een geringe verhoging aan de orde is.

		noodzakelijk is voor het beperken van de milieuhinder. Stedin kan zich niet vinden in de situatie dat wij hierdoor worden verplicht om een (afwijkings)vergunning aan te moeten vragen, voor het kunnen nemen van (geluids)beperkende maatregelen ten behoeve van de ontwikkeling, waarvoor dit ontwerp Chw bestemmingsplan is opgesteld. Stedin verzoekt dan ook om de regels aan te passen, zodat de afwijking zoals opgenomen in artikel 4.5, rechtstreeks is toegestaan, waardoor zij niet genoodzaakt is om een omgevingsvergunning te moeten aanvragen.	Nu de verhoging van de voorziening voorzienbaar is, is de planregel in artikel 4 hierop aangepast. Zodat geen nadere afweging nodig is.
8	6	*Bouwvlak* Op de verbeelding is een bouwvlak opgenomen. Op dit moment heeft het transformatorstation twee transformatoren, met elk 40 MVA aan vermogen. Zoals hiervoor is beschreven ziet de vergunde situatie op een station met een vermogen van 100 MVA. Het station moet dan ook aangemerkt worden als een bedrijf in de milieucategorie 3.2. In deze milieucategorie is gelet op de lijst met bedrijfsactiviteiten, een station met een vermogen tot 200 MVA toegestaan. Het is noodzaak om dit station uit te breiden, met in totaal een vermogen van maximaal 150 MVA (driemaal transformatoren van elk 50 MVA). Gelet op deze noodzaak verzoeken wij u om het bouwvlak hierop aan te passen, zodat we deze uitbreiding kunnen realiseren.	Wij verwijzen naar de reactie onder 1 en 2.
8	7	*Functieaanduiding* In de bestemming 'Bedrijf-Nutsvoorziening' is de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - verdeelstation' opgenomen. Dit is niet juist. Het gaat hier niet om een verdeelstation, maar om een transformatorstation. Stedin verzoekt u dan ook om de functieaanduiding aan te passen in 'specifieke vorm van bedrijf - transformatorstation'.	Wij hebben naar aanleiding van de zienswijze de naam van de aanduiding in de planregel en de verbeelding aangepast naar 'transformatorstation'.
8	8	*Hoge druk gasleidingen in plangebied* Op en rond het terrein van Stedin liggen diverse Hoge druk gasleidingen met overdrukken van 8bar en 16bar. Dit vanwege de aanwezigheid van een gasdrukregelstation (Gas-Overslagstation). Gezien deze leidingen een grote diameter hebben (groter dan 200mm) is hierbij een minimale veiligheidsafstand geldig van 3,5	De ligging van de leidingen is bij ons bekend. Op basis van de NEN 72441 geldt de aangegeven afstand tot objecten. Hiermee wordt rekening gehouden. Ook wordt bij de inrichting van het groen, rekening gehouden met de aanwezigheid van de leidingen.

		meter tot gebouwen waar frequent mensen in aanwezig zijn. Ook diepwortelende beplanting dient minimaal 1m van deze leidingen verwijderd te zijn. Voor bomen geldt een afstand van 2,5 meter.	
8	9	*Gasdrukregelstation* In artikel 4.1 lid 1 van de regels, is bepaald dat locaties met de functie 'Bedrijf – Nutsvoorziening' zijn bedoeld voor nutsvoorzieningen die in de Lijst van bedrijfsactiviteiten functiemening zijn opgenomen en die zijn ingedeeld in categorie A of B1. Het gasdrukregelstation moet naar de mening van Stedin, op basis van NEN 1059:2019 aangemerkt worden als een installatie in categorie C (op basis van het Activiteitenbesluit). Dit station heeft namelijk een ontwerpcapaciteit van groter dan 6.000Nm3/u met een maximale operationele inlaatzijdige werkdruk die kleiner dan of gelijk aan 16 bar is, niet zijnde een gasdrukmeet- en regelinstallatie in categorie A. De veiligheidsafstand tot kwetsbare objecten, zoals woningen en openbare horeca, is daarmee minimaal 15 meter. Tot beperkt kwetsbare objecten is dat 4 meter.	Adviesbureau LBP SIGHT heeft in haar rapportage (zie bijlagen bij de toelichting) het gasdrukregelstation aangemerkt als categorie 2 bedrijf. De gemeente heeft dit vertaald naar de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging (LvB, bijlage bij de regels), om aan te sluiten bij de systematiek van functiemenging in Merwede. In de LvB functiemenging is opgenomen: 'gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C'. Een dergelijke voorziening is ingedeeld in milieucategorie B1. Deze activiteiten zijn op grond van artikel 4 van de regels toegestaan. Om de voorziening heen, is een zone van 15 meter opgenomen. Artikel 4.4 onder 7 maakt het niet mogelijk dat hier (beperkt)kwetsbare objecten worden gerealiseerd.

4.1.10 Indiener 9 – Roeiverenigingen Triton, Orca en Viking

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
9	1	*Afstemming op afspraken* De Utrechtse roeiverenigingen Triton, Orca en Viking constateren dat de tekst in de toelichting onvoldoende is afgestemd op de afspraken die in de afgelopen periode in bestuurlijke overleggen en met de raad zijn gemaakt over het behoud van het roeien voor de stad. Tevens doen de roeiverenigingen suggesties om negatieve effecten voor het roeien (en andere gevestigde watersporten) te beperken. Deze suggesties betreffen zowel plan, regels als toelichting.	De Utrechtse roeiverenigingen zijn vitale en sterke sportorganisaties met een belangrijke sportieve en sociale rol voor de stad. Daarbij voorzien ze in aanbod van recreatie tot aan topsport en zijn ze met hun Olympische rolmodellen een bron van inspiratie voor de stad. Wij hechten waarde aan het karakter van het water als sportzone, het behouden van de vaarbreedte, de doorvaarthoogte en de aanwezigheid van een goed zichtbaar en toegankelijk coachpad. Daarnaast hebben wij met de verenigingen afgesproken om te verkennen wat de mogelijkheden van een sportzone op het Merwedekanaal zijn. Ontwikkelingen op het water, een divers gebruik van het kanaal door zwemmers, suppers, sloepen, rondvaartboten, recreatievaart etc. maakt het onveilig voor de roeisport. Voor de grote groep competitieroeiers, recreanten en jeugd, is het noodzakelijk om het Merwedekanaal als roeiwater te blijven gebruiken, vanwege de bereikbaarheid van deze locatie voor de leden en de locatie van De Driewerf het clubgebouw en botenloods voor de 3 verenigingen. Vanuit dat belang wordt op dit moment een convenant opgesteld met de

			roeiverenigingen. De problematiek van drukte op het water en belang om afspraken te maken hoe om te gaan met water heeft ervoor gezorgd dat wij ook een visie gaan ontwikkelen voor stadswater in de gemeente Utrecht. In deze Visie stadswater Utrecht zal nadrukkelijk rekening gehouden worden met de belangen van de roeisport op het Merwedekanaal, de roeiverenigingen zijn ook betrokken bij het opstellen hiervan. Uitgangspunt van de visie Stadwater is om de roeisport op het Merwedekanaal te behouden. Bij het ontwerp van de nieuwe bruggen zonder pijlers wort daar rekening mee gehouden. Over sommige onderwerpen zijn de afspraken of het proces dat doorlopen wordt om tot afspraken te komen nog verder uitgewerkt. In het convenant worden afspraken gemaakt over het borgen en monitoren van de afspraken in de projecten en blijvende betrokkenheid van de roeiers bij de ontwikkeling en uitwerking van de plannen/projecten en de Visie Stadswater beschreven. In de regels van het bestemmingsplan komen deze aspecten terug. In artikel 11.2 is het gebruik ten behoeve van recreatie expliciet genoemd. In artikel 11 is ook bepaald dat de minimale vrije doorvaartbreedte van de watergang ter plaatse van aanduiding ‘brug’ tenminste 25 meter moet bedragen. Nu niet het gehele Merwedekanaal in het plangebied valt, kunnen geen uitspraken gedaan worden over het overige deel van het kanaal. Hier geldt het bestemmingsplan Rivierenwijk. In artikel 11 hebben wij ook de minimale doorvaarthoogte van bruggen vastgelegd, zowel in gesloten als open stand. In de bestemming Groen (artikel 6) zijn voet- en fietspaden mogelijk gemaakt. De gemeente is/wordt eigenaar van deze gronden en zal ervoor zorgen dat de aan te leggen fietspaden en bij uitzondering ook voetpaden, ook als coachpad gebruikt kunnen worden. Wij verwijzen naar wat wij hierna nog over het coachpad opmerken. Naar aanleiding van de zienswijze hebben wij de activiteit ‘recreatie’ in artikel 11.2 verplaats naar lid 1. Daarbij is ook de activiteit ‘sport’ toegevoegd. Dit verduidelijkt het beoogde toegestane gebruik. Voor het overige zijn wij van mening dat de bepalingen aansluiten bij het amendement en het convenant.

			Voor het coachpad geldt dat de exacte ligging nog niet bekend is en onderwerp is van uitwerking samen met de verenigingen. Wat betreft het coachpad is in het convenant aangegeven dat zoveel mogelijk gebruik gemaakt gaat worden van het fietspad, maar waar nodig kunnen de roeiers/coaches, als enige partij/uitzondering ook gebruik maken van het voetpad. Het uitsluiten van andere vormen van gebruik van het water en het groen is onwenselijk omdat dit ten koste gaat van de flexibiliteit van de uitwerking. De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van deze openbare ruimte en betrekt hier de verenigen bij de inrichting. De strekking van het convenant en ook de bestuurlijke overleggen is dat het Merwedekanaal geen exclusief roeiwater is maar op het Merwedekanaal hebben de roeiers een bijzondere positie, omdat ze afhankelijk zijn van dit water voor hun sport. Het convenant wordt binnenkort aan het college van B&W aangeboden. Ook de raad wordt vervolgens geïnformeerd.
9	2	*Verwijzing en inhoud amendement* In paragraaf 3.3.1 van de toelichting 'recreatieve functie Merwedekanaal' staat op pagina 54 een gedateerde tekst over het roeien en het huidige gebruik. Indiener verzoekt de raad om de tekst van het ontwerp bestemmingsplan aan te passen naar de actualiteit, waaronder een verwijzing naar het amendement dat op 7 oktober door de raad is aangenomen inzake het convenant over het roeien (A130 convenant roeien). Indiener constateert dat de bestemming 'water' enkel aan het Merwedekanaal gegeven wordt (voor zover dat binnen het plangebied valt) en bovendien de huidige waterkant strak volgt. Dit biedt de kans om middels de regels negatieve effecten van de ontwikkelingen van de Merwedekanaalzone voor de roeisport te beperken. Indiener vraagt daarom, in lijn met het de bestuurlijke afspraken en amendement 103 over het convenant roeien, de regels in artikel 11 aan te passen. Onze suggesties zijn: - bij het doel (11.1) "warmte koude opslag, ecologie, groen" weg te laten; - 11.2 te beperken tot: "activiteiten voor het waterbeheer en voor waterberging, het aanleggen, gebruiken en in stand houden van taluds, beschoeiingen, kademuren, beweegbare bruggen voor	Aan de zienswijze kan tegemoet worden gekomen door de tekst in de toelichting aan te vullen met een expliciete verwijzing naar het amendement van 7 oktober 2021. Zoals hierboven aangegeven hebben wij de regels van het bestemmingsplan al afgestemd op het af te sluiten convenant en de belangen van de indiener van de zienswijze. Het schrappen van de door de indiener genoemde activiteiten/bouwmogelijkheden is niet nodig en levert ook een beperking op voor de uitwerking. Voor wat betreft de functie WKO wordt opgemerkt dat hiervan geen hinder wordt ondervonden. In de huidige aanvraag Waterwetvergunning (en Keurvergunning) is het volgende opgenomen voor de maximale stroomsnelheden rond het inname- en lozingspunt: *'Om negatieve invloeden op het oppervlaktewater te voorkomen (t.b.v. ecologie en scheepvaart) moet de in- en uitstroomopening worden gedimensioneerd op een maximale stroomsnelheid (uitlaat <0,3 m/s en inlaat <0,15 m/s). Deze maximale snelheden komen alleen voor op de scheiding van het systeem met de watergang. In het Merwedekanaal zal de stroomsnelheid als gevolg van het TEO systeem vele malen lager zijn. Uitgaande van onderstaande uitgangspunten namelijk:* *• Gemiddelde diepte Merwedekanaal: 3,6 m*

		langzaam verkeer uitsluitend ter plaatse van de functieaanduiding 'brug' met dien verstande dat de afstand tot de aanduiding 'woonschepenligplaats' tenminste 10 meter bedraagt, duikers en sluizen." - 11.5 uit te breiden met: "het plaatsen van bouwwerken".	*• Gemiddelde breedte Merwedekanaal: 30 m* *• Maximaal debiet TEO: 560 m³/uur* *Stroomsnelheid = Debiet/(diepte*breedte): 560/(3,6*30) = 5,18 m/uur = 0,0014 m/s.'* Ook heeft het Merwedekanaal een ecologische waarde. Het is een waterlichaam vanuit de Kader Richtlijn Water. Dit betekent dat er geen ecologische achteruitgang mag plaatsvinden. Wel hebben wij naar aanleiding van de zienswijze de activiteit 'groen' in artikel 11.1 verwijderd, nu het niet de bedoeling is om het water te dempen ten gunste van groen.
9	3	*Tekst amendement* De inhoud van de bestuurlijke afspraken is op pagina 78/79 van de toelichting deels wel en deels niet correct verwerkt. Zo staat in de laatste zin van de eerste alinea op pagina 79 "we verkennen de mogelijkheid van een sportzone op het Merwedekanaal en een coachpad". Het eerste deel van de zin is een correcte weergave van de afspraken. De tweede niet. De raad heeft op 7 oktober besloten dat de teksten als volgt worden aangevuld: "(…) het verkennen van de mogelijkheid van een sportzone op het Merwedekanaal én de aanleg van een goed zichtbaar en toegankelijk coachpad". Wij verzoeken de raad om de tekst van het ontwerp bestemmingsplan hierop aan te passen.	We hebben de tekst in de toelichting aangepast, aan de letterlijke tekst van het amendement.
9	4	*Doorvaartbreedte* Op pagina 78 van de toelichting en in paragraaf 11.4 van de regels worden eisen gesteld aan de maatvoering van de bruggen. Wij verzoeken de raad aan deze eisen toe te voegen dat de doorvaartbreedte aan de zijde van de oostelijke oever niet wordt beperkt. Of anders gezegd, dat de huidige oeverlijn dezelfde blijft en een landhoofd aan die zijde dus binnen de oostelijke oever blijft.	Het plangebied omvat alleen de oostelijke oever ter hoogte van de toekomstige bruggen. Aanpassing van de regeling is onnodig; aan de oostelijke zijde ligt reeds een rij met woonboten (in overeenstemming met het ter plaatse geldende bestemmingsplan). Daarnaast hebben wij de vrije doorvaarbreedte van het water ook in de regels opgenomen (tenminste 25 meter). Dit biedt een waarborg voor voldoende vrije ruimte voor de roeiers. Overigens zal een landhoofd/basculekelder ten behoeve van de brug in de kade en deels onder het water worden gerealiseerd, maar nooit breder zijn dan de breedte van de aanwezige woonboten. De indiener van de zienswijze wordt overigens ook geïnformeerd bij de verdere uitwerking van de brug en de inpassing.

9	5	*Monitoring* In paragraaf 5.2.4 op pagina 99 van de toelichting geeft de gemeente weer hoe zij middels monitoring wil leren van deze manier van gebiedsontwikkeling. In bijlage 13 is het plan van aanpak toegevoegd. Verenigingen verzoeken de raad om ook het effect van de stedelijke ontwikkeling op het roeien op te nemen in deze monitor. Reeds eerder is immers gesteld dat 'het roeien niet sluipenderwijs onmogelijk moet worden gemaakt'. De roeiverenigingen verzoeken de raad om deze belofte concreet te blijven toetsen en het plan ook in monitoringsopzicht 'watersensitief' te maken. Indiener verwacht dat effecten op het roeien kunnen optreden omdat een deel van het Merwedekanaal, waarop wij voor al onze activiteiten zijn aangewezen, binnen het plangebied valt. Temeer omdat uit de toelichting op het bestemmingsplan niet blijkt, hoe voor het roeien nadelige gevolgen worden voorkomen. Maar het plan wel ruimte biedt aan activiteiten, bouwwerken en voorzieningen op en in directe nabijheid van het water met potentiële hinder voor het roeien en andere gevestigde watersporten: - Ruimte voor activiteiten op het gebied van leisure en sport (niet nader toegelicht, maar ook niet beperkt tot leisure en sporten op land); - Beplanting langs de oever: zichtbeperking vanaf het coachpad, overhangende planten, bladafval/takken in het water en andere 'seizoenseffecten', et cetera; De ruimte die de regels laten (artikel 11.2) voor de realisatie van bouwwerken, geen gebouw zijnde: denk aan meerpalen, terrassen (functie: recreatie), groen, kunst et cetera.	Separaat van het Plan van Aanpak monitoring maken wij met de roeiverenigingen afspraken over monitoring in het convenant. Dit vinden wij de juiste plaats voor de specifieke afspraken die over het gebruik van het water en de oevers worden gemaakt. Verwezen wordt naar de reactie hierboven. De oever van het Merwedekanaal heeft de bestemming Groen. Uitwerking van de inrichting moet nog plaatsvinden. Dit zal conform bovengenoemd convenant in overleg met de roeiverenigingen gebeuren zodat een coachpad wordt ingepast en hinderlijke beplanting en/of bouwwerken worden voorkomen. Voor het coachpad is van belang dat de bestemming voet- en fietspaden mogelijk maakt. Daarnaast zijn activiteiten in deze bestemming mogelijk gemaakt die passen bij het gebruik als groen cq parkzone. Leisure en sport komen in artikel 6 van de regels niet voor. Het is juist dat artikel 11 van de regels ruimte geeft voor bouwwerken geen gebouwen zijnde. Evenwel is ook een vrije doorvaartbreedte voorgeschreven, zodat dergelijke bouwwerken niet de doorvaart cq gebruik door roeiers belemmeren.
9	6	*Belangen verenigingen* Daarnaast is voorstelbaar dat de 12.000 nieuwe bewoners van het gebied zelf activiteiten gaan ontplooien op het Merwedekanaal en daarbij (figuurlijk, maar indiener vreest ook letterlijk) botsen met onze roeiers. Deze activiteiten zijn niet via bestemmingsplannen en vergunning te reguleren maar naar de mening van de indiener wel een te verwachten gevolg van uw keuze om de Merwedekanaalzone te ontwikkelen tot een hoogstedelijk woongebied. Monitoring is hier ons inziens een probaat middel om al dan niet te besluiten tot	Wij verwijzen naar onze reactie onder 1.

		het treffen van maatregelen en/of over te gaan tot handhaving van zwemverboden en dergelijke. In aanvulling hierop willen de verenigingen hierbij de raad nogmaals oproepen om een aanvullende roeiaccommodatie aan ander roeiwater mogelijk te maken waar wij onze toproeiers kunnen huisvesten. Om hinder tijdens ontwikkeling van de nieuwe woonwijk zoveel mogelijk te voorkomen dringen de verenigingen aan op spoedige besluitvorming.	Dit onderwerp is onderdeel van het convenant, en valt buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan.
9	7	*Risico planschade* Hierbij brengen de verenigingen onder de aandacht dat op pagina 162 (paragraaf 6.1.5) van de toelichting wordt gesproken over een reeds opgestelde inschatting van het risico op planschade. Indiener weet hier niets van, terwijl de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone (deelgebied 5, maar ook in andere deelgebieden) verstrekkende gevolgen hebben voor de roeisport. Denk aan de kosten van het verplaatsen van roeiactiviteiten naar een andere locatie (eenmalig en structureel) en het risico op vermindering van het 'roeigenot' (en als gevolg daarvan vertrekkende leden) en onderbenutting van de bestaande accommodatie (ook vanwege het verplaatsen van een deel van de activiteiten). Indiener kan deze schade niet zelf (financieel) opvangen en verzoeken de raad om deze nadrukkelijk mee te nemen in de planschaderisico-inventarisatie. De verenigingen zijn altijd bereid tot overleg hierover.	Wij merken op dat het bij planschade als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening, gaat om waardedaling van onroerende zaken die in eigendom zijn. Daar is in dit geval geen sprake van. Wij verwijzen voor het overige naar onze reactie onder 1.
9	8	*Inrichtingsplan* Paragraaf 5.12 van de toelichting gaat over bomen in het plangebied. Er wordt verwezen naar het FO IP in bijlage. De verenigingen wijzen de raad erop dat dit FO IP niet is afgestemd op de recente bestuurlijke afspraken en het convenant in wording inzake de inrichting van de oevers en het coachpad. Dit is het beste zichtbaar op de plaatjes op de pagina's 56/57/58/60/61. Indiener gaat er vanuit dat bij de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte de afspraken alsnog worden nagekomen. Verzocht wordt om deze aanname te bekrachtigen.	Het FO IP zal worden uitgewerkt in een VO en DO voor de inrichting van de openbare ruimte. Conform het convenant betrekken wij de roeiverengingen bij de uitwerking van de inrichting. Bij de inrichting wordt rekening gehouden met de roeiactiviteiten.

4.1.11 Indiener 10

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
10	1	*Strijd met goede ruimtelijke ordening* Het ontwerp is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Cliënten wonen in een woonboot pal naast de locatie van de beoogde brug die moet aansluiten op Zijldiepstraat en die in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Hiervoor is in het ontwerpbestemmingsplan een functieaanduiding 'brug' opgenomen, waarmee het plangebied verbonden wordt met de Zijldiepstraat en fietsers en voetgangers zodoende het kanaal kunnen oversteken. De brug is zoals gezegd echter direct gelegen naast de locatie van de woonboot van cliënten. Zij menen dat dit in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.	Wij verwijzen naar de algemene thema's in paragraaf 2.4. In aanvulling daarop merken wij op dat in de regels (artikel 11) is opgenomen dat de afstand tussen de brug en de woonboten tenminste 10 meter moet bedragen. Deze afstandsnorm is genoemd in de rapportage van Goudappel. Om de regeling te verduidelijken hebben wij naar aanleiding van de zienswijze de regeling aangepast; het plangebied en de aanduiding 'brug' is verkleind. De plangrens van het bestemmingsplan dat een brug mogelijk maakt ligt nu op (tenminste) 10 meter vanaf de woonboot van de indiener van de zienswijze. Hiermee wordt een vrije ruimte gemaakt die voldoende is voor een goede inpassing van de brug op voldoende afstand. Een afstand van 10 meter achten wij voldoende voor een goed woon- en leefklimaat. Dit mede naar analogie met de ligging van andere fietspaden ten opzichte van woningen in het stedelijk gebied. Wij erkennen dat de situatie voor de indiener van de zienswijze veranderd. Het belang van de aanleg van de brug weegt voor ons zwaarder dan het belang van de indiener van de zienswijze, bij handhaving van het huidige woon- en leefklimaat (zie ook hoofdstuk 2).
10	2	*Aantasting woon- en leefklimaat* De beoogde brug is in het ontwerpbestemmingsplan veel te dichtbij de woonboot opgenomen waardoor het woon- en leefklimaat onevenredig zal worden aangetast. Wanneer deze brug zal worden gerealiseerd betekent dit dat er vrijwel de gehele dag mensen heen en weer lopen c.q. fietsen langs de woonboot van cliënten. In paragraaf 4.2.1.6 van de Toelichting op het ontwerp wordt geprognotiseerd dat er per etmaal maar liefst ca. 6000 - 7000 fietsers van deze brug gebruik gaan maken. Dat is een enorm aantal. Hoeveel voetgangers van de brug gebruik gaan maken, is niet berekend, maar die komen daar nog eens bovenop. Daarnaast zouden ook scooters van de brug gebruik kunnen maken. Er is geen onderzoek gedaan naar de belasting van de totale mobiliteit op het woon- en leefklimaat van mijn cliënten. Dat levert een fundamenteel gebrek in de besluitvorming op.	Zoals aangegeven verandert de situatie voor de bewoner. Dit maakt niet dat een brug niet aanvaardbaar is in het stedelijk gebied. De belangen van de bewoner (wijziging woonklimaat door geluid van fietsers, privacy) worden meegewogen bij het bestemmingsplan. Met de bewoners zijn en worden gesprekken gevoerd. De exacte inpassing van de brug moet nog worden uitgewerkt. Omwonenden worden hierbij betrokken. In Q1 van 2022 zal dit worden opgestart. We zijn van mening dat er sprake is van een zorgvuldige belangenafweging. Voor wat betreft het gebruik door bromfietsen en scooters wordt verwezen naar hoofdstuk 3.

10	3	*Overlast* Het is voor de bewoners verder onduidelijk waarom er is gekozen om een brug op dusdanig korte afstand te realiseren (lees: tien meter afstand !). In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt hierover eigenlijk enkel aangegeven dat het voor uw gemeente belangrijk is om “voor fietsers en voor voetgangers nieuwe bruggen over het Merwedekanaal te bouwen”. De bewoners zijn echter van oordeel dat zij in de toekomstige situatie de gehele dag geluidsoverlast zullen ervaren en dat de komst van een brug pal naast de woonboot zal zorgen voor een onevenredige aantasting van hun privacy. Dat dit een realistisch gevolg is blijkt uit het feit dat in de toelichting van het bestemmingsplan reeds wordt aangegeven dat circa 6.000 tot 7.000 fietsers (en voetgangers en scooters dus nog niet eens meegerekend) gebruik zullen gaan maken van deze brug. Tevens wordt daarover aangegeven dat er aan weerzijden van de brug maatregelen worden getroffen die ervoor moeten zorgen dat “fietsers en brommers afremmen”. Naast voetgangers en fietsers moet er dus ook rekening gehouden worden met (geluid afkomstig van) gemotoriseerd verkeer in de zin van bromfietsen (en scooters). Onduidelijk is in laatstgenoemd verband hoe uw gemeente geluidsoverlast door brommers gaat tegenhouden. Dit lijkt in de praktijk volgens bewoners eigenlijk niet handhaafbaar, waardoor inbreuk op het woon- en leefklimaat onvermijdelijk is. Verder zijn er ook onvoldoende geluidswerende maatregelen aan de nieuwe brug getroffen, bijvoorbeeld in de vorm van geluidwerende (en groene) wanden.	Wij verwijzen wordt naar hoofdstuk 3 met betrekking tot de noodzaak van de bruggen en het verboden gebruik door bromfietsen en scooters. Zoals onder 2 aangegeven volgt nog een proces van uitwerking van de inpassing. Hierbij worden omwonenden betrokken. Fietsen en lopen geeft geen relevante geluidemissie. Voor zover sprake is van stemgeluid van passanten merken wij op dat hier sprake is van een doorgaande route in het stedelijk gebied, waar omgevingsgeluid inherent is aan de stedelijke omgeving en het gebruik van de openbare ruimte.
10	4	*Waarborgen* Bewoners menen dat er in het kader van een goede ruimtelijke ordening ten onrechte onvoldoende rekening is gehouden met de woon- en leefsituatie die zij in deze kwestie hebben. In dit kader wijzen zij er onder meer op dat er door de gemeente onvoldoende rekening is gehouden met de ruimtelijke effecten voor de bewoners van de naastgelegen woonboten. Naast dat de hele dag er mensen heen en weer lopen c.q. rijden, gaan bewoners in de toekomstige situatie tegen een ‘blinde muur’ van minstens zeven meter lang en twee meter hoog aankijken. Bovendien menen bewoners dat de gemeente er geen rekening mee heeft gehouden dat de woonboten	Er is nog geen ontwerp van de brug beschikbaar. In de rapportage van Goudappel zijn uitgangspunten benoemd. Een van de uitgangspunten is dat hellingen van en naar bruggen worden ingepast in de oevers van het Merwedekanaal zelf en dat ze niet de omliggende wijken binnendringen. Dit betekent dat de loop- en fietsbruggen zo laag mogelijk moeten worden. Dit geeft voetgangers en fietsers ook minimale hinder, omdat er een minimale helling genomen moet worden. In de uitwerking van de inpassing kan met de indiener worden gekeken naar het plaatsen van groen. Het vergroten van de tuinen is niet mogelijk. De ruimte rondom de brug en de route wordt openbaar.

		onder het maaiveld liggen, waardoor de brug ruimtelijk gezien een nog kolossalere impact zal krijgen. Hierdoor menen bewoners ook dat er zonlichtderving zal optreden. In het bestemmingsplan is echter geen rekening gehouden met deze mogelijke zonlichtderving, omdat een bezonnings- studie op dit punt ontbreekt. Ook dit levert specifiek strijd op met een goede ruimtelijke ordening. Volgens bewoners had het bovendien op de weg gelegen om, als uw gemeente de plannen voor deze brug echt door zou willen zetten, grotere waarborgen met betrekking tot het woon- en leefklimaat te implementeren in de plannen. Dit had de gemeente volgens cliënten bijvoorbeeld kunnen doen door de tuinen aan weerzijden van de brug te vergroten, (groene en) geluidswerende wanden aan te brengen of door nabij de woonboten in het water drijvende tuinen aan te leggen.	De huidige bruggen in het Merwedekanaal gaan ongeveer 50 keer per jaar open, iets vaker in de zomerperiode dan in de winterperiode. De bruggen kunnen open tijdens bedientijden. De bediening moet 24 uur van tevoren worden aangevraagd. Dat gaat ook gelden voor de nieuwe bruggen. De huidige bedientijden zijn: • Maandag tot en met vrijdag: 09.00-12.00 uur en 13.00-16.30 uur • Zaterdag: 9.00-12.00 uur • Zondag: gesloten Deze tijden zijn vastgelegd in de gemeentelijke Havenverordening. Alle bruggen gaan op termijn op afstand bediend worden. De eventuele hinder die hierdoor wordt veroorzaakt wordt gelet op het niet frequente karakter en het optreden daarvan in de dagperiode, in het stedelijk gebied aanvaardbaar geacht. Ten aanzien van het geluid van de techniek van de brug merken wij op dat dat de motor een elektromotor zal zijn, en deze ondergebracht wordt in de basculekelder. De geluidsproductie en immissie daarvan is minimaal. Bij de brug is uit veiligheidsoverwegingen, ook een akoestische signalering verplicht bij open en sluiten. De signalering is in gebruik voordat de aandrijving van de brug in beweging komt. Het signaal moet in de gevarenzone hoorbaar zijn. Op basis van de Richtlijn Vaarwegen 2020 (Rijkswaterstaat) heeft het signaal in de regel een sterkte van 112 dB. In de bebouwde kom is maximaal 85 dB toegestaan. Een afstand van 10 meter van de sirene geeft circa -29 dB afstand reductie. Dit betekent en een geluidsniveau van circa 56 dB(A) op die afstand. Dit vinden wij aanvaardbaar gelet op het incidentele karakter, het moment van het optreden van het geluid (overdag) en de ligging in het stedelijk gebied. Eventuele geluidoverlast voor omwonenden wordt beperkt door het geluid te richten op de gevarenzone en zo min mogelijk te laten uitstralen. Naar aanleiding van de zienswijze hebben wij artikel 11 aangevuld door het maximale bronvermogen van de akoestische signalering van 85dB in de regels op te nemen, met daarbij aangegeven dat de signalering gericht moet zijn op de gevarenzone. Hierbij is aansluiting gezocht bij de genoemde Richtlijn Vaarwegen. Negatieve effecten opgetreden door schaduwwerking zijn niet aannemelijk omdat een van de uitgangspunten is om de brug zo laag mogelijk uit te

			voeren, zij het rekening houdend met de minimale doorvaarthoogten. In het stedelijk gebied vinden wij enige schaduwwerking aanvaardbaar gelet op het belang van de bruggen. Om daadwerkelijk negatieve effecten te voorkomen wordt aan artikel 11 een maximale bouwhoogte van 5,68 meter opgenomen voor een brug. Deze bouwhoogte is gerelateerd aan N.A.P. Dit komt overeen met een hoogte van 5 meter vanaf het hoogste waterpeil. Een beschouwing van de bezonning is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.
10	5	*Nut en noodzaak* Bewoners vragen zich daarentegen hardop af welke zwaarwegende belangen er aanwezig zijn om op deze locatie een (nieuwe) brug aan te leggen. Op de plankaart is in ieder geval terug te zien dat er circa 400 tot 500 meter afstand is tussen een andere nieuwe brug die ter hoogte van de Waalstraat zal worden gerealiseerd. Daarnaast wordt er in de toelichting van het bestemmingsplan aangegeven dat “de nieuwe bruggen tussen een aantal bestaande bruggen worden gerealiseerd” (zie paragraaf 4.2.1.6). Bewoners hebben hierover reeds eerder al naar voren gebracht dat de gemeente niet voldoende aannemelijk heeft gemaakt waarom het niet kan volstaan om de bestaande bruggen aan te passen c.q. te verbeteren.	Wij verwijzen naar de beantwoording in hoofdstuk 3.
10	6	*Zwaarwegende argumenten* Het is voor de bewoners gelet op het bovenstaande dan ook onduidelijk welke zwaarwegende belangen er precies zijn om specifiek op de locatie naast hun woonboot een nieuwe brug te realiseren. Het realiseren van nog een nieuwe brug op dusdanig korte afstand van een aantal andere (bestaande) bruggen heeft volgens bewoners voor de mobiliteit weinig toegevoegde waarde, daar er in de omgeving dus al voldoende (bestaande) mogelijkheden zijn om de overkant van het kanaal te bereiken. Het is verder door de gemeente ook niet voldoende onderbouwd of er daadwerkelijk een maatschappelijke behoefte bestaat aan het realiseren van een nieuwe brug op deze locatie. De enkele globale aanname dat dit de mobiliteit zou verbeteren en voet- en fietsverkeer zal stimuleren, maakt nog niet dat er ook daadwerkelijk noodzaak is om een nieuw brug op deze locatie te realiseren. Bovendien is dit volgens de bewoners ook niet noodzakelijk. Het centrum van Utrecht wordt	Wij verwijzen naar de beantwoording in hoofdstuk 3.

		immers (sneller) bereikt via de Kanaalweg en het is dan ook de vraag of mensen daadwerkelijk veelvuldig gebruik zullen gaan maken van deze brug, te meer wanneer er dus reeds meerdere bruggen zijn die een verbinding vormen met de overzijde van het kanaal. Het komt bovendien de verkeersveiligheid niet ten goede om dusdanig veel bruggen te hebben op een dermate kleine afstand. Ook hier is onvoldoende rekening mee gehouden. Het ontwerp komt hiermee in strijd met artikel 3:2 en artikel 3:46 van de Awb, die voorschijven dat er een zorgvuldige voorbereiding en deugdelijke motivering aan uw besluit ten grondslag dient te liggen.	
10	7	*Geen aandacht voor praktische bezwaren* Voorts zijn de bewoners nog van oordeel dat de gemeente onvoldoende rekenschap heeft gegeven van een aantal praktische knelpunten met betrekking tot de nieuw te realiseren brug op de desbetreffende locatie. Zo heeft is in het bestemmingsplan niet aangegeven wat de te verwachten effecten zijn van het realiseren van een damwand (bruggenhoofd) in het kanaal en daarmee de effecten op de naastgelegen woonboten. Het water verplaatst zich en maakt golven door wind, stroming en boten (zeker bij de roeiers 'Mannen 8'). Momenteel kan het water aan weerszijden van de woonboten wegstromen. Na realisatie van een damwand zal het water echter 'terug klotsen', waardoor er meer golven en geluid zullen ontstaan. De bewoners vragen zich verder af wat de werkzaamheden aan de brug zal betekenen voor de betonnen bakken van de woonboten, aangezien deze hierdoor mogelijk vast zullen komen te liggen. Tot slot vragen bewoners zich hardop af op welke manier er rekening is gehouden met aanvaarbeveiliging en eventuele gevolgen daarvan voor de woonboten. Onduidelijk is verder of er na aanleg van de nieuwe brug ook voldoende ruimte is om onderhoud te plegen, aangezien er werkpontons moeten worden geplaatst tussen de woonboten en de nieuwe brug. Hier lijkt niet voldoende ruimte voor te zijn. Er wordt in het ontwerp melding gemaakt van een Programma van Eisen maar wat die eisen precies inhouden is niet duidelijk.	In verband met de eisen van de gebruikers van het kanaal (geen middelpijler, minimale doorvaarthoogte van 1.60 meter en een minimale doorvaartbreedte van 25 meter – vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan) worden veel typen bruggen uitgesloten. Tevens is er een financieel kader en zijn er stedenbouwkundige uitgangspunten voor de bruggen van toepassing, zoals: rank en slank, geen landmark. Verder moeten de bruggen open kunnen om de woonboten en historische schepen uit de Veilinghaven door te kunnen laten. Dit alles leidt ertoe dat de toekomstige bruggen over het Merwedekanaal van het type 'basculebrug' zullen zijn. Een schetsontwerp wordt op dit moment uitgewerkt en zal in Q1 2022 met omwonenden worden besproken. Daarbij zal worden aangegeven op welke onderdelen nog keuzes gemaakt kunnen worden. Een basculebrug heeft aan één kant een basculekelder en aan de andere kant een landhoofd. In dit geval zit de basculekelder aan de kant van de Rivierenwijk. Dit heeft te maken met de benodigde doorvaartbreedte van het kanaal. De basculekelder moet daarom in de rij van woonboten worden aangelegd. Ten behoeve van de kelder worden damwanden in het kanaal en de oever aangebracht. In de basculekelder bevindt zich het contragewicht van de brug. Deze kelder is afgesloten en bevindt zich grotendeels ondergronds. De basculekelder en het landhoofd zullen niet leiden tot meer golfslag dan in de huidige situatie, waarin nu nog een woonboot aanwezig is. Er worden remmingswerken (in de vorm van een houten paal) geplaatst in de tien meter tussen de brug en de woonboot. Het is nog steeds mogelijk om met een ponton onderhoud te plegen aan de woonboot.

			Op het moment dat duidelijk is wat voor brug wordt gemaakt en hoe de aanlanding zal zijn, zal met de indiener van de zienswijze worden gesproken over de uitvoering van de werkzaamheden.
10	8	*Treffen van maatregelen* Mocht de gemeente onverhoopt toch van oordeel blijven dat het realiseren van de brug op de locatie naast de woonboot van de bewoners kan worden gerealiseerd en geen strijd met een goede ruimtelijke ordening oplevert, dan menen bewoners dat de gemeente de verplichting heeft om aanvullende voorwaarden in het bestemmingsplan op te nemen omtrent het realiseren van de brug. Zo menen de bewoners dat er dan onder meer gedacht kan worden aan het treffen van maatregelen aan of op de brug, waardoor het zicht op de woonboot van de bewoners wordt beperkt dan wel het geluid zal worden gedempt. Indien de brug bovendien definitief doorgang zal krijgen, dan menen bewoners dat de aantasting van het woon- en leefklimaat tevens aanleiding vormt voor het bieden van (financiële) compensatie voor de waardedaling van de woonboot c.q. de onevenredige aantasting van het woon- en leefgenot. De bewoners hebben hier reeds contact over gehad met een medewerker van de gemeente (Omgevingsmedewerker Kanaalzone). Laatstgenoemde hebben de bewoners aangegeven dat de gemeente compensatie kan bieden door een deel van de geplande verbouwingskosten te vergoeden. De bewoners willen de woonboot namelijk verduurzamen en renoveren, maar worden de afgelopen jaren door de onzekerheid over de voornemens zijnde plannen en de komst van deze brug daarin gehinderd. Bewoners hebben echter hierover vanuit de gemeente nog geen terugkoppeling ontvangen. De bewoners benadrukken dat zij primair van oordeel zijn dat de komst van de brug niet nodig is en strijd oplevert met een goede ruimtelijke ordening.	Het bestemmingsplan maakt dergelijke voorzieningen mogelijk. Zoals aangegeven moet de brug nog worden ontworpen en de inpassing nog worden uitgewerkt. Ondanks dat wij de inpassing aanvaardbaar vinden is aan de bewoners aangegeven dat zij desgewenst in aanmerking voor een maatwerkvergoeding. Bij het vaststellen van de vergoeding wordt uitgegaan van redelijke kosten, die noodzakelijk zijn om de inbreuk te beperken en die in de gegeven omstandigheden redelijk zijn te achten (de zogenaamde dubbele redelijkheidstoets). Dit betekent dat niet noodzakelijkerwijs alle kosten die de woonbooteigenaar heeft gemaakt of gaat maken, voor vergoeding in aanmerking komen. Toekenning van de vergoeding kan pas aan de orde zijn nadat het onherroepelijk bestemmingsplan is. Wel kan de inventarisatie van de kosten eerder plaatsvinden. Bij de verdere uitwerking van de brug kunnen de effecten op de privésituatie ook beter in beeld worden gebracht en kan het gesprek over mogelijke aanpassingen die voor een vergoeding in aanmerking komen concreter worden gevoerd. Wij voeren al gesprekken met de bewoners.
10	9	*Voorbehoud* De bewoners behouden zich nadrukkelijk het recht voor om deze zienswijze nog nader aan te vullen.	Wij nemen hiervan kennis.

4.1.12 Indiener 11

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
11	1	Namens cliënten wordt een zienswijze ingediend	
11	2	*Herhaling inspraakreactie* De standpunten uit de inspraakreactie zijn en blijven onverkort van toepassing op het ontwerp bestemmingsplan en maken derhalve onderdeel uit van de zienswijze. Een brief van 30 augustus 2021 is toegevoegd, namens een aantal bewoners naar de gemeente verstuurd. Ook deze brief maakt onderdeel uit van deze zienswijze.	Wij verwijzen naar de beantwoording in hoofdstuk 3. De eerdere inspraakreactie is ongeveer van gelijke inhoud als de nu ingediende zienswijze. De inhoud van de brief van 30 augustus 2021 is betrokken bij de reactie op de zienswijze.
11	3	*Strijd met een goede ruimtelijke ordening en de beginselen van behoorlijk bestuur.* Naast de locatie waar de woonboot van bewoners is gelegen, is het in het ontwerpbestemmingsplan planologisch de mogelijkheid gecreëerd om een brug te realiseren. Hiervoor is in het ontwerpbestemmingsplan een functieaanduiding 'brug' opgenomen, waarmee het plangebied verbonden wordt met de Zijldiepstraat en men zodoende het kanaal kan oversteken. De brug is echter direct gelegen naast de locatie van de woonboot van cliënten. Bewoners menen dat dit in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Meer specifiek menen de bewoners dat de brug zorgt voor een onevenredige aantasting van hun woon- en leefbelangen. Wanneer er een brug zal worden gerealiseerd betekent dit dat er vrijwel de gehele dag mensen heen en weer lopen c.q. fietsen langs de woonboot van cliënten. Het is voor bewoners verder onduidelijk waarom er is gekozen om een brug op dusdanig korte afstand te realiseren (lees: tien meter afstand). De bewoners zijn echter van oordeel dat zij in de toekomstige situatie de gehele dag geluidsoverlast zullen ervaren en dat de komst van een brug pal naast de woonboot zal zorgen voor een onevenredige aantasting van hun privacy. Dat dit een realistisch is blijkt uit het feit dat in de toelichting van het bestemmingsplan reeds wordt aangegeven dat circa 6.000 tot 7.000 fietsers (dus voetgangers nog niet eens meegerekend) gebruik zullen gaan maken van deze brug. Tevens wordt daarover aangegeven dat er aan weerzijden van de brug maatregelen worden getroffen die	Wij verwijzen naar onze beantwoording bij zienswijze 10.

		ervoor moeten zorgen dat "fietsers en brommers afremmen". Naast voetgangers en fietsers moet er dus ook rekening gehouden worden met (geluid afkomstig van) gemotoriseerd verkeer in de zin van bromfietsen (en scooters). Onduidelijk is in laatstgenoemd verband hoe de gemeente geluidsoverlast door brommers gaat tegenhouden. Dit lijkt in de praktijk volgens de bewoners eigenlijk niet handhaafbaar, waardoor inbreuk op het woon- en leefklimaat onvermijdelijk is. Verder zijn er ook onvoldoende geluidswerende maatregelen aan de nieuwe brug getroffen, bijvoorbeeld in de vorm van geluidwerende (en groene) wanden.	
11	4	*Woon- en leefklimaat* De bewoners menen dat er in het kader van een goede ruimtelijke ordening ten onrechte geen rekening is gehouden met de woon- en leefbelangen die zij in deze kwestie hebben. Bovendien menen bewoners dat de gemeente er geen rekening mee heeft gehouden dat de woonboten onder het maaiveld liggen, waardoor de brug ruimtelijk gezien een nog kolossalere impact zal krijgen. Volgens cliënten had het op de weg gelegen om, als uw gemeente de plannen voor deze brug echt door zou willen drukken, grotere waarborgen met betrekking tot het woon- en leefklimaat te implementeren in de plannen. Dit had uw gemeente volgens cliënten bijvoorbeeld kunnen doen door de tuinen aan weerzijden van de brug te vergroten, (groene en) geluidswerende wanden aan te brengen of door nabij de woonboten in het water drijvende tuinen aan te leggen.	Verwezen wordt naar de beantwoording bij zienswijze 10.
11	5	*Zwaarwegende belangen* De bewoners vragen zich hardop af welke zwaarwegende belangen er aanwezig zijn om op deze locatie een (nieuwe) brug aan te leggen. Op de plankaart is in ieder geval terug te zien dat er circa 400 tot 500 meter afstand is tussen een andere nieuwe brug die ter hoogte van de Waalstraat zal worden gerealiseerd. Daarnaast wordt er in de toelichting van het bestemmingsplan aangegeven dat "de nieuwe bruggen tussen een aantal bestaande bruggen worden gerealiseerd" (zie paragraaf 4.2.1.6 van de toelichting). De bewoners	Wij verwijzen naar de beantwoording bij zienswijze 10.

		hebben hierover reeds eerder al naar voren gebracht dat de gemeente niet voldoende aannemelijk heeft gemaakt waarom het niet kan volstaan om de bestaande bruggen aan te passen c.q. te verbeteren. Het is voor de bewoners gelet op het bovenstaande dan ook onduidelijk welke zwaarwegende belangen er precies zijn om specifiek op de locatie naast hun woonboot een nieuwe brug te realiseren. Het realiseren van nog een nieuwe brug op dusdanig korte afstand van een aantal andere (bestaande) bruggen heeft volgens bewoners voor de mobiliteit weinig toegevoegde waarde, daar er in de omgeving dus al voldoende (bestaande) mogelijkheden zijn om de overkant van het kanaal te bereiken. Het is verder door uw gemeente ook niet voldoende onderbouwd of er daadwerkelijk een maatschappelijke behoefte bestaat aan het realiseren van een nieuwe brug op deze locatie. De enkele globale aanname dat dit de mobiliteit zou verbeteren en voet- en fietsverkeer zal stimuleren, maakt nog niet dat er ook daadwerkelijk noodzaak is om een nieuw brug op deze locatie te realiseren. Bovendien is dit volgens de bewoners ook niet noodzakelijk. Het centrum van Utrecht wordt immers (sneller) bereikt via de Kanaalweg en het is dan ook de vraag of mensen daadwerkelijk veelvuldig gebruik zullen gaan maken van deze brug, te meer wanneer er dus reeds meerdere bruggen zijn die een verbinding vormen met de overzijde van het kanaal. Het komt bovendien de verkeersveiligheid niet ten goede om dusdanig veel bruggen te hebben op een dermate kleine afstand. Ook hier is onvoldoende rekening mee gehouden. Bewoners menen op basis van het bovenstaande dat uw gemeente evident in strijd handelt met de beginselen van behoorlijk bestuur. Meer specifiek is dit in strijd met artikel 3:2 en artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht, die voorschijven dat er een zorgvuldige voorbereiding en deugdelijke motivering aan het besluit ten grondslag dient te liggen.	
11	6	*Praktische bezwaren* Voorts zijn de bewoners nog van oordeel dat uw gemeente onvoldoende rekenschap heeft gegeven van een aantal praktische knelpunten met betrekking tot de nieuw te realiseren brug op de desbetreffende locatie. Zo is in het bestemmingsplan niet aangegeven wat de te verwachten effecten zijn van het realiseren	Verwezen wordt naar de beantwoording bij zienswijze 10.

		van een damwand (bruggenhoofd) in het kanaal en daarmee de effecten op de naastgelegen woonboten. Het water verplaatst zich en maakt golven door wind, stroming en boten (zeker bij de roeiers 'Mannen 8'). Momenteel kan het water aan weerszijden van de woonboten wegstromen. Na realisatie van een damwand zal het water echter 'terug klotsen', waardoor er meer golven en geluid zullen ontstaan. De bewoners vragen zich verder af wat de werkzaamheden aan de brug zal betekenen voor de betonnen bakken van de woonboten, aangezien deze hierdoor mogelijk vast zullen komen te liggen. Tot slot vragen bewoners zich af op welke manier er rekening is gehouden met aanvaarbeveiliging en eventuele gevolgen daarvan voor de woonboten. Onduidelijk is verder of er na aanleg van de nieuwe brug ook voldoende ruimte is om onderhoud te plegen, aangezien er werkpontons moeten worden geplaatst tussen de woonboten en de nieuwe brug. Hier lijkt niet voldoende ruimte voor te zijn.	
11	7	*Aanvullende voorwaarden* Mocht de gemeente onverhoopt toch van oordeel blijven dat het realiseren van de brug op de locatie naast de woonboot van de bewoners kan worden gerealiseerd en geen strijd met een goede ruimtelijke ordening oplevert, dan menen bewoners dat de gemeente de verplichting heeft om aanvullende voorwaarden in het bestemmingsplan op te nemen omtrent het realiseren van de brug. Zo menen de bewoners dat er dan onder meer gedacht kan worden aan het treffen van maatregelen aan of op de brug, waardoor het zicht op de woonboot van bewoners wordt beperkt dan wel het geluid zal worden gedempt. Indien de brug bovendien definitief doorgang zal krijgen, dan menen de bewoners dat de aantasting van het woon- en leefklimaat tevens aanleiding vormt voor het bieden van (financiële) compensatie voor de waardedaling van de woonboot c.q. de onevenredige aantasting van het woon- en leefgenot. De bewoners hebben hier reeds contact over gehad met een medewerker van de gemeente (Omgevingsmedewerker Kanaalzone). Laatstgenoemde heeft bewoners aangegeven dat de gemeente compensatie kan bieden door een deel van de geplande verbouwingskosten te vergoeden. Zie voor correspondentie in bijlage 3. De bewoners willen de woonboot namelijk verduurzamen	Verwezen wordt naar de beantwoording bij zienswijze 10.

		en renoveren, maar worden de afgelopen jaren door de onzekerheid over de voornemens zijnde plannen en de komst van deze brug daarin gehinderd. Bewoners hebben echter hierover vanuit de gemeente nog geen terugkoppeling ontvangen. Bewoners benadrukken dat zij primair van oordeel zijn dat de komst van de brug niet nodig is en strijd oplevert met een goede ruimtelijke ordening.	

4.1.13 Indiener 12 - Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR)

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
12	1	*Aandacht voor noodzakelijke verbindingen* HDSR concludeert dat hun opmerkingen (wateradvies) in het kader van het vooroverleg over het bestemmingsplan goed in het bestemmingsplan zijn verwerkt. In lijn met het eerdere wateradvies vraag HDSR nogmaals aandacht voor de nieuwe noodzakelijke verbinding van het Merwedekanaal en de singels van Park Transwijk. Dit moet gebeuren door een nieuwe watergang en een eco-duiker onder de Europalaan aan te leggen. In het SP Merwede is dit als volgt geformuleerd: "*Een nieuw diagonaal kanaal vormt de drager voor het water. Het watersysteem, als onderdeel van de ecologische zone, vormt een schakel tussen Merwedekanaal en de vijvers in Park Transwijk. Hierlangs komt ook een aantrekkelijke voetgangersroute van Merwede naar Park Transwijk*". Park Transwijk valt echter buiten het bestemmingsplan. Het HDSR vraagt om een robuuste waterverbinding als uitgangspunt mee te nemen bij het opstellen van een visie voor Park Transwijk en het participatieproces met omwonenden. De verbinding in het park en de eco-duiker vervullen geen primaire waterhuishoudkundige functie en gaan als zodanig onderdeel uitmaken van het tertiaire watersysteem dat in beheer is van de gemeente.	Terecht merkt het HDSR op dat Park Transwijk buiten de scope van het bestemmingsplan valt dat voor de ontwikkeling van Merwede is opgesteld. Het bestemmingsplan gaat over de gronden die nodig zijn om deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone te kunnen ontwikkelen en niet over de daaromheen liggende gebieden. Het park valt wel binnen de scope van de besluitvorming over het SP Merwede dat 7 oktober 2021 door de gemeenteraad is vastgesteld. In de besluitvorming over de Merwedekanaalzone hebben wij budget opgenomen voor het verbeteren van Park Transwijk. Momenteel verkennen wij de mogelijke verbeteringen in het park. Deze verkenning ziet ook op de aansluiting van de nieuwe watergang (met eco-duiker onder de Europalaan) in het park. In de huidige projectfase leggen wij nog niet concreet de uitgangspunten vast. In het vervolgtraject van onze verkenning zal duidelijk worden hoe de aansluiting op de nieuwe watergang in Park Transwijk als 'robuuste waterverbinding' kan worden vormgegeven en of dit als concreet uitgangspunt benoemd kan worden. Wij blijven hierover graag met u in gesprek.

4.1.14 Indiener 13

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
13	1	*Strijd met fundamentele rechten* Indiener stelt dat het bestemmingsplan in strijd is met fundamentele rechten en vrijheden met betrekking tot de mobiliteit van toekomstige bewoners van het gebied. De gemeente Utrecht heeft de ambitie om tot het jaar 2040, 100.000 extra inwoners te huisvesten binnen de huidige stadsgrenzen. Om in de Merwedekanaalzone de verdichting van woningbouw te bereiken die de gemeente nodig acht om dit te realiseren, wil zij maatregelen nemen die voor (toekomstige) bewoners een beperking van hun vrijheden m.b.t. mobiliteit inhouden, zie de bijgevoegde toelichting. Uit de omgevingsvisies m.b.t. Merwedekanaalzone en RSU 2040 blijkt niet dat er sprake is van een dwingende noodzaak om 100.000 extra inwoners te huisvesten. Dit betekent dat de gemeente gehouden is de Merwedekanaalzone zo in te richten dat binnen het gebied volledig aan rechten en vrijheden van bewoners wordt tegemoetgekomen inclusief die m.b.t. hun (auto)mobiliteit. De inrichting volgens dit bestemmingsplan betekent een beperking van de rechten en vrijheden van (toekomstige) bewoners m.b.t. hun mobiliteit, zoals die zijn vastgelegd in het Vierde Protocol bij het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden, Artikel 2.1: Een ieder die wettig op het grondgebied van een Staat verblijft, heeft binnen dat grondgebied het recht zich vrijelijk te verplaatsen […], en het Protocol bij het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden, Artikel 1, Bescherming van eigendom: Iedere natuurlijke of rechtspersoon heeft recht op het ongestoord genot van zijn eigendom. *Het recht zich vrijelijk te verplaatsen* T.b.v. de autoluwe inrichting van de Merwedekanaalzone neemt de gemeente maatregelen die een beperking betekenen van het recht zich vrijelijk te verplaatsen. Voor hun mobiliteit zijn (toekomstige) bewoners aangewezen op één aanbieder, waarvan de gemeente met	Wij reageren als volgt op de verschillende punten van de zienswijze. In het algemene deel van de zienswijzennota (hoofdstuk 3) hebben wij het mobiliteitsconcept voor het plangebied toegelicht. Indiener stelt terecht dat wij door middel van het mobiliteitsconcept het autogebruik willen terugdringen. Naar ons oordeel komt dat de leefbaarheid in het toekomstige woongebied ten goede. Er is daardoor bijvoorbeeld meer ruimte voor openbaar groen en minder autoverkeer levert een positieve bijdrage aan de luchtkwaliteit. Bovendien blijft de verkeersdoorstroming in Utrecht op peil. Voor ons wegen deze pluspunten zwaarder dan de beperkingen in de keuze van de vervoersmodaliteiten die daarvan het gevolg is. Mensen die veel waarde hechten aan het parkeren van de auto bij de voordeur, zullen minder snel kiezen voor een woning in het plangebied. Indiener vindt dat de beperkingen in de keuze van de vervoersmodaliteiten in het plangebied, in die zin dat het autobezit en autogebruik worden ontmoedigd en de auto niet voor de deur geparkeerd kan worden, in strijd is met het recht op vrije woonplaatskeuze (artikel 2 lid 1 van het Vierde Protocol) en het recht op eigendom (artikel 1 van het Eerste Protocol). Wij zijn dat niet met indiener eens. Voor het recht van woonplaatskeuze merken wij op dat eenieder vrij is zich in het plangebied te vestigen. Het bestemmingsplan beperkt dat recht niet. Wel dienen de toekomstige bewoners zich te houden aan de (spel)regels die op grond van het bestemmingsplan voor het plangebied gelden. Artikel 2 lid 1 van het Vierde Protocol beperkt het recht van gemeenten om dergelijke (spel)regels in het bestemmingsplan vast te leggen niet. Voor het recht op eigendom geldt het volgende. Volgens artikel 1 van het Eerste Protocol tast het daarin vastgelegde recht op eigendom op geen enkele wijze het recht van de gemeente aan om regels vast te stellen die in het algemeen nodig zijn en/of om belastingen te heffen. Het bestemmingsplan bevat dergelijke regels en deze regels zijn daarom niet in strijd met artikel 1 van het Eerste Protocol.

		haar vetorecht de belangrijkste aandeelhouder is. Het gebruik van een eigen auto wordt praktisch onmogelijk gemaakt door een uitzonderlijk lage parkeernorm en parkeren op meer dan loopafstand. *Recht op ongestoord genot van eigendom* Door de inrichting van de Merwedekanaalzone beperkt de gemeente het recht van (toekomstige) bewoners op het bezit en gebruik van een eigen auto. Het bestemmingsplan, en de omgevingsvisies m.b.t. Merwedekanaalzone en RSU 2040, bevatten geen rechtvaardiging voor deze beperkingen.	
13	2	Het gebruik dat de gemeente, in het kader van dit plan, wil maken van haar bevoegdheden tot parkeerregulering, is onrechtmatig. Voor de wijze waarop de gemeente de mobiliteit wil reguleren bestaat binnen de huidige wettelijke kaders geen legitimering. De gemeente dient de inrichting, en daarmee het bestemmingsplan, te herzien. Bij de inrichting maakt de gemeente gebruik van haar bevoegdheid tot parkeerregulering volgens de Gemeentewet, artikel 225. Volgens het bestemmingsplan is het reguleren van parkeren niet het doel waarvoor deze bevoegdheid wordt gebruikt. *Regulering verkeersaanbod en autogebruik* Volgens het bestemmingsplan en onderliggende rapporten van een verkeersadviesbureau gebruikt de gemeente haar bevoegdheid tot parkeerregulering om het verkeersaanbod in omliggende straten en het gebruik van een eigen auto door bewoners te beperken. *'Proactief' betaald parkeren in omliggende wijken* De gemeente wil in omliggende wijken 'proactief' betaald parkeren invoeren om het parkeergedrag van bewoners te reguleren. De parkeeroverlast die de gemeente in omliggende wijken verwacht is een direct gevolg van de wijze waarop zij de Merwedekanaalzone wil inrichten. In beide gevallen is er geen sprake van regulering van parkeren in de zin van Gemeentewet artikel 225 en gebruikt de gemeente haar bevoegdheid voor een ander doel dan waarvoor die verleend is. Volgens artikel 3:3 van de Awb is dit niet toegestaan.	Wij verwijzen naar de reactie onder 1.

4.1.15 Indiener 14 - Rijkswaterstaat (RWS)

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
14	1	*Suggesties bij planontwikkeling* Bij de procedures van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en het Mobiliteitsplan 2040 heeft Rijkswaterstaat (RWS) de mogelijkheid gehad om mee te denken en praten. Dat waardeert RWS zeer. Ook over onderhavig bestemmingsplan is vooroverleg gevoerd. In vervolg hierop maakt RWS graag van de mogelijkheid gebruik om aan de raad een aantal zorgen en suggesties voor te leggen. De ontwikkeling van het plangebied staat niet los van grotere plannen en ambities op lokaal, regionaal en nationaal niveau. Het maakt onder andere onderdeel uit van een Woondeal met het Rijk, het gezamenlijke perspectief Utrecht Nabij en kan bijdragen aan en een goede leeromgeving zijn voor de noodzakelijke transitie naar duurzame mobiliteit. Als beheerder en ontwikkelaar van het hoofdwegennet in Utrecht vindt RWS het belangrijk dat dit alles niet het functioneren van de Draaischijf Midden-Nederland in gevaar mag brengen. Momenteel heeft RWS nog veel zorgen bij de ontwikkeling van de hoeveelheid verkeer die in de praktijk door dit plan in combinatie met andere plannen gegenereerd gaat worden. Zonder volledigheid na te streven geeft RWS daarbij enkele overwegingen. Gegeven het vorengaande stelt RWS voor om de feitelijke ontwikkeling boven- en buitenplans te monitoren (komen alternatieven op orde, gedragen toekomstige gebruikers zich zoals voorspeld, wat zijn effecten van alle ontwikkelingen in de stad of Utrecht Zuidwest bij elkaar opgeteld en dergelijke). En dit mede vanuit het perspectief van de hogere orde netwerken (doelen en effecten) en dus gezamenlijk te doen. Resultaten van deze monitoring moeten alle betrokken partijen vanuit hun respectievelijke verantwoordelijkheden in staat stellen om bij te sturen.	Omdat plaatselijke, regionale en nationale verkeersnetwerken onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn achten wij het overleg met de andere wegbeheerders van cruciaal belang voor het slagen van ons mobiliteitsbeleid. Wij waarderen het dat er vanuit het rijk steeds meer positieve aandacht is voor de wijze waarop in de grote steden gewerkt wordt aan autoluwe gebiedsontwikkelingen. Wij zijn ervan overtuigd dat plaatselijke, regionale en rijksbelangen gediend zijn met deze wijze van gebiedsontwikkeling. Het functioneren van het stelsel van rijkswegen is en gezamenlijk belang. Als de 'draaischijf' zoals u dat formuleert niet functioneert zal er meer verkeer uitwijken naar stedelijke wegen en komt onze doelstelling in gevaar om hier autoverkeer terug te dringen. Onze zorg is hoe de stad leefbaar kan blijven terwijl we tegelijkertijd voldoen aan de grote woningbouwopgaven. Het sturen op autoverkeersluwe ontwikkeling is een belangrijke pijler bij het leefbaar houden van de stad voor onze bewoners. Tegelijkertijd zorgt dit voor beperking van de groei van autoverkeer en daarmee draagt het bij aan de door u gestelde doelen. Flankerend daaraan ontplooit Utrecht ook steeds meer beleid gericht op de huidige bewoners van de stad waarbij zij worden verleid om te kiezen voor alternatieve vormen van mobiliteit. Tegelijkertijd begrijpen wij uw zorgen vanuit uw verantwoordelijkheid voor de doorstroming op de rijkswegen. Wij zullen hier nader op ingaan bij uw opmerkingen over monitoring. Het beperken van het aantal beschikbare parkeerplaatsen binnen het plangebied is een belangrijke maatregel om het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van de planontwikkeling zo laag mogelijk te maken. Bewoners en werknemers zullen alleen naar het gebied rijden als zij een abonnement hebben en daarmee kunnen beschikken over een parkeerplek. Zij hebben geen recht op een parkeervergunning in het gebied of in omliggende gebieden. Omdat er naast abonnementen nauwelijks vrije plekken aanwezig zijn voor bezoekers zullen zij ook niet naar het gebied rijden, wanneer zij eenmaal op de hoogte zijn van de situatie. In het rapport van Goudappel (bijlage 7 van de toelichting) is op basis van de CROW-normen voor

		Zo zal RWS bij probleem verhogende extra druk vanuit de stad op de A2 en A12 eerst de gemeente vragen om passende maatregelen te treffen alvorens RWS die zelf in overweging gaat nemen.	verkeersgeneratie en het maximale programma dat het bestemmingsplan mogelijk maakt, rekening houdend met de beperking van het aantal beschikbare parkeerplaatsen, vastgesteld dat de hoeveelheid verkeer vanuit het plangebied in de spitsen binnen het gestelde maximum blijft. Zoals bekend is het maximum aan het begin van de planvorming bepaald aan de hand van de hoeveelheid verkeer die de destijds aanwezige functies genereerden en de beperkte verkeersruimte op het netwerk in de omgeving Door deze aanpak sturen we, met behulp van ht beperken van het aantal parkeerplaatsen in het plangebied, op het aantal verkeersbewegingen. Een andere belangrijke functie van het maximeren van het aantal parkeerplaatsen is dat hiermee wordt verzekerd dat er niet meer programma wordt gerealiseerd dan passend is binnen het mobiliteitsconcept, het aantal aanwezige parkeerplekken in het plangebied en op afstand en, zoals hiervoor uitgelegd, daardoor passend binnen de verkeersruimte. In de voorfase van de onderbouwing van ons rekenmodel hebben wij het deskundig verkeersbureau Goudappel gevraagd of het nodig was om een ophoogpercentage op onze berekeningen te hanteren gelet op bijvoorbeeld bezorgbewegingen. Goudappel heeft aangegeven dat de CROW-cijfers voor verkeersgeneratie ruim genoeg zijn, met name ook omdat deze geschikt zijn voor solitair liggende functies terwijl in Merwede sprake is van gebundelde functies. Daarnaast geldt met name voor de voorzieningen dat zeer aannemelijk is dat deze door hun ligging vooral een gebiedsfunctie zullen hebben en dat het zeer onwaarschijnlijk is dat ouders hun kinderen hier met de auto naar het dagverblijf zullen brengen. Het kinderdagverblijf en de school liggen bijvoorbeeld in het gebied en parkeren kan alleen (beperkt) aan de rand van het gebied en tegen betaling. Door in het rapport desondanks uit te gaan van de standaardverkeersgeneratie is rekening gehouden met een ruime marge. Daarnaast is de bereidheid om te betalen voor parkeren in de omgeving wellicht aanwezig bij medewerkers of bezoekers van kantoren die hun kosten vergoed krijgen, echter voor hen is er juist op de dag voldoende plek in de garage en hiermee is ook rekening gehouden in de berekening. In de omliggende buurten van het plangebied, wordt als onderdeel van de ontwikkeling, betaald parkeren ingevoerd. Om uitwijkgedrag en daarmee mogelijke parkeeroverlast te voorkomen.

			In het huidige en toekomstige parkeerbeleid hanteren we voor gebiedsontwikkelingen overgangsrecht op grond waarvan afgesproken of in een omgevingsvisie vastgelegde parkeernormen blijven gelden voor een gebied. Inderdaad zal de uiteindelijke transitie van bewoners van Utrecht samenhangen met de kwaliteit van alternatieven voor de auto. Utrecht zet nu al jaren in op die transitie. In het programma U Ned werken we als Rijk en regio gezamenlijk aan de bereikbaarheid van de Metropoolregio Utrecht. Een belangrijk onderdeel van dit programma is de MIRT Verkenning OV en Wonen, waar we onder andere werken aan maatregelen voor de OV verbinding vanaf Utrecht CS, via de Merwedekanaalzone naar Nieuwegein. De keuzes die we hierover gezamenlijk gaan maken zijn van belang voor de kwaliteit van de alternatieve verplaatsingsmogelijkheden op de (middel)lange termijn. Uit de Quickscan HOV Zuidlob van het programma U Ned dat er rond 2030 een kantelpunt ontstaat waarop grotere maatregelen nodig zijn. Voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone verbeteren we op korte termijn de OV-verbinding om de kwaliteit van de alternatieve verplaatsingsmogelijkheden te verbeteren. De HOV-verbinding via de Europalaan is onderdeel van het “no regret” maatregelenpakket van U Ned. In samenwerking met onder andere het rijk en provincie worden daarnaast steeds meer middellange fietsverbindingen verbeterd en geschikt gemaakt voor woon-werkverkeer met de (elektrische) fiets. In het recent vastgestelde mobiliteitsbeleid wordt volop ingezet op die transitie waarbij ook samengewerkt wordt met de regionale partners en het rijk. De berekende hoeveelheid verkeer voor dit bestemmingsplan is op zichzelf niet afhankelijk van de transitie. De maatregelen die randvoorwaardelijk zijn voor dit bestemmingsplan, Merwede fase 1, zijn geborgd en worden tijdig uitgevoerd. Het succes van de transitie en het mobiliteitsconcept kan wel betekenen dat de verkeershoeveelheid die nu worst case wordt berekend in de praktijk lager uitvalt. Wij zetten in op groei van de stad maar tegelijkertijd, door transitie, op het niet laten groeien van autoverkeer. Uit tellingen van het verkeer blijkt dat het gevoerde beleid succesvol is en dat het autoverkeer binnen de ring al een aantal jaar niet meer groeit. Bij de grote woningopgave die Utrecht heeft, willen we hier op blijven inzetten zodat de gewenste groei zich niet

			vertaalt naar groei van autoverkeer. Daarom heeft Utrecht ook recentelijk in de Ruimtelijke strategie (RSU) vastgelegd dat de groei van inwoners geflankeerd moet worden door maatregelen die dit faciliteren. Met andere woorden, de gewenste grote groei van inwoners moet o.a. worden gefaciliteerd door investeringen in het openbaar vervoer, fiets- en voetgangers infrastructuur, deelmobiliteit en bijvoorbeeld ook voldoende groen en voorzieningen nabij. De groei in Utrecht is geconcentreerd in Zuidwest. In de gebiedsonderzoeken en de mobiliteitsstrategie onderzoeken we samen welke maatregelen er (multimodaal) op de langere termijn nodig zijn om deze ontwikkelingen mogelijk te maken. Dit geldt voor de hele stad en gericht in een aantal gebieden (A12-zone). Wij willen dit gesprek dus in dat verband blijven voeren. Ondertussen is de druk op de woningmarkt groot. De verkeersberekeningen tonen aan dat de ontwikkeling van de eerste fase van de Merwedekanaalzone de bereikbaarheidsknelpunten beperkt groter maken. Deze knelpunten zijn oplosbaar met relatief kleine infrastructuuringrepen die inmiddels ook geprogrammeerd zijn zoals het verbeteren van de route naar de snelweg via Papendorp. Mede naar aanleiding van uw zienswijze op het Mobiliteitsplan hadden wij al aangegeven dat wij graag afspraken met u maken over het monitoren van het verkeer. Uiteraard vinden wij het zeer belangrijk om te blijven monitoren hoe de hoeveelheid verkeer zich ontwikkelt of de geplande maatregelen (tijdig) worden getroffen en of bewoners en bezoekers van het gebied zich gedragen zoals verwacht. Daarbij zien wij het belang van de interactie tussen verkeer op de rijksweg en in de stad: extra verkeer op de rijksweg legt meer druk op het onderliggend wegennet, extra verkeer vanuit de stad verhoogt de druk op de rijksweg. In die zin hebben we een gezamenlijk belang bij het beheersen van de hoeveelheid autoverkeer om de bereikbaarheid in stand te houden. De eerste afspraak over monitoring heeft kortgeleden plaatsgevonden en wij verwachten hier op korte termijn een vervolg aan te geven.

4.1.16 Indiener 15 - Allsafe

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
15	1	*Exploitatiemogelijkheden ontbreken* De exploitatiemogelijkheden op het perceel worden aanzienlijk beperkt voor zowel de bestaande bedrijfsvoering als voor de mogelijke verdere ontwikkeling daarvan. Er is geen rendabele exploitatie meer mogelijk met het nieuwe bestemmingsplan waarbij een deel van de gronden in de bestemming Groen zijn ondergebracht.	Wij delen de mening van de indiener van de zienswijze niet. De vestiging van Allsafe binnen het plangebied omvat momenteel ongeveer 10.000 m² bvo (verdeeld over drie gebouwen). In het ontwerpbestemmingsplan zijn twee gebouwen conserverend bestemd, waardoor 7.500 m² bvo gebouw resteert (verdeeld over twee gebouwen). Op basis van openbaar beschikbare gegevens (BAG Viewer en Kadaster) is een analyse gemaakt van vergelijkbare self storages (zowel van Allsafe als van andere bedrijven) of vergelijkbare locaties (in de bebouwde omgeving). Dit overzicht is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen. Uit de analyse blijkt dat 7.500 m² bvo voldoende is voor de exploitatie van een self storage-bedrijf. De marktpositie van de locatie zal naar onze mening bij de ontwikkeling van Merwede – met 4.250 woningen in de eerste fase – nog verder verbeteren. Overigens zijn wij bekend met de wens van de indiener van de zienswijze om tot verdere ontwikkeling en/of herontwikkeling van het perceel te komen. De ontwikkelingsmogelijkheden worden mede gezocht buiten de gronden van Allsafe. Wij zetten de gesprekken met Allsafe graag voort.
15	2	*Lijst van Bedrijfsactiviteiten* Activiteiten komen niet voor in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten Functiemening.	Het is juist dat de activiteiten niet zijn opgenomen in de Lijst van bedrijfsactiviteiten functiemenging. De intentie is om het bestaande gebruik positief te bestemmen. Naar aanleiding van de zienswijze hebben wij op de verbeelding een specifieke aanduiding opgenomen voor het perceel. In de regels is bepaald dat ter plaatse van die aanduiding ook opslaggebouwen (verhuur opslagruimte)' tot en met ten hoogste milieucategorie 2 zijn toegestaan. Hiermee hebben wij aangesloten bij de (reguliere) Lijst van Bedrijfsactiviteiten die eveneens onderdeel is van de regels van het bestemmingsplan.

15	3	*Overlast* Geen ruimte meer tussen het bedrijfspand en de bestemming Groen. Nadeel van ballen tegen muur, fietsen tegen de muur, uitstraling bedrijf, etc.	Het is juist dat het bedrijfspand straks grenst aan het openbaar gebied. Op grond van het door het college van Burgemeester en wethouders vastgestelde FO IP voor de openbare ruimte geldt dat het programma voor deze locatie bestaat uit groen, ecologisch groen, een formele speelplek, een schoolplein en ruimte voor fietsparkeren. De uitwerking naar VO Inrichtingsplan openbare ruimte moet nog plaatsvinden. De afstemming van de interactie tussen gebouwen en openbare ruimte is een belangrijk aspect van Merwede. Locaties van entrees worden afgestemd tussen gebouweigenaar/ontwikkelaar en de gemeente. In dit geval zijn er geen entrees aan het plein voorzien en is het mogelijk om in overleg met AllSafe te kiezen voor groen tegen de gevel in plaats van verharding. Hierover treden wij graag met de indiener van de zienswijze in overleg en zeggen toe dat hier de nodige maatregelen worden getroffen. Het bestemmingsplan levert hiervoor geen belemmering op.
15	4	*Activiteitenbesluit* In hoeverre kan door de bedrijfsvoering een goed woon- en leefklimaat op de nieuwe woningen worden gewaarborgd. Voldaan moet worden aan het Activiteitenbesluit.	Zoals hierboven aangegeven gaat het volgens de VNG-richtlijn om een bedrijf in de categorie 2. Hierbij hoort in gemengd gebied een richtafstand van 10 meter. Gelet op de feitelijke activiteiten op het bedrijfsperceel waarbij de activiteiten van het bedrijf inpandig plaatsvinden en sprake is van slechts een beperkt aantal parkeerplaatsen voor werknemers buiten de gebouwen, kan uit worden gegaan van een kleinere afstand (tot 0 meter) tot nieuwe woningen. Het resterende geluid (bijvoorbeeld af en aanrijden bezoekers en parkeren in hoofdzaak overdag) vinden wij aanvaardbaar in hoogstedelijk gebied, mede gelet op de ligging nabij de Europalaan en de zogenaamde ‘inprikker’ voor het autoverkeer van Merwede. Het is voldoende aannemelijk dat kan worden voldaan aan het Activiteitenbesluit zodat daarmee een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gewaarborgd is. Overigens mogen er binnen de bestemming gemengd ook andere functies dan wonen gerealiseerd worden, zoals bijvoorbeeld een sporthal, een school of andere voorzieningen.

4.1.17 Indiener 16 – Mobach

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
16	1	Mobach kan zich niet vinden in het ontwerpbestemmingsplan en de daarbij behorende (ontwerp)besluiten, omdat deze plannen haar bestaande rechten niet respecteren en inperken. Bovendien hebben de plannen tot gevolg dat haar bedrijfsactiviteiten worden belemmerd. Mobach heeft haar bezwaren tegen de plannen voor de Merwedekanaalzone deelgebied 5 al eerder aan uw raad kenbaar gemaakt via een op 10 maart 2020 ingediende inspraakreactie op de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone Deel 2, het Stedenbouwkundige Plan Merwede en de aanvulling op de planMER Merwedekanaalzone. Bij brief van 10 maart 2021 heeft Mobach hierop een reactie ontvangen. Kort gezegd wordt hierin aangegeven dat de inpassing van Mobach in Merwede vraagt om maatwerk en de gemeente hierover met Mobach in gesprek is. Hoewel Mobach op dit moment nog steeds in overleg is met de gemeente over een passende oplossing, is vooralsnog tussen partijen geen overeenstemming bereikt. Mobach ziet zich derhalve genoodzaakt om op te komen tegen het ontwerpbestemmingsplan. Mochten de overleggen immers niet leiden tot een voor Mobach acceptabele oplossing op grond waarvan zij haar bedrijfsvoering in de toekomst kan voortzetten, dan zal Mobach een beroep moeten doen op uw raad om het ontwerpbestemmingsplan in haar huidige vorm niet vast te stellen. In het hiernavolgende zullen wij de bezwaren van Mobach tegen het ontwerpbestemmingsplan uiteenzetten. Voor een goed begrip van deze bezwaren is het van essentieel belang dat eerst wordt stil gestaan bij de huidige (planologische) situatie en bedrijfsactiviteiten van Mobach en de wijze waarop de bedrijfsactiviteiten van Mobach zijn "ingepast" in het ontwerpbestemmingsplan. **Huidige situatie versus beoogde situatie (§1)** Huidige situatie Mobach is een bedrijf dat op ambachtelijke wijze potten en vazen vervaardigt. Zij gebruikt hiervoor klei uit het Westerwald in Duitsland. Het bedrijf is bekend om haar bijzondere glazuren. Mobach is sinds haar oprichting in 1895 gevestigd in Utrecht. Aan	In paragraaf 1 van de zienswijze beschrijft Mobach de huidige feitelijke situatie, de huidige planologische situatie van haar perceel en de planregeling die het ontwerpbestemmingsplan voor Mobach bevat. De gemeente ziet geen aanleiding om daarop te reageren. In algemene zin merken wij op dat de gemeenteraad in de motie van 7 oktober 2021 inderdaad heeft uitgesproken dat wordt gehecht aan het behoud van Mobach op de huidige locatie. In het ontwerpbestemmingsplan is ingezet op een maatbestemming voor Mobach waarmee geheel in lijn met de raadsmotie wordt geborgd dat Mobach haar bestaande bedrijfsactiviteiten ter plaatse kan blijven uitoefenen. Onze reactie op de in paragraaf 2 van de zienswijze opgenomen zienswijzen is als volgt: Ad 1 Artikel 3.1 van de planregels heeft de volgende opzet. In het eerste lid worden de bedrijven opgesomd die in ieder geval binnen de bestemming ‘Bedrijf’ gevestigd mogen worden. Deze bedrijven zijn opgesomd in de bij de planregels behorende ‘Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging’. In het tweede lid van artikel 3.2 van de planregels staan de aanvullende bedrijfsactiviteiten die specifiek in aanvulling op de ‘Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging’ op een bepaalde locatie worden toegestaan. De bedrijfsactiviteiten van Mobach hebben wij in artikel 3.1 lid 2 van de planregels specifiek benoemd. Op die manier hebben wij uitvoering gegeven aan de raadsmotie van 7 oktober 2021 die in de zienswijze van Mobach wordt aangehaald. Voor Mobach is dus niet relevant dat in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging uitsluitend een aardenwerkfabriek met elektrische ovens wordt genoemd. De bedrijfsactiviteiten van Mobach worden specifiek mogelijk gemaakt door het tweede lid van artikel 3.1 van de planregels.

		de Vaartsche Rijn werd het eerste bedrijf gestart, 18 jaar later verhuisde de historische aardewerkfabriek naar het perceel aan de Kanaalweg 24 ("Perceel", in eigendom van Mobach, zie bijlage 1). Thans maakt het Perceel deel uit van bedrijventerrein Kanaleneiland. Al vijf generaties lang werkt de familie Mobach hier met een team van medewerkers aan modern vormgegeven handgemaakt keramiek. Door de eeuw heen is de werkwijze niet wezenlijk veranderd. Alle keramiek wordt op de schijf gedraaid of met de hand uit kleirollen of -platen opgebouwd. Mobach keramiek wordt wereldwijd verkocht. Het fabriekscomplex, bestaande uit de plateelbakkerij met directeurswoning (zie afbeelding 1) ("Pand"), en de twee bijbehorende arbeiderswoningen (met de huisnummer 25 en 26) hebben de status van Rijksmonument. Mobach heeft één van de arbeiderswoningen (met huisnummer 26) in 2006 verkocht. De andere arbeiderswoning ("Woning") hoort nog steeds bij het perceel. Het fabriekscomplex bestaat uit een nieuw en een oud deel. In het oude deel zijn de entree, het kantoor en de werkplaats gesitueerd. In het nieuwe deel bevinden zich de showroom, de opslag van de potten, de expeditie, de gasovens en de droogruimte. Het voorgaande is in Afbeelding 2 geïllustreerd. In de werkplaatsen worden de keramieken potten met de hand gemaakt. Daarna worden de potten in de droogruimte gedroogd, waarna deze worden gebakken in de gasovens. De grote oven is een driedelige carrousel met uitschuifschoorsteen. Er is tevens een kleinere oven met twee inrijwagens en een schoorsteen. De potten worden eerst gebakken op een temperatuur van 950°C. Vervolgens worden door middel van onderdompeling, begieten of spuiten één of meerdere lagen glazuur aangebracht, waarna de stukken voor de 2e maal gebakken worden op ongeveer 1200°C. Het bakken van de potten gebeurt dagelijks, één stook duurt 20 à 30 uur, afhankelijk van de lading, en gaat in principe 7 dagen in de week, 24 uur per dag door. Enkele keren per maand wordt een groot baksel buiten geslepen. Deze activiteit vindt plaats ter hoogte van de expeditie. In de huidige situatie vindt het afhalen van goederen en het lossen van pallets/dozen voornamelijk plaats aan de zuidkant van het Pand ter plaatse van de expeditie (aangegeven met het cijfer 3 op	Dat in artikel 3.1 lid 2 van de planregels wordt verwezen naar 'categorie 3.2 die in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten staat' maakt dat niet anders. Die verwijzing ziet uitsluitend op de categorieaanduiding en niet op de bedrijfsactiviteit zelf. Om de onduidelijk de het artikellid bij Mobach oproept, passen wij de redactie van artikel 3.1 lid 2 van de planregels aan. Zie hierna onder ad 2. Over de vrees van Mobach dat zij van het gas af moet, merken wij op dat het bestemmingsplan geen daartoe strekkende verplichting bevat. Dat doet niets af aan het feit dat de gemeente van Merwede een aardgasvrije wijk wil maken. Wij hopen dat Mobach vanuit haar eigen verantwoordelijkheid voor een duurzame toekomst inzet op verduurzaming van haar bedrijfsprocessen. Ad 2 Het is juist dat voor het perceel van Mobach volgens de beheersverordening ruimere gebruiksmogelijkheden gelden dan de gebruiksmogelijkheden die het nieuwe bestemmingsplan biedt. Het gaat daarbij om gebruiksmogelijkheden die planologisch weliswaar zijn toegestaan, maar waarvan Mobach feitelijk geen gebruik maakt. De insteek van het nieuwe bestemmingsplan is dat wij, geheel in lijn met de raadsmotie van 7 oktober 2021, de huidige bedrijfsactiviteiten van Mobach inpassen. Dat is ook steeds de insteek geweest van het overleg dat wij met Mobach voeren. In dat overleg heeft Mobach nimmer laten weten dat zij voornemens is haar bestaande bedrijfsactiviteiten uit te breiden of te wijzigen. Daarom mogen wij de niet benutte planologische mogelijkheden in redelijkheid wegbestemmen. Wij wijzen er in dit verband op dat de niet benutte planologische mogelijkheden niet verenigbaar zijn met de planregeling van het nieuwe bestemmingsplan voor de aangrenzende percelen, waarbij in hoofdzaak woningen gebouwd zullen gaan worden. Meer specifiek vraagt Mobach aandacht voor de omvang van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf 1'. Mobach vindt die aanduiding te beperkt. Wij hebben de aanduiding toegekend aan de ruimten in het bedrijfscomplex die in gebruik zijn als 'oven' en 'droogruimte'. Zie hiervoor de 'plattegrond fabriekscomplex Mobach' die als afbeelding 2 op pagina 3 van de zienswijze

		afbeelding 2). Mobach bezit twee elektrische heftrucks die worden gebruikt tijdens het laden en lossen. Aan de noordkant van het Pand, ter plaatse van de showroom, worden vrachtwagens en bestelbusjes geladen met keramiek indien Mobach deelneemt aan beurzen in het buitenland (aangegeven met het cijfer 1 op afbeelding 2). Aan de oostzijde van het Pand, ter hoogte van de entree, vindt de aanvoer van klei en overige grondstoffen plaats (aangegeven met het cijfer 2 op afbeelding 2). Bezoekers, personeel en leveranciers kunnen Mobach bereiken over de Kanaalweg en kunnen aan de oost- en zuidkant van het Pand parkeren. Op dit moment is de Kanaalweg ingericht als een rustige fietsstraat waarbij de auto te gast is. De straat die is gelegen aan de zuidkant van het Pand is doodlopend. Aan het einde daarvan is een containerbak gesitueerd waarin kermiekafval wordt verzameld. De bestaande situatie is weergegeven op bijlage 2. <u>Planologische situatie</u> Op basis van de vigerende beheersverordening 'Dichterswijk, Kanaleneiland en Transwijk' ('beheersverordening') mogen het perceel en de bestaande bouwwerken (waaronder de woning) worden gebruikt overeenkomstig het bestaande gebruik. Dat wil zeggen het legale gebruik zoals aanwezig op het tijdstip van de vaststelling van de beheersverordening (20 juni 2013). Volgens het bestemmingsplan Kanaleneiland, dat aan de beheersverordening vooraf ging, heeft het hele perceel (op afbeelding 3 hieronder aangeduid met een blauwe cirkel) de bestemming 'Industrie' en is het bestemd voor de vestiging van industriële, ambachtelijke, groothandels- en vervoersbedrijven die genoemd zijn in categorie 1, 2, 3 en 4 van de bij het bestemmingsplan behorende 'Staat van Inrichtingen', de daarvoor nodige bouwwerken, waaronder dienstwoningen en open terreinen, waaronder parkeerplaatsen (zie bijlage 3 voor de volledige plankaart en de betreffende planregel). In aanvulling hierop zijn volgens de beheersverordening op het hele perceel bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 3.2 toegestaan waarbij geldt dat risicovolle inrichtingen en geluidshinderlijke inrichtingen behoudens bestaande inrichtingen niet zijn toegestaan. Daarnaast geldt voor het perceel een bebouwingspercentage van 70% en een maximale goothoogte van 18 meter.	is weergegeven. De rest van het bedrijfscomplex mag volgens artikel 3.1 lid 2 van de planregels gebruikt worden als showroom en tentoonstellingsruimte ten behoeve van Mobach. Daarbij hebben wij de activiteiten die in de andere ruimten van het bedrijfscomplex plaatsvinden positief willen bestemmen. Gelet op de door Mobach uitgesproken vrees, wordt artikel 3.1 lid 2 van de planregels als volgt geherformuleerd: *'ter plaatse van Kanaalweg 24 ook voor het daar gevestigde keramiekbedrijf, waarbij geldt dat de (gas)ovens en de droogruimte uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-1', met dien verstande dat de geluidbelasting van het bedrijf op de gevels van een nieuwe geluidgevoelige functie op het moment dat de betreffende geluidgevoelige functie in gebruik genomen wordt, voldoet aan de normering zoals bepaald in artikel 5.4.4 Beoordelingskader Geluid.'* Ad 3 Zoals wij hiervoor voor het voetlicht hebben gebracht, beogen wij met het nieuwe bestemmingsplan de bestaande bedrijfsactiviteiten van Mobach planologisch in te passen. Gelet op de omliggende functies die ontwikkeld zullen worden en onze wens om in het plangebied voldoende groen te realiseren, kunnen wij gedeeltelijk tegemoetkomen aan de wens van Mobach om de geldende planologische regeling te behouden. In het ontwerpbestemmingsplan was de functie bedrijfswoning van de woning aan de Kanaalweg 25 wegbestemd. Naar aanleiding van de zienswijze van Mobach is aan deze woning alsnog de bestemming 'Bedrijf' toegekend, met de aanduiding 'bedrijfswoning'. Dat betekent dat de woning op grond van het bestemmingsplan als bedrijfswoning gebruikt mag (blijven) worden. Tevens hebben wij de grens van de bestemming 'Bedrijf' wat ruimer getrokken, in lijn met het eigendom van Mobach. Kort gezegd is aan het perceel Kanaalweg 25 alsnog de bestemming 'Bedrijf' toegekend. Ook is de bestaande toegang naar de bedrijfswoning – door middel van een aanduiding - positief bestemd in de bestemming Groen. Ad 4 Wij hebben het planschaderisico in de (belangen)afweging betrokken. Voor ons weegt het belang van de door ons beoogde toekomstige ontwikkelingen

		Beoogde situatie De Merwedekanaalzone, waarbinnen het perceel ligt, is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht aangewezen als belangrijke nieuwbouwlocatie in de stad ("Merwede") waar 10.000 woningen moeten komen. Hierbij staat een nieuw mobiliteitsconcept centraal waarin van een lage parkeernorm wordt uitgegaan (gemiddeld 0,3 parkeerplaatsen per woning), in combinatie met alternatieve mobiliteitsoplossingen. Merwede wordt ingericht als autovrije woonwijk. Parkeergelegenheid voor auto's is er in parkeergarages, gekoppeld aan vier inprikkers vanuit de Europalaan. Logistiek wordt zo veel mogelijk afgewikkeld in de inprikkers, waaraan mobiliteitshubs zijn gegroepeerd, en aan de laad- en losplekken aan de Europalaan voor grote vrachtwagens. Enkel bij hoge uitzondering en onder strikte voorwaarden kan logistiek verkeer worden toegelaten tot het gebied. Hiervoor moet dan ontheffing worden aangevraagd. De Kanaalweg wordt opgenomen in het netwerk van voet- en fietspaden en wordt een belangrijke doorfietsroute in Utrecht Zuidwest. Door de forse toename die in het toekomstig fietsgebruik is voorzien zal de drukte aanzienlijk toenemen. In deelgebied 5 zijn volgens het Stedenbouwkundig Plan circa 4.250 woningen voorzien en ongeveer 107.000 m^2 bruto vloeroppervlak aan onder andere maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Er wordt ingezet op een hoge dichtheid, vergelijkbaar met die van het centrum van Utrecht. Aansluitend aan het perceel is een breder parkdeel van het Merwedepark van ongeveer een hectare groot beoogd. Direct naast het Perceel, over het Merwedekanaal, is een fietsstraat met oversteekplek voorzien. Hierdoor wordt een oost-westverbinding aangelegd die onderdeel is van het hoofdfietsnetwerk tussen Merwede, Transwijk en andere delen van Utrecht. Het fietspad zal direct naast het Pand worden aangelegd. Volgens de toelichting bij het Ontwerpbestemmingsplan en het Stedenbouwkundig Plan is het wensbeeld van de gemeente om op termijn (periode van 5 tot 10 jaar) de bedrijfsvoering van Mobach zodanig te wijzigen dat deze past binnen de ambities en uitgangspunten van het plan. De gemeente denkt daarbij aan een invulling met een expositie/showroom van Mobach, horeca, culturele activiteiten etc.	zwaarder dan het belang om planschade te voorkomen. Wij hebben er begrip voor dat Mobach te zijner tijd een planschadeverzoek indient. Wij zullen dat verzoek behandelen volgens de daarvoor geldende procedure(regels). Het risico van planschade is voor ons geen reden om van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien. Ad 5 Door middel van de artikelen 3.1 en 3.2 van de planregels beogen wij de bestaande bedrijfsactiviteiten van Mobach planologisch in te passen. Door middel van de herziene redactie van artikel 3.1 lid 2 van de planregels hebben wij dat nog beter tot uitdrukking gebracht. In artikel 3.2 van de planregels is tot uitdrukking gebracht dat alle bedrijfsactiviteiten die passen bij het in artikel 3.1 lid 2 omschreven doel toegestaan zijn, mits voldaan wordt aan de voorwaarden van artikel 3.1 lid 2 van de planregels. Wat ons betreft is op deze manier duidelijk tot uitdrukking gebracht welke bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan en welke niet. Ad 6 Uit oogpunt van zorgvuldigheid hebben wij adviesbureau Goudappel gevraagd om de toekomstige verkeerssituatie in beeld te brengen en te beoordelen of deze verkeersveilig is. Het rapport van Goudappel wordt als bijlage bij de plantoelichting gevoegd. Mobach wil nog weten of haar een ontheffing verleend wordt voor het gebruik van de Kanaalweg en zo ja onder welke voorwaarden. Het gesloten verklaren van de Kanaalweg voor gemotoriseerd verkeer (CHEC bromfietsen) zal gebeuren door middel van een verkeersbesluit. Dat besluit zal genomen worden voordat de eerste woningen in het plangebied van het bestemmingsplan opgeleverd worden. In het verkeersbesluit zullen wij vastleggen dat Mobach gebruik kan blijven maken van de Kanaalweg (of de oostwest route voor langzaam verkeer) voor de aanvoer van grondstoffen en de afvoer van gereed product en ook dat personeel en bezoekers van Mobach van en naar het bedrijf kunnen gaan. In het onderzoek dat aan het bestemmingsplan ten grondslag is gelegd, zijn wij ook van die situatie uitgegaan. De ontheffing zal gelden voor de periode dat Mobach haar bedrijfsactiviteiten op het perceel uitoefent. Aan de ontheffing zijn voor Mobach geen kosten verbonden.

		Mobach heeft geen concrete plannen om de bedrijfsactiviteiten te staken. Een ruime meerderheid van uw raad heeft in een motie die tijdens de vergadering van 7 oktober jl. is aangenomen gelukkig aangegeven dat zij hecht aan het behoud van Mobach op de huidige locatie en dat van het college wordt verwacht dat zij tot een wederzijds geaccepteerde en werkbare oplossing komt. In het ontwerpbestemmingsplan is Mobach volgens de toelichting 'functioneel positief' bestemd. Dit houdt het volgende in: Het fabriekscomplex en het direct daaraan grenzende buitenterrein heeft de enkelbestemming 'Bedrijf' gekregen (paarse vlak in afbeelding 4). Binnen deze bestemming is onder andere een aardewerkfabriek met elektrische ovens met een totaalvermogen van minder dan 40 kW, een showroom en een tentoonstellingsruimte toegestaan. Slechts een klein deel van het fabriekscomplex heeft de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-1' toegekend gekregen (rechthoek, aangeduid met stippellijn in paarse vlak). Alleen binnen dit deel zijn bedrijfsactiviteiten voor de productie van keramiek tot ten hoogste categorie 3.2 in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten toegestaan. Een deel van het Perceel heeft de bestemming 'Groen' gekregen (groene vlak in afbeelding 4). Hier zal het Merwedepark worden gerealiseerd. Het perceel dat direct ten zuiden van Mobach is gelegen heeft de bestemming 'Gemengd' gekregen, omdat hier de oost-westverbinding (fietsstraat) is voorzien. De arbeiderswoningen hebben de bestemming 'Gemengd' gekregen. Binnen de gemengde bestemming is wonen echter niet toegestaan door de functieaanduiding 'wonen uitgesloten'. Dit betekent dat de bestaande woonfunctie onder het overgangsrecht is gebracht. Op korte afstand van Mobach zijn woningen voorzien (aan de westkant bedraagt de kortste afstand van woningbouw tot Mobach 5 meter!). Op het dichtstbijzijnde bouwvlak is woningbouw mogelijk met een hoogte van 25 meter (plus 10%afwijkmogelijkheden), daarachter is woningbouw mogelijk tot 31 meter met hoogbouwaccenten van 43 meter. Onderstaande afbeelding 4 betreft een uitsnede van de plankaart van het ontwerpbestemmingsplan, waarop te zien is hoe een en ander is verbeeld. Op afbeelding 5 is de beoogde situatie gevisualiseerd.	Over de vijf parkeerplaatsen merken wij het volgende op. De vijf parkeerplaatsen waar Mobach het over heeft, zijn gelegen op de openbare weg grenzend aan de zuidzijde van het bedrijfscomplex. Deze parkeerplaatsen vervallen in de toekomst. Wij zorgen ervoor dat Mobach vijf parkeerplaatsen op eigen terrein kan maken. Dat doen wij door de aanleg en instandhouding van vijf parkeerplaatsen op eigen terrein mogelijk te maken in de bestemming 'Bedrijf'. In het verkeersbesluit borgen wij dat deze parkeerplaatsen in de nieuwe verkeerssituatie bereikbaar blijven. Naar aanleiding van het bovenstaande is ook de regeling in artikel 6.4 onder c aangepast om duidelijk te maken dat ook werknemers het perceel via de Kanaalweg kunnen bereiken. <u>Onze reactie op de in paragraaf 3 van de zienswijze opgenomen zienswijzen is als volgt:</u> Ad 1 Zoals wij hiervoor al hebben toegelicht, passen wij het bestaande bedrijf van Mobach in het nieuwe bestemmingsplan in. Dat geldt ook voor de bestaande bebouwing. In artikel 3.3.1 lid 2 van de planregels staat hierover dat er gebouwd mag worden tot ten hoogste de bouwhoogte van de reeds bestaande gebouwen. Wij constateren dat u terecht heeft opgemerkt dat wij de bestaande bouwhoogtes in de plantoelichting niet correct hebben weergegeven. De gebouwen op het perceel hebben verschillende bouwhoogtes waarbij het hoogste gebouw 11,5 meter hoog is. De twee bestaande schoorstenen zijn hoger. De plantoelichting hebben wij hierop aangepast. Ad 2 Het nieuwe bestemmingsplan maakt het mogelijk om de expeditieruimte die nu aan de zuidzijde van het bedrijfscomplex is gesitueerd naar de noordzijde te verplaatsen. De reden dat deze verplaatsingsmogelijkheid is geboden, was ingegeven door de wens om het laden en lossen dat nu op de openbare weg aan de zuidzijde plaatsvindt, naar de noordzijde te verplaatsen.

		Mobach kan zich om meerdere redenen niet met het ontwerpbestemmingsplan verenigen: A. De bedrijfsactiviteiten en planologische rechten van Mobach zijn niet volledig positief bestemd. **(§2)** B. De bouwregels zijn te beperkend voor Mobach. **(§3)** C. De woning kan niet zomaar worden wegbestemd. **(§4)** D. Er is een onjuist beoordelingskader gehanteerd bij de bepaling van de geluidbelasting van Mobach. **(§5)** Naast bovenstaande bezwaren heeft Mobach ook een aantal opmerkingen bij de plantoelichting **(§6)** en vraagt zij om het plan van Mobach voor herontwikkeling van de locatie van Mobach te betrekken bij de vaststelling van het bestemmingsplan **(§7)**. De bezwaren van Mobach worden hierna toegelicht. **A: Bedrijfsactiviteiten en planologische rechten Mobach niet volledig positief bestemd (§2)** <u>Ontwerpbestemmingsplan</u> In §1.11 hebben wij opgemerkt dat aan het perceel grotendeels de bestemming 'Bedrijf' is toebedacht. Binnen deze bestemming heeft slechts een deel van het fabriekscomplex, namelijk alleen het deel waar de gasovens zijn gesitueerd, de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-1' gekregen. Op grond van artikel 3.1 van het bestemmingsplan zijn de locaties met de functie 'Bedrijf' bedoeld voor: bedrijven die in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging zijn opgenomen en die zijn ingedeeld in categorie A en B1; ter plaatse van Kanaalweg 24 ook voor een bij het daar gevestigde bedrijf behorende showroom en tentoonstellingsruimte, en ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-1' voor de productie van keramiek tot ten hoogste categorie 3.2 die in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten staat, met dien verstande dat de geluidbelasting van het bedrijf op de gevels van een nieuwe geluidgevoelige functie na verlening van een omgevingsvergunning voor die geluidgevoelige functie, voldoet aan de normering zoals bepaald in artikel 5.4.4. Op grond van deze bestemming worden de bestaande rechten en bedrijfsactiviteiten van Mobach niet ingepast.	Inmiddels is uit het rapport van Goudappel (zie bijlage bij de plantoelichting) duidelijk geworden dat het laden en lossen verkeersveilig kan blijven plaatsvinden aan de zuidzijde. Het is daarom uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet nodig het laden en lossen naar de noordzijde van het bedrijfscomplex te verplaatsen. Desalniettemin handhaven wij de bouwmogelijkheid aan de noordzijde. Wel willen wij voorkomen dat zowel aan de zuid- als de noordzijde laad- en losbewegingen gaan plaatsvinden. Daarom voegen wij aan de planregels (artikel 3) een bepaling toe op grond waarvan het toegevoegde bouwblok aan de noordzijde alleen bebouwd en gebruikt mag worden ten behoeve van expeditie, indien de laad- en losactiviteiten aan de zuidzijde gestaakt worden en voor zolang zij gestaakt blijven. Ad 3 Zoals wij hiervoor al hebben aangegeven maken de planregels de bestaande bebouwing mogelijk. Dat geldt ook voor de uitschuifbare schoorsteen. De bouwregels van het bestemmingsplan staan die uitdrukkelijk toe. Naar aanleiding van de zienswijze hebben wij de bepaling in artikel 3 wel verduidelijkt <u>Onze reactie op de in paragraaf 4 van de zienswijze opgenomen zienswijzen is als volgt:</u> Zoals wij hiervoor al hebben aangegeven, hebben wij naar aanleiding van de zienswijze van Mobach besloten om de bedrijfswoning aan de Kanaalweg 25 positief te bestemmen. De zienswijze van Mobach behoeft daarom geen verdere bespreking. <u>Onze reactie op de in paragraaf 5 van de zienswijze opgenomen zienswijzen is als volgt:</u> De stelling van Mobach dat in het geluidonderzoek dat aan het bestemmingsplan ten grondslag is gelegd, niet uitgegaan zou zijn van een representatieve bedrijfssituatie delen wij niet. Wij verwijzen naar het geluidrapport van LBP SIGHT dat als bijlage 4 bij de plantoelichting is gevoegd.

		Gasovens Artikel 3.1 van het bestemmingsplan verwijst voor de toegestane bedrijvigheid naar specifieke categorieën in verschillende lijsten. In zowel de Lijst van Bedrijfsactiviteiten als de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging is enkel een aardewerkfabriek met elektrische ovens genoemd. Dat enkel een aardewerkfabriek met een elektrische oven wordt genoemd, is niet geheel vreemd gelet op het feit dat Merwede van het gas afgaat. Mobach maakt echter gebruik van gasovens met een vermogen van 280 kW en 130 kW (zie ook §1.4). Strikt genomen is de bedrijvigheid van Mobach niet opgenomen in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten (functiemenging) en daarmee niet ingepast. Hierdoor komen de activiteiten van Mobach onder het overgangsrecht te vallen. Voor zover de raad in het vast te stellen bestemmingsplan in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten (functiemenging) een aardewerkfabriek met gasovens zou opnemen, dan geeft Mobach op voorhand mee dat de raad in dat geval moet motiveren op welke wijze wordt verzekerd dat Mobach in de toekomst gebruik kan en mag blijven maken van de bestaande gasaansluiting. Zie hierover meer in §6 en bijlage 6. Wegbestemmen bedrijfsbestemming / milieucategorie 3.2 Daarnaast wordt met de doeleindenomschrijving de planologische rechten van Mobach niet in acht genomen. Op grond van de beheersverordening mogen thans, naast het bestaande gebruik overeenkomstig bestemmingsplan Kanaleneiland, op het gehele Perceel bedrijven behorende tot en met milieucategorie 3.2 worden gevestigd. Straks is enkel ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf 1' (en dus ter plaatse van de gasovens) de specifieke activiteit productie van keramiek tot ten hoogste categorie 3.2 toegestaan. Dit betekent dat de planologische rechten van Mobach flink worden ingeperkt. Wij merken daarnaast op dat de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf 1' een veel te klein gedeelte van het fabriekscomplex omvat. De productie van keramiek vindt door het gehele fabriekscomplex plaats, van voor- tot achtergevel. Op de als bijlage 4 bij deze zienswijze gevoegde afbeelding hebben wij met een gele lijn het productiegedeelte aangegeven. De functieaanduiding moet in ieder geval hiermee in overeenstemming worden gebracht. Voorgaande over de inperking	In aanvulling op dit rapport, heeft LBP SIGHT op verzoek van de gemeente een integraal onderzoek naar de geluidsituatie bij Mobach uitgevoerd. De resultaten van dat onderzoek zijn vastgelegd in het rapport 'Milieuonderzoeken in Utrecht, geluidonderzoek Mobach' van januari 2022. Het rapport is als bijlage bij de plantoelichting gevoegd. In paragraaf 2.2 van het rapport heeft LBP SIGHT de representatieve bedrijfssituatie van Mobach nogmaals beschreven. Volgens Mobach heeft LBP onvoldoende acht geslagen op de geldende milieuvergunning van Mobach. LBP SIGHT heeft onderzocht of de bestaande bedrijfsactiviteiten van Mobach kunnen worden ingepast. In het geluidrapport heeft LBP beschreven op welke wijze dat moet gebeuren. Kort gezegd moet in afwijking van de streefwaarde voor het langtijdgemiddelde geluidniveau van 45 dB(A) een grenswaarde van 50 dB(A) gehanteerd worden. Deze van de streefwaarde afwijkende grenswaarde past in het gemeentelijk geluidbeleid en is in artikel 5.4.4 van de planregels geborgd. Verder geldt voor de piekniveaus – naar analogie van het Activiteitenbesluit – de norm van 70 dB(A), waarvan het laden en lossen gedurende de dagperiode wordt uitgesloten. Wij vinden dat aanvaardbaar; piekniveaus als gevolg van het laden en lossen in de dagperiode zijn acceptabel (conform de systematiek van de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening) vanwege het niet in hoge frequentie voorkomen van deze activiteiten en er in de regel geen vrees is voor slaapverstoring. Het is juist dat de geluidnormen uit de huidige milieuvergunning strenger zijn. Wij zullen ervoor zorgen dat de geluidnormen uit de milieuvergunning in overeenstemming worden gebracht met de geluidnormen die wij in het kader van het bestemmingsplan aanvaardbaar achten. Verder is juist, zoals Mobach in onderdeel 5.4 van de zienswijze beschrijft, dat er een aantal maatregelen moet worden getroffen om ervoor te zorgen dat bovenstaande geluidnormen niet overschreden worden. De betreffende maatregelen worden in hoofdstuk 4 van het rapport van LBP SIGHT op een rij gezet. De gemeente heeft zich bereid verklaard de kosten van deze maatregelen voor haar rekening te nemen. De verwijzing naar de uitspraak van 29 september 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:2177) gaat niet op. De reden hiervoor is dat wij het bedrijf van Mobach door middel van een maatbestemming hebben ingepast. In onderdeel 5.5 van de zienswijze beweert Mobach dat de te treffen maatregelen niet met haar

		van planologische rechten geldt ook voor het gedeelte van het perceel dat de bestemming 'Groen' is toebedacht vanwege het Merwedepark. Afgezien van het feit dat Mobach dit gedeelte, net als de rest van het perceel, in eigendom heeft en dit dus niet bij het Merwedepark kán worden betrokken, mogen op dit gedeelte van het perceel volgens de beheersverordening nu nog bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 3.2 worden gevestigd. De bestemmingswijziging in 'Groen' staat in de weg aan uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten en houdt ook hier voor Mobach dus een fikse beperking van de bestaande planologische rechten in. Het wegbestemmen van een deel van de bedrijfsbestemming en het laten vervallen van de milieucategorie 3.2 op een deel van het perceel is op basis van vaste jurisprudentie niet zonder meer mogelijk. De raad moet de belangen die gemoeid zijn met de functies wonen en bedrijvigheid volledig in beeld brengen en een juiste en kenbare afweging maken. In §5 gaan wij hier nader op in. Voor zover het al is toegestaan om andere bestemmingen en regels voor gronden vast te stellen, leidt dit tot (aanzienlijke) planschade. In de toelichting wordt hier ten onrechte geheel aan voorbij gegaan. <u>Slijpen, opslag, gebruik buitenterrein</u> Verder staat in artikel 3.2 lid 1 van de planregels dat 'activiteiten die passen bij het doel' zijn toegestaan. Het is voor Mobach niet duidelijk wat zij hieronder moet verstaan en of de slijpactiviteiten die momenteel buiten plaatsvinden, de kunstobjecten die in de bedrijfstuin staan, de containerbak voor keramiekafval die op het Perceel staat en haar inpandige opslagactiviteiten (van potten en vazen, maar ook van stoffen zoals wasbenzine, terpentine, coating en grondstoffen zoals klei) hiermee zijn toegestaan. <u>Bereikbaarheid</u> In artikel 3.2 lid 2 staat dat de activiteit 'aanleggen en gebruiken van parkeerplaatsen' is toegestaan voor bezoekers en bevoorrading van de functies als bedoeld in artikel 3.1 onder 2. Mobach merkt op dat door de aanleg van het fietspad aan de zuidkant van het Pand de huidige parkeerplaatsen komen te vervallen. Daarnaast begrijpt Mobach uit de toelichting dat voor de bevoorrading van Mobach te zijner tijd een ontheffing van het autoverbod op de Kanaalweg zal moeten worden verkregen. Wat de voorwaarden zijn om een	gecommuniceerd zouden zijn. Dat is niet juist. Wij zijn al geruime tijd met Mobach in overleg over deze maatregelen. Inmiddels hebben wij samen met Mobach opdracht verleend aan een deskundig bureau om verder in beeld te brengen op welke wijze de maatregelen precies getroffen zullen kunnen worden. Het klopt, zoals Mobach in onderdeel 5.6 van de zienswijze stelt, dat er nog geen overeenstemming bereikt is. Wij voeren constructief overleg met Mobach. Wij hebben er alle vertrouwen in dat wij met Mobach overeenstemming bereiken. Mocht dat niet lukken, dan zullen wij de milieuvergunning van Mobach eenzijdig wijzigen en Mobach op die manier verplichten de noodzakelijke maatregelen te treffen. Het spreekt voor zich dat ook in dat geval de kosten van de maatregelen voor rekening van de gemeente komen. In onderdeel 5.4 van de zienswijze staat artikel 5.4.4 van de planregels centraal. Dit artikel bevat de relevante geluidregeling. Deze sluit aan bij de bovenstaande uitgangspunten. Mobach formuleert vier bezwaren tegen de geluidregeling. In de eerste plaats stelt Mobach dat zij verplicht wordt om maatregelen te treffen. Het is juist dat maatregelen nodig zijn om aan de gestelde geluidgrenswaarden te voldoen. De gemeente is bereid de daarmee gepaard gaande kosten voor haar rekening te nemen. Wij vinden het aanvaardbaar om onder deze voorwaarde van Mobach te verlangen dat de vereiste maatregelen worden getroffen. Daarbij speelt een belangrijke rol dat de noodzakelijke maatregelen nauwelijks effect hebben op de bedrijfsvoering van Mobach, alsmede dat de huidige voorzieningen in onze ogen niet op alle plekken voldoet aan de stand der techniek. Voor een nadere beschrijving van de te treffen maatregelen verwijzen wij naar hoofdstuk 4 van het rapport van LBP SIGHT. In de tweede plaats wijst Mobach erop dat er voor het langtijdgemiddelde geluidniveau een grenswaarde wordt gehanteerd die 5 dB hoger is dan de streefwaarde. Dat klopt. Hiervoor hebben wij al toegelicht dat de Geluidnota daar ruimte voor biedt en dat wij het aanvaardbaar vinden om deze ruimte te benutten. In de derde plaats voert Mobach aan dat het niet redelijk is dat zij de maatregelen al moet hebben getroffen als de omgevingsvergunning wordt

		dergelijke ontheffing te verkrijgen, of daadwerkelijk aan Mobach een ontheffing kan/zal worden verleend en hoe lang deze geldig is, volgt niet uit het ontwerpbestemmingsplan. Dit is rechtsonzeker en vormt wederom een inperking van de bestaande bedrijfsactiviteiten/rechten van Mobach. Voor zover al een ontheffing kan en zal worden verkregen, is vervolgens de vraag hoe de veiligheid wordt gewaarborgd van het (zware) verkeer van en naar Mobach (distributeurs, leveranciers en klanten) en de fietsers op de Kanaalweg. Zoals gezegd wordt de Kanaalweg een belangrijke doorfietsroute. Indien de (fiets)verkeersveiligheid niet kan worden gegarandeerd en de nieuwe verkeersafwikkeling in de praktijk tot verkeersonveilige situaties of zelfs ongelukken leidt, zal dit het einde betekenen van Mobach. Mobach is voor haar voortbestaan immers geheel afhankelijk van (onaangekondigd) bezoek van haar klanten en bovendien dient verzekerd te zijn dat distributeurs en leveranciers ter plaatse met een vrachtwagen kunnen komen. Gelet op de onduidelijkheid over dit punt, lijkt er vooralsnog dus sprake te zijn van een beperking van de bedrijfsactiviteiten. Uit artikel 3.2 lid 2 van het plan volgt verder dat personeel dat met de auto komt niet meer mag parkeren op het perceel. Het is voor de bedrijfsvoering van Mobach echter van essentieel belang dat dagelijks circa 5 auto's van medewerkers gebruik mogen maken van het perceel. Mobach verzoekt om deze regel aan te passen in het bestemmingsplan en ook het gebruik van parkeerplaatsen door personeel toe te staan. Voor zover de raad vasthoudt aan het uitgangspunt dat personeel niet ter plaatse mag parkeren, volgt uit het bestemmingsplan niet waar elders wordt voorzien in 5 parkeerplaatsen waar de personeelsleden wel kunnen parkeren. In de toelichting wordt weliswaar in algemene zin verwezen naar de centrale parkeervoorziening aan de westzijde van het plangebied of aan de zijde van Rivierenwijk, alsmede naar de P&R Westraven, maar hieruit blijkt niet hoe dagelijks in voldoende gratis parkeerplaatsen voor personeelsleden van Mobach wordt voorzien. De raad zal, om de voortgang van de bedrijfsactiviteiten te waarborgen, ervoor moeten zorgen dat er vaste parkeerplaatsen voor de personeelsleden van Mobach beschikbaar worden gesteld, bijvoorbeeld in de centrale parkeervoorzieningen. De kosten hiervan	verleend. Het ligt wat haar betreft meer voor de hand om aan te sluiten bij de datum waarop de eerste woningen binnen de 50 dB-contour van de figuren 3.2, 3.3 en 3.4 van het rapport van LBP SIGHT worden opgeleverd. Wij zijn dat met Mobach eens. Artikel 3 van de planregels is aangepast zodat het moment dat de betreffende geluidgevoelige functie in gebruik genomen wordt, bepalend is. In de vierde plaats vraagt Mobach zich af op welk niveau de afwijkende grenswaarde voor het langtijdgemiddelde geluidniveau zal worden bepaald. Deze vraag wordt in het rapport van LBP SIGHT beantwoord. Er zal een grenswaarde van 50 dB(A) in de planregels vastgelegd worden. Mobach geeft nog aan dat zij niet kan voldoen aan de grenswaarde van 35 dB(A) voor de nachtperiode. Dat is niet juist. Wij verwijzen naar paragraaf 4.4.4 van het rapport van LBP SIGHT.

		zal de gemeente moeten dragen. In het bestemmingsplan is over de kosten niets opgenomen. Ook dit vormt een reden waarom de raad niet tot vaststelling van het plan in de huidige vorm kan overgaan. **B: Bouwregels te beperkend voor Mobach (§3)** In artikel 3.3.1 en 3.3.2 van de planregels zijn de bouwregels opgenomen. Mobach heeft daarover twee opmerkingen. <u>Bouwhoogte fabriekscomplex</u> Mobach merkt op dat uit artikel 3.3.1, tweede lid volgt dat de bouwhoogte maximaal de bestaande bouwhoogte bedraagt en als op de verbeelding een maximale bouwhoogte is opgenomen, de aangegeven bouwhoogte ter plaatse niet mag worden overschreden. Op de verbeelding is ter plaatse van het pand geen bouwhoogte opgenomen. Dit betekent dus dat ter plaatse van het pand de bestaande bouwhoogte als maximale bouwhoogte geldt. In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is in §4.1.2.4 ten aanzien van de huidige bouwhoogte het volgende aangegeven: *"De bouwhoogte van het bedrijfspand bedraagt tussen de 6 en 9 meter*". De aangegeven bouwhoogte is onjuist. De nokhoogte van het fabriekscomplex is 12 meter, waarbij moet worden opgemerkt dat op grond van de beheersverordening een maximale goothoogte van 18 meter op het perceel is toegestaan. Uit de toelichting volgt niet waarom de planologische rechten van Mobach op dit punt worden ingeperkt. Mobach verzoekt u om in het bestemmingsplan de bouwhoogte in lijn met de beheersverordening te brengen. Op de verbeelding is aan de noordkant van het pand een strookje grond opgenomen waaraan wel een maximale bouwhoogte is toegekend, namelijk een bouwhoogte van 5 meter. Mobach begrijpt uit de toelichting dat rekening is gehouden met de mogelijkheid voor het realiseren van een nieuwe expeditieruimte aan de noordzijde van het pand. Inmiddels is duidelijk dat deze expeditieruimte aan de noordzijde is voorzien met een ontsluiting via de Kanaalweg, omdat de bestaande expeditieruimte vanuit planologisch oogpunt (geluid) tot problemen leidt voor de realisering van de voorziene woningen in de directe nabijheid van Mobach. Vooropgesteld moet worden dat Mobach niet heeft ingestemd met het verplaatsen van de expeditieruimte. De	In het licht van het bovenstaande komt artikel 5.4.4 van de planregels als volgt te luiden: *5.4.4 Beoordelingskader Geluid* *Voor geluid geldt het volgende beoordelingskader:* *1. Voldaan wordt aan de grenswaarde voor het langtijdgemiddelde geluid vanwege bedrijven en voorzieningen van maximaal 45 dB(A) etmaalwaarde op de gevel van een woning en andere geluidgevoelige functies, en dat deze maximale geluidbelasting in stand wordt gehouden.* *2. Als uit een deskundigenonderzoek blijkt dat niet doelmatig en/of kosteneffectief kan worden voldaan aan het bepaalde in de regel onder 1, kan er worden afgeweken van de genoemde maximale etmaalwaarde, met dien verstande dat een etmaalwaarde van maximaal 50dB(A) is toegestaan. Uit een deskundigenonderzoek moet blijken dat alle doelmatige en/of kosteneffectieve maatregelen om het geluidniveau te verminderen worden getroffen.* *3. Vanwege de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 geldt een grenswaarde voor het langtijdgemiddelde geluid van maximaal 50dB(A) etmaalwaarde op de gevel van een woning en andere geluidgevoelige functies, en dat deze maximale geluidbelasting in stand wordt gehouden.* *4. Vanwege de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 geldt een maximaal geluidniveau van 70 dB(A) gedurende de dagperiode (07:00-19:00uur), 65 dB(A) gedurende de avondperiode (19:00-23:00 uur) en 60 dB(A) gedurende de nachtperiode (23:00-07:00uur). Laden en lossen ten behoeve voor de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 is gedurende de dagperiode van toetsing aan het maximale geluidniveau uitgesloten. Laden en lossen is gedurende de avond- en nachtperiode niet toegestaan.* *5. De grenswaarde voor het langtijdgemiddelde geluid vanwege bedrijven en voorzieningen op de gevel van een woning en andere geluidgevoelige functies, bedraagt in de nachtperiode (23:00-07:00 uur) in alle gevallen maximaal 35 dB(A).*

		verplaatsing van de expeditieruimte naar de noordkant is blijkbaar een wens van de gemeente, maar deze verplaatsing in het bestemmingsplan heeft niet in overleg met Mobach plaatsgevonden. Daar komt bij dat Mobach een ontsluiting via de Kanaalweg als een ongewenste oplossing ziet, vanwege de verkeers(on)veiligheid. Bouwhoogte schoorstenen In artikel 3.3.2, eerste lid, van de planregels is de volgende passage opgenomen: "*met dien verstande dat de maximale bouwhoogte van de schoorstenen op het adres Kanaalweg 24 ten hoogste de bestaande bouwhoogte is*". Mobach merkt hierover op dat de in gebruik zijnde schoorsteen bij de grote oven in- en uitgeschoven kan worden. De hoogte is daarmee nu flexibel. Het is voor haar niet duidelijk of de hoogste hoogte in het ontwerpbestemmingsplan nog is toegestaan. Zij verzoekt u daarom om in het bestemmingsplan te regelen dat deze schoorsteen flexibel mag blijven. **C: Woning kan niet worden wegbestemd (§4)** Aan de woning die op het perceel staat is in het bestemmingsplan de bestemming 'Gemengd' toegekend met de functieaanduiding 'wonen uitgesloten'. Uit de toelichting begrijpt Mobach dat de wens bestaat om deze woning als bijzonder object onderdeel uit te laten maken van het Merwedepark. Een woonfunctie wordt niet passend geacht binnen het park. De bestaande woonfunctie is daarom onder het overgangsrecht gebracht. De woning is thans bestemd als dienstwoning (zie §1.6). Conform vaste jurisprudentie moet legaal bestaand gebruik in beginsel als zodanig in een nieuw bestemmingsplan positief worden bestemd. Hieraan wordt in dit geval niet voldaan en dus wordt in strijd met vaste jurisprudentie gehandeld. Los hiervan, is in de toelichting niet gemotiveerd waarom een woonfunctie niet passend zou zijn binnen het park. Ook is niet gemotiveerd dat gelet op de bestaande woonfunctie sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De raad moet altijd waarborgen dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De woning dient daarom alsnog positief te worden bestemd.	In paragraaf 6 besteedt Mobach aandacht aan de plantoelichting. Zij verwijst daarvoor naar bijlage 6 bij de zienswijze. De genoemde onderwerpen komen in onze reactie op de zienswijze aan de orde en waar nodig is de toelichting hierop aangepast. Paragraaf 7 van de zienswijze is gewijd aan het herontwikkelingsinitiatief. In onderdeel 7.1 en 7.2 van de zienswijze geeft Mobach aan dat zij haar bedrijfsactiviteiten als gevolg van de woningbouwontwikkeling die in de omgeving van haar perceel is voorzien, zal moeten/ willen staken. Dat is uiteraard aan Mobach. Wij zijn van oordeel dat met de regeling die wij in het bestemmingsplan voorstellen de bedrijfsvoering van Mobach voor de toekomst wordt veiliggesteld. Mobach geeft verder aan dat zij eerder plannen heeft ontwikkeld voor de herontwikkeling van haar perceel. Aan het slot van onderdeel 7.3 van de zienswijze geeft Mobach aan dat destijds besloten is om het voorbereide initiatief niet verder te onderzoeken omdat het een 'onvoldoende haarbare business case' opleverde. Daarom hebben wij het betreffende alternatief in het kader van het bestemmingsplan niet verder afgewogen. In onderdeel 7.4 van de zienswijze geeft Mobach aan dat de gemeente haar aanvullende ontwikkelmogelijkheden elders zou kunnen aanbieden. Het spreekt voor zich dat wij dergelijke mogelijkheden niet in het kader van het bestemmingsplan hoeven af te wegen. Bovendien is het gelet op het recente arrest van de Hoge Raad over het 1 op 1 contracteren over gemeentelijk onroerend goed niet meer mogelijk om aan Mobach een gemeentelijke grondpositie in of buiten het plangebied aan te bieden. De afgelopen twee maanden hebben wij de herontwikkelingsmogelijkheden ter plaatse van het perceel van Mobach samen met Mobach verkend. Op dit moment ligt nog geen concreet plan voor dat de raad kan afwegen. Omdat wij wel mogelijkheden zien om te komen tot herontwikkeling, stellen wij de raad voor om daarvoor een delegatiebesluit te nemen. In het delegatiebesluit legt de raad de kaders vast waarbinnen wij, nadat wij met Mobach een anterieure overeenkomst gesloten hebben, een bestemmings- of omgevingsplan kunnen voorbereiden en vaststellen.

		D: Onjuist beoordelingskader geluidbelasting Mobach (§5) Het LBP Sight rapport is ondeugdelijk tot stand gekomen. Het akoestisch onderzoek dat aan het bestemmingsplan ten grondslag is gelegd, is gebaseerd op onjuiste uitgangspunten en gebrekkig. Alleen al hierom kan het bestemmingsplan in haar huidige vorm niet worden vastgesteld. Dat zou strijdig zijn met het op grond van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht op de raad rustende vereiste van een zorgvuldige voorbereiding van een bestemmingsplan. Wij lichten dit toe. Volgens vaste jurisprudentie moet bij het onderzoek dat ertoe dient te beoordelen of ter plaatse van nieuwe woningen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd in verband met mogelijke milieuhinder van een nabijgelegen bedrijf, worden uitgegaan van een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden op het perceel van dat bedrijf. Dat is niet gebeurd. In de notitie Milieuzonering Mobach van 11 oktober 2021 is door LBP Sight niet nagegaan welke milieucategorie volgens de vigerende beheersverordening op het perceel is toegelaten, en is Mobach ten onrechte aangemerkt als een bedrijf in milieucategorie 3.1 in plaats van 3.2. Vervolgens zijn door LBP Sight onjuiste richtafstanden (en dus ook onjuiste bijbehorende milieuzones) gehanteerd. Voor milieucategorie 3.2 geldt namelijk volgens de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' een richtafstand van 50 meter voor het omgevingstype gemengd gebied. Voor de milieuaspecten stof, geluid en gevaar gelden voor milieucategorie 3.2 richtafstanden van respectievelijk 50, 100 en 30 meter. Omdat zich hier een knelpunt voordoet, de beoogde woningbouwlocatie en milieuzones overlappen elkaar grotendeels, had LBP Sight vervolgens specifieker naar het milieubelang van Mobach moeten kijken aan de hand van de verleende milieuvergunning. LBP Sight heeft ook dat niet op juiste wijze gedaan. Zij heeft weliswaar opgemerkt dat Mobach beschikt over een Hinderwetvergunning die op 3 november 1983 is verleend voor activiteiten ten gevolge van het in werking hebben van een pottenbakkerij, maar concludeert vervolgens ten onrechte dat de hierin opgenomen geluidvoorschriften aansluiten bij de grenswaarde van 45 dB(A) etmaalwaarde die de gemeente hanteert	<u>Luchtkwaliteit</u> In de zienswijze komt het aspect luchtkwaliteit niet naar voren. In het rapport van SPA dat bij de zienswijze is gevoegd, wordt wel ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Daarom besteden wij toch aandacht aan dit aspect. SPA geeft aan dat de normstelling voor luchtkwaliteit ruim is en dat er geen (grote) problemen te verwachten zijn. Wij delen die opvatting en verwijzen naar het luchtkwaliteitsonderzoek dat als bijlage 18 bij de plantoelichting is gevoegd. SPA maakt nog een opmerking over het slijpen van aardewerk. Wij wijzen erop dat deze activiteit niet vergund is en dat deze op dit moment op de openbare weg (en dus buiten de inrichting plaatsvindt). Tot nu toe is de activiteit feitelijk gedoogd, maar het spreekt voor zich dat daarvan in de nieuwe situatie geen sprake kan zijn. SPA wijst bovendien op de geldende ARBO-normstelling. Deze normstelling speelt in het kader van een bestemmingsplan geen rol, maar het spreekt voor zich dat Mobach ervoor moet zorgen dat zij aan deze wetgeving voldoet en daarmee voorkomt dat personeelsleden aan het gevaarlijke stof dat vrijkomt bij het slijpen worden blootgesteld. Voor de overige aspecten die SPA in verband met het aspect luchtkwaliteit aanhaalt, geldt dat deze, voor zover feitelijk juist, niet tot gevolg hebben dat niet aan de geldende normstelling wordt voldaan, zoals SPA zelf ook al aangeeft.

		voor het plangebied. LBP Sight gaat er daarmee aan voorbij dat in de milieuvergunning enkel rekening is gehouden met de destijds bestaande woningen en niet met de nieuwe geluidgevoelige functies die op een kortere afstand van Mobach zijn beoogd. De milieucontouren van de vergunde activiteiten lopen ruim over het plangebied en de bouwgrens. LBP Sight had moeten constateren dat de woningbouwplannen moeten worden aangepast, omdat de vergunde bedrijfsactiviteiten niet in acht kunnen worden genomen. Dit houdt in principe altijd een inbreuk op de belangen van een bedrijf in. Dat is echter niet wat LBP Sight ten aanzien van Mobach heeft geconstateerd en hier is ten onrechte aan voorbij gegaan. In plaats daarvan heeft LBP Sight ten onrechte betekenis toegekend aan een alternatieve representatieve bedrijfssituatie die niet overeenstemt met de bestaande bedrijfssituatie van Mobach. Om ter plekke van de nieuwe woningen toch een goed woon- en leefklimaat te kunnen waarborgen, zal Mobach volgens LBP Sight maatregelen moeten treffen c.q. haar bedrijfsvoering moeten aanpassen. De maatregelen/aanpassingen zijn met name noodzakelijk vanwege het geluid dat Mobach produceert. Met deze werkwijze berekent LBP Sight vanuit een bepaalde gewenste uitkomst voor wat betreft geluid de maximaal te vergunnen situatie voor Mobach. Uit jurisprudentie volgt dat deze werkwijze onjuist en dus niet houdbaar is. De raad moet bij de vaststelling van het bestemmingsplan uitgaan van het bestaande bedrijf van Mobach en aan de hand daarvan beoordelen of nieuwe woningen in de nabijheid daarvan ruimtelijk inpasbaar zijn. Dat is nu onvoldoende gebeurd. Dat de werkwijze van LBP Sight in het uitgevoerde akoestisch onderzoek onjuist is geweest en de uitkomst daarvan dus niet houdbaar is, wordt bevestigd in een door SPA WNP Ingenieurs opgestelde notitie van 2 december 2021 (bijgevoegd als bijlage 5). SPA WNP concludeert in deze notitie, na een beoordeling van het door LBP Sight uitgevoerde akoestisch onderzoek, het volgende: *"Uit de beoordeling blijkt dat in het Akoestisch onderzoek van LBP Sight een aantal voor de beoordeling van de situatie essentiële aspecten ontbreken. Daarnaast gaat LBP Sight uit van de omgekeerde wereld. Normaal moet bij inpassing van nieuwe woningen en appartementen ervan uit worden gegaan dat de huidige bedrijfsvoering van een bedrijf niet mag worden beïnvloed*	

		door deze nieuwe ontwikkelingen. Uit alle onderzoeken blijkt dat Mobach Keramiek B.V. voldoet aan haar vergunning. LBP Sight stelt echter dat het bedrijf zich maar moet aanpassen aan de nieuwe situatie door maatregelen te treffen. Echter deze maatregelen zijn niet gecommuniceerd met het bedrijf, noch is onderzocht of deze maatregelen technisch, praktisch of organisatorisch te treffen zijn. Daarnaast is geen rekening gehouden met eventueel gewenste uitbreidingen van de activiteiten van Mobach Keramiek B.V., het bedrijf beschikt in de bestaande situatie over voldoende akoestische ontwikkelingsruimte in westelijke richting (richting de nu geplande appartementen)." Daarbij benadrukt Mobach dat over de maatregelen die LBP Sight voorstelt geen overeenstemming is bereikt. Sterker nog, Mobach moest er via het ontwerpbestemmingsplan (en het LBP Sight onderzoek (bijlage 4 bij de plantoelichting) achter komen dat zij hoogstwaarschijnlijk gedwongen wordt maatregelen te treffen en haar bedrijfsvoering aan zal moeten passen. Zonder overeenstemming met Mobach over de te treffen maatregelen en de kosten daarvan had het ontwerpbestemmingsplan niet ter inzage gelegd mogen worden. Hoewel er op dit moment gesprekken lopen tussen de gemeente en Mobach over de vraag of het treffen van maatregelen acceptabel is en wie de kosten hiervan draagt, is er tussen partijen nog geen overeenstemming bereikt. Zolang er geen overeenstemming is bereikt, kan en mag de raad in redelijkheid niet tot vaststelling van het (ontwerp)bestemmingsplan overgaan. <u>Geluid in het ontwerpbestemmingsplan</u> In 3.1 lid 2 van de planregels staat dat de geluidbelasting van Mobach op de gevels van een nieuwe geluidgevoelige functie (zoals wonen) na verlening van een omgevingsvergunning voor die geluidgevoelige functie, moet voldoen aan de normering zoals bepaald in artikel 5.4.4 Beoordelingskader Geluid. Het Beoordelingskader Geluid waaraan Mobach volgens artikel 3.1 lid 2 van de planregels moet gaan voldoen, luidt als volgt: 1. Voldaan wordt aan de grenswaarde voor geluid vanwege bedrijven en voorzieningen van maximaal 45 dB(A) etmaalwaarde op de gevel van een woning en andere	

		geluidgevoelige functies, en dat deze maximale geluidbelasting in stand wordt gehouden. 2. Als uit een deskundigenonderzoek blijkt dat niet doelmatig en! of kosteneffectief kan worden voldaan aan het bepaalde in de regel onder 1, kan er worden afgeweken van de genoemde maximale etmaalwaarde, met dien verstande dat een etmaalwaarde van maximaal 50dB(A) is toegestaan. Uit een deskundigenonderzoek moet blijken dat alle doelmatige en/of kosteneffectieve maatregelen om het geluidniveau te verminderen worden getroffen. 3. Voor het bedrijf aan de Kanaalweg 24 kan met inachtneming van het beoordelingskader van de Geluidnota Utrecht een hogere etmaalwaarde worden vastgesteld. 4. De grenswaarde in de nachtperiode (23:00-07:00 uur) in alle gevallen maximaal 35 dB(A) bedraagt. Het voorgaande betekent dat als de ontwikkelaar wil aanvangen met de bouw van de woningen en een omgevingsvergunning daarvoor aanvraagt, Mobach maatregelen moet treffen c.q. haar bedrijfsvoering moet aanpassen zodat, nadat de vergunning aan de ontwikkelaar is verleend, wordt voldaan aan een aanvaardbaar geluidsniveau ter plaatse van de nieuwe woningen. Dit is om meerdere redenen onacceptabel en ontoelaatbaar. In de eerste plaats worden met artikel 3.1 lid 2 van het Ontwerpbestemmingsplan de bestaande akoestische milieubelangen van Mobach ingeperkt, terwijl bij de planvorming en het onderzoek dat daaraan ten grondslag ligt deze belangen leidend hadden moeten zijn. Zie daartoe hetgeen wij in §5.1 e.v. hebben opgemerkt. Ten onrechte wordt Mobach in het ontwerpbestemmingsplan, op basis van een ondeugdelijk akoestisch onderzoek, verplicht maatregelen te treffen vanwege de komst van nieuwe woningen en wordt niet gemotiveerd dat en waarom Mobach hiertoe in redelijkheid kan worden gehouden. Ten tweede staat op grond van het door LBP Sight uitgevoerde akoestisch onderzoek vast dat de huidige geluidbelasting van Mobach ter plaatse van de woningbouw ruimschoots hoger is dan de streefwaarde van 45 dB(A) etmaalwaarde voor het langtijdgemiddelde geluidniveau. Dit betekent dat Mobach in de bestaande situatie niet aan het Beoordelingskader Geluid kan	

		voldoen en dat de woningen in de directe nabijheid van Mobach (op ongeveer 5 a 10 meter) dus niet kunnen worden gerealiseerd, omdat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat vooralsnog niet is geborgd. In de derde plaats wordt in artikel 3.1 lid 2 van het bestemmingsplan gesteld dat Mobach maatregelen moet treffen zodat ná verlening van de omgevingsvergunning wordt voldaan aan de geluidsnormen zoals opgenomen in het Beoordelingskader Geluid. Dit betekent dat Mobach dus zelf moet monitoren wanneer een omgevingsvergunning voor de woningen wordt aangevraagd en zelf moet zorgdragen voor tijdige uitvoering van de maatregelen. Dit is de omgekeerde wereld. Het is de ontwikkelaar die de woningen wil bouwen en het kan niet zo zijn dat Mobach hier een actieve verplichting krijgt ten faveure van de ontwikkelaar. Los daarvan, zijn de geluidsnormen in het Beoordelingskader Geluid opgenomen teneinde bij het gebruik van de woningen een aanvaardbaar geluidsniveau te waarborgen. Na verlening van de omgevingsvergunning zal kunnen worden aangevangen met de start van de bouw van de woningen, maar het zal nog enige tijd duren voordat de woningen zullen worden opgeleverd (en zullen worden bewoond). Het is daarom ook niet redelijk om van Mobach te verlangen dat zij reeds maatregelen treft ten tijde van de verlening van de omgevingsvergunning zodat direct daarna wordt voldaan aan de geluidsnormen (terwijl nog niemand in de woningen woont). In de vierde plaats merkt Mobach het volgende op ten aanzien van artikel 5.4.4 lid 3 van het ontwerpbestemmingsplan. Dit artikel(lid) maakt het mogelijk dat voor Mobach, met inachtneming van het beoordelingskader van de Geluidnota Utrecht 2014-2018, een hogere etmaalwaarde wordt vastgesteld. Het is voor Mobach echter niet duidelijk hoe hoog die etmaalwaarde is en voor welke activiteiten deze acceptabel zou zijn. Dit volgt niet uit de Geluidnota Utrecht 2014-2018. Uit §5.3.2.4.2 van de plantoelichting leidt Mobach af dat hogere waarden vanwege de expeditie en het laden en lossen wellicht acceptabel zouden zijn. Hieruit blijkt echter ook dat de definitieve afweging op dit punt vooruit wordt geschoven naar het moment van vergunningverlening. Mobach wijst erop dat dit niet is toegestaan. Ook in een globaal bestemmingsplan moet worden onderbouwd dat de wens tot het realiseren van geluidsgevoelige functies reëel is. In de fase van planvorming is het	

		namelijk nog mogelijk om geluidsproblemen te voorkomen door middel van een andere inrichting van het gebied. Mobach kan zich ten slotte ook niet vinden in artikel 5.4.4. lid 4. Hieruit volgt namelijk dat de grenswaarde in de nachtperiode (23:00-07:00 uur) in alle gevallen maximaal 35 dB(A) bedraagt. Mobach kan niet aan deze grenswaarde voldoen vanwege het 24 uur per dag stoken van de gasovens. Het maximaal aantal dB(A) moet daarom worden aangepast aan de feitelijke situatie van Mobach. Indien dit leidt tot de conclusie dat ter plaatse van de woningen geen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat/ geluidniveau dan heeft dit tot gevolg dat de woningen in de directe nabijheid van Mobach planologisch gezien niet mogelijk zijn. **Toelichting (§6)** Naast bovengenoemde bezwaren heeft Mobach ten slotte nog een aantal opmerkingen bij de toelichting van het bestemmingsplan. Wij hebben deze opmerkingen met een vermelding van de relevante paragrafen uit de toelichting waarop zij betrekking hebben, opgenomen in een bijlage bij deze zienswijze en volstaan kortheidshalve met een verwijzing naar dit document (zie bijlage 6). **Herontwikkelingsinitiatief (§7)** Uit voorgaande volgt dat Mobach haar huidige bedrijfsvoering niet zonder meer kan voortzetten als het bestemmingsplan in de huidige vorm wordt vastgesteld. Voor zover de huidige bedrijfsactiviteiten van Mobach al deugdelijk zouden worden ingepast, dan voorziet Mobach dat zij op den duur haar deuren zou moeten sluiten. Een bedrijf als Mobach, met al haar milieugevolgen voor de omgeving, is niet passend in een sterk verdichte woonomgeving. Mobach ziet met name een bedreiging in de verkeersafwikkeling via de Kanaalweg (waarbij leveranciers met vrachtwagens een van de drukste fietspaden van Utrecht moeten passeren) en geluid (klagende omwonenden). Al met al ziet Mobach zich dus genoodzaakt om na te denken over alternatieven voor de toekomst. Mobach sluit niet uit dat zij over een aantal jaren, met name na de realisatie van de zogenoemde fase 2 (de dichtstbijzijnde woningen aan de westkant, op 5 meter afstand van haar bedrijf), tot de conclusie moet komen dat zij haar bedrijfsactiviteiten niet langer op	

		de huidige locatie kan voortzetten. Hoewel dit niet haar voorkeur heeft, is zij wel genoodzaakt geweest om na te denken over alternatieven. In dat verband wijst Mobach op het volgende. Al in 2020 hebben de gemeente en Mobach gesproken over alternatieven vanwege de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Destijds voorzag Mobach namelijk al problemen voor haar bedrijfsvoering door de komst van duizenden woningen in dit gebied. In opdracht van de gemeente heeft BURA Urbanism het werkboek Mobach d.d. 31 januari 2020 opgesteld. In dit werkboek is een suggestie voor een (gedeeltelijk) herontwikkelingsplan gedaan (bijlage 7). Naar aanleiding hiervan heeft Mobach een plan opgesteld dat uitgaat van een toevoeging aan het volume van de fabriek van Mobach van 2.400 m^2 bvo aan wonen en waarbij het rijksmonument zoveel mogelijk wordt behouden. Mobach verwijst naar het document "Mobach Utrecht" d.d. 2 juli 2020 (bijlage 8). Destijds is echter geconstateerd dat dit volume/plan voor Mobach een onvoldoende haalbare business case oplevert. Destijds is dus besloten dit alternatief niet verder te onderzoeken. Gelet op het bestemmingsplan zijn alternatieve oplossingen weer relevant geworden. Mobach staat nog steeds open voor een herontwikkelingsvariant. Voor zover op de huidige locatie geen groter volume dan genoemd in het "Mobach Utrecht" d.d. 2 juli 2020 (planologisch) mogelijk is, dan verzoekt Mobach acht te slaan op andere alternatieve locaties binnen de Merwedekanaalzone. De gemeente heeft daartoe in het werkboek Mobach d.d. 31 januari 2020 reeds een aantal concrete locaties genoemd, namelijk het bouwblok direct achter het pand (bouwblok 6), het bouwblok grenzend aan de Europalaan (bouwblok 3) of een van de andere bouwblokken in de buurt van Mobach, bijvoorbeeld bouwblok 1a (bijlage 9). Indien Mobach het plan d.d. 2 juli 2020 kan ontwikkelen en/of additioneel een bouwclaim elders in het gebied heeft al dan niet mogelijk te maken door een (gedeeltelijke) grondruil dan kan zij tot een haalbare business case komen die haar in staat stelt om haar bedrijfsactiviteiten op de huidige locatie op termijn te beëindigen en mogelijk elders voort te zetten. Mobach verzoekt de raad hier rekening mee te houden bij de vaststelling van het bestemmingplan. Op grond van vaste jurisprudentie moet de raad bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening houden met een particulier	

		initiatief, voor zover dat initiatief voldoende concreet is, tijdig kenbaar is gemaakt en ten tijde van de vaststelling van het plan op basis van de op dat moment bekende gegevens de ruimtelijke aanvaardbaarheid daarvan kan worden beoordeeld. Het indienen van een verzoek in een zienswijze is een passende en gebruikelijke manier om een ruimtelijk initiatief kenbaar te maken. Dit plan van Mobach voor herontwikkeling moet daarom als een voldoende concreet initiatief worden aangemerkt dat de raad moet betrekken bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Mobach gaat ervan uit dat de raad hiertoe zal overgaan. Voor zover over het plan van Mobach nog vragen bestaan, is zij bereid om hier een toelichting op te geven. **Conclusie** Mobach verzoekt uw raad om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen, althans niet in de voorgestelde vorm, omdat hiermee niet is gewaarborgd dat zij haar huidige bedrijfsactiviteiten kan continueren. Mobach is graag bereid tot een nadere toelichting en staat ook nadrukkelijk open voor verder overleg.	

Chw bestemmingsplan, Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

De uitleg van de begrippen zoals die in de Bijlage 1 Begrippen, bij de regels, zijn opgenomen, is bepalend bij de uitleg van het bestemmingsplan.

Artikel 2 Meten en berekenen

Bij toepassing van de regels worden onderstaande regels over het meten en berekenen gebruikt.

2.1 Hoogtematen

1. De bouwhoogte van een bouwwerk: de afstand vanaf het peil tot aan het hoogste punt van het gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouw onderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouw onderdelen.
2. De goothoogte van een bouwwerk: de afstand vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, de druiplijn, het boeiboord of een daarmee gelijk te stellen constructie deel.
3. De hoogte van een kap: de afstand vanaf de bovenkant van de goot, de druiplijn, het boeiboord of een daarmee gelijk te stellen constructie deel tot het hoogste punt van de kap.

2.2 Dakhelling

De hoek die het dakvlak maakt ten opzichte van het horizontale vlak.

2.3 Oppervlakte

1. De oppervlakte van een bouwwerk: de oppervlakte, gemeten tussen de buitenwerkse gevelvlakken of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.
2. Brutovloeroppervlakte: totale binnen een gebouw beschikbare vloeroppervlakte, inclusief de verdiepingen, gemeten volgens NEN 2580.

2.4 Inhoud

De inhoud van een bouwwerk: de inhoud, gemeten tussen de

- onderzijde van de begane grondvloer,
- buitenzijde van de gevels, het hart van de scheidsmuren en
- buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.5 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Hoofdstuk 2 Functies

Artikel 3 Bedrijf

3.1 Doel van de functie

Locaties met de functie 'Bedrijf' zijn bedoeld voor:

1. bedrijven die in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging zijn opgenomen en die zijn ingedeeld in categorie A en B1;
2. ter plaatse van Kanaalweg 24 ook voor het daar gevestigde keramiekbedrijf, waarbij geldt dat de (gas)ovens en de droogruimte uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-1', met dien verstande dat de geluidbelasting van het bedrijf op de gevels van een nieuwe geluidgevoelige functie op het moment dat de betreffende geluidgevoelige functie in gebruik genomen wordt, voldoet aan de normering zoals bepaald in artikel 5.4.4 Beoordelingskader Geluid;
3. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-2' zijn ook opslaggebouwen (verhuur opslagruimte) tot en met ten hoogste categorie 2 in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten toegestaan.
4. ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning (bw)' is een bedrijfswoning toegestaan behorende bij de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 .

3.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, daarnaast zijn ook daarbij behorende activiteiten zoals het aanleggen en gebruiken van erven en groenvoorzieningen toegestaan.
2. De activiteit aanleggen en gebruiken van parkeerplaatsen voor maximaal 5 parkeerplaatsen voor de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2.
3. De activiteit aanleggen en gebruiken van parkeerplaatsen voor de functie op het adres Europalaan 22 - 24.
4. Het gebruik van bedrijfsruimte als onzelfstandig kantoor is toegestaan, mits het gebruik als kantoor samenhangt met de bedrijfsactiviteiten en het gebruik als kantoor ondergeschikt is aan de bedrijfsactiviteiten; het gebruik is beperkt tot maximaal 30% van het bruto vloeroppervlak van bedrijfsgebouwen van een bedrijf tot een maximum van 2.000 m^2 per bedrijf.

3.3 Bouwen op de locatie, alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder vergunning te bouwen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een vergunning alleen, als het beoogde bouwwerk aan de volgende voorwaarden voldoet:

3.3.1 Gebouwen

1. Gebouwen mogen uitsluitend in het bouwvlak worden gebouwd.
2. De bouwhoogte bedraagt maximaal de bestaande bouwhoogte; als op de verbeelding een maximale bouwhoogte is opgenomen mag de aangegeven bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bouwhoogte (m)', niet worden overschreden.
3. Ter plaatse van de aanduiding 'sba-4' mag uitsluitend een expeditieruimte gebouwd worden. Van deze bouwmogelijkheid mag slechts gebruik gemaakt worden en de expeditieruimte mag daarna slechts in stand gehouden worden indien en voor zolang alle laad- en losbewegingen ten behoeve van de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 uitsluitend ter plaatse van de nieuwe expeditieruimte plaatsvinden.

3.3.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3 meter bedragen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte van de schoorstenen (in uitgeschoven toestand) op het adres Kanaalweg 24 ten hoogste de bestaande bouwhoogte is.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

3.4 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het opslaan van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk;
2. Bevi-inrichtingen zijn niet toegestaan;
3. oprichting, uitbreiding en wijziging van inrichtingen en/of installaties als bedoeld in bijlage C of D van het Besluit milieueffectrapportage, zoals geldend ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan, waarbij de betreffende drempelwaarde genoemd in kolom 2 van de betreffende onderdelen worden overschreden, zijn niet toegestaan;
4. het opslaan van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 meter op onbebouwde gronden;
5. het gebruiken van bedrijfsruimte als zelfstandige kantoren;
6. parkeren, al dan niet behorend tot de bedrijfsfunctie, met uitzondering van de regel onder 3.2 onder 2.
7. het bedrijfsmatig verhuren of laten verhuren van parkeervoorzieningen.
8. het slopen of wijzigen van gebouwen zonder omgevingsvergunning ter plaatse van de aanduiding "karakteristiek". Dit geldt niet voor werken of werkzaamheden die:
   a. betrekking hebben op het normaal onderhoud en beheer;
   b. al in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
   c. mogen worden uitgevoerd krachtens een al verleende vergunning.
9. zodra de bebouwing in gebruik genomen wordt en zolang geen gebruik is gemaakt van de bouwmogelijkheid van artikel 3.3.1 lid 3, is laden en lossen uitsluitend toegestaan ter plaatse en op de wijze zoals beschreven in het rapport van Goudappel.
10. gebruik van de gronden met de aanduiding sba-4 voor andere activiteiten dan expeditie (laden en lossen).

3.5 Afwijkende activiteiten met vergunning

Burgemeester en wethouder kunnen in afwijking van de regel in 3.4 onder 8 een vergunning verlenen voor het slopen of wijzigen van gebouwen ter plaatse van de aanduiding 'karakteristiek' als:

1. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de karakteristieke waarden zoals beschreven in de Lijst van karakteristieke waarden. Hierbij geldt dat een cultuurhistorisch onderzoek inzicht moet bieden in de mogelijke gevolgen voor de karakteristieke waarden van het gebouw en de eventueel noodzakelijke maatregelen of aan te leggen voorzieningen;
2. advies is ingewonnen bij team Erfgoed van het organisatieonderdeel Ruimte van de gemeente Utrecht.

Artikel 4 Bedrijf - Nutsvoorziening

4.1 Doel van de functie

Locaties met de functie 'Bedrijf - Nutsvoorziening' zijn bedoeld voor:

1. nutsvoorzieningen die in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging zijn opgenomen en die zijn ingedeeld in categorie A of B1;
2. ter plaatse van de functie-aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - transformatorstation' ook voor een transformatorstation tot en met ten hoogste categorie 3.2 in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten, met dien verstande dat het maximaal vermogen ten hoogste 100 MWA bedraagt.

4.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, en daarnaast zijn ook daarbij behorende activiteiten zoals het aanleggen en gebruiken van tuinen, erven, parkeerplaatsen, fiets- en voetpaden, en groenvoorzieningen toegestaan.

4.3 Bouwen op de locatie, alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder vergunning te bouwen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een vergunning alleen, als het beoogde bouwwerk aan de onderstaande voorwaarden voldoet:

4.3.1 Gebouwen

1. Gebouwen mogen uitsluitend in het bouwvlak worden gebouwd.
2. De bouwhoogte bedraagt maximaal de bestaande bouwhoogte.

3. In afwijking van de regel onder 2 mag de bestaande bouwhoogte met maximaal 1,5 meter worden overschreden als dit noodzakelijk is voor het beperken van de milieuhinder van de nutsvoorzieningen.

4.3.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3 meter bedragen.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

4.4 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het opslaan van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk;
2. Bevi-inrichtingen zijn niet toegestaan;
3. oprichting, uitbreiding en wijziging van inrichtingen en/of installaties als bedoeld in bijlage C of D van het Besluit milieueffectrapportage, zoals geldend ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan, waarbij de betreffende drempelwaarde genoemd in kolom 2 van de betreffende onderdelen worden overschreden, zijn niet toegestaan;
4. het opslaan van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 meter op onbebouwde gronden;
5. het gebruiken van bedrijfsruimte als zelfstandige kantoren;
6. het bedrijfsmatig verhuren of laten verhuren van parkeervoorzieningen;
7. het aanleggen, bouwen en gebruiken van gebouwen of voorzieningen voor (beperkt) kwetsbare objecten binnen de aanduiding 'veiligheidszone'.

Artikel 5 Gemengd

5.1 Doel van de functie

1. Locaties met de functie Gemengd zijn bedoeld om te transformeren naar een hoogstedelijk gemengd woon- werkgebied waarbij de invulling van het gebied bijdraagt aan de doelstelling van een gezonde, klimaatbestendige, stedelijke ontwikkeling, met een goede mix van woningen, groen, stedelijke voorzieningen, een stevige sociaaleconomische structuur, zoveel mogelijk energieneutraal en circulair en een fijnmazig verkeersnetwerk voor langzaam verkeer.
2. De missie voor Merwede is te vatten in vijf thema's; mobiel Merwede, gezond en duurzaam, levendige stadswijk, groen tenzij, en Coulissestad, zoals verwoord in hoofdstuk 1.3 van het Stedenbouwkundig Plan Merwede.
3. De invulling van het gebied vindt plaats volgens de stedenbouwkundige principes; eenheid in verscheidenheid, samengesteld en pandsgewijs, gekaderd en toegankelijk, stad op ooghoogte, aflopende dichtheid en hoogte, en licht en lucht, zoals verwoord in hoofdstuk 6.1 van het Stedenbouwkundig Plan Merwede.
4. De leden 5.2 tot en met 5.11 bevatten de regels die gelden voor de binnen de functie '*Gemengd*' beoogde transformatie.

5.2 Activiteiten en voorzieningen die zijn toegestaan

1. De volgende activiteiten en voorzieningen zijn toegestaan, met inachtneming van de in dit lid en de artikelen 5.3 tot en met 5.11 gestelde regels en voorwaarden:
   a. Wonen en de daarbij horende activiteiten die voldoen aan artikel 20 van deze regels. Er zijn maximaal 4.250 woningen toegestaan.
   b. Activiteiten genoemd in *'tabel 1 Programma niet woonfuncties*' waarbij een minimum (m^2 BVO min) en maximum (m^2 BVO max) programma per functie geldt voor het gehele plangebied zoals in de tabel aangegeven. Bij de beoordeling van het maximale programma maatschappelijke voorzieningen wordt de invulling van het programma zoals opgenomen in de functies Maatschappelijk en Gemengd bij elkaar opgeteld.
   c. Gebruik van bedrijfsruimte als onzelfstandig kantoor, mits het gebruik als kantoor samenhangt met de bedrijfsactiviteiten en het gebruik beperkt blijft tot maximaal 30% van het bruto vloeroppervlakte van de bedrijfsgebouwen van het betreffende bedrijf en niet meer bedraagt dan 2.000 m^2 per bedrijf.
   d. Ter plaatse van de aanduiding '*specifieke vorm van verkeer - 1'* een langzaamverkeersverbinding die wordt aangelegd volgens het principe zoals aangegeven op pagina 116 'profiel Oost-weststraat fietsverbinding' van het Stedenbouwkundig Plan Merwede.
   e. Ontsluiting voor autoverkeer uitsluitend ter plaatse van de aanduiding '*specifieke vorm van verkeer - 2'*.

f. Voorzieningen voor autoverkeer, uitsluitend in gebouwde parkeervoorzieningen met maximaal 1.200 parkeerplaatsen.
g. Ter plaatse van de aanduiding '*ecologi*e' een ecologische verbinding die wordt aangelegd volgens het principe 'diagonaal' zoals opgenomen op pagina 24 van het door het college van burgemeester en wethouders vastgestelde Functioneel Ontwerp (FO IP).
h. Horeca in de categorie D1, D2 of D3 van de Lijst van Horeca-activiteiten uitsluitend in hoekpanden, solitaire panden en panden die grenzen aan andere panden die geen woningen zijn, als:
   - dit past bij de leefbaarheid in de omgeving;
   - de horecagelegenheid verbondenheid heeft met de wijk;
   - mogelijke ongewenste effecten op de leefbaarheid worden voorkomen.
i. Terrassen bij horecagelegenheden zoals bedoeld in *'tabel 1 Programma niet woonfuncties*' zijn niet toegestaan.

2. Naast de activiteiten genoemd in de regels onder 1 en 3 zijn ook de daarbij behorende activiteiten, zoals sport- en spelvoorzieningen, het aanleggen, gebruiken en in stand houden van parken, tuinen, erven, verblijfsgebied, met daaronder begrepen pleinen, voet- en fietspaden en incidenteel gemotoriseerd verkeer zoals hulpdiensten, afvaldiensten, verhuiswagens en Licht Elektrische Voertuigen (LEV's) en ook voor verkeersbewegingen ten behoeve van (bevoorradings)verkeer en laden en lossen voor de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2, nutsvoorzieningen, waterberging, bruggen, voorzieningen voor warmte-koudeopslag, voorzieningen voor de in- en uitlaat van oppervlaktewater, toegangspaden, voorzieningen voor het verzamelen en afvoeren van afval, voorzieningen voor laden en lossen en hulpdiensten, incidentele parkeerplaatsen voor deelauto's, parkeerplaatsen voor mindervaliden, markten en standplaatsen voor ambulante handel, kleinschalige evenementen en ontsluitingen van gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan.
3. Tijdelijke activiteiten zijn toegestaan zolang die de transformatie van het gebied niet verhinderen of vertragen of activiteiten die tijdelijk zorgen voor een passend gebruik van een locatie en activiteiten die nodig zijn voor de transformatie, zoals het gebruiken van de locatie als bouwterrein, het aanleggen van de verkeersstructuur. Ook zijn tijdelijke parkeerplaatsen toegestaan buiten de gebouwde parkeervoorzieningen, uitsluitend vooruitlopend op de definitieve gebouwde parkeervoorzieningen.

Tabel 1 Programma niet woonfuncties

Sector	Functie	m² BVO min	m² BVO max
Werken	Bedrijven in de categorie A en B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging, creatieve bedrijvigheid en stadslandbouw. Stadslandbouw is toegestaan mits naar aard en invloed gelijk te stellen met bedrijven categorie A en B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging en tot een maximum van 3.000 m² bvo	26.000	40.000
	Nieuwe zelfstandige kantoren	9.000	13.000
Detailhandel	Detailhandel supermarkt (minimaal 2 vestigingen van elk maximaal 1.250 m² bvo) Detailhandel dagelijks, afhaalzaken daaronder begrepen	2.200 750	2.500 1.000
	Detailhandel niet dagelijks	1.075	1.800
Horeca	Horeca in de categorie D1, D2 en D3 van de Lijst van Horeca-activiteiten	1.500	3.000
	Foodhal (maximaal 1 vestiging)	0	2.750
Vrije tijd/Leisure	Leisure	2.000	7.000
	Sportschool Zwembad	0 0	1.270 1.100
Diensten	Dienstverlening	800	2.400
Maatschappelijke voorzieningen		27.750	32.000

Totaal		71.075	107.820

5.3 Nieuwe activiteiten en voorzieningen alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning een nieuwe activiteit te starten of een voorziening te realiseren.
2. De omgevingsvergunning wordt alleen verleend voor de activiteiten en voorzieningen genoemd in lid 5.2 en uitsluitend als de aanvraag voldoet aan het in lid 5.4 vastgelegde '*beoordelingskader vergunningaanvraag*'.

5.4 Beoordelingskader vergunningaanvraag

5.4.1 Beoordelingskader Bouwen

1. De bebouwing in de functie Gemengd heeft in totaal een maximum bruto vloeroppervlak van 525.000 m^2 exclusief ondergronds programma.
2. Nieuwe gebouwen zijn aardgasvrij.
3. Gebouwen worden in het bouwvlak gebouwd.
4. Er wordt een '*passend woningprogramma'* gerealiseerd. Wat moet worden verstaan onder een '*passend woningbouwprogramma'* is nader omschreven in de '*Beleidsregels Uitvoering programma Merwede, gemeente Utrecht*'.
5. De bebouwing is '*ambitieus als het gaat om duurzaamheid en circulariteit*'. Wat wordt verstaan onder '*ambitieus als het gaat om duurzaamheid en circulariteit*' wordt nader omschreven in de '*Beleidsregels Uitvoering programma Merwede, gemeente Utrecht*'.
6. Er mogen alleen nieuwe woningen gebouwd worden indien geborgd is dat het minimale programma vermeld in '*tabel 1 Programma niet woonfuncties*' gerealiseerd en in gebruik genomen wordt met inachtneming van de kaarten '*intensiteiten*', '*voorzieningenclusters*' en '*maatschappelijke voorzieningen*' op pagina 68 van het Stedenbouwkundig Plan Merwede. Hierbij geldt dat het minimum programma geldt voor de eindfase.
7. De hoogte van de eerste bouwlaag van een gebouw is minimaal 3,5 meter hoog. Dit wordt gemeten vanaf de bovenkant van de vloer van de eerste bouwlaag tot de onderkant van de vloer van de tweede bouwlaag.
8. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan in '*tabel 2 maximale bouwhoogten*' per zone is aangegeven.
9. In aanvulling op de regel onder 8 zijn hoogteaccenten toegelaten met dien verstande dat:
   a. de maximale bouwhoogte voor gebouwen in de betreffende zone niet meer bedraagt dan in '*tabel 2 maximale bouwhoogten*' voor hoogteaccenten is aangegeven.
   b. de in de tabel aangegeven maximale bouwhoogten 70 meter en 100 meter uitsluitend gebouwd mogen worden ter plaatse van de specifieke bouwaanduidingen 'sba-2' en 'sba-3' en waarbij het in de tabel aangewezen maximaal aantal gebouwen per aanduiding geldt.
10. In aanvulling op de regel onder 8 en 9 geldt dat ter plaatse van de aanduiding '*sba-1*' hoogteaccenten niet zijn toegestaan.
11. Nieuwe zelfstandige kantoren zijn uitsluitend toegestaan als vaststaat dat, binnen 6 maanden na ingebruikname van een nieuw kantoor, de totale bruto vloeroppervlakte aan zelfstandige kantoren in het plangebied niet meer bedraagt dan de bestaand aanwezige bruto vloeroppervlakte aan zelfstandige kantoren en dit bestaand aanwezige bruto vloeroppervlakte daarna ook niet toeneemt.
12. Voorzieningen in de ondergrond die nodig zijn voor het functioneren van het bouwwerk zijn alleen toegestaan als zij passen bij een doelmatige verdeling van het gebruik van de ondergrond en doorboren de scheidingslaag tussen het eerste en het tweede waterhoudend pakket alleen als daar een dringende reden voor is.
13. Bebouwing moet voldoen aan het Beeldkwaliteitsplan Merwede en de spelregels, richtlijnen en afwijkingsmogelijkheden uit hoofdstuk 6.2 (onder 2 tot en met 13) van het Stedenbouwkundig Plan Merwede.
14. Voorzieningen voor het stallen van fietsen, hoofdzakelijk inpandig in de bouwblokken. Om het fietsen en stallen aantrekkelijk te maken liggen de fietsenstallingen zo veel mogelijk op maaiveld en voorziet ieder bouwblok bij voorkeur in de interne behoefte aan fietsparkeren.
15. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt:
   a. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen.
   b. De regel onder a geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
   c. In afwijking van de regel onder a mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

Tabel 2 Maximale bouwhoogten

Zone	Bouwhoogte	Bouwhoogten hoogteaccenten
Overige zone - zone 1	37	55
Overige zone - zone 2	31	43
Overige zone - zone 3	25	31
Stedelijke accenten		
Overige zone - zone 1		70 (maximaal 1 gebouw) ('sba-3')
Overige zone - zone 1		100 (maximaal 1 gebouw) ('sba-2')

5.4.2 Beoordelingskader Parkeren

Voor parkeren geld het volgende beoordelingskader:

1. De gronden met de functie Gemengd mogen slechts worden bebouwd onder de voorwaarden dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd en in stand wordt gehouden, en dat voor het laden en lossen van goederen voldoende voorzieningen in de openbare ruimte worden getroffen.
2. Of sprake is van voldoende parkeergelegenheid wordt beoordeeld aan de hand van de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013) gebiedstype A2, met dien verstande dat de afwijkingsbevoegdheden uit paragraaf 5.2 van deze Nota waaronder de aanwijzing als maatwerkgebied op de volgende wijze worden ingevuld:
   a. een korting tot 30% op het bewonersdeel van de parkeernorm bij woningen door inzet van deelauto's;
   b. een korting van 10% door additioneel fietsparkeren;
   c. parkeren op loopafstand en op afstand in een P+R (zie lid 5.4.10);
   d. een lagere parkeernorm voor bezoek (maatwerk, onderbouwd in het concept)
3. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen dient aan de hand van een parkeerbalans aangetoond te worden:
   a. dat voor het bouwplan een evenredig deel wordt gebruikt van de 1.200 parkeerplaatsen als bedoeld in artikel 5.2 lid 1 onder f; en
   b. dat uiterlijk bij ingebruikname van de gebouwen zodanige maatregelen en voorzieningen op eigen terrein of in de omgeving van het bouwplan getroffen zullen zijn, dat mede gelet op de beschikbaarheid van een P+R-voorziening op afstand met 437 parkeerplaatsen en de overige (toekomstige) ontwikkelingen binnen de bestemming 'Gemengd', toepassing van de in lid 2 sub a en b genoemde reductiefactoren redelijkerwijs gerechtvaardigd is.
   c. Bij de beoordeling van de aanvraag onder 3 wordt bij de beoordeling van "evenredigheid" ook de inzet van deelauto's en parkeren op afstand per bouwaanvraag betrokken.
4. Voor fietsparkeren gelden de normen zoals opgenomen in Bijlage 6 Regels fietsparkeren.

5.4.3 Beoordelingskader Ecologie

Groene daken moeten zodanig worden ingericht en in stand worden gehouden dat zij kunnen fungeren als leefgebied voor planten en dieren.

5.4.4 Beoordelingskader Geluid

Voor geluid geldt het volgende beoordelingskader:

1. Voldaan wordt aan de grenswaarde voor het langtijdgemiddelde geluid vanwege bedrijven en voorzieningen van maximaal 45 dB(A) etmaalwaarde op de gevel van een woning en andere geluidgevoelige functies, en dat deze maximale geluidbelasting in stand wordt gehouden.
2. Als uit een deskundigenonderzoek blijkt dat niet doelmatig en/of kosteneffectief kan worden voldaan aan het bepaalde in de regel onder 1, kan er worden afgeweken van de genoemde maximale etmaalwaarde, met dien verstande dat een etmaalwaarde van maximaal 50dB(A) is toegestaan. Uit een deskundigenonderzoek moet blijken dat alle doelmatige en/of kosteneffectieve maatregelen om het geluidniveau te verminderen worden getroffen.
3. Vanwege de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 geldt een grenswaarde voor het langtijdgemiddelde geluid van maximaal 50dB(A) etmaalwaarde op de gevel van een woning en andere geluidgevoelige functies, en dat deze maximale geluidbelasting in stand wordt gehouden.
4. Vanwege de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 geldt een maximaal geluidniveau van 70 dB(A) gedurende de dagperiode (07:00-19:00uur), 65 dB(A) gedurende de avondperiode (19:00-23:00 uur) en 60 dB(A) gedurende de nachtperiode (23:00-07:00uur). Laden en lossen ten behoeve van de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 is gedurende de dagperiode van toetsing aan het maximale geluidniveau uitgesloten. Laden en lossen is gedurende de avond- en nachtperiode niet toegestaan.
5. De grenswaarde voor het langtijdgemiddelde geluid vanwege bedrijven en voorzieningen op de gevel van een woning en andere geluidgevoelige functies, bedraagt in de nachtperiode (23:00-07:00 uur) in alle gevallen maximaal 35 dB(A).

5.4.5 Beoordelingskader Bezonning

Voor bezonning geldt het volgende beoordelingskader:

1. Bezonning Merwedepark en Europalaan: Voor verblijfsplekken in het Merwedepark en aan de Europalaan geldt dat er het hele jaar minimaal 2 uur zonlicht per dag is.
2. Bezonning pleinen: Verblijfsplekken op de centrale pleinen, ontvangen in de periode van 21 maart tot en met 21 september direct zonlicht, waarbij 75% van een plein minimaal twee bezonningsuren per dag heeft.
3. Straten en binnenterreinen: Verblijfsplekken in binnenterreinen en straten ontvangen voldoende zon in de periode van 21 maart tot en met 21 september, waarbij:
   a. 50% van binnenterreinen minimaal 2 uur direct zonlicht kan ontvangen, en
   b. 75% van de straten minimaal 2 uur direct zonlicht kan ontvangen.
   c. Als de binnenterreinen niet aan deze eisen kunnen voldoen, is het toegestaan om de bezonning van de lager gelegen daken (mits collectief toegankelijk) mee te nemen in de bepaling van het bezonde oppervlakte.
4. Bezonning gevels: Van het totale geveloppervlak van een blok ontvangt de gevel in zoveel mogelijk gevallen 50% minimaal 2 uur per dag direct zonlicht in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. De situering en vorm van de bebouwing mag niet leiden tot overmatige schaduw op de aangrenzende blokken. Voor de bezonning van de omliggende gebouwen geldt dat in zoveel mogelijk gevallen 60% van de omliggende gevels aan de noord-, oost- en westzijde van het blok minimaal 2 uur per dag direct zonlicht in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober ontvangen.

5.4.6 Beoordelingskader Wind

Voor windhinder en windgevaar volgens NEN 8100 geldt het volgende beoordelingskader:

1. voor parken, pleinen, straten en binnentuinen mag geen sprake zijn van de kwalificatie 'slecht' voor windhinder.
2. voor verblijfsplekken (bijvoorbeeld horecaterrassen) geldt dat moet worden voldaan aan kwaliteitsklasse A.
3. voor windgevaar mag geen sprake zijn van de kwalificatie 'gevaarlijk'. Matig risico op windgevaar wordt alleen geaccepteerd op locaties die vallen binnen activiteitenklasse I (doorlopen).

5.4.7 Beoordelingskader Water

Voor water geldt het volgende beoordelingskader:

1. Elk bouwblok houdt zijn eigen hemelwater zo veel mogelijk zelf vast en verwerkt dit. Dit wordt nader ingevuld met de '*Beleidsregels Uitvoering programma Merwede, gemeente Utrecht*'.
2. Van regel 1 kan worden afgeweken als bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt aangetoond dat het hemelwater op een andere manier binnen het plangebied wordt vastgehouden en wordt verwerkt.

5.4.8 Beoordelingskader Binnenterreinen

Voor binnenterreinen geldt het volgende beoordelingskader:

Binnenterreinen hebben een groene invulling die zoveel als mogelijk collectief in stand wordt gehouden. Een binnenterrein biedt ruimte voor ontmoeting, spelen, en is in ieder geval gedurende de dagperiode publiek verbonden met het netwerk van straten, pleinen en parken, en vormt blijvend een verlengde van de Merwedebiotoop.

5.4.9 Beoordelingskader Voorzieningen

Bij het verlenen van de omgevingsvergunning als bedoeld in lid 5.3 '*Nieuwe activiteiten en voorzieningen alleen met vergunning*' voor de activiteit Wonen, moet door de aanvrager aangetoond zijn dat op het moment dat het eerste cluster nieuwbouwwoningen in gebruik is genomen, er in het plangebied een voorziening in gebruik is en in stand wordt gehouden voor dagelijkse detailhandel, een huisartsenpost en een apotheek.

Tijdelijke voorzieningen zijn toegestaan vooruitlopend op het gereedkomen van de permanente bebouwing voor de hiervoor genoemde voorzieningen.

5.4.10 Beoordelingskader Mobiliteit

Bij het verlenen van de omgevingsvergunning als bedoeld in lid 5.3 '*Nieuwe activiteiten en voorzieningen alleen met vergunning*' voor de activiteit Wonen, moet door de aanvrager aangetoond zijn dat op het moment dat het eerste cluster nieuwbouwwoningen in gebruik is, er één of meer mobiliteitshubs in werking zijn en in werking blijven die voldoen aan de volgende voorwaarden:

1. Een mobiliteitshub is gelegen op een centrale plek in het plangebied, nabij loop-, fiets- en openbaarvervoervoorzieningen, centrale gebouwde parkeervoorzieningen, en de niet woonfuncties volgens '*Tabel 1 Programma niet woonfuncties*' van lid 5.2 Activiteiten en voorzieningen die zijn toegestaan.

2. Een mobiliteitshub bestaat uit een mobiliteitswinkel, logistieke service, buffer (voor voertuigen en goederen) en een digitaal managementsysteem om de deelmobiliteit te bedienen en de reductie van autogebruik te ondersteunen (mobiliteitshub). Huisvesting van deze voorzieningen in niet permanente gebouwen is toegestaan vooruitlopend op het gereedkomen van de permanente bebouwing voor de genoemde voorzieningen in deze regel.
3. De 2e mobilititeitshub moet beschikbaar zijn voor ingebruikname van het laatste cluster nieuwe woningen.
4. Het Mobiliteitsconcept Merwede wordt bewaakt en beheerd.
5. Het Mobiliteitsconcept Merwede wordt doorontwikkeld.
6. De functie van mobiliteitsregisseur is ingesteld en ingevuld.

5.5 Beleidsregels Uitvoering programma Merwede

Ter invulling van de beoordelingscriteria van lid 5.4.1 onder 4 (*passend woningbouwprogramma*), lid 5.4.1 onder 5 (*ambitieus als het gaat om duurzaamheid en circulariteit*) en lid 5.4.7 Beoordelingskader Water stellen burgemeester en wethouders de '*Beleidsregels Uitvoering programma Merwede, gemeente Utrecht*' vast.

Burgemeester en wethouders beoordelen aan de hand van de Beleidsregels of een aanvraag voldoet aan de beoordelingscriteria van lid 5.4.1 onder 4, lid 5.4.1 onder 5 en lid 5.4.7 Beoordelingskader Water. Voor zover de vastgestelde beleidsregels worden gewijzigd, treden de gewijzigde beleidsregels in de plaats van de daarvoor geldende beleidsregels.

De beleidsregels gaan over:

1. de mate waarin een bouwblok in voldoende mate bijdraagt aan het woningbouwprogramma naar categorie en het programma niet woonfuncties;
2. de wijze van situering en uitwerking van gebouwen voldoende bijdraagt aan ecologische verbindingen en groen, waaronder dakgebruik;
3. de mate waarin een gebouw een evenredige bijdrage levert aan duurzaamheid en klimaat, energie en circulariteit.

5.6 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. opslag, anders dan tijdelijke opslag in verband met het bouwen, van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 meter op onbebouwde gronden;
2. Bevi-inrichtingen;
3. oprichting, uitbreiding en wijziging van inrichtingen en/of installaties als bedoeld in bijlage C of D van het Besluit milieueffectrapportage, zoals geldend ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan, waarbij de betreffende drempelwaarde genoemd in kolom 2 van de betreffende onderdelen worden overschreden, zijn niet toegestaan;
4. shisha-lounges;
5. het gebruiken van ruimtes voor belhuizen:
6. het vestigen van gevoelige functies binnen een afstand van 50 meter vanaf de bestemmingsgrens aan de zijde van de Europalaan en Wilhelminalaan;
7. wonen ter plaatse van de aanduiding '*wonen uitgesloten*';
8. in de openbare ruimte is op of boven maaiveldniveau geen plaats voor het parkeren van auto's, met uitzondering van incidentele parkeerplaatsen voor deelauto's, mindervaliden, en laden/lossen en voor zover geen sprake is van een tijdelijke activiteit als bedoeld in lid 5.2 onder 3.
9. het slopen of wijzigen van gebouwen zonder omgevingsvergunning ter plaatse van de aanduiding "*karakteristiek*". Dit geldt niet voor werken of werkzaamheden die:
   a. betrekking hebben op het normaal onderhoud en beheer;
   b. al in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
   c. mogen worden uitgevoerd krachtens een al verleende omgevingsvergunning.

5.7 Nadere eisen

1. Burgemeester en wethouders kunnen om onevenredige windhinder of windgevaar te voorkomen nadere eisen stellen aan de plaatsing en vormgeving van gebouwen met een bouwhoogte vanaf 30 meter als het in regel 5.4.6 Beoordelingskader Wind bedoelde onderzoek daartoe aanleiding geeft.
2. Burgemeester en wethouders kunnen om onevenredige schaduwwerking te voorkomen nadere eisen stellen aan de plaatsing en vormgeving van gebouwen als het in regel 5.4.5 Beoordelingskader Bezonning bedoelde onderzoek daartoe aanleiding geeft.
3. Burgemeester en wethouders kunnen om onevenredige aantasting van de karakteristieke waarden van het gebouw te voorkomen nadere eisen stellen aan de plaatsing en vormgeving van gebouwen.

4. Voor het behalen van de doelstellingen als bedoeld in lid 5.1, kunnen burgemeester en wethouders nadere eisen stellen aan:
   a. de verkeersveiligheid;
   b. de milieusituatie;
   c. de sociale veiligheid;
   d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
   e. de ventilatie van woongebouwen gelegen aan de Europalaan voor de luchtkwaliteit;
   f. de aard, omvang en duur van de tijdelijke activiteiten zoals bedoeld in regel 5.2 onder 3;
   g. de situering en toegankelijheid van voorzieningen voor fietsparkeren in gebouwen.

5.8 Afwijkende activiteiten met vergunning

5.8.1 Bezonning

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in 5.4.5 Beoordelingskader Bezonning voor het afwijken van de minimale eisen van de bezonning van straten en pleinen, mits dit niet leidt tot overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard of onevenredige afbreuk doet aan de kwaliteit van de openbare ruimte. In de afweging worden de doelen uit de regel in lid 5.1 Doel van de functie betrokken.

5.8.2 Gevoelige functies

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in 5.6 Activiteiten die niet mogen onder 6 voor het toelaten van gevoelige functies binnen een afstand van 50 meter als de gevoelige functie niet rechtstreeks grenst aan de genoemde weg en er geen belemmeringen zijn voor de vestiging vanuit luchtkwaliteit.

5.8.3 Terras bij een horecagelegenheid

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in 5.2 Activiteiten en voorzieningen die zijn toegestaan lid 1 onder i voor het realiseren van een terras behorend bij een naastgelegen horecagelegenheid, mits wordt aangetoond dat het gecumuleerde langtijdgemiddelde geluidniveau van het geluid dat op het terras veroorzaakt wordt op de gevels van omliggende geluidsgevoelige functies niet meer bedraagt dan 55 dB(A) voor de dagperiode (7-19 uur), 50 dB(A) voor de avondperiode (19-23 uur) en 45 dB(A) voor de nachtperiode (23-7 uur).

5.8.4 Horeca in categorie B

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in 5.2 lid 1 onder b voor het toelaten van horeca in de categorie B mits dit niet leidt tot overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard, het leefklimaat en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, en met inachtneming van het maximaal toegelaten vierkante meters brutovloeroppervlak zoals opgenomen in '*tabel 1 Programma niet woonfuncties*'.

5.8.5 Positionering van maatschappelijke voorzieningen

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in lid 5.4.1 Beoordelingskader Bouwen onder 6 voor het afwijken van de positionering van maatschappelijke voorzieningen zoals opgenomen in de kaart 'maatschappelijke voorzieningen' op pagina 68 van het Stedenbouwkundig Plan, mits de mix van maatschappelijke voorzieningen in stand blijft en advies is ingewonnen bij organisatieonderdeel Maatschappelijke Ontwikkeling van de gemeente Utrecht.

5.8.6 Horeca in categorie D1, D2 en D3

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in lid 5.2 Activiteiten en voorzieningen die zijn toegestaan lid 1 onder h voor het toelaten van horeca in de categorie D1, D2 en D3 grenzend aan panden die woningen zijn mits dit niet leidt tot overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard, het leefklimaat en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, en met inachtneming van het maximaal toegelaten vierkante meters brutovloeroppervlak zoals opgenomen in '*tabel 1 Programma niet woonfuncties*'.

5.8.7 Lagere hoogte van de eerste bouwlaag

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel 5.4.1 Beoordelingskader Bouwen onder 7 voor het toestaan van een lagere hoogte van de eerste bouwlaag op locaties waar technische ruimtes (zoals inpandige afvalinzameling en nutsruimtes) en stallingruimtes worden gerealiseerd en bij de zijden van een bouwblok waar op de eerste bouwlaag vooral sprake is van wonen.

5.8.8 Slopen of wijzigen van gebouwen ter plaatse van 'karakteristiek'

Burgemeester en wethouder kunnen in afwijking van de regel in 5.6 Activiteiten die niet mogen onder 9 een omgevingsvergunning verlenen voor het slopen of wijzigen van gebouwen ter plaatse van de aanduiding 'karakteristiek' als:

1. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de karakteristieke waarden zoals beschreven in de Lijst van karakteristieke waarden. Hierbij geldt dat een cultuurhistorisch onderzoek inzicht moet bieden in de mogelijke gevolgen voor de karakteristieke waarden van het gebouw en de eventueel noodzakelijke maatregelen of aan te leggen voorzieningen;
2. advies is ingewonnen bij team Erfgoed van het organisatieonderdeel Ruimte van de gemeente Utrecht.

5.8.9 Bijzondere concepthotels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de '*tabel 1 Programma niet woonfuncties*' om de activiteit verstrekken van logies voor bijzondere concepthotels en bijzondere doelgroephotels mogelijk te maken.

Bij de toepassing van deze bevoegdheid gelden de volgende voorwaarden:

1. Op basis van een onderbouwing moet de behoefte en de positieve bijdrage van de functie aan het hotelaanbod binnen de gemeente Utrecht worden aangetoond. Voor beide hotelvormen geldt dat ze nadrukkelijk moeten kunnen voorzien in een eigen vraag en de markt zodoende verruimen en hiermee aanvullend gaan functioneren op het bestaande hotelaanbod.
2. In uitwerking van de regel onder 1 geldt dat het hotel in ieder geval moet voldoen aan de volgende criteria:
    a. Locatie: het hotel biedt duidelijke meerwaarde aan een gebiedsontwikkeling of is in een monumentaal of bijzonder pand gehuisvest.
    b. Kwaliteit initiatiefnemers: harde toezegging van ontwikkelaar en exploitant voor de realisatie van het hotel, waarbij bewezen referenties zijn van reeds gerealiseerde plannen.
    c. Segmentatie: bedient aantoonbaar een eigen doelgroep met voor Utrecht aanvullende hotelconcepten (eigen businessplan en marktonderzoek met inzicht in vraag, aanbod en onderscheidend vermogen zijn verplicht), zodat hiermee in een kwalitatieve verbreding van het aanbod wordt voorzien.
    d. Duurzaamheid: het concept is bij voorkeur alternatief aanwendbaar (bijvoorbeeld om te vormen naar woningen) en draagt bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de ambitie Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen. Dat kan bijvoorbeeld door invulling te geven aan sociaal ondernemerschap (social return), gezonde horeca, faciliteren van gezonde mobiliteit, het beperken van hinder voor de buurt en het creëren van voordelen voor de buurt. Het initiatief draagt ook bij aan de duurzame verstedelijking van Utrecht door een energieneutrale exploitatie, het bijdragen aan de regionale circulaire economie, en het natuurinclusief en klimaatadaptief (her)-ontwikkelen van het gebouw.

5.8.10 Short Stay

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de '*tabel 1 Programma niet woonfuncties*' om de activiteit verstrekken van logies voor tijdelijk verblijf (Short Stay) mogelijk te maken.

Bij de toepassing van deze bevoegdheid gelden de volgende voorwaarden:

1. Op basis van een onderbouwing moet de behoefte en de positieve bijdrage van de functie aan de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone worden aangetoond.

2. De accommodatie voor tijdelijk verblijf heeft voldoende akoestische kwaliteit voor een goed woon- en leefklimaat.
3. Voldaan moet worden aan de Beleidsregels tijdelijk verblijf (Short Stay) gemeente Utrecht. Als deze beleidsregels wijzigen, wordt met de wijziging rekening gehouden.

5.8.11 Oppervlakte Bijzondere concepthotels en Short Stay

De gezamenlijke oppervlakte van de activiteiten als bedoeld in de regel 5.8.9 Bijzondere concepthotels en 5.8.10 Short Stay heeft een omvang van maximaal 9.000 m^2 brutovloeroppervlak.

5.9 Wijze van meten bouwhoogte

Bij het meten van de bouwhoogte als bedoeld in artikel 2.1 worden niet meegerekend:

1. technische ruimten en voorzieningen, waaronder installaties voor energieopwekking, liftschachten en glazenwasinstallaties, verbindende spiltrappen tussen bouwdelen en groenvoorzieningen, zoals bomen, struiken en andere daarmee gelijk te stellen voorzieningen;
2. dakranden als beëindiging van een gebouw voor de visuele afscherming van technische ruimten en voorzieningen op een gebouw.

5.10 Toepassingsbereik artikel 18

In afwijking van de regel in artikel 18 lid 2 onder 1, beoordelen burgemeester en wethouders bij de aanvaardbaarheid van de overschrijding van de bouwhoogte tot een maximale afwijking van 5% uitsluitend of de overschrijding een positieve bijdrage levert aan de kwalitatieve doeleinden op gebouwniveau (zoals een hogere plint- of verdiepingshoogte).

5.11 Monitoring

1. Burgemeester en wethouders monitoren jaarlijks de mate van realisatie van de transformatie binnen de functie 'Gemengd'. De voortgang van Project Merwede wordt gemonitord volgens het *'Plan van Aanpak Monitoring'*.
2. Het voortgangsrapport bevat in ieder geval de volgende onderdelen:
   a. een overzicht van de gerealiseerde onderdelen van het programma voor het Merwede;
   b. een overzicht van de onderdelen van het programma voor Merwede die vergund of in uitvoering zijn;
   c. een evaluatie van de programmatische invulling, de planning en de indicatieve fasering van de projectonderdelen;
   d. een overzicht van de werking van het mobiliteitsconcept waaronder begrepen inzicht in de verkeersgeneratie van het vergunde en gerealiseerde programma tijdens de spitsperiode;
   e. een conclusie waaruit blijkt óf, en zo ja, welke maatregelen er nodig zijn om de voorspoedige voortgang van het project te bewerkstelligen.

5.12 Voorwaardelijke verplichting met betrekking tot het voorkomen van geluidhinder

Voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming moet vaststaan dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde volgens de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde), volgens het besluit Hogere waarde met inachtneming van de in dit besluit gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt.

Artikel 6 Groen

6.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Groen zijn bedoeld voor groen met ecologische, recreatieve en cultuurhistorische waarden die deel uit maken van de stedelijke groenstructuur, met de daarbij behorende voorzieningen, vergroting van de leefbaarheid en een gezond leefklimaat.

6.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, en ook zijn daarbij behorende activiteiten, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van groenvoorzieningen, voet- en fietspaden, verkeer voor de bedrijven aan de Kanaalweg 24 en Kanaalweg 36, onderhouds- en calamiteitenpaden, tuinen, duikers en faunapassages, voorzieningen voor warmte-koudeopslag, civieltechnische bouwwerken, gebruik en in- en uitlaat van oppervlaktewater, markten en standplaatsen voor ambulante handel, kleinschalige evenementen, geluidwerende voorzieningen, hondenuitlaatveldjes, water, ontmoetingsplaatsen al dan niet met zitbanken of speeltoestellen en kunstobjecten, speel- en verblijfsplekken toegestaan waaronder ook worden verstaan terrassen en speelterreinen voor scholen, met dien verstande dat:

1. Ter plaatse van de aanduiding '*brug*' is een brug voor langzaam verkeer toegestaan.
2. Ter plaatse van de aanduiding '*ecologie*' wordt een ecologische verbinding aangelegd volgens het principe '*diagonaal*' zoals opgenomen op pagina 24 van het door het college van burgemeester en wethouders vastgestelde Functioneel Ontwerp Inrichtingsplan (FO. In afwijking van de regel onder 1 zijn binnen deze aanduiding bruggen voor langzaam verkeer toegestaan.
3. Ter plaatse van de aanduiding '*specifieke vorm van verkeer - 1*' wordt een langzaamverkeersverbinding aangelegd volgens het principe zoals aangegeven op pagina 116 'profiel Oost-weststraat fietsverbinding' van het door de gemeenteraad vastgestelde Stedenbouwkundig Plan Merwede.
4. Het gebruik als tuin is uitsluitend toegestaan voorzover de gronden direct grenzen aan de bestemmingen Gemengd en/of Wonen tot ten hoogste een diepte van 1,5 meter.
5. In afwijking van de regel onder 4 is ter plaatse van de aanduiding *'tuin'* het toegestaan om de gronden als tuin te gebruiken mits de gronden groen ingericht blijven en de bestaande verharding niet toeneemt. Deze gronden moeten niet beschouwd worden als erf in de zin van artikel 1 van bijlage II behorende bij het Besluit omgevingsrecht, zoals dat artikel luidt op het moment van de datum van inwerkingtreding van dit plan.
6. Ter plaatse van de aanduiding '*specifieke vorm van groen-1*' is de ontsluiting van de bedrijfswoning behorende bij de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 toegestaan.

6.3 Bouwen op deze locatie, alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning te bouwen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een omgevingsvergunning alleen, als het beoogde bouwwerk aan de onderstaande voorwaarden voldoet:
   a. gebouwen zijn niet toegestaan.
   b. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde bedraagt ten hoogste 6 meter.
   c. voor de gronden waar gebruik als tuin is toegestaan geldt een maximale hoogte voor erfafscheidingen van 1 meter.

6.4 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. Het aanleggen en gebruiken van ontsluitingswegen voor autoverkeer, met uitzondering van het gebruik voor/door;
   a. noodzakelijk onderhoud en calamiteiten.
   b. bezoekers, werknemers en bevoorrading van de bestaande nutsvoorziening aan de Kanaalweg 36.
   c. bezoekers, werknemers en bevoorrading voor de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2.
2. Het aanleggen en gebruiken van parkeervoorzieningen voor motorvoertuigen;
3. Het aanleggen, bouwen en gebruiken van gebouwen of voorzieningen voor (beperkt) kwetsbare objecten binnen de aanduiding '*veiligheidszone*'.
4. Akoestische signalering voor een beweegbare brug waarbij het maximale bronvermogen meer bedraagt dan 85dB. Hierbij geldt dat het signaal niet anders dan naar de gevarenzone is gericht.

6.5 Afwijkende activiteiten met vergunning

1. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het toestaan van balkons bij woningen met een grotere bouwdiepte dan 1,5 meter (zoals dit mogelijk is met het verlenen van een omgevingsvergunning op basis van artikel 18.1) op locaties met de functie Groen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen de onder 1 bedoelde omgevingsvergunning niet als:
   a. dit leidt tot stedenbouwkundige bezwaren; of
   b. de vrije hoogte, gemeten van de onderzijde van het overschrijdende bouwdeel tot aan het aansluitende, afgewerkte maaiveld minder dan 2,2 meter bedraagt; of
   c. de overschrijding niet te verenigen is met het doel van de functie; of

d. de overschrijding onevenredige hinder voor aangrenzende percelen tot gevolg heeft.

Artikel 7 Maatschappelijk

7.1 Doel van de functie

Locaties met de functie 'Maatschappelijk' zijn bedoeld voor een school, kinderdagverblijf, buitenschoolse opvang en de daar bij behorende voorzieningen zoals een gymzaal, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, voorzieningen voor warmte-koude opslag, gebruik en in- en uitlaat van oppervlaktewater, tuinen en erven, met dien verstande dat het maximale programma van de functie 'maatschappelijke voorzieningen' in '*tabel 1 Programma niet wonen*' van artikel 5.2 lid 1 onder b van toepassing is voor zowel de bestemming Maatschappelijk als de bestemming Gemengd bij elkaar opgeteld.

7.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, en daarnaast zijn ook daarbij behorende activiteiten, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van parken, tuinen, erven, nutsvoorzieningen, waterberging, en toegangspaden, toegestaan.
2. Tijdelijke activiteiten mogen plaatsvinden zolang die de transformatie van het gebied niet verhinderen, zoals activiteiten die passen bij de nog bestaande situatie, of activiteiten die tijdelijk zorgen voor een passend gebruik van een locatie en activiteiten die nodig zijn voor de transformatie, zoals het gebruiken van de locatie als bouwterrein of het aanleggen van verkeersstructuur of tijdelijke parkeerplaatsen.
3. Nieuwe gebouwen zijn aardgasvrij en aangesloten op het Warmte-koude net.

7.3 Bouwen op deze locatie, alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning te bouwen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een omgevingsvergunning alleen als het beoogde bouwwerk voldoet aan de volgende voorwaarden:
   a. Gebouwen worden gebouwd binnen het bouwvlak.
   b. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan op de verbeelding met de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)' is aangegeven.
   c. De bebouwing is '*ambitieus als het gaat om duurzaamheid en circulariteit*'. Wat wordt verstaan onder '*ambitieus als het gaat om duurzaamheid en circulariteit*' wordt nader omschreven in de '*Beleidsregels Uitvoering programma Merwede, gemeente Utrecht*'.
   d. Elk bouwblok houdt zijn eigen hemelwater zo veel mogelijk zelf vast en verwerkt dit. Dit wordt nader ingevuld met de '*Beleidsregels Uitvoering programma Merwede, gemeente Utrecht*'. Van deze regel kan worden afgeweken als bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt aangetoond dat het hemelwater op een andere manier binnen het gebied wordt vastgehouden en vastgehouden blijft.
   e. Bij het verlenen van de omgevingsvergunning biedt een bezonningsonderzoek inzicht in de mogelijke gevolgen van bezonning in de omgeving van het gebouw en de eventueel noodzakelijke maatregelen of aan te leggen voorzieningen. De omgevingsvergunning voor het bouwen wordt alleen verleend als voldaan wordt aan de volgende minimale eisen voor bezonning:
      - Bezonning Merwedepark en Europalaan: voor verblijfsplekken in het Merwedepark en aan de Europalaan geldt dat er het hele jaar minimaal 2 uur zonlicht per dag is.
      - Bezonning pleinen: verblijfsplekken op de centrale pleinen, ontvangen in de periode van 21 maart tot en met 21 september direct zonlicht, waarbij 75% van een plein minimaal twee bezonningsuren per dag heeft.
      - Straten en binnenterreinen: verblijfsplekken in binnenterreinen en straten ontvangen voldoende zon in de periode van 21 maart tot en met 21 september, waarbij zoveel mogelijk:
        - 50% van binnenterreinen minimaal 2 uur direct zonlicht kan ontvangen, en
        - 75% van de straten minimaal 2 uur direct zonlicht kan ontvangen.
        - Als de binnenterreinen niet aan deze eisen kunnen voldoen, is het toegestaan de bezonning van de lager gelegen daken (mits collectief toegankelijk) mee te nemen in de bepaling van het bezonde oppervlakte.
3. Voorzieningen in de ondergrond die nodig zijn voor het functioneren van het bouwwerk passen bij een doelmatige verdeling van het gebruik van de ondergrond en doorboren de scheidingslaag tussen het eerste en het tweede waterhoudend pakket alleen als daar een dringende reden voor is.

7.4 Beleidsregels Uitvoering programma Merwede

Ter invulling van de beoordelingscriteria van lid 7.3 sub 2 onder c (*ambitieus als het gaat om duurzaamheid en circulariteit*) en lid 7.3 sub 2 onder d (*beoordelingscriteria water*) stellen burgemeester en wethouders de '*Beleidsregels Uitvoering programma Merwede, gemeente Utrecht*' vast.

Burgemeester en wethouders beoordelen aan de hand van de Beleidsregels of een aanvraag voldoet aan de beoordelingscriteria van lid 7.3 onder 2 sub c en lid 7.3 sub 2 onder d. Voor zover de vastgestelde beleidsregels worden gewijzigd, treden de gewijzigde beleidsregels in de plaats van de daarvoor geldende beleidsregels.

De beleidsregels gaan, voor zover relevant voor dit artikel, over:

1. de wijze van situering en uitwerking van gebouwen voldoende bijdraagt aan ecologische verbindingen en groen, waaronder dakgebruik;
2. de mate waarin een gebouw een evenredige bijdrage levert aan duurzaamheid en klimaat, energie en circulariteit.

7.5 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. zelfstandige horeca-activiteiten;
2. zelfstandige detailhandel;
3. parkeren, al dan niet behorend bij de functie;
4. het bedrijfsmatig verhuren of laten verhuren van parkeervoorzieningen.

7.6 Nadere eisen

1. Het college van burgemeester en wethouders kan om onevenredige schaduwwerking te voorkomen nadere eisen stellen aan de plaatsing en vormgeving van gebouwen als het in lid 7.3 sub 2 onder e bedoelde onderzoek daartoe aanleiding geeft.
2. Voor het behalen van de doelstellingen als bedoeld in artikel 7.1, kan het college van burgemeester en wethouders nadere eisen stellen aan:
   a. de verkeersveiligheid;
   b. de milieusituatie;
   c. de sociale veiligheid;
   d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
   e. de aard, omvang en duur van de tijdelijke activiteiten zoals bedoeld in lid 7.2 sub 2.

7.7 Afwijkende activiteiten met vergunning

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van lid 7.3 sub 2 onder e voor het afwijken van de minimale eisen van de bezonning van straten en pleinen, mits dit niet leidt tot overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard of afbreuk doet aan de kwaliteit van de openbare ruimte. In de afweging worden de doelen uit de regel 7.1 betrokken.

7.8 Exploitatieplan

Burgemeester en wethouders verlenen de omgevingsvergunning voor bouwen alleen indien voor het bestemmingsvlak (zijnde exploitatiegebied) een exploitatieplan door burgemeester en wethouders is vastgesteld en onherroepelijk is, danwel door middel van een anterieure overeenkomst het kostenverhaal anderszins verzekerd is.

7.9 Monitoring

1. Burgemeester en wethouders monitoren jaarlijks de mate van realisatie van de transformatie binnen de functie 'Gemengd'. De voortgang van Project Merwede wordt gemonitord volgens het Plan van Aanpak Monitoring.
2. Het voortgangsrapport bevat in ieder geval de volgende onderdelen:
   a. een overzicht van de gerealiseerde onderdelen van het programma voor het Merwede;
   b. een overzicht van de onderdelen van het programma voor Merwede die vergund of in uitvoering zijn;
   c. een evaluatie van de programmatische invulling, de planning en de indicatieve fasering van de projectonderdelen;
   d. een overzicht van de werking van het mobiliteitsconcept waaronder begrepen inzicht in de verkeersgeneratie van het vergunde en gerealiseerde programma tijdens de spitsperiode;
   e. een conclusie waaruit blijkt óf, en zo ja, welke maatregelen er nodig zijn om de voorspoedige voortgang van het project te bewerkstelligen.

Artikel 8 Verkeer

8.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Verkeer zijn bedoeld voor het doorgaande wegverkeer met rijwegen, bestaande uit twee keer één rijstrook, in- en uitvoegstroken daar niet bij inbegrepen, parkeervoorzieningen en waterbeheer en waterberging en de daarbij behorende voorzieningen.

8.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van in- en uitvoegstroken, laad- en los voorzieningen, kruisingen, duikers, fiets- en voetpaden, voorzieningen voor warmte-koudeopslag, civieltechnische bouwwerken, gebruik en in- en uitlaat van oppervlaktewater, geluidwerende voorzieningen, OV halteplaatsen, groenvoorzieningen, voorzieningen voor het onderhoud, reclame-uitingen en kunstobjecten, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'ecologie' de locaties bedoeld zijn voor het aanleggen van een ecologische verbindingszone.

8.3 Bouwen op de locatie, alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning te bouwen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een omgevingsvergunning alleen, als het beoogde bouwwerk aan de onderstaande voorwaarden voldoet:

8.3.1 Gebouwen

Gebouwen zijn niet toegestaan.

8.3.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3 meter bedragen.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

8.4 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het vergroten van het aantal rijstroken voor gemotoriseerd verkeer;
2. het aanleggen van trambanen;
3. het verkopen van benzine of andere motorbrandstoffen.

8.5 Afwijkende activiteiten met vergunning

In aanvulling op de regel in artikel 18.2 sub 4 kunnen burgemeester en wethouders bij een omgevingsvergunning de bestemmingsgrens Verkeer - Openbaar vervoer in geringe mate overschrijden als dit wenselijk is voor een goede inpassing en mits dit geen negatieve invloed heeft op de maximale gevelbelasting van woningen in de bestemming Gemengd.

Artikel 9 Verkeer - Openbaar vervoer

9.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Verkeer - Openbaar vervoer zijn bedoeld voor het doorgaande verkeer voor een hoogwaardige openbaarvervoerbaan (HOV-baan), in de vorm van een busbaan, groen, ecologische verbindingszone, water, waterbeheer en waterberging en de daarbij behorende voorzieningen.

9.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van in- en uitvoegstroken, kruisingen met wegen en water, water, duikers, fiets- en voetpaden, voorzieningen voor warmte-koudeopslag, gebruik en in- en uitlaat van oppervlaktewater, geluidwerende voorzieningen, halteplaatsen, groenvoorzieningen, voorzieningen voor het onderhoud, onderhoudspaden, stroken en tijdelijke werkterreinen voor het openbaar vervoer, reclame-uitingen en kunstobjecten, civieltechnische kunstwerken met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'ecologie' de locaties bedoeld zijn voor het aanleggen van een ecologische verbindingszone.

9.3 Bouwen op deze locatie, alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning te bouwen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een omgevingsvergunning alleen, als het beoogde bouwwerk aan de onderstaande voorwaarden voldoet:

9.3.1 Gebouwen

1. De oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 20 m^2 per gebouw.
2. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 4 meter, gemeten vanaf de busbaan.

9.3.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan ter geleiding, begeleiding, beveiliging en regeling van het verkeer, mag niet meer dan 3 meter bedragen, gemeten vanaf de bovenkant van de busbaan.
2. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van vlaggenmasten niet meer dan 6 meter zijn.

9.4 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het vergroten van het aantal rijstroken voor gemotoriseerd verkeer;
2. het aanleggen van trambanen;
3. het verkopen van benzine of andere motorbrandstoffen.

9.5 Afwijkende activiteiten met vergunning

In aanvulling op de regel in artikel 18.2 sub 4 kunnen burgemeester en wethouders bij een omgevingsvergunning de bestemmingsgrens Verkeer in geringe mate overschrijden als dit wenselijk is voor een goede inpassing en mits dit geen negatieve invloed heeft op de maximale gevelbelasting van woningen in de bestemming Gemengd.

Artikel 10 Verkeer - Verblijfsgebied

10.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Verkeer - Verblijfsgebied zijn bedoeld voor verblijf in de openbare ruimte, langzaam verkeer, groen en water, en de bijbehorende voorzieningen.

10.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van, voet- en fietspaden, groenvoorzieningen, water, waterberging en waterbeheer, duikers, standplaatsen, laad- en losplekken, voorzieningen voor warmte-koudeopslag, gebruik en in- en uitlaat van oppervlaktewater, markten en standplaatsen voor ambulante handel, kleinschalige evenementen, geluidwerende voorzieningen, speelvoorzieningen, nutsvoorzieningen, civieltechnische bouwwerken en kunstobjecten, met dien verstande dat:

1. ter plaatse van de aanduiding 'brug' is een brug voor langzaam verkeer toegestaan;
2. ter plaatse van de aanduiding 'ecologie' de locaties bedoeld zijn voor het aanleggen van een ecologische verbindingszone.

10.3 Bouwen op de locatie, alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning te bouwen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een omgevingsvergunning alleen, als het beoogde bouwwerk aan de onderstaande voorwaarden voldoet:

10.3.1 Gebouwen
Gebouwen zijn niet toegestaan.

10.3.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde
1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3 meter bedragen.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

10.4 Activiteiten die niet mogen

Parkeren, al dan niet behorend bij de functie, met uitzondering van laden en lossen, is in ieder geval verboden.

Artikel 11 Water

11.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Water zijn bedoeld voor oppervlaktewater, oevers, taluds, warmte koude opslag, ecologie, recreatie, sport, scheepvaart en de bijhorende voorzieningen, en ter plaatse van de functieaanduiding 'woonschepenligplaats' ook als ligplaats voor maximaal één woonboot.

11.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals activiteiten voor het waterbeheer en voor waterberging, het aanleggen, gebruiken en in stand houden van taluds, beschoeiingen, kademuren, beweegbare bruggen voor langzaam verkeer uitsluitend ter plaatse van de functieaanduiding 'brug' met dien verstande dat de afstand tot de aanduiding 'woonschepenligplaats' tenminste 10 meter bedraagt, duikers, sluizen, voorzieningen voor warmte-koudeopslag, civieltechnische bouwwerken, gebruik en in- en uitlaat van oppervlaktewater, recreatie, groenvoorzieningen en kunstobjecten.

11.3 Bouwen op de locatie, alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning te bouwen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een omgevingsvergunning alleen, als het beoogde bouwwerk aan de onderstaande voorwaarden voldoet:
   a. gebouwen zijn niet toegestaan.
   b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, waarbij de bouwhoogte gemeten wordt vanaf N.A.P.
   c. in afwijking van de regel onder b mag de bouwhoogte van een beweegbare brug voor langzaam verkeer in gesloten toestand niet meer dan 5 meter bedragen, waarbij de bouwhoogte gemeten wordt vanaf N.A.P. Het plaatsen van een valbescherming van ten hoogste 1,5 meter is toegestaan boven op de maximale bouwhoogte van de brug.
   d. De minimale doorvaarthoogte van een brug in geopende toestand bedraagt 5.85 meter.
   e. De minimale doorvaarthoogte van een brug in gesloten toestand bedraagt 1.60 meter.
   f. De minimale vrije doorvaartbreedte van de watergang ter plaatse van een brug bedraagt 25 meter.

11.4 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het dempen van oppervlaktewater;
2. het bouwen of aanleggen, in stand laten of aangelegd laten van gebouwen of boten voor het wonen of voor de vestiging van een bedrijf, met uitzondering van locaties met de functieaanduiding 'woonschepenligplaats';
3. Akoestische signalering voor een beweegbare brug waarbij het maximale bronvermogen meer bedraagt dan 85dB. Hierbij geldt dat het signaal niet anders dan naar de gevarenzone is gericht.

Artikel 12 Wonen

12.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Wonen zijn bedoeld voor woningen en de daarbij horende activiteiten die voldoen aan artikel 20 van deze regels.

12.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, en bijbehorende activiteiten die passen in een woning, het aanleggen, het gebruiken en in stand houden van tuinen, erven, gebruik en in- en uitlaat van oppervlaktewater, waterberging, toegangspaden, ontsluitingswegen, en voorzieningen voor warmte-koudeopslag.

12.3 Bouwen op de locatie, alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning te bouwen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een omgevingsvergunning alleen, als het beoogde bouwwerk aan de onderstaande voorwaarden voldoet:

12.3.1 Gebouwen

1. Gebouwen zijn uitsluitend binnen het bouwvlak toegestaan.
2. De bouwhoogte bedraagt ten hoogste de bestaande bouwhoogte.

12.3.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor of op de voorgevelrooilijn niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
2. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.
3. Bestaande bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die afwijken van de regels onder 1 en 2 mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, maar de afwijkingen niet worden vergroot.

12.4 Activiteiten die niet mogen

1. parkeren, al dan niet behorend bij de functie;
2. het slopen of wijzigen van gebouwen zonder omgevingsvergunning, ter plaatse van de aanduiding "karakteristiek". Dit geldt niet voor werken of werkzaamheden die:
   a. betrekking hebben op het normaal onderhoud en beheer;
   b. al in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
   c. mogen worden uitgevoerd krachtens een al verleende omgevingsvergunning.

12.5 Afwijkende activiteiten met vergunning

Burgemeester en wethouders kunnen in afwijking van de regel in 12.4 sub 2 een omgevingsvergunning verlenen voor het slopen of wijzigen van gebouwen ter plaatse van de aanduiding 'karakteristiek' als:

1. er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de karakteristieke waarden zoals beschreven in de Lijst van karakteristieke waarden; Hierbij geldt dat een cultuurhistorisch onderzoek inzicht moet bieden in de mogelijke gevolgen voor de karakteristieke waarden van het gebouw en de eventueel noodzakelijke maatregelen of aan te leggen voorzieningen;
2. advies is ingewonnen bij Team Erfgoed van het organisatieonderdeel Ruimte van de gemeente Utrecht.

Artikel 13 Waarde - Archeologie

13.1 Doel van de functie

Locaties met de functie 'Waarde - Archeologie' zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, primair bedoeld voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen.

13.2 Bescherming van de locatie

1. Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen, het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.
2. Voordat een omgevingsvergunning voor het bouwen of voor het uitvoeren van werken zoals bedoeld in Hoofdstuk 5 Grondwerk kan worden verleend, moet met het graven van proef sleuven nader onderzoek worden gedaan naar mogelijke archeologische waarden.
3. Voor het uitvoeren van het onderzoek, zoals bedoeld onder 2 en voor de resultaten daarvan wordt advies ingewonnen bij Team Erfgoed van het organisatieonderdeel Ruimte van de gemeente.

4. Van het uitvoeren van een onderzoek als bedoeld onder 2 is niet nodig, als door eerder archeologisch onderzoek is aangetoond dat er geen waarden te verwachten zijn en de gronden al zijn vrijgegeven voor bebouwing door het Team Erfgoed van het organisatieonderdeel Ruimte van de gemeente.

Artikel 14 Waterstaat - Waterkering

14.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Waterstaat - Waterkering zijn primair bedoeld voor een waterkering.

14.2 Bescherming van de locatie

Om de locatie te beschermen zijn de volgende regels van toepassing:

1. De activiteiten bouwen en grondwerk zijn verboden.
2. De regel onder 1 geldt niet:
   a. voor een activiteit die nodig is voor het onderhoud van de waterkering en de daarbij horende voorzieningen;
   b. voor het bouwen van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, dat bij de functie hoort en niet hoger is dan 2 meter of;
   c. als voor de activiteit een omgevingsvergunning is verleend om af te mogen wijken van de regel onder 1.

Hoofdstuk 3 Bouwen

Artikel 15 Inleidende bepalingen over het bouwen

15.1 Werking van de regels in dit hoofdstuk

Regels in dit hoofdstuk blijven buiten toepassing voor zover zij niet te verenigen zijn met een regel over de toegewezen functie, met uitzondering van de regel in Artikel 16, lid 16.2, die altijd van toepassing is.

15.2 Nieuwe bouwwerken

Het bouwen is alleen toegestaan als de activiteit bouwen past bij het doel van de functie en als ook de activiteit of activiteiten waar het bouwwerk voor gebouwd wordt passen bij het doel van de functie.

Artikel 16 Bijzondere regels over bouwen

16.1 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

1. Een omgevingsvergunning voor het bouwen wordt alleen verleend, als vaststaat dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd, overeenkomstig de normen in de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013 zoals aangepast met het addendum uit 2019);
2. De regel onder 1 is niet van toepassing op het bouwen van bijbehorende bouwwerken, dakopbouwen of dakterrassen.
3. Indien de beleidsregels zoals hierboven genoemd wijzigen, dan wordt met die wijziging rekening gehouden.

16.2 Woningvorming en omzetting

Het verbouwen, vervangen of vergroten van een woning die de vorming van een extra woning of de omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte tot gevolg heeft is alleen toegestaan als de eigenaar van de woning voldoet aan Artikel 20 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte, lid 20.3 Woningvorming en omzetting.

Artikel 17 Bouwen is toegestaan

17.1 Vergunningvrij bouwen

Op grond van dit bestemmingsplan is voor het bouwen geen omgevingsvergunning nodig:

1. als wettelijk bepaald is dat een bouwactiviteit niet hoeft te voldoen aan de regels van het bestemmingsplan;
2. als het bouwwerk op grond van de volgende leden van dit artikel is toegestaan;
3. als in de regels over de toegewezen functie regels over het bouwen zijn opgenomen en het bouwen in overeenstemming is met die regels en met de regels in dit hoofdstuk.

17.2 Gevallen waarin het overschrijden van de bouwgrens is toegestaan

1. Een bouwgrens die geen bestemmingsgrens is mag, ongeacht de aanduidingen en regels over maatvoering en situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's, en afdaken of andere ondergeschikte bouwdelen.
2. De regel onder 1 geldt niet als daarbij gebouwd wordt op een locatie die in verband met een functie beschermd is met een verbod om te bouwen.

17.3 Bijbehorend bouwwerk dat aan een openbaar gebied grenst

1. Een bijbehorend bouwwerk bij een woning dat niet voldoet aan de bepaling in artikel 2, onderdeel 3, onder c, van Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht, maar wel voldoet aan de overige bepalingen van dat onderdeel, mag gebouwd worden, als het openbaar toegankelijke gebied een deel van een binnenterrein is dat aan alle zijden omgeven is door hoofdgebouwen.
2. Voor de toepassing van de regel onder 1 wordt de versie van het Besluit omgevingsrecht gebruikt die geldt op de datum van vaststelling van dit bestemmingsplan.

17.4 Bouwen in de openbare ruimte

In de openbare ruimte is, als de toegewezen functies zich daartegen niet verzetten en de verkeersveiligheid, de waterveiligheid en de veiligheid van personen die in de openbare ruimte verblijven niet onaanvaardbaar worden aangetast, het bouwen van de volgende voorzieningen toegestaan:

1. sport- of speeltoestellen die niet hoger zijn dan 4 meter en die uitsluitend functioneren met behulp van de zwaartekracht of de fysieke kracht van de mens;
2. geluidwerende voorzieningen en
3. kunstobjecten.

Artikel 18 Bouwen met vergunning

18.1 Bouwen buiten de bouw- en bestemmingsgrens

1. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de regels die op een locatie gelden en daarbij toestaan dat een bouw- en bestemmingsgrens, ongeacht de aanduidingen en regels over die functies of over de maatvoering en de situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door:
   a. bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's;
   b. andere ondergeschikte bouwdelen, zoals bij gebouwen horende stoepen, stoeptreden, hellingbanen;
   c. balkons, erkers en afdaken, als de vrije hoogte, gemeten van de onderzijde van het overschrijdende bouwdeel tot aan het aansluitende, afgewerkte maaiveld minimaal 2,2 meter bedraagt.
2. Burgemeester en wethouders verlenen de onder 1 bedoelde omgevingsvergunning niet als:
   a. de overschrijding niet te verenigen is met het doel van de functie of
   b. de overschrijding onevenredige hinder voor aangrenzende percelen tot gevolg heeft of
   c. op een locatie die in verband met een functie beschermd is met een verbod om te bouwen.

18.2 Bouwen met een kleine afwijking van regels

Burgemeester en wethouders kunnen, voor zover geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen, een omgevingsvergunning verlenen voor:

1. het afwijken van hoogtematen en bebouwingspercentages met maximaal 10% van deze maten en percentages, voor zover de afwijking niet leidt tot een extra bouwlaag;
2. het afwijken van de regels voor het plaatsen van vlucht- of noodtrappen;
3. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen met maximaal 1,5 meter voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen voor dakterrassen op een locatie zonder de aanduiding 'overige zone - bouwen';
4. het afwijken van de regels voor het bouwen met een geringe afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen, als dit noodzakelijk is in verband met onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een kleine afwijking vraagt;
5. het afwijken van de regels over de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voor een bouwhoogte van maximaal 10 meter;
6. het afwijken van de regels over de hoogte van bouwwerken voor een bouwhoogte van sirenemasten of masten voor mobiel dataverkeer toestaan tot maximaal 30 meter.

18.3 Bouwen of verbouwen van ondergeschikte bouwwerken voor mantelzorg

Burgemeester en wethouders kunnen, in afwijking van artikel 17, lid 17.1, een tijdelijke omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van een bijgebouw voor mantelzorg, ongeacht de gezamenlijke oppervlakte van aanbouwen en bijgebouwen, voor zover de vergroting voor het doel noodzakelijk is en geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende woonpercelen veroorzaakt. Zodra de omgevingsvergunning vervalt, moet de vergroting ongedaan gemaakt worden voor zover die in strijd is met de regel onder 1.

18.4 Bouwen op locaties waar het bouwen in verband met de functie verboden is

1. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen om af te wijken van een regel die een locatie in verband met een functie beschermt door de activiteit bouwen te verbieden, als het bouwwerk past bij het doel van de andere aan de locatie toegewezen functies en het doel van de beschermde functie niet onaanvaardbaar doorkruist.
2. De omgevingsvergunning wordt geweigerd, als het bouwen of het bouwwerk, gezien het belang van de te beschermen functie, schade of gevaar kan veroorzaken of als het te bouwen bouwwerk bij wet als kwetsbaar of zeer kwetsbaar object is aangewezen.
3. Burgemeester en wethouders betrekken het advies van de beheerder van de te beschermen functie bij het besluit over de omgevingsvergunning.
4. Burgemeester en wethouders kunnen, om schade uit te sluiten of om gevaar te voorkomen, voorschriften aan de omgevingsvergunning verbinden.

Hoofdstuk 4 Gebouwen en locaties gebruiken

Artikel 19 Activiteiten die niet zijn toegestaan

19.1 Een activiteit moet passen bij het doel van functies

Activiteiten die niet passen bij het in de regels beschreven doel van een functie die aan een locatie is toegewezen, gelezen met toepassing van artikel 20, zijn verboden.

19.2 Activiteiten die in het algemeen niet mogen

1. De volgende activiteiten zijn verboden:
   a. het plaatsen, laten plaatsen of geplaatst houden van een onderkomen op een sta- of ligplaats op onbebouwde locaties;
   b. bedrijfsmatige seksactiviteiten;
   c. zelfstandige horeca-activiteiten, belhuizen en afhaalzaken;
   d. het aanbieden van logies;
   e. het permanent bewonen van stacaravans en recreatiewoningen;
   f. het kamperen op onbebouwde gronden;
   g. het wonen in vrijstaande bijbehorende bouwwerken;
   h. het opslaan van goederen voor de voorgevelrooilijn;
   i. het opslaan van goederen in de openbare ruimte anders dan opslag die hoort bij een aan de openbare ruimte toegewezen functie;
   j. het opslaan van voertuigen, vliegtuigen, boten of onderdelen daarvan op onbebouwde locaties;
   k. het storten of het opslaan van puin en afvalstoffen op onbebouwde locaties, met uitzondering van het voor korte tijd opslaan van huishoudelijk tuinafval.
2. Het verbod onder 1 geldt niet voor locaties met een functie die de activiteit expliciet toestaat.

Artikel 20 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte

20.1 Uniforme toepassing van regels over wonen

1. Locaties waar op grond van de toegewezen functie de activiteit wonen is toegestaan, zijn voor zover het die activiteit betreft uitsluitend bedoeld voor het wonen in een woning.
2. Als de regels over een functie expliciet andere vormen van wonen toestaan, zoals het wonen in onzelfstandige woonruimtes of in zorgwoningen, dan:
   a. blijft de regel onder 1 buiten toepassing, als de regels over de functie uitsluitend die andere vormen toestaan, en anders
   b. wordt het onder 1 genoemde doel aangevuld met die vormen van wonen.
3. De regels over de aantallen, het type of de aard van woningen of woonruimtes die in verband met het doel van de functie wonen op een locatie gelden, blijven onverminderd van toepassing.

20.2 Algemene regels over wonen

1. De activiteit wonen is alleen toegestaan op locaties met de functie wonen.
2. In één woning woont slechts één huishouden.
3. Voor de toepassing voor deze regels worden de volgende situaties ook gezien als één huishouden:
   a. een eigenaar die als hoofdbewoner kamers verhuurt aan maximaal twee personen (hospitaregeling);
   b. een huishouden dat mantelzorg verleent, waarbij de ontvanger van mantelzorg in de woning woont of in een gebouw dat bij de woning hoort.
4. In afwijking van de regel onder 1 mag een bedrijfswoning als woning gebruikt worden.
5. In afwijking van de regel onder 2 is het wonen in onzelfstandige woonruimte toegestaan,
   a. als het wonen in onzelfstandige woonruimte, na toepassing van lid 20.1, past binnen het doel van de functie,
   b. als de eigenaar van de woning een omgevingsvergunning heeft die het gebruik van die woonruimte als onzelfstandige woonruimte toestaat,
   c. als de eigenaar van de woning beschikt over een gedoogverklaring en de onzelfstandige bewoning sinds het ontvangen van die verklaring onafgebroken heeft plaatsgevonden in

maximaal diezelfde omvang of
   d. als de eigenaar aannemelijk kan maken dat de onzelfstandige bewoning voor 1 mei 1975 bestond en sindsdien onafgebroken heeft plaatsgevonden in maximaal diezelfde omvang.

20.3 Woningvorming en omzetting

1. Het is verboden om zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte om te zetten of om een woning zo te veranderen dat er een extra woning ontstaat.
2. Het is verboden om een bijbehorend bouwwerk te gebruiken of in te richten als woning.
3. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder 1 om woningvorming of omzetting toe te staan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de beleidsregels '*Wijziging samenstelling van de woonruimtevoorraad (woningsplitsen en omzetten) gemeente Utrecht*", blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
   a. het woon- en leefmilieu;
   b. de privacy van omwonenden;
   c. het verkeer en de parkeersituatie;
   d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen.

20.4 Bedrijf-aan-huis

1. Een bedrijf-aan-huis, met uitzondering van een bed-and-breakfast, voldoet aan de volgende voorwaarden:
   a. het bedrijf-aan-huis past in een woonomgeving, wat onder meer blijkt uit het feit dat de activiteiten geen bijzondere verkeersbewegingen of parkeerdruk veroorzaken in vergelijking tot een normaal gebruik van de woning;
   b. het totale vloeroppervlak van het bedrijf-aan-huis, de som van de oppervlaktes die bij de toepassing van de regels onder c, d en e gebruikt worden, bedraagt maximaal 60 m^2;
   c. het bedrijf-aan-huis gebruikt maximaal een derde deel van het bruto vloeroppervlak van de woning of de bedrijfswoning;
   d. het bijbehorend bouwwerk dat voor een bedrijf-aan-huis wordt gebruikt staat vrij, waarbij het bedrijf-aan-huis maximaal 40 m^2 van het bruto vloeroppervlak van het bijbehorend bouwwerk gebruikt;
   e. in afwijking van de regel onder b kan een bedrijf-aan-huis maximaal 60 m^2 bruto vloeroppervlak van een bijbehorend bouwwerk gebruiken, als het bruto vloeroppervlak van het bijbehorende bouwwerk groter is dan 100 m^2;
   f. de bedrijfsactiviteiten worden binnen verricht;
   g. de bedrijfsactiviteiten bestaan uit de uitoefening van een beroep of uit activiteiten van een bedrijf in de categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging;
   h. het bedrijf-aan-huis is geen inrichting waarvoor een omgevingsvergunning nodig is op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder e, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
   i. het bedrijf-aan-huis is geen winkel, geen afhaalzaak, geen belhuis, geen horecabedrijf of seksinrichting.
2. In afwijking van de regel onder sub 1 onder e, kunnen burgemeester en wethouders een omgevingsvergunning verlenen voor andere dan de op de lijst aangeven activiteiten, waaronder bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging, als die activiteit geen of een beperkte invloed op de omgeving heeft, vergelijkbaar met activiteiten die vallen onder de categorie A of B1 van deze lijst.

20.5 Logies: bed-and-breakfast en particuliere vakantieverhuur

1. In afwijking van de regel in artikel 19, lid 19.2, onder 1d, is het aanbieden van logies in een woning toegestaan in de vorm van een bed-and-breakfast, als die voldoet aan de volgende voorwaarden:
   a. de bed-and-breakfast wordt gedreven door de hoofdbewoner of door een volwassen bewoner die hoort tot het huishouden van de hoofdbewoner;
   b. de hoofdbewoner houdt minimaal 50% van de woning in gebruik voor zijn huishouden.
2. In afwijking van de regel in artikel 19, lid 19.2, onder 1d, is het aanbieden van logies in een woning toegestaan in de vorm van particuliere vakantieverhuur die voldoet aan de "Beleidsregels Particuliere Vakantieverhuur".

Artikel 21 Additionele horeca

Additionele horeca is als ondergeschikte activiteit toegestaan, onder de volgende voorwaarden:

1. de additionele horeca vindt plaats in een gebouw dat in hoofdzaak wordt gebruikt voor een van de volgende activiteiten: zelfstandige kantoren, bedrijfsactiviteiten in bedrijven, maatschappelijke diensten, culturele en sociaal-culturele activiteiten, sport en recreatie;
2. het deel van het gebouw voor de additionele horecaruimte is alleen open tijdens de openingstijden van de genoemde hoofdactiviteit;
3. bij een gebouw met een bruto vloeroppervlak van maximaal 1.200 m^2 is het deel voor additionele horeca niet groter dan 30% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 300 m^2;
4. bij een gebouw met een bruto vloeroppervlak van 1.200 m^2 of groter is het deel voor additionele horecaruimte niet groter dan 25% van het bruto vloeroppervlak;
5. de additionele horecaruimte is alleen bereikbaar via de ingang van het gebouw met de hoofdactiviteit.

Artikel 22 Ondersteunende horeca in een winkel of verkoop in horeca

22.1 Voorwaarden voor ondersteunende horeca in een winkel

Ondersteunende horeca is als ondergeschikte activiteit toegestaan in een winkel, onder de volgende voorwaarden:

1. verkoop van artikelen in de winkel is de hoofdactiviteit;
2. de horeca-activiteit vindt plaats in één deel van de winkel;
3. vanaf de straat is niet zichtbaar dat er een horecadeel in de winkel is;
4. bij een winkel met een bruto vloeroppervlak van maximaal 350 m^2 is het horecadeel niet groter dan 40% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 100 m^2;
5. bij een winkel met een bruto vloeroppervlak van 350 tot 1.500 m^2 is het horecadeel niet groter dan 30% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 300 m^2;
6. bij een winkel met een bruto vloeroppervlak boven 1.500 m^2 is het horecadeel niet groter dan 20% van het bruto vloeroppervlak;
7. de horecaruimte is alleen bereikbaar via de ingang van de winkel;
8. de winkel heeft een toilet voor bezoekers.

22.2 Voorwaarden voor ondersteunende verkoop in een horecabedrijf

In een horecabedrijf is winkelverkoop als ondergeschikte activiteit toegestaan, onder de volgende voorwaarden:

1. de horeca-activiteit is de hoofdactiviteit;
2. de winkel-activiteit vindt plaats in één deel van het horecabedrijf;
3. vanaf de straat is niet zichtbaar dat er een winkeldeel in het horecabedrijf is;
4. bij een horecabedrijf met een bruto vloeroppervlak van maximaal 350 m^2 is het winkeldeel niet groter dan 40% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 100 m^2;
5. bij een horecabedrijf met een bruto vloeroppervlak boven 350 m^2 is het winkeldeel niet groter dan 30% van het bruto vloeroppervlak;
6. het winkeldeel is alleen bereikbaar via de ingang van het horecabedrijf.

22.3 Gevelbankjes bij ondersteunende horeca of bij horeca met ondersteunende verkoop

Een winkel met ondersteunende horeca of een horecabedrijf met ondersteunende verkoop mag een of meer gevelbankjes plaatsen, als die aan de volgende regels voldoen:

1. een gevelbankje staat op een locatie met de functie Verkeer, Verkeer - Verblijfsgebied of met een functie die een winkel toestaat;
2. gevelbankjes worden niet gebruikt als horecaterras;
3. op een locatie met de functie Verkeer of Verkeer - Verblijfsgebied ontstaat er geen hinder voor verkeer, waarbij in ieder geval minimaal 1,5 meter voor passerende voetgangers beschikbaar blijft, gerekend van een gevelbankje;
4. de totale breedte van de gevelbankjes bij een winkel of een horecabedrijf bedraagt maximaal 4 meter;
5. het gevelbankje steekt maximaal 0,6 meter uit, gerekend vanaf de gevel van de winkel;
6. als de winkel of het horecabedrijf gesloten is, zijn gevelbankjes weggehaald of opgeklapt.

Artikel 23 Afwijkende bedrijfsactiviteiten met een vergunning

In afwijking van een regel waarin bepaald is dat alleen bedrijven van een bepaalde categorie van de Bijlagen 2 en 3 zijn toegestaan, kunnen burgemeester en wethouders een omgevingsvergunning verlenen voor een bedrijfsactiviteit die niet op deze lijst staat of die onder een hogere categorie valt dan in die regel is bepaald, voor zover die bedrijfsactiviteit naar aard en invloed op de omgeving gelijk kan worden gesteld aan de in die regel bepaalde categorie.

Artikel 24 Kruisingen, tunnels, bruggen en viaducten

24.1 Werking van dit artikel

Dit artikel is alleen van toepassing op kruisingen van verkeersinfrastructuur of water met andere verkeersinfrastructuur of met water, waarbij de toegewezen functie, een andere functie doorkruist, wat onder meer blijkt uit het feit dat ter plaatse van de kruising aan weerszijden diezelfde andere functie is toegewezen.

24.2 Activiteitenregeling bij kruisingen

Op de locatie van de kruising zijn naast de activiteiten die bij de toegewezen functie horen ook de activiteiten toegestaan die bij de functie horen die gekruist wordt.

Hoofdstuk 5 Grondwerk

Artikel 25 Vergunning in verband met de bescherming van een functie

25.1 Grondwerk dat niet is toegestaan

Het volgende grondwerk is niet toegestaan op een locatie die in verband met een functie beschermd is met een verbod om grondwerk te verrichten:

1. het wijzigen van het maaiveldniveau door afgraven of ophogen;
2. het aanbrengen van gesloten oppervlakteverhardingen;
3. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
4. het verrichten van graafwerkzaamheden (zoals ten behoeve van rioleringen, kabels, leidingen en drainage), anders dan normaal graafwerk;
5. het planten of rooien van bomen of van andere diep wortelende planten;
6. het aanleggen van oppervlaktewater, het verbreden of het dempen van bestaand oppervlaktewater.

25.2 Vergunning voor afwijken

1. Burgemeester en wethouders kunnen in afwijking van de regel in lid 25.1 een omgevingsvergunning voor het verrichten van grondwerk verlenen, als het grondwerk, gezien het belang van de beschermde functie, geen onevenredige schade of gevaar kan veroorzaken.
2. Burgemeester en wethouders betrekken het advies van de beheerder van de beschermde functie bij het besluit over de omgevingsvergunning.

25.3 Vergunningvoorschriften

Burgemeester en wethouders kunnen, om onevenredige schade uit te sluiten of om onveilige situaties te voorkomen, voorschriften aan de omgevingsvergunning verbinden.

Hoofdstuk 6 Overgangs- en slotregels

Artikel 26 Overgangsrecht

26.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot;
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

26.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.

Artikel 27 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

regels van het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1.

Bijlagen regels

Bijlage 1 Begrippen

Bijlage 2 Lijst van Bedrijfsactiviteiten

Bijlage 3 Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging

Bijlage 4 Lijst van Horeca-activiteiten

Bijlage 5 Lijst van karakteristieke waarden

Bijlage 6 Regels fietsparkeren

Bijlage 7 Stedenbouwkundig Plan Merwede

Bijlage 8 Functioneel Ontwerp Inrichtingsplan (FO IP) Merwede

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Chw bestemmingsplan, Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1

Vastgesteld, datum volgt na vaststelling



Chw bestemmingsplan, Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Aanleiding en doel 7

1.1 Aanleiding 7
1.2 Doel 8

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders 11

2.1 Rijksbeleid 11
2.2 Provinciaal en regionaal beleid 20
2.3 Coalitieakkoord gemeente Utrecht 24
2.4 Omgevingsvisie gemeente Utrecht 25
2.5 Conclusie beleidskaders 49

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie 51

3.1 Inleiding 51
3.2 Beschrijving van het plangebied 51
3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied 54
3.4 Conclusie 56

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 59

4.1 Projectbeschrijving 59
4.2 Verkeer en openbare ruimte 73

Hoofdstuk 5 Onderzoek en Randvoorwaarden 97

5.1 Inleiding 97
5.2 Milieueffectrapportage 97
5.3 Bedrijven en milieuzonering 100
5.4 Mobiliteit 105
5.5 Geluidhinder 109
5.6 Geur 114
5.7 Externe veiligheid 114
5.8 Explosieven 116
5.9 Luchtkwaliteit 118
5.10 Bodem 119
5.11 Natuurbescherming 124
5.12 Bomen 129
5.13 Water 133
5.14 Archeologie 141
5.15 Cultuurhistorie 147
5.16 Gezondheid en kwaliteit van de leefomgeving 150
5.17 Klimaat en duurzaamheid 155
5.18 Kabels, leidingen en straalpaden 159
5.19 Toegankelijkheid 159
5.20 Conclusie 160

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 161

6.1 Economische uitvoerbaarheid 161
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 162

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting 165

7.1 Algemeen 165

7.2 Begrippen en meten (hoofdstuk 1 van de regels) 167
7.3 Functies (bestemmingen; hoofdstuk 2 van de regels) 167
7.4 Bouwen (hoofdstuk 3 van de regels) 173
7.5 Gebouwen en locaties gebruiken (hoofdstuk 4 van de regels) 178
7.6 Grondwerk: activiteit in de bodem (hoofdstuk 5 van de regels) 185
7.7 Algemeen overgangsrecht (hoofdstuk 6 van de regels) 186
7.8 Bijlagen bij de regels 187
7.9 Handhaving 189

Toelichting

Hoofdstuk 1 Aanleiding en doel

1.1 Aanleiding

1.1.1 Algemeen

De populariteit van steden neemt toe, die van Utrecht in het bijzonder. Utrecht is de sterkst groeiende stad van Nederland. Er komen meer mensen wonen, werken en recreëren in Utrecht. Deze groei biedt de stad kansen, mits goed ingepast. De stad Utrecht moet gezond en aantrekkelijk blijven, zodat mensen hier met plezier kunnen wonen, werken en winkelen. We maken ruimte voor groei door de in de stad beschikbare ruimte beter te benutten. In Utrecht is er grote behoefte aan meer woningen. Voor Utrechters die nu geen geschikte volgende woning kunnen vinden. Voor de kinderen van nu die straks volwassen zijn en zelfstandig willen wonen. Voor studenten die uit het hele land naar Utrecht komen en waarvan een deel ook na de studie in Utrecht wil blijven. Voor de mensen die nu nog ergens anders wonen en ook graag van Utrecht hun thuisbasis willen maken. De gemeente denkt dat er voor al deze woonwensen de komende twintig jaar 60.000 extra woningen nodig zijn. En dat Utrecht in 2040 ongeveer 455.000 inwoners telt. Daarnaast willen we dat alle Utrechters kans hebben op werk nu en in de toekomst, en dat er voor bewoners voorzieningen zijn in de nabijheid. Dit vraagt om een passend voorzieningenprogramma.

1.1.2 Eerdere besluitvorming en samenhang

De gemeenteraad heeft eerder voor Utrecht belangrijke kaders vastgesteld; de Ruimtelijke Strategie en het Mobiliteitsplan. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2016) is de Merwedekanaalzone aangewezen als belangrijke woningbouwlocaties in de stad. Hier realiseren we de komende jaren een nieuwe, aantrekkelijke en gezonde wijk voor de stad, waar straks gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. Door het beter benutten van de beschikbare ruimte geven we aan meer mensen de kans om in de stad te wonen. In de actualisatie van de Ruimtelijke Strategie: Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040), staan de keuzes voor de toekomst en hoe de weg daarnaartoe eruitziet. De ruimtelijke strategie is onderdeel van de koers van de omgevingsvisie. Zo weet straks iedereen hoe Utrecht zich op stads- en wijkniveau ongeveer gaat ontwikkelen.

In het Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' (2016) maakte de stad een duidelijke keuze voor vervoerswijzen die weinig ruimte innemen en duurzaam zijn, zoals lopen of fietsen. Deze zetten we op de eerste plaats. We versterken het netwerk van routes en verbindingen voor voetgangers en fietsers in Utrecht Zuidwest. De ruimte die op straat niet meer nodig is voor auto's of parkeren, gebruiken we om in de Merwedekanaalzone aantrekkelijke groene openbare ruimte toe te voegen, voor iedereen in de hele stad toegankelijk. In de actualisatie van het beleid: Mobiliteitsplan 2040 (juli 2021), wordt het beleid voortgezet. We willen graag dat iedereen gezond en prettig kan wonen en werken in de groeiende stad. In Utrecht geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die weinig ruimte innemen: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelvervoer. Bovendien willen we dat alle voorzieningen straks op 10 minuten bereikbaar zijn. Onze aanpak bestaat uit 5 stappen: slim bestemmen, anders reizen, netwerken op orde, slim parkeren en slim sturen. En heel belangrijk: we richten de mobiliteit zodanig in, dat iedereen mee kan doen.

Het collegeprogramma 2018-2022 'Ruimte voor iedereen', bevestigde de eerdere keuzes die in het kader van gezond stedelijk leven zijn gemaakt in de Merwedekanaalzone en meer specifiek in Merwede. Zo wil het college maximaal 10.000 woningen in de gehele Merwedekanaalzone toevoegen (voor deelgebied 4, deelgebied 5 Merwede en deelgebied 6) en is er ruimte om uit te gaan van een parkeernorm van 0,3 of lager in combinatie met alternatieve mobiliteitsoplossingen.

Een deel van het woonprogramma staat er al, zoals de gebouwen Max en Lux et Pax, en is een start gemaakt met de bouw op het voormalige Defensieterrein. Ook zijn er allerlei vormen van tijdelijk wonen en werken die aan dit deel van de stad nieuwe betekenis geven. Nieuw voor Utrecht is het grote aantal woningen in een relatief klein stukje stad. Het realiseren van een gezond, aantrekkelijk en goed bereikbaar woon- en werkgebied in de Merwedekanaalzone vraagt om innovatieve oplossingen, onder meer op het gebied van duurzaamheid en mobiliteit.

De voorgestane ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is beschreven en uitgewerkt in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 Ruimtelijke agenda (vastgesteld door de gemeenteraad op 8 februari 2018). Daarin staat dat we niet alleen in meer woonruimte investeren, maar ook in betere verbindingen voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer, in meer groen en water. We geven de stad een aantrekkelijke en gezonde openbare ruimte. We introduceren nieuwe keuzes in mobiliteit, in een sterker raamwerk in Utrecht Zuidwest. We investeren in onderwijs en in andere voorzieningen. Dit is belangrijk voor de Merwedekanaalzone, maar ook voor Rivierenwijk, Transwijk

en Dichterswijk en voor de stad zelf. We werken hier aan oplossingen voor gezonde verstedelijking, die straks ook in de andere delen van de stad kunnen worden toegepast. Voor de Omgevingsvisie is ook een milieueffectrapportage opgesteld.

De transitie van de Merwedekanaalzone verandert de stad, het brengt levendigheid in de buurten eromheen, het werkt door in de hele stad. Dit is belangrijk voor Utrecht. Omgekeerd is de ligging te midden van bestaand stedelijk gebied, met haar geschiedenis, bewoners, winkels, voorzieningen en goed openbaar vervoer, belangrijk voor deze nieuwe stadswijk.

De Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 is verder uitgewerkt met het benoemen en uitwerken van verschillende kerndoelen in de Omgevingsvisie deel 2 (2021). Deelgebied 5 - Merwede - vormt het hart van de nieuw te ontwikkelen Merwedekanaalzone. In Merwede komen de meeste woningen en ook de voornaamste voorzieningen van de wijk (zoals scholen en winkels). Met de verschillende eigenaren van de gronden in het gebied heeft de gemeente overeenstemming bereik over de transformatie van het gebied naar een duurzame en hoogstedelijke stadswijk.

Parallel aan het opstellen van deel 2 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, is in opdracht van de verschillende eigenaren in het plangebied, waaronder de gemeente Utrecht, een Stedenbouwkundig Plan (SP) voor Merwede opgesteld. Het Stedenbouwkundig Plan is tegelijk met de Omgevingsvisie in oktober 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. Het Stedenbouwkundig Plan is getoetst aan de Omgevingsvisie, waarbij in het Stedenbouwkundig Plan de intenties en doelstellingen uit de Omgevingsvisie zijn afgewogen en concreet zijn gemaakt voor Merwede.

Naast genoemde documenten heeft het college in juli 2021 ook het Integraal Programma van Eisen/Functioneel Ontwerp (IPvE) voor de herinrichting van de Europalaan vastgesteld. We hebben een plan gemaakt om de laan mooier en veiliger te maken. We verbeteren het openbaar vervoer. Fietsen en lopen maken we aantrekkelijker en veiliger voor iedereen. Zo houden we de stad en de buurten goed bereikbaar.

Gezien de grote vraag naar woningen in Utrecht en de kansen die Merwede biedt voor een vernieuwende stedelijke verdichting wil de gemeente zo spoedig mogelijk met de ontwikkeling van het gebied beginnen.

Voorliggend bestemmingsplan vormt de juridische vertaling van het Stedenbouwkundig Plan Merwede (verder SP Merwede) en het IPvE Europalaan Noord, en heeft tot doel de eerste fase van deelgebied Merwede juridisch-planologisch mogelijk te maken.

Fase 2 van Merwede vergt de vaststelling van een separaat bestemmingsplan, nadat een notitie met uitgangspunten voor het betreffende bestemmingsplan is voorgelegd aan de gemeenteraad. Deze bouwt voort op de uitgangspunten en de afspraken uit de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) en het SP, waarbij wordt afgewogen of aanpassing aan de tijd van dat moment wenselijk is.

1.2 Doel

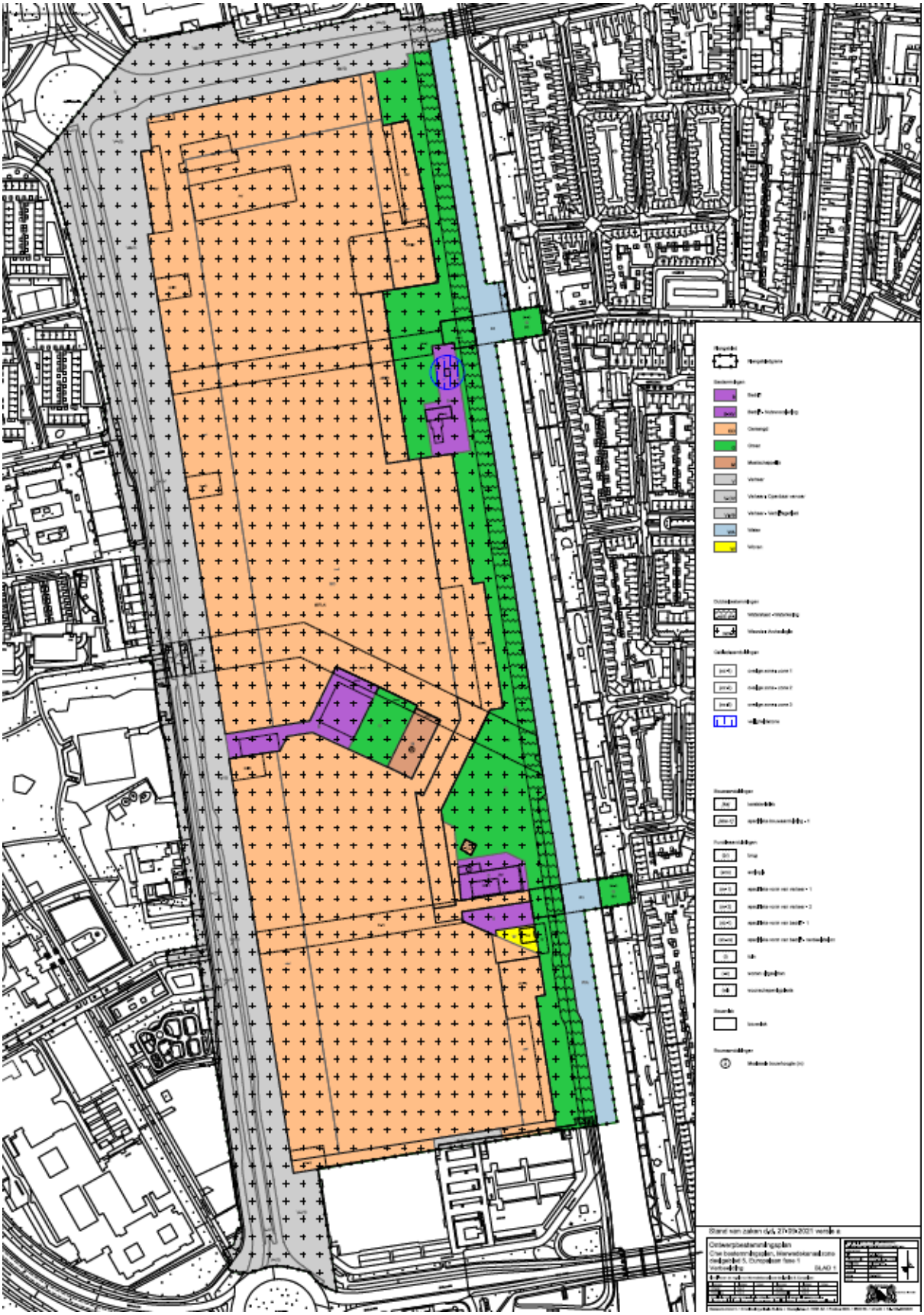
1.2.1 Doelstelling

Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1, bevat regels dat het bedoelde programma kan uitvoeren dat nodig is voor de inrichting van het plangebied. De inrichting die het plan mogelijk maakt, is de eerste fase van het SP Merwede. De regels geven waarborgen voor een invulling met het programma en de kwaliteit die in de visie bedoeld is, maar biedt ook de ruimte aan herinrichting van de Europalaan Noord, en een flexibele, gefaseerde uitvoering van het SP Merwede.

De gemeente Utrecht is met ingang van 28 oktober 2016 opgenomen in het Besluit uitvoering Chw: zie artikel 7g, vierde lid. Hiermee heeft de gemeente de mogelijkheid om een verbrede reikwijdte in het bestemmingsplan toe te passen en te werken met een vergunningplicht en beleidsregels.

1.2.2 Plaats en grens van het plangebied

Het plangebied ligt, grofweg, tussen het Merwedekanaal aan de oostzijde, de Europalaan aan de westzijde, de Koningin Wilhelminalaan in het noorden en de Kanaalweg in het zuiden.



Overzicht van het plangebied

1.2.3 Regelingen die worden vervangen

Bestemmingsplan/beheersverordening	**Vaststelling gemeenteraad**
Actualisering diverse gebieden 2013	31-10 2013
Beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk	11-07-2013
Algemene regels actualiseren	30-11-2017

Op basis van deze juridische regelingen geldt er voor het gebied grotendeels een bedrijfsbestemming voor bedrijven tot en met de categorie 3.2, waarbij een goothoogte van 18 meter en een bebouwingspercentage van 70% is toegestaan. De bedoelde ontwikkelingen zoals deze staan in het SP Merwede, kunnen op basis van de geldende regels niet worden gerealiseerd.

1.2.4 Leeswijzer

Deze toelichting bestaat uit een aantal hoofdstukken. In hoofdstuk 2 wordt het relevante beleid toegelicht. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie. Hoofdstuk 4 geeft een beschrijving van de plannen voor het gebied, zoals ook opgenomen in het SP Merwede. In hoofdstuk 5 worden de omgevingsaspecten - zoals milieuaspecten - beschreven en wordt verslag gedaan van uitgevoerd onderzoek. Hoofdstuk 6 gaat in op de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Tenslotte is in hoofdstuk 7 een weergave van de juridische regeling opgenomen.

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Nationale Omgevingsvisie (2020)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) 'Duurzaam perspectief voor onze leefomgeving' in werking getreden. Deze visie bevat de hoofdzaken van het strategisch rijksbeleid voor de fysieke leefomgeving. Dit is een combinatie van beleid uit de bestaande beleidsdocumenten, met en zonder wettelijke grondslag, en nieuw strategisch beleid. De grote en complexe opgaven, zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw, zullen Nederland gaan veranderen. De NOVI bevat een toekomstperspectief met de ambities van het Rijk. In de NOVI zijn 21 nationale belangen met bijbehorende opgaven geformuleerd.

De gemeente Utrecht kan vooral aan de volgende nationale belangen een bijdrage leveren:

1. bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving;
2. realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit;
3. waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;
4. zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften;
5. waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem;
6. waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving;
7. beperken van klimaatverandering;
8. realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie;
9. waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit);
10. waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater;
11. waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat;
12. behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang;
13. verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.

2.1.1.1 De NOVI benoemt vier prioriteiten

De opgaven die voortkomen uit de nationale belangen van het Rijk zijn vertaald in vier integrale prioriteiten:

1. ruimte maken voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. duurzaam economisch groeipotentieel bevorderen;
3. zorgen voor sterke en gezonde steden en regio's;
4. stimuleren van een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

2.1.1.2 Omgevingsinclusieve benadering

Centraal in de te maken belangenafwegingen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving in zijn volledige omvang (boven- en ondergrond). Hierbij wordt aangesloten bij de integrale opvatting van het begrip fysieke leefomgeving uit de Omgevingswet en wordt de noodzaak van een integrale afweging benadrukt. Het belangrijkste spanningsveld in die afwegingen is het spanningsveld tussen beschermen en ontwikkelen.

Een omgevingsinclusieve benadering van de leefomgeving houdt in, dat ontwikkeling van de leefomgeving samengaat met versterking van te beschermen waarden als gezondheid, landschap, waterveiligheid, natuur, cultureel erfgoed, leefomgevingskwaliteit en milieukwaliteit. Veiligheid, gezondheid en duurzaamheid zijn basale randvoorwaarden voor alle maatschappelijke activiteiten zoals bedrijfsmatige activiteiten, de energietransitie en de woningbouw.

2.1.1.3 Afwegingsprincipes

Beschermen en ontwikkelen gaan niet altijd en overal samen (en zijn soms onverenigbaar), maar ze kunnen elkaar ook versterken. Om dit afwegingsproces en de omgevingsinclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik

van onze ruimte.
2. Kenmerken & identiteit van een gebied staan centraal. De optimale balans tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere.
3. Afwentelen wordt voorkomen. Het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie inwoners, zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

2.1.1.4 Conclusie

Het doel van de toekomstige Omgevingswet (deze wet treedt in werking per 1 juli 2022) is het bereiken van een balans tussen: '(a) bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Deze dubbele doelstelling uit de Omgevingswet is vertaald in de omgevingsinclusieve benadering van de leefomgeving. Hiermee moet dus rekening worden gehouden bij het maken van beleidskeuzes. Het bestemmingsplan Merwede past binnen de kaders van de nationale visie en de genoemde nationale belangen.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) (2012) en Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) (2012)

2.1.2.1 Kader

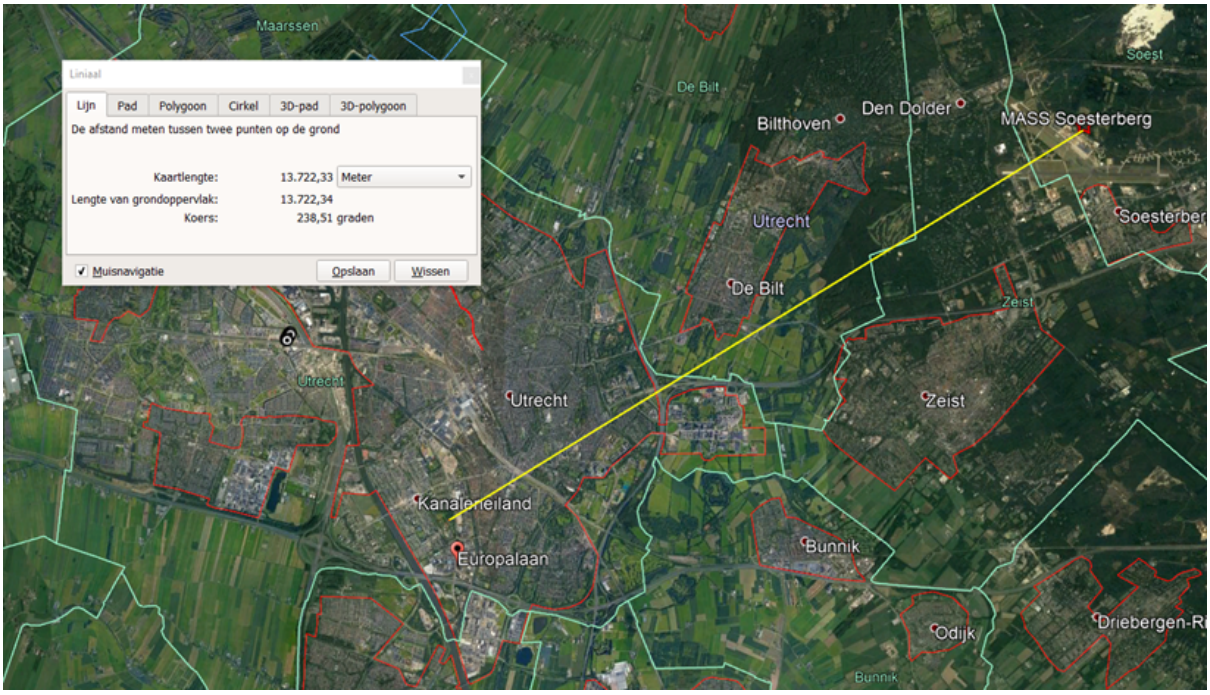
In de Wet ruimtelijke ordening zijn de besluitmogelijkheden van gemeenten begrensd om nationale belangen te borgen of te beschermen. Wanneer namelijk nationale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken, kan een algemene maatregel van bestuur (AMvB) regels stellen over de inhoud van een bestemmingsplan. In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, oftewel de AMvB Ruimte) zijn nationale belangen beschreven die om bescherming van het Rijk vragen, zoals bijvoorbeeld de 'erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde'. Voor deze belangen is het Rijk namelijk verantwoordelijk. Verder zijn in de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) nadere regels opgenomen voor onder andere militaire terreinen, radarverstoringsgebieden, reserveringen voor spoor en wegen en buisleidingen. Buiten deze belangen hebben decentrale overheden, zoals de gemeente Utrecht, beleidsruimte.

2.1.2.2 Plangebied

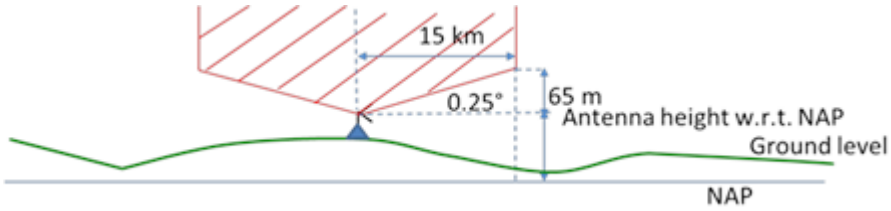
Voor het plangebied is het Barro relevant vanuit het belang van het behoud van erfgoed (archeologie) en defensie. Het plangebied is gelegen ter plaatse van de Romeinse Limes. De bescherming hiervan is verder uitgewerkt in de Provinciale verordening.

Het Rarro geeft uitwerking aan enkele bepalingen in het Barro. In het Rarro zijn nadere regels opgenomen voor onder andere militaire terreinen, radarverstoringsgebieden, reserveringen voor spoor en wegen en buisleidingen. Het Rarro bevat instructies voor gemeenten bij het opstellen van bestemmingsplannen.

Het plangebied ligt in het radarverstoringsgebied van radarstation Soesterberg, zoals aangegeven in het Barro. In dit gebied gelden beperkingen voor bestemmingsplannen met het oog op een goede werking van de radar op het radarstation. Het gaat hier om hoogtebeperkingen voor bouwen, bouwwerken en windturbines. De maximale hoogte van bouwwerken in een radarverstoringsgebied wordt bepaald door elke denkbeeldige rechte lijn die wordt getrokken vanaf een punt op de top van de radarantenne oplopend met 0,25 graden tot een punt gelegen 15 kilometer vanaf voornoemde radarantenne. De regels van het bestemmingsplan Merwede maken een maximale bouwhoogte van 100 meter mogelijk.



Afstand plangebied tot de radar Soesterberg



2.1.2.2.1 Berekeningsmethodiek

Het plangebied ligt op ongeveer 13 kilometer van de radar. De hoogte van de antenne bij Soesterberg is 63 meter NAP; daar zit de punt van de kegel. Daarna loopt de lijn met 0.25 graden omhoog. Op 13.5 km afstand is de maximaal toelaatbare hoogte 121.9 meter NAP. Het maaiveld ligt volgens AHN3 rond de 2 meter NAP.

2.1.2.3 Conclusie

De relevante belangen vanuit het Barro en de instructies vanuit het Rarro zijn in acht genomen en leiden tot de conclusie dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is. De archeologische waarden in het gebied zijn beschermd met een dubbelbestemming Waarde-archeologie. De hoogte van de radarantenne van Soesterberg is 63 meter +NAP. Uit bovenstaande berekening blijkt dat bij een hoogte van 100 meter verstoring van de radar is uitgesloten.

2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede en derde lid) (2017)

2.1.3.1 Kader

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is in 2012 vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat overheden een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting van het bestemmingsplan moeten motiveren. Op 1 juli 2017 is het Bro gewijzigd, waarbij een nieuwe laddersystematiek geldt.

Het doel van de motivering op grond van de Ladder is een zorgvuldige afweging bij ruimtelijke besluiten die zorgt voor zuinig ruimtegebruik en tegengaan van overprogrammering en leegstand. Het besluit voldoet hiermee aan een goede ruimtelijke ordening. De toetsing aan de Ladder kan bij het opnemen van uitwerkingsplichten en wijzigingsbevoegdheden in het bestemmingsplan, doorschuiven naar de fase van de vaststelling van het uitwerkings- of wijzigingsplan.

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet een motivering bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. Wanneer het bestemmingsplan die ontwikkeling

mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied moet het bestemmingsplan een motivering bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. De Ladder is kaderstellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke besluiten van de decentrale overheden, waaronder de bestemmingsplannen van de gemeente Utrecht.

2.1.3.1.1 Beschrijving behoefte

De behoefte is kort gezegd het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd. De Ladder bepaalt niet voor welk gebied de behoefte in beeld moet worden gebracht. De uitkomst van de beoordeling van de behoefte moet in de plantoelichting worden vermeld. Naast een kwantitatieve beoordeling vindt ook een kwalitatieve beoordeling plaats.

2.1.3.1.2 Beschrijving behoefte buiten het bestaand stedelijk gebied

Wanneer de beoogde ontwikkeling niet kan plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door bijvoorbeeld het toepassen van een andere bestemming van een gebied, herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden moet een motivering worden opgenomen waarom dit niet mogelijk is. Het bestaande stedelijk gebied kan worden gedefinieerd als het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, en de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. De provincie Utrecht heeft in de Omgevingsvisie en de Interim Omgevingsverordening de afbakening van het bestaand stedelijk gebied vastgelegd.

2.1.3.1.3 Gebiedsontwikkeling per regio (betekenis voor Utrecht)

Het kabinet heeft voor 9 regio's in Nederland opgaven van nationaal belang uitgewerkt. Het gaat hierbij om doelen die voor Rijk en regio van belang zijn. Voor Utrecht geldt daarbij dat Utrecht belangrijk is als het gaat om de verbinding van autowegen, spoorwegen en vaarwegen. Station Utrecht Centraal heeft daarbij een centrale rol. Ook speelt de regio Utrecht een belangrijke rol bij de verdere ontwikkeling van de topsector Life Sciences.

De populariteit van steden neemt toe en die van Utrecht in het bijzonder. Utrecht groeit en we willen die groei vooral faciliteren door inbreiding. Belangrijke nieuwe woningbouwlocaties in de stad die daar - naast Leidsche Rijn - aan moeten bijdragen zijn het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. Het efficiënt benutten van die locaties, onder andere door daar vaker de hoogte in te gaan, zien we als kans. We geven deze gebieden als het ware terug aan de stad. Elders in de stad ontstaat daardoor ruimte om bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren en in mindere mate stedelijke productiedoelstellingen. We verbreden het palet aan keuzemogelijkheden voor Utrechters en bezoekers van de stad.

In 2018 is in opdracht van de regio U10 en de provincie Utrecht een regionaal onderzoek uitgevoerd waarbij een inschatting is gemaakt van de woningbehoefte voor de regio Utrecht (U16). Voor de periode 2017-2040 is voor de U16 een huishoudengroei geprognotiseerd van 90.000 en er wordt uitgegaan dat er 14.000 woningen vervangen moeten worden na sloop. In de periode van 2017 tot 2040 moeten er dus 104.000 woningen worden bijgebouwd in de regio Utrecht (16 gemeenten) om het bestaande tekort niet verder op te laten lopen. Hiervan zijn er 60.000 woningen voor de stad Utrecht.

2.1.3.1.4 Behoefte vanuit de economische ontwikkeling

Vanuit internationaal perspectief bezien functioneert Nederland volgens Prof. P. Tordoir steeds meer als één ‘metropolitaans systeem’ met een samenhangende arbeidsmarkt. Prof. G. Clark ziet de vier grote steden in dat verband functioneren als één onderling verbonden regio: een Super-Connected Global Region, die als geheel kan concurreren met steden als London en Parijs. Binnen dat systeem ziet Tordoir Amsterdam en Utrecht als de grootste magneten.

Nationaal richten pendelstromen zich sterk op deze twee steden. Dat wordt nog versterkt doordat mensen momenteel sneller van baan wisselen dan van woning. Consequentie is dat ook binnen de stad sprake is van een toenemende verplaatsingsbehoefte. Binnen de ‘verbonden regio’ onderscheidt de stadsregio Utrecht zich door een focus op ‘Healthy Urban Living’. Hier groeit het aantal bewoners naar verhouding het snelst en vind je de hoogstopgeleide bevolking. De gunstige ligging in netwerkend Nederland, de innovatiekracht als studentenstad en de vergrote aandacht voor het stedelijk leven bieden Utrecht en zijn stedelijke regio uitstekende mogelijkheden om verder te werken aan een gezonde toekomst.

Utrecht kiest voor een gezonde groei als koers voor de lange termijn. Bij het bouwen van nieuwe woningen staan gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid voorop. De gemeente wil de woningen binnen het stedelijke gebied bouwen en daarbij flink investeren in de openbare ruimte en voorzieningen. Tegelijkertijd zoeken we oplossingen voor problemen. We willen bijvoorbeeld de druk

op de woningmarkt verlichten. Door drukte op de woningmarkt stijgen de prijzen van huizen waardoor een deel van de woningvoorraad onbetaalbaar wordt voor mensen met een lager inkomen.

De Merwedekanaalzone, het Jaarbeursterrein en Leidsche Rijn zijn de grote gebieden waar veel gebouwd en ontwikkeld gaat worden. Maar er wordt ook gebouwd op kleinere plekken, zoals bij de 2e Daalsedijk en het Kruisvaartterrein. De Binnenstad, het Stationsgebied, het Utrecht Science Park en Leidsche Rijn Centrum bieden ruimte voor economische ontwikkelingen.

Voor een vitale stad als Utrecht is het van groot belang dat werkgelegenheid en voorzieningenniveau gelijke tred houden met de groei van de bevolking. Zo wordt verwacht dat de beroepsbevolking tot 2030 met 40.000 mensen groeit. Een aantal algemene trends en ontwikkelingen heeft ook in Utrecht invloed op de economie en het ruimtegebruik op werklocaties: vergrijzing, een toenemende trek naar de stad, een sterke focus op digitale technologie en de daarop aansluitende arbeidsmarkt, flexibilisering van die arbeidsmarkt, veranderend ondernemerschap (meer, kleiner, breder en sociaal), globalisering, aandacht voor gezondheid en duurzaamheid en circulaire- en deeleconomie.

Tot nu toe houdt de hoeveelheid banen gelijke tred met de omvang van de beroepsbevolking. Of dit zo blijft is afhankelijk van de economische groei (Bron: Onderzoek op basis van CPB/PBL). Op dit ogenblik wordt overigens 38% van de arbeidsplaatsen bezet door werknemers van buiten de U10-regio.

In het kader van een gezonde verstedelijking zien we in Utrecht kansen voor:

- Bedrijven die zich richten op het toepassen van technologische ontwikkelingen. Utrecht heeft een positie als 'testlab' van Nederland, vooral door de grote aanwezigheid van partijen die de ontwikkelde technologie in de reële economie kunnen en/of willen toepassen.
- Bedrijven die zich bewegen op het snijvlak van sectoren, zoals nieuwe technologische diensten. Maar het kan ook gaan om samenwerking in dezelfde keten, tussen bouwers en installateurs, tussen afvalverwerkers en toeleveranciers. Als het gaat om crosssectoraal ondernemerschap, valt te denken aan samenwerking tussen de creatieve industrie en de zorg.
- Bedrijven die maatschappelijke uitdagingen weten om te zetten in economische kansen. Denk bijvoorbeeld aan vernieuwende concepten in het kader van Healthy Urban Living, waarvoor Utrecht als proeftuin kan dienen en die interessant zijn voor de rest van wereld.

De nieuwe economische groeikansen zitten vooral in de ontwikkeling van start-ups, doorgroeiende start-ups en andere snelgroeiende bedrijven ('stars'). Ook de gezondheids- en vrijetijdseconomie bieden volop perspectieven. Tenslotte ontstaat veel groeipotentieel door concentratie van middelgrote traditionele bedrijven. Van belang voor de economische ontwikkeling is wel dat Utrecht zich blijft ontwikkelen als "slimme stad".

Op dit ogenblik is het grootste deel van de Utrechtse werkgelegenheid op één of andere manier zorggerelateerd. Er is een bovengemiddelde groei van werkgevers in de gespecialiseerde zorg, de internetretail, zelfmanagement, toepassing van games, data, 3D-printing, de fundamentele en toegepaste medische technologie en lifesciences.

Voor de komende jaren verwachten we in Utrecht ook een grote groei van de zakelijke dienstverlening. Dit is een bonte verzameling van beroepen en sectoren, zoals rechtskundige diensten, accountants, adviesbureaus, ingenieursbureaus, communicatie- en reclamebureaus, beveiligingsbedrijven, schoonmaakbedrijven en uitzendbureaus.

2.1.3.1.5 Behoefte vanuit bevolkingsgroei > Utrecht groeit door naar 400.000 inwoners rond 2030

De bevolking van Utrecht is de afgelopen jaren fors toegenomen, een groei die ook in de komende jaren gestaag doorzet. De voorspelde groei zien we als kans om kwaliteit aan de stad toe te voegen. We moeten daarbij niet vergeten dat de ontwikkeling van Lunetten, Leidsche Rijn en de samenvoeging met Vleuten-De Meern de belangrijkste factoren zijn die de afgelopen 50 jaar tot de groei van de bevolking hebben geleid. Ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal is de omvang van de bevolking afgenomen door gezinsverdunning en door het groeikernenbeleid. Door de toenemende populariteit van de stad is daar inmiddels weer een kentering in gekomen, maar de omvang van de bevolking in dat deel van Utrecht is nog lang niet op het niveau van 1970.

We veronderstellen een verband tussen de economische ontwikkeling en de woningvraag. Om die ontwikkeling te kunnen faciliteren is het noodzakelijk op de woningmarkt perspectieven te bieden aan hoger opgeleiden die zich na hun studie blijvend in Utrecht willen vestigen, maar ook aan werknemers in lager betaalde functies, bijvoorbeeld in de dienstverlenende sectoren en de logistiek (Lage Weide). De (blijvende) druk op de woningmarkt leidt daardoor zowel tot een toenemende vraag naar centrumstedelijke woningbouw voor met name hoger opgeleiden als tot een blijvende

vraag naar goedkopere woningen voor (startende) gezinnen op plekken buiten het centrum. De vraag naar woningen voor studenten neemt naar verwachting wat af als gevolg van wijzigingen in de studiefinanciering.

De doorstroom uit de Maatschappelijke Opvang én het stijgende aantal statushouders als gevolg van de vluchtelingeninstroom zorgt wel voor extra druk op de sociale woningbouw en vraagt, gezien de aard van de problematiek, een aparte benadering binnen de totale woningvraag. De druk op de woningmarkt is ook af te lezen aan de stijgende prijzen. Een groter deel van de woningvoorraad dreigt onbetaalbaar te worden voor mensen met een lager inkomen. Dat werkt verdere segregatie in de hand.

De aantrekkelijkheid van Utrecht, gecombineerd met de snelle groei van de stad, zorgen voor uitdagingen in het optimaal gebruik van de ruimte voor diverse functies (zoals wonen, maatschappelijke voorzieningen, kantoren, horeca, sport, etc.). De totaalvisie op wonen, werken en verblijven in Utrecht is uitgewerkt in de actualisering van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2040). Specifiek voor de Utrechtse woningmarkt zien wij de volgende uitdagingen:

- de druk op de woningmarkt is groot. Vraag en aanbod lopen uiteen. De prijzen voor koop- en huurwoningen stijgen en zijn gemiddeld hoger dan in de rest van het land. Voor steeds meer mensen is een (andere) woning in Utrecht niet (meer) bereikbaar. Vooral de middeninkomens raken in de knel;
- de zoek- en wachttijd voor een sociale huurwoning loopt op en de doorstroming stagneert door een gebrek aan passend aanbod;
- we zien de verschillen tussen wijken met een eenzijdige goedkope woningvoorraad en wijken met een gemengde woningvoorraad toenemen. Op een aantal plekken in de stad komen de leefbaarheid en veerkracht van de wijk onder druk te staan;
- de meeste mensen kunnen gelukkig zelf voorzien in hun woonruimte. Toch zijn er groepen die dit (tijdelijk) niet kunnen. Het aanbod van geschikte woningen voor mensen met behoefte aan zorg of ondersteuning is schaars en niet evenredig verdeeld over de stad. We zien een opgave voor passende huisvesting voor ouderen. Wat ook kan bijdragen aan het op gang brengen van doorstroming;
- we zien groepen initiatiefnemers en bewoners die woonconcepten willen ontwikkelen waar de huidige markt onvoldoende in voorziet, en die bijdragen aan een leefbare buurt.

De uitdagingen op de Utrechtse woningmarkt zijn dus fors. De Woonvisie ‘Utrecht beter in balans’ geeft een analyse van deze uitdagingen. Het is duidelijk dat we veel nieuwe woningen nodig hebben. We willen een evenwichtige verdeling van (inkomens)groepen over de wijken. Om tegemoet te komen aan de uitdagingen heeft de gemeente met de partners in de volkshuisvesting in de stad afspraken gemaakt en vastgelegd in het Stadsakkoord Wonen.

Daarin zijn de volgende speerpunten vastgelegd:

1. Langdurig hoog bouwtempo: We verhogen het bouwtempo en houden dit tempo langdurig vast. We gaan uit van een planvoorraad van 48.000 woningen voor de jaren 2019-2040. Er is echter een woningbouwbehoefte van 104.000 in de regio Utrecht, waarvan 60.000 in de stad Utrecht. 1 We voegen in alle segmenten woningen toe, vooral daar waar het tekort groot is.
2. Inhaalslag middensegment en groei sociale voorraad: We willen een forse inhaalslag maken in het middensegment en brengen de sociale huurvoorraad op peil. In de Woonvisie ‘Utrecht beter in balans’ formuleert de gemeente Utrecht haar ambitie om in 2040 een woningvoorraad te hebben met 35% sociale huurwoningen (incl. zelfstandige studentenhuisvesting) en 25% woningen in het middensegment.
3. Gemengde wijken: We streven naar gemengde, leefbare wijken waar mensen prettig en gezond kunnen (samen)leven. We doen dat samen met bewoners, waarbij we aansluiten bij de vernieuwing van het participatiebeleid. We benutten waar mogelijk bewoners(groepen) voor de kwaliteit van wonen en voorzieningen in de buurt. We gebruiken de versnelde groei van de woningvoorraad om kwaliteit toe te voegen. We zorgen voor betere menging van verschillende woningsegmenten in de wijken.
4. Doorstroming: We willen meer balans brengen in vraag en aanbod en de bestaande mismatch in de woningvoorraad aanpakken. We brengen verhuisketens op gang zodat huishoudens kunnen doorstromen naar een passende woning en de schaarse woningvoorraad beter wordt verdeeld.
5. Een (t)huis voor iedereen: Nieuwe woonconcepten kunnen kansen bieden aan tal van doelgroepen om te wonen en leven op een manier die bij hen past. Wij staan open voor initiatieven van bewoners en voor nieuwe woonconcepten die bijdragen aan een woningmarkt in balans. Ook willen we sociaal kwetsbare Utrechters die niet zelfstandig een woning kunnen vinden aan een (t)huis helpen.

2.1.3.2 Plangebied

Op basis van het bovenstaande kan de conclusie getrokken worden dat er in Utrecht grote behoefte is aan een plek waar wonen, bedrijvigheid en voorzieningen een plaats kunnen krijgen. De functies die Merwede toevoegt aan de stad beogen een invulling te geven aan een nieuwe vorm van stedelijk wonen waarin hoge dichtheden, functiemenging maar ook een gezond stedelijk leven en duurzaamheid hand in hand gaan en elkaar versterken.

Uit het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) 2019 blijkt dat de stad Utrecht een binnenstedelijke planvoorraad heeft van ongeveer 48.000 woningen die opleveren in de periode 2019-2040, bestaande uit zowel harde als zachte plannen. Dit omvat alle plannen van diverse initiatiefnemers. Deze planvoorraad is dynamisch omdat er door het jaar heen veel nieuwe initiatieven voor woningbouw komen en er ook projecten worden opgeleverd.

De analyse van het MPR maakt duidelijk dat er – gelet op de ambities voor de verdeling van de woningvoorraad in 2040 – voor zowel de sociale huur als het middensegment een urgente opgave ligt. Met de bouwproductie 2019-2021 is op korte termijn een zeer forse inspanning nodig in het middensegment, gelet op de teruglopende jaarlijkse productie in dat segment.

In de Merwedekanaalzone kunnen, naar verwachting en bij het nemen van de nodige maatregelen, op termijn 10.000 woningen gebouwd worden. Voor Merwede (deelgebied 5) geldt dat hier ruimte is voor het gefaseerd ontwikkelen van 6.000 woningen.

De Merwedekanaalzone mikt op een brede doelgroep aan bewoners, gebruikers en bezoekers. We spannen ons in om de Merwedekanaalzone aantrekkelijk te maken voor alle leefstijlen. Dat doen we door aandacht te besteden aan het ontwerp van de gebouwen en woningen, de kwaliteit van de buitenruimte en het aanbod van voorzieningen in de nieuwe wijk.

De verwachting is dat het gebied in eerste instantie vooral bewoners zal trekken die bewust voor het nieuwe stedelijk leven kiezen. Wonen in de stad in een levendige, groene en autovrije omgeving, met wel de mogelijkheid om auto’s en fietsen te delen. Mensen die willen en kunnen leven zonder een eigen auto.

2.1.3.2.1 Woningmarktonderzoek

Data-analysebureau Springco onderzocht de potentiële woningmarkt voor het hoog-stedelijke milieu dat in Merwede wordt gerealiseerd. Van de jaarlijks ingeschatte nieuwbouwvraag van 2.600 woningen in Utrecht, verwacht Springco dat bijna 1.300 woningzoekenden potentieel geïnteresseerd zijn in een stedelijk woonmilieu als Merwede. Op basis van levensstijlen zijn vooral woningzoekers met een rode (actief, trendsettend) en paarse levensstijl (zelfverzekerd, ondernemend) interessante doelgroepen. Daarnaast is ook de oranje (enthousiast) levensstijl kansrijk. Het gaat daarbij om jongeren tot 30 jaar en om de groep 30-54 jaar. Onder ouderen zal de belangstelling wat lager zijn dan hun gemiddelde aandeel in Utrecht. De doelgroep zal vooral bestaan uit singles en stellen.

Springco constateert een substantiële vraag naar middensegment woningen. Opvallend is dat vooral veel vraag te verwachten is naar koopwoningen in het middensegment tot 200.000 euro (12 procent) en tussen de 200.000 en 300.000 euro (30 procent).

De vraag naar duurdere huur- en koopwoningen in Merwede zal beperkt zijn. Dat komt vooral door de lage parkeernorm in Merwede, toont het onderzoek aan. Voor alle segmenten geldt dat het succes van een autovrije wijk afhankelijk is van hoogwaardig openbaar vervoer en met voldoende aanbod van deelauto's.

Vanwege de stedelijke dynamiek en de aanwezige voorzieningen willen jonge gezinnen graag in de stad blijven wonen. Gezinnen met schoolgaande kinderen dragen bij aan een sterke sociale structuur. Ondanks dat Merwede door het grote aantal appartementen en autovrije omgeving geen typische gezinswijk is, willen we ook startende gezinnen de mogelijkheid geven om binnen Merwede een wooncarrière te maken. Merwede voorziet daarom ook in het in Utrecht ontbrekende aanbod voor gezinnen met een stedelijk woonvoorkeur en is aantrekkelijk voor startende en eenoudergezinnen. Goede woning plattegronden (voldoende kamers) en de aanwezigheid van voorzieningen zoals speelvoorzieningen en scholen zijn daarbij van belang.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt maximaal 4.250 woningen mogelijk. Voor het plangebied zijn met de eigenaren afspraken gemaakt voor het te realiseren woonprogramma. 55% van het woonprogramma is gereguleerd; 30% wordt ingevuld met sociale huur, 25 middensegment en 45% vrije sector.

2.1.3.2.2 Behoefte aan voorzieningen groeit mee

Het kerndoel levendige wijk realiseren we in de Merwedekanaalzone door in de directe woonomgeving een mix van voorzieningen aan te bieden en in te zetten op behoud en daar waar mogelijk uitbreiding van de werkgelegenheid aansluitend bij de snelle groei van de beroepsbevolking in Utrecht. Naast horeca, creatieve- en commerciële bedrijven vind je er veel andere functies, zowel voor de nieuwe wijk als voor de stad. Het accent ligt op functies in de plint, in bedrijvenverzamelgebouwen en (kleinere) bedrijfs- en kantoorunits.

In de Merwedekanaalzone bevinden zich nu, maar zeker ook straks functies die je op weinig plekken in Utrecht op deze manier tegenkomt. Wij zetten ons in voor het voor de Merwedekanaalzone behouden en met een passende ontwikkelstrategie doorontwikkelen van bestaande functies, zoals creatieve bedrijven de VechtclubXL, Alchemist en Stadstuin in deelgebied 5. In deze stadswijk ontstaat daarmee een bijzondere mix van wonen, werken en voorzieningen die zorgt voor levendigheid, ontmoeting en werkgelegenheid. Er is geen ruimte voor (nieuwe) grootschalige functies die grote beperkingen (voor wonen) met zich meebrengen vanuit mobiliteit of milieu. Dit is een voorwaarde bij de transformatie.

De Merwedekanaalzone biedt straks, als een wijk met circa 10.000 woningen, een diversiteit aan functies, stedelijke functies en functies die zich vooral op de wijk zelf richten. Het accent ligt op voorzieningen in de (dagelijkse) eerste levensbehoeften, op creatieve (en kleinschalige) bedrijvigheid en op functies die bijdragen aan ontmoeting en (lokale) werkgelegenheid. Dit zijn voorzieningen die van belang zijn voor gezond stedelijk leven. Ze nodigen uit tot ontmoeten en dragen bij aan de interactie met omliggende wijken en de inclusieve stad.

2.1.3.2.3 Niet woonfuncties

Bureau Stedelijke Planning heeft een rapportage opgesteld voor het niet woonprogramma voor het bestemmingsplan (Ladderonderbouwing niet-woonfuncties Merwedekanaalzone, 2020, en Ladderonderbouwing maatschappelijke voorzieningen Merwedekanaalzone, 2020, zie bijlage).

De behoefte aan het programma voor de planperiode 2020 - 2030 is in beeld gebracht voor de functies kantoren, detailhandel, horeca, vrije tijd, sport en maatschappelijke voorzieningen. De behoefte aan bedrijfsruimten is alleen kwalitatief onderbouwd; deze functie is reeds mogelijk op basis van het nu geldende bestemmingsplan.

2.1.3.2.4 Stedelijk leven in Merwede

Door de druk op de kantoren en bedrijvenmarkt van Utrecht kan er in de Merwedekanaalzone een aantrekkelijk woon-werkgebied gemaakt worden. Door de sterke toename van het aantal inwoners in deelgebied 5 zelf, maar ook rondom in bijvoorbeeld deelgebied 4 van de Merwedekanaalzone, stijgt daarmee de vraag naar voorzieningen. Om tot een aantrekkelijk stedelijk milieu te komen, waar bewoners op korte afstand van hun woning boodschappen kunnen doen, is een basis voorzieningenniveau essentieel. Dit is ook erg belangrijk om te zorgen dat bewoners niet naar andere centra hoeven te rijden om hun dagelijkse boodschappen te doen en door realisatie van voorzieningen op korte afstand de mobiliteitsopgave te laten slagen. Een mix van publieks- en maatschappelijke functies draagt daarbij bij aan levendigheid, reuring en een aantrekkelijk woon- en werkmilieu.

In nieuwe gebiedsontwikkelingen als de Merwedekanaalzone leveren kleine bedrijven en broedplaatsen in de creatieve sector meerwaarde op ten aanzien van de uitstraling en levendigheid en dragen deze bij aan de identiteit, beleving en ervaring van de wijk. Ook bieden ze (lokale) werkgelegenheid en trekken bezoekers naar het gebied. Ze maken het een interessant gebied om te wonen en mede door deze bedrijven is de Merwedekanaalzone reeds op de kaart gezet.

Ook voor bedrijven zelf is de Merwedekanaalzone een aantrekkelijke vestigingsplek. In toenemende mate vestigen bedrijven zich in de stad; dicht bij de consument en de afzetmarkt. Gemengde milieus zijn steeds meer in trek, door de aanwezigheid van voorzieningen en een levendig en divers karakter. Daarnaast wordt werken dicht bij huis steeds belangrijker. Niet alleen om reistijd te besparen, maar ook door de invloed van de coronacrisis.

Flexibiliteit in grootte van de bedrijfsruimtes is gewenst om goed in te kunnen spelen op de vraag vanuit het gebied zelf of van daarbuiten. Bedrijfsruimten moeten flexibel zijn in te delen (naar behoefte te vergroten of te verkleinen).

2.1.3.2.5 Kansen voor blurringconcepten

Tegenwoordig vervagen de grenzen steeds meer tussen verschillende voorzieningen. Dit wordt ook wel aangeduid met de term blurring. Blurring is het Engelse woord voor vervagen en het fenomeen heeft dan ook alles te maken met branchevervaging. Dit kunnen bijvoorbeeld ook winkels zijn die aanbod uit alle branches verkopen, maar ook winkels met horeca of een kapper met een expositieruimte, een kantoor met een openbare horecagelegenheid, etc.. Merwedekanaalzone deelgebied 5 is typisch een gebied waar blurring van diverse functies goed passend kan zijn. Ook om in te spelen op de wensen uit te markt. Belangrijk is dat de toegevoegde functie in meters en activiteit altijd ondergeschikt is aan de hoofdfunctie (bijvoorbeeld maximaal 10% van het totale vloeroppervlakte van de gebruiker en maximaal 100 m² bvo binnen dit vloeroppervlakte).

Ook een concept zoals voorzien in het huidige fietsdepot past hier goed in. De begane grond wordt gereserveerd voor een foodhal volgens een horecaconcept, aangevuld met de verkoop van artikelen uit de maakindustrie (waaronder in de Merwedekanaalzone zelf gemaakt) en tweedehands artikelen. Een dergelijk (blurring)concept past uitstekend in het huidige tijdsgewricht en bij het gebied, en door de uniciteit zonder dat het ten koste gaat van aanbod elders.

Op basis van de rapportages van Bureau Stedelijke Planning is onderstaand programma voor het bestemmingsplan opgenomen in de regels. Voor de verdere onderbouwing wordt verwezen naar de bijgevoegde rapportages.

Sector	Functie	m² BVO min	m² BVO max
Werken	Bedrijven in de categorie A en B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging, creatieve bedrijvigheid en stadslandbouw. Stadslandbouw is toegestaan mits naar aard en invloed gelijk te stellen met bedrijven categorie A en B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging en tot een maximum van 3.000 m² bvo	26.000	40.000
	Nieuwe zelfstandige kantoren	9.000	13.000
Detailhandel	Detailhandel supermarkt (minimaal 2 vestigingen van elk maximaal 1.250 m² bvo)	2.200	2.500
	Detailhandel dagelijks, afhaalzaken daaronder begrepen	750	1.000
	Detailhandel niet dagelijks	1.075	1.800
Horeca	Horeca in de categorie D1, D2 en D3 van de Lijst van Horeca-activiteiten	1.500	3.000
	Foodhal (maximaal 1 vestiging)	0	2.750
Vrije tijd/Leisure	Leisure	2.000	7.000
	Sportschool	0	1.270
	Zwembad	0	1.100
Diensten	Dienstverlening	800	2.400
Maatschappelijke voorzieningen		27.750	32.000
Totaal		71.075	107.820

Tabel Programma niet woonfuncties

2.1.3.2.6 Maatschappelijke voorzieningen

In de Merwedekanaalzone reserveren we 4% van de totale bruto vloeroppervlakte aan ontwikkelruimte voor maatschappelijke voorzieningen. Hierbij moet gedacht worden aan gezondheidscentra, jeugdhulp met verblijf, een Time-out voorziening Maatschappelijke Opvang, Woonvoorzieningen voor ouderen met een langdurige zorgvraag Dagbesteding en activering.

Daarnaast willen we ook in de Merwedekanaalzone voorzieningen om mensen te ondersteunen om de dag zinvol en actief in te vullen, zodat zij kunnen meedoen in de samenleving. Buurtcentra de huiskamers in zijn plekken waar iedereen zich welkom weet en waar de gebruikers zorgen voor activiteiten.

Eénderde van de woningen die we in het plangebied realiseren is bedoeld voor gezinnen. Op basis

daarvan gaan we in eerste instantie uit van twee basisscholen van 17 groepen en één school voor Voortgezet Onderwijs (VO-school). Bij doorgroei van het aantal woningen is een derde basisschool nodig. Het ligt voor de hand de eerste twee basisscholen aan de noord- en zuidzijde van deelgebied 5 te situeren. Ook de VO-school krijgt een plek in het plangebied.

Het is van belang dat tijdig ook een basisschool wordt opgeleverd en dat deze school zoveel mogelijk meegroeit met het aantal kinderen in de wijk. Door in de programmering ruimte voor groei met 8 lokalen te reserveren, kan hierin worden voorzien.

Om in te spelen op veranderingen in de bevolkingssamenstelling en maatschappelijke trends en voorkeuren is het gewenst om flexibel om te gaan met de programmering van de maatschappelijke voorzieningen in de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone.

Daarbij is het essentieel dat er een minimaal programma aan maatschappelijke voorzieningen wordt ingevuld. Dit draagt bij aan een prettig leefbare buurt en aan de mobiliteitsdoelen in de buurt. De inwoners moeten voorzieningen op korte afstand van hun huis hebben, zodat zij niet onnodig genoodzaakt zijn bijvoorbeeld een auto te pakken.

2.1.3.2.7 Cultuur

Voor Merwedekanaalzone zetten we in op een levendige stadswijk en behoud en versterking/uitbreiding van werkgelegenheid.

De creatieve sector is één van de snelst groeiende sectoren in Utrecht. Uit het oogpunt van werkgelegenheid, uitstraling, identiteit, levendigheid en impact bieden bedrijfjes en broedplaatsen in deze sector meerwaarde voor de stad en in nieuwe gebiedsontwikkelingen als de Merwedekanaalzone.

2.1.3.3 Conclusie

Voor de woonfunctie, alle commerciële en maatschappelijke voorzieningen in het programma geldt dat de totale ladderruimte voldoende is. De regels van het bestemmingsplan sluiten aan bij de ladderruimte en geven ook een minimaal te realiseren programma om de bedoelde functiemenging te borgen met het oog op het realiseren van een leefbare buurt.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

2.2.1 Provinciale Omgevingsvisie en Interim Omgevingsverordening

Op 10 maart 2021 stelden Provinciale Staten de Omgevingsvisie en de Interim Omgevingsverordening vast. Beiden zijn in werking getreden op 1 april 2021. De Interim Omgevingsverordening is nodig omdat de Omgevingsverordening alleen onder de Omgevingswet in werking kan treden. Met de Interim Omgevingsverordening kunnen plannen en ambities eerder vormgegeven worden. De Omgevingsverordening heeft net voor de zomer van 2021 ter inzage gelegen en wordt naar verwachting begin 2022 vastgesteld.

In de Omgevingsvisie staat hoe de provincie er in 2050 uitziet. De Omgevingsvisie geeft richting aan de toekomstige en fysieke leefomgeving. Dit is alles op, boven en onder de grond en inclusief de sociale aspecten zoals toegankelijkheid en inclusiviteit. In de Interim Omgevingsverordening staan de regels en instructieregels die daarvoor nodig zijn. Provincie Utrecht geeft bij de onderstaande 7 thema's de provinciale belangen aan die verplichtingen met zich mee brengen. Dat geeft al een doorkijk naar deze instructieregels.

Om voor te sorteren op de toekomst richt de Omgevingsvisie zich op een aantal ontwikkelingen:

- extra woningen die gebouwd moeten worden;
- toename van werkgelegenheid;
- toename van verkeer;
- energietransitie;
- klimaatverandering;
- verandering in de landbouw;
- versterking van natuur en recreatief groen.

Provincie Utrecht vindt het daarbij belangrijk om de bestaande kwaliteiten te behouden, te versterken en in balans te laten zijn met deze ontwikkelingen. De ruimte voor ontwikkelingen is beperkt, terwijl de vraag naar ruimte groot is.

2.2.1.1 Uitwerking beleid in 7 thema's

De Omgevingswet staat voor een goede balans tussen het benutten en beschermen van de fysieke leefomgeving en voor het mogelijk maken van lokale afwegingen als een veilige en gezonde leefomgeving daarbij gebaat is. Het beleid voor de gezonde en veilige leefomgeving is beschreven in 7 thema's.

1. *Stad en land gezond*
   Dit thema gaat over milieu, gezondheid, recreatie en toerisme. Provincie Utrecht wil graag voor de woon-, werk-, en leefgebieden bereiken dat deze gezond zijn en uitnodigen tot bewegen. In en rondom steden en dorpen moeten voldoende groene gebieden zijn om te recreëren.
2. *Klimaatbestendig en waterrobuust*
   Dit thema gaat over een duurzaam en robuust bodem- en watersysteem, een klimaatbestendige en waterveilige leefomgeving en een perspectief voor bodemdalingsgebieden. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat er bescherming is tegen overstromingen, een tekort aan zoetwater of de gevolgen van extreem weer (wateroverlast en hitte).
3. *Duurzame energie*
   Dit thema gaat over het stimuleren van energiebesparing en het opwekken van duurzame energie uit wind, zon, bodem en water.
4. *Vitale steden en dorpen*
   Dit thema gaat over ruimte voor wonen en leven en ruimte voor werken en winkelen. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat nieuwe woningen en bedrijven vooral komen op plekken binnen de bebouwde kom. Ook is het belangrijk dat deze plekken goed bereikbaar zijn met trein, bus, tram en fiets. Prioritaire locaties voor grootschalige integrale ontwikkeling zijn onder meer Leidsche Rijn, Utrecht Centraal Station (Beurskwartier/Lombokplein en Merwedekanaalzone), Lunetten-Koningsweg en Utrecht Science Park/Rijnsweerd.
5. *Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar*
   Dit thema gaat over een goed bereikbare provincie, ontwikkeling bij knooppunten en optimalisatie van netwerken, wegen, OV en fiets. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat er nieuwe verbindingen voor openbaar vervoer en (snel)fietspaden komen tussen de woon-, werk-, en leefgebieden. Daarbij moet er beter gebruik gemaakt worden van bestaande wegen.
6. *Levend landschap, erfgoed en cultuur*
   Dit thema gaat over aantrekkelijke landschappen en een toegankelijke cultuur en waardevol erfgoed. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat veel mensen kunnen genieten van de landschappen, waterlinies, forten, kastelen en buitenplaatsen. Ook is belangrijk dat het cultuuraanbod (zoals festivals en musea) meegroeit met het aantal inwoners.
7. *Toekomstbestendige natuur en landbouw*
   Dit thema gaat over een robuuste natuur met hoge biodiversiteit en een duurzame landbouw. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat de natuur wordt beschermd en nieuwe natuurgebieden worden aangelegd die elkaar verbinden. Verder worden boeren geholpen om een omslag te maken naar kringlooplandbouw.

Alle thema's moeten in samenhang bekeken worden. Dat betekent dat niet alles overal kan. Met het uitgangspunt slim combineren en concentreren kan de groei van inwoners en bedrijven en een gezonde leefomgeving in balans blijven. Het concentreren richt zich bijvoorbeeld op het bouwen van nieuwe woningen dichtbij stations en in steden en dorpskernen. Op die manier blijft er op andere plekken voldoende ruimte voor bewegen, groen, water en natuur.

2.2.1.2 Uitvoering

In drie regio's werkt Provincie Utrecht het beleid verder uit. De samenhang tussen de thematische ambities krijgt hier aandacht. Voor Utrecht is de regio U16 van belang. In deze uitwerking gaat het over de verstedelijkingsstrategie. De verwachting is dat er tot 2040 in de regio ongeveer 99.000 tot 125.000 extra woningen nodig zijn. Na 2040 tot 2050 is er verdere ruimte voor woningbouw onder meer over ontwikkelingen langs de A12 tussen knooppunten Lunetten en Oudenrijn en het benutten van bestaande OV-knooppunten in de regio.

2.2.1.3 Interimverordening

Hoofdstuk 2 en verder van de verordening bevatten instructieregels voor onder andere bestemmingsplannen. Deze instructieregels hebben betrekking op verschillende thema's zoals water, ondergrond en bodem, bereikbaarheid en mobiliteit, energie, wonen en recreëren. Gemeenten moeten deze instructieregels in acht nemen bij het opstellen van bestemmingsplannen. Voor wat betreft mobiliteit geldt dat het bestemmingsplan een beschrijving moet geven van het aantal verplaatsingen en de wijze van ontsluiting voor verschillende vervoerwijzen. Voor woningen geldt dat de woningbouw moet passen binnen het door Gedeputeerde Staten vast te stellen programma Wonen en werken, en dat de woningbouw niet mag leiden tot extra bodemdaling.

De Interimverordening bevat ook een schuifregeling die het mogelijk maakt om bestaande

plancapaciteit (benutte bouwmogelijkheden) voor zelfstandige kantoren binnen een gebied dat door de provincie is aangewezen als locatie Gebiedstransformatie of herstructurering te herhuisvesten op een ander bouwperceel binnen die locatie. Dat is mogelijk wanneer dat nodig is in verband met gebiedstransformatie of herstructurering van die locatie en daarbinnen gelegen bouwpercelen. In dat geval kan de functie voor zelfstandige kantoren worden verplaatst naar een nieuw bouwperceel binnen dezelfde locatie. Gelijktijdig met die verplaatsing moeten de gebruiksmogelijkheden voor zelfstandige kantoren op het te verlaten bouwperceel worden beëindigd waardoor er sprake is van een oppervlakte neutrale verplaatsing. Het bvo voor zelfstandige kantoren op het nieuwe bouwperceel mag ten hoogste gelijk zijn aan het bvo op basis van de maximale gebruiksmogelijkheden van het te verlaten bouwperceel. Dat betekent dat wanneer op basis van deze maximale gebruiksmogelijkheden het bvo voor zelfstandige kantoren op het te verlaten bouwperceel 2000 m2 bedraagt en er 1500 m2 gerealiseerd is, het bvo op het nieuwe bouwperceel maximaal 2000 m2 mag bedragen. Er is dus sprake van een oppervlakteneutrale verplaatsing van de kantoorfunctie, waarbij geen onbenutte meters voor uitbreiding worden ingeleverd. Dat voorkomt (ook) dat het voor een partij minder aantrekkelijk wordt op vrijwillige basis aan verplaatsing mee te werken waardoor het risico bestaat dat het proces van gebiedstransformatie of herstructurering onnodige vertraging oploopt.

Omdat het om een oppervlakteneutrale verplaatsing van plancapaciteit voor zelfstandige kantoren naar een ander bouwperceel binnen dezelfde locatie gaat, is er geen sprake van toevoeging van nieuwe kantorenmeters voor zelfstandige kantoren aan de betreffende locatie. Door de schuifregeling wordt de speelruimte vergroot om binnen de regels die gelden voor nieuwvestiging van zelfstandige kantoren, maatwerk te kunnen leveren waardoor beter kan worden ingespeeld op nieuwe en dynamische ontwikkelingen. De regeling in lid 6 onder c moet voorkomen dat bestaande plancapaciteit voor zelfstandige kantoren die betrekking heeft op een bouwperceel waarop een inmiddels een in een andere functie getransformeerd kantoorgebouw staat, wordt verplaatst naar een nieuw bouwperceel binnen de transformatielocatie. In dat geval zouden nieuwe kantorenmeters aan die locatie worden toegevoegd, wat niet de bedoeling is van de verplaatsingsregeling. De transformatie heeft in dat geval plaatsgevonden door middel van een omgevingsvergunning afwijken als bedoeld in artikel 2.12 van de Wabo of de kruimelgevallenregeling uit het Besluit omgevingsrecht (Bor). Het betreft artikel 2.3 lid 2 Bor, in samenhang met bijlage II artikel 4 lid 9 Bor, die het mogelijk maakt een omgevingsvergunning te verlenen voor een van het bestemmingsplan afwijkend gebruik. Voor zover het gaat om de transformatie van een kantoorgebouw in een ander functie, kan deze bepaling uitsluitend worden gebruikt voor zover de gronden zijn gelegen binnen de bebouwde kom. Bij de omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van de bestemming wordt de kantorenbestemming echter niet gewijzigd omdat daarvoor een door de raad vastgestelde bestemmingsplanwijziging nodig is.

2.2.1.4 Conclusie

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone voorziet in een binnenstedelijk project als onderdeel van de Merwedekanaalzone een van de prioritaire locaties voor grootschalige ontwikkelingen en levert een bijdrage aan de woningbouwopgave en de ruimtelijke kwaliteit en is daarom in overeenstemming met de provinciale en verordening. Een groot deel van het woningbouwprogramma betreft het sociale of middeldure segment. In het plangebied wordt voorzien in maatwerk voor het mobiliteitssysteem, waarbij ruimte wordt gegeven aan fietsen, lopen en het OV. De woningen worden aangesloten op duurzame energie. Van bodemdaling is geen sprake. Het toelaten van een (schuivend) kantoorprogramma is in overeenstemming met de provinciale Interimverordening.

2.2.2 Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling (2016)

Het Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling is in 2016 vastgesteld. Vanuit de centrale missie 'Utrecht Topregio' is het hoofddoel voor binnenstedelijke ontwikkeling: '*Blijvend aantrekkelijke steden en dorpen waar het goed wonen, werken en ontmoeten is*'.

De drie hoofdambities voor binnenstedelijke ontwikkeling zijn:

- Een aanbod van stedelijke milieus passend bij de vraag. Waaronder het realiseren van een passend woningaanbod, het transformeren, revitaliseren of creëren van werklocaties en het in stand houden en creëren van aantrekkelijke centrumgebieden.
- Een toekomstbestendige binnenstedelijke kwaliteit. Waaronder het realiseren en versterken van een goede woonomgeving, het creëren van een aantrekkelijk vestigingsmilieu, energieneutrale nieuwbouw en een gezonde binnenstedelijke leefkwaliteit.
- Optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte. Waaronder het realiseren van binnenstedelijke woningbouw, transformatie van bestaande bedrijventerreinen en kantorenlocaties en beleefbaar water en groen in het stedelijk gebied.

De focus bij binnenstedelijke ontwikkeling ligt op vastgoed en openbare ruimte. Van provinciale betrokkenheid bij binnenstedelijke ontwikkeling kan pas sprake zijn als een of meer van de stedelijke functies wonen, werken, winkelen aan de orde is. Bij wonen gaat het vooral om toevoeging van woningen om bij te dragen aan het wegwerken van het woningtekort, terwijl het bij werken en winkelen vooral gaat om transformeren, revitaliseren en herstructureren. Uitvoering vindt enerzijds plaats door 'verbinding in gebieden' en anderzijds door 'verbinding op thema'.

2.2.2.1 Conclusie

De ontwikkeling van het plangebied is in overeenstemming met het Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling.

2.2.3 Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021

De provincie Utrecht legt het beleid op basis van de provinciale wettelijke taken voor bodem, water en milieu vast voor de periode 2016-2021 in het Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021 (BWM-plan).

Het BWM-plan richt zich op vier belangrijke maatschappelijke opgaven, ook wel prioriteiten genoemd. De prioriteiten zijn: waterveiligheid en wateroverlast, schoon en voldoende oppervlaktewater, ondergrond en leefkwaliteit stedelijk gebied. Deze prioriteiten dragen rechtstreeks bij aan de kerntaken van de provincie (economische ontwikkeling, ruimtelijke ontwikkeling, natuur en landschap, bereikbaarheid en cultuurhistorisch erfgoed).

Naast prioriteiten heeft de provincie basiskwaliteiten benoemd voor het bodem-, water- en milieubeleid. Deze zijn bodemkwaliteit, waterkwaliteit, waterkwantiteit, lucht, geluid (inclusief geur en licht) en externe veiligheid. Deze zes basiskwaliteiten zijn voorwaardelijk voor het uitvoeren van de provinciale kerntaken en het realiseren van de ontwikkelopgaven en vormen een stevige basis voor een veilige, gezonde en duurzame woon-, werk- en leefomgeving. Aan de basiskwaliteiten liggen wettelijke normen ten grondslag waarmee de minimumkwaliteit bepaald is. Waar de basiskwaliteiten in bestaande situaties niet voldoen aan de eisen en wensen van het gebruik, biedt het bodem-, water- en milieubeleid handvatten die het oplossen of verminderen van de problemen ondersteunen.

2.2.3.1 Conclusie

Het plan voldoet aan de eisen van het BMW-plan. Een nadere onderbouwing hiervan is te vinden in hoofdstuk 5.

2.2.4 Waterkoers 2016-2021

Water is een belangrijke pijler van een veilige, gezonde en prettige leefomgeving. Vanuit die achtergrond werkt Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden aan bescherming tegen overstromingen, een gezond grond- en oppervlaktewatersysteem en het zuiveren van afvalwater.

Het waterschap heeft haar ambities en visies vastgelegd in de Waterkoers 2016-2021. De koers is een omslag in denken, waarbij het waterschap zich flexibel opstelt en daarbij ruimte laat voor initiatieven uit de samenleving. Andere onderwerpen die in de Waterkoers aan de orde komen zijn waterveiligheid, voldoende water, gezond water, gezuiverd afvalwater en genieten van water.

2.2.4.1 Conclusie

In paragraaf 5.13 Water wordt nader ingegaan op het aspect water. Er wordt voldaan aan het beleid van het Hoogheemraadschap.

2.2.5 Focus op een vitale en duurzame economie 2020 - 2027

De provincie Utrecht wil het economische beleid de komende jaren focussen op een duurzame en vitale economie. Met het beleid wil de provincie de economie robuuster maken voor economische schokken en klaar maken voor toekomstige veranderingen. De economische visie is gericht op alle partijen in het economisch systeem: ondernemers, werknemers, kennisinstellingen, gemeenten, belangenorganisaties etc.

De missie van de economische visie is: "Economische ontwikkeling moet bijdragen aan het bereiken van maatschappelijke doelen en daarmee aan de brede welvaart. Specifiek gericht op economie werkt de provincie Utrecht aan een sterke competitieve duurzame economische structuur met aantrekkelijke en toekomstbestendige voorzieningen voor bedrijven en werknemers en maakt innovatieve ontwikkelingen op het gebied van gezond stedelijk leven en circulaire economie mogelijk". Om deze missie te kunnen realiseren werkt de provincie aan de volgende beleidsdoelen:

- het bedrijfsleven en werknemers zijn toegerust op de toekomst;

- het economisch profiel (gezond stedelijk leven) is sterk, competitief en zichtbaar;
- bedrijven en (kennis)instellingen zijn innovatief sterk;
- er zijn voldoende vestigingsmogelijkheden in aantal en kwaliteit.

In de economische visie zijn aan bovengenoemde beleidsdoelen meerjarendoelen en hoofdactiviteiten gekoppeld.

2.2.5.1 Conclusie

Merwede vormt een gemengd hoogstedelijke stadsdeel waar wonen en bedrijvigheid elkaar kunnen versterken. Het biedt daarmee een interessante vestigingsplaats voor creatieve bedrijvigheid en start ups en scale-ups, die bijdragen bij aan innovatieve oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken.

2.2.6 Cultuur en erfgoed programma: Voor jong en altijd, cultuur en erfgoed nota 2020-2023

Het hoofddoel van het cultuur- en erfgoedbeleid van de provincie Utrecht is: Bijdragen aan de toegankelijkheid van cultuur en de instandhouding van waardevol erfgoed, zodat bewoners en bezoekers van de provincie Utrecht hiervan kunnen leren en genieten. De nota kent de volgende beleidsdoelen:

2.2.6.1 Beleidsdoel A: versterken van de culturele infrastructuur

De provincie wil ervoor zorgen dat iedereen in de provincie Utrecht kan deelnemen aan culturele activiteiten. Kunst en cultuur zijn medebepalend voor ons gevoel van welzijn en voor onze identiteit. De basis van de cultuursector is op orde, maar er zijn ook nog lacunes. Om gelijke tred te houden met de verwachte bevolkingsgroei, willen we de culturele infrastructuur versterken, vernieuwen en verbreden. We richten ons in het bijzonder op cultuur-educatie, bibliotheken, festivals en het in samenwerking met gemeenten verstevigen van het cultuurprofiel van Utrecht.

2.2.6.2 Beleidsdoel B: behouden, benutten en beleven van cultureel erfgoed

Cultuurhistorische waarden van de leefomgeving zijn belangrijke 'Utrechtse kwaliteiten'. Via de Omgevingsverordening Provincie Utrecht beschermen wij de zogenaamde cultuurhistorische hoofdstructuur: historische buitenplaatszones, militair erfgoed, agrarisch cultuurlandschap, archeologisch waardevolle zones en historische wegen. In dit beleidsprogramma ligt de focus op het behouden, benutten en beleven van cultureel erfgoed. Dat vertaalt zich in drie doelen: het versterken van de kwaliteit van de leefomgeving, het restaureren en gebruiken van monumenten en het beheren en bekend maken van Utrechts erfgoed.

2.2.6.3 Conclusie

Het beleid voor Merwede is erop gericht om onder andere de karakteristieke industriële gebouwen van het voormalige OPG terrein, te behouden en te hergebruiken voor onder andere maatschappelijke en culturele voorzieningen. Daarnaast wordt ook onder andere het monumentale pand van Mobach behouden. Ook worden de archeologische waarden in het gebied beschermd. Voor beide aspecten zijn passende regels opgenomen.

2.3 Coalitieakkoord gemeente Utrecht

2.3.1 'Utrecht: ruimte voor iedereen'

Op 1 juni 2018 is het coalitieakkoord 2018-2022 'Utrecht: ruimte voor iedereen' verschenen. Het coalitieakkoord bestaat uit drie onderdelen:

- Plaats voor iedereen
  Het eerste deel van het akkoord bevat verschillende maatregelen op het gebied van onderwijs, economie, werk, sport, welzijn, zorg en veiligheid. Samen met inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en vrijwilligers maken we van Utrecht een plaats voor iedereen.
- Gezonde groei voor iedereen
  Het tweede deel van het akkoord bevat maatregelen over wonen, mobiliteit, nieuwe energie en een gezonde omgeving om in te leven. We vinden dat er voor iedereen ruimte moet zijn om in Utrecht te wonen en dat Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar moet blijven. Ook willen we graag koploper zijn in de verandering naar een duurzame energievoorziening en economie.
- De kracht van iedereen
  Het derde deel van het akkoord gaat over hoe we de genoemde doelen willen bereiken, samen met Utrechters en andere betrokkenen.

Om te komen tot gezonde groei voor iedereen worden onder andere de volgende maatregelen

genomen:

- samen met marktpartijen maken we vanaf het begin van deze collegeperiode afspraken over het verhogen van het tempo in gebiedsontwikkelingen in alle woning categorieën;
- we streven er naar dat in 2040 in Utrecht 35% van de woningvoorraad behoort tot de sociale voorraad en 25% tot de middencategorie;
- bij nieuwe ontwikkelingen zijn groen, een hoogwaardige en toegankelijke openbare ruimte en circulaire bouw belangrijk. We bevorderen klimaatadaptatie bijvoorbeeld via verticale bossen (hoogbouw), groene gevels en het voorkomen van verstening;
- één van de manieren om ruimte te maken voor een goede openbare ruimte is meer focussen op hoogbouw;
- dierenwelzijn heeft onze zorg. Bij bouwen houden we rekening met stadsvogels en vleermuizen. Daarnaast hebben we oog voor het beschermen van inheemse soorten.

Utrecht wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn. Hierbij is het belangrijk om de groei van de stad en de daarmee gepaard gaande ruimtelijke ontwikkelingen te koppelen aan de energietransitie en daarvoor worden onder meer de volgende stappen genomen:

- in 2025 ligt op 20% van de Utrechtse daken zonnepanelen;
- alle nieuwbouwwoningen zijn aardgasvrij en minimaal energieneutraal. We nemen duidelijke duurzaamheidseisen op in tenders voor gebiedsontwikkelingen en stimuleren circulaire bouw;
- (kleinschalige) initiatieven op het gebied van warmte-koudeopslag worden aangemoedigd.

2.3.2 Conclusie

Het plan voorziet in een binnenstedelijke ontwikkeling en heeft een hoge ambitie op het gebied van duurzaamheid, sociaal programma, openbare ruimte, natuurinclusief bouwen en gezonde verstedelijking en sluit daarom aan bij het coalitieakkoord.

2.4 Omgevingsvisie gemeente Utrecht

In de omgevingsvisie Utrecht staat wat het gemeentelijke beleid is voor de 'fysieke leefomgeving'. Dit is de omgeving waarin we wonen, werken en recreëren. De ondergrond, de lucht en het water maken deel uit van de leefomgeving, maar ook de gebouwen, bestrating en planten.

De omgevingsvisie bevat drie niveaus:

1. De koers: het beleid voor de lange termijn.
   Utrecht kiest voor een gezonde groei als koers voor de lange termijn. Utrecht groeit in de komende twintig jaar van ruim 350.000 inwoners naar ongeveer 455.000 inwoners in 2040. Daarom bouwen we de komende jaren duizenden woningen. Bij het bouwen van nieuwe woningen staan gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid voorop. De gemeente wil de woningen binnen het stedelijk gebied bouwen en daarbij flink investeren in de openbare ruimte en voorzieningen.
2. Thematisch beleid: het gemeentelijke beleid over een bepaald onderwerp.
   Het thematisch beleid, ook wel sectoraal beleid genoemd, beziet een bepaald aspect van de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld geluidhinder, verkeer of bodemkwaliteit. Deze aspecten vertegenwoordigen een belang dat door het gemeentebestuur wordt meegewogen, als het bestuur een besluit neemt over een activiteit die invloed kan hebben op de fysieke leefomgeving. Bij het bouwen van een nieuwe woonwijk onderzoekt de gemeente of dat wel kan gezien de geluidhinder rond die woonwijk, of het verkeer wel goed afgewikkeld kan worden en of de bodemgesteldheid het bouwen van woningen toelaat. De uitkomst van dat onderzoek kan bijvoorbeeld zijn dat de gemeente het bouwen niet gaat toestaan of onder bepaalde voorwaarden.
3. Gebiedsbeleid: beleid dat alleen in een bepaald gebied geldt.
   In gebiedsbeleid staat wat de gemeente in een gebied, wijk of buurt wil. De koers en het thematische beleid worden vertaald in beleid voor dat gebied, voor zover dat mogelijk is. Uit het gebiedsbeleid kan afgeleid worden welke veranderingen de gemeente wil toestaan en welke waarden in het gebied behouden moeten blijven.

De omgevingsvisie is digitaal te raadplegen via:
www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/beleid/omgevingsvisie/.

Niet alle gemeentelijke beleidskaders hebben betrekking op het plangebied. Hieronder worden daarom alleen de relevante beleidskaders nader toegelicht.

2.4.1 De koers

Het ruimtelijke beleid voor de langere termijn is vastgesteld in de Ruimtelijke Strategie 2040 'Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad' (hierna: RSU 2040). De RSU 2040 is één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht. Daarmee maakt de RSU 2040 deel uit van één van de instrumenten van de Omgevingswet, die op 1 juli 2022 in werking treedt. Dat betekent dat de ambities uit de RSU 2040 doorwerken in de regels die vanaf 1 juli 2022 in het omgevingsplan zullen worden vastgelegd. De RSU 2040 is op 15 juli 2021 vastgesteld en bevat uitgangspunten voor een gezonde groei en ontwikkeling van de stad tot 2040. In de strategie verbinden we belangrijke thema's met elkaar, zoals mobiliteit, economie, voorzieningen, wonen, energie, groen, sport en ontspanning en werk. Ook is beschreven hoe Utrecht zich kan ontwikkelen tot tien-minutenstad. Daarmee zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie.

Om bij de groei de specifieke kwaliteiten van de stad te behouden, kiezen we ervoor een stad te zijn waarin alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn: Utrecht, de tien-minutenstad. Daarbij zijn twee hoofdstructuren leidend voor het ordenen van de nieuwe plekken in de stad, namelijk de groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling, voor groenbeleving en recreatie, maar ook voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie en biodiversiteit. Daarmee wordt de bestaande stad ook versterkt. Er worden functies toegevoegd en de kwaliteit van de stad wordt verbeterd.

We maken de keuze om de groei van de stad op een aantal plekken in de stad te concentreren, waar hoge bouwvolumes worden gerealiseerd. Daarmee verandert Utrecht van een stad met één centrum naar een stad met meerdere centra. Op deze nieuwe knooppunten komen veel verschillende stedelijke functies samen: een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen.

De Merwedekanaalzone, het Jaarbeursterrein en Leidsche Rijn zijn gebieden waar komende jaren veel gebouwd wordt. Maar er wordt ook gebouwd op kleinere plekken, zoals bij de 2e Daalsedijk en het Kruisvaartterrein. Ook in de binnenstad, het stationsgebied, het Utrecht Science Park, Leidsche Rijn Centrum en Papendorp is ruimte voor extra woningen, winkels en bedrijven. En voor cultuur en maatschappelijke instellingen.

Omdat er met de met de ambities van de RSU 2040 veel geld gemoeid gaat, is in de RSU 2040 ook een investeringsstrategie opgenomen. Daarnaast is een uitvoeringsstrategie opgesteld, waarin staat welke ontwikkelingen als eerste plaatsvinden en in welke tijdsvolgorde de stad zich tot 2040 ontwikkelt. Ook heeft de gemeenteraad op 12 maart 2020 het koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen vastgesteld (zie paragraaf XX). Hierin staan de ontwikkelopgaven voor scholen, sportplekken en andere maatschappelijke voorzieningen. Het document Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidbeleid 2019-2023 is ook onderdeel van de koers. Zie hiervoor paragraaf 2.4.2.8.

2.4.1.1 Koersdocument Leefbare stad

Het koersdocument leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen is onderdeel van de ruimtelijke strategie Utrecht. Het Koersdocument heeft als doel een hoogwaardig maatschappelijk voorzieningenniveau te realiseren. Het bevat uitgangspunten en kerngetallen voor de ontwikkeling van maatschappelijke voorzieningen. Bij nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen is draagvlak en draagkracht onder (toekomstige) bewoners in de wijk belangrijk.

Door een focus op binnenstedelijke ontwikkeling wordt de ruimte schaars. Daarom is evenwichtige spreiding over de stad belangrijk en moet er gekeken worden naar mogelijkheden om functies te combineren. Per locatie moet gekeken worden naar de optimale omvang en schaalgrootte voor het onderbrengen van meerdere maatschappelijke functies. Sommige functies versterken elkaar en andere functies verzwakken elkaar. Kansrijke combinaties zijn:

- Kindgerichte voorzieningen (kinderopvang, onderwijs, BSO)
- Ontmoetingsfuncties inzetten als studieplekken
- Eerstelijns gezondheidszorg
- Dagopvang/dagbesteding en buurtcentrum

Door voorzieningen zo te bouwen dat ze zonder veel kosten voor een ander doel te gebruiken zijn is flexibel ruimtegebruik mogelijk. Dit geldt ook voor de clustering van voorzieningen. Er gelden een aantal richtlijnen:

- Houd rekening met mogelijke uitbreiding of onvoorziene omstandigheden.

- De volgorde van oplevering is van grote invloed op de ontwikkeling van de wijk. Voor alle kinderen moet direct een school beschikbaar zijn.
- Stedelijke afweging is noodzakelijk bij bovenwijkse voorzieningen omdat deze voorzieningen om veel vierkante meters vragen die niet in elke wijk gerealiseerd kunnen worden. Hierbij wordt de demografische ontwikkeling afgewogen.

2.4.1.2 Conclusie

Het plan levert een bijdrage aan de beoogde inbreiding, duurzaamheid, gezondheid en intensief ruimtegebruik en past daarmee in de RSU.

2.4.2 Thematisch beleid

2.4.2.1 Wonen

2.4.2.1.1 Woonvisie Utrecht beter in balans

In de woonvisie, Utrecht beter in balans, op 18 juli 2019 vastgesteld door de gemeenteraad, zijn de punten van het collegeakkoord verwerkt. Daarin streven we naar goede betaalbare duurzame woningen in gemengde wijken. De horizon voor de visie op de Utrechtse woningmarkt is 2040. Onze ambities vragen meerjarige inzet en meervoudig sturen. Vanuit die visie en aanpak zijn voor de korte termijn vijf speerpunten en bijbehorende activiteiten benoemd en uitgewerkt die we volgen en zo nodig tussentijds bijstellen. Voor de komende jaren zijn dat:

- Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie;
  We benutten de groei van onze stad om onze partners te stimuleren de bouwproductie hoog te houden om aan te sluiten op de gezamenlijke ambities. Daarmee werken we naar streefpercentages voor de lange termijn.
- Meer gemengde wijken;
  De Utrechtse wijken krijgen meer een mix van woonsegmenten waar sociale huur tot duurdere koopwoningen zijn te vinden.
- Doorstroming;
  Gemengde projecten, verhuisketens en toename van kwalitatief goede woningen in de middencategorie zorgen voor een betere doorstroming.
- Een (t)huis voor iedereen;
  We streven naar een passend woningaanbod binnen een redelijke termijn voor alles (toekomstige) inwoners van Utrecht, ook voor de mensen die daar (tijdelijk) zelf niet in kunnen voorzien.
- Duurzaamheid en toekomstbestendigheid;
  We bouwen aan een duurzamere woningvoorraad en richten ons op thema's als energieneutraliteit en terugdringing gasaansluitingen.

De ontwikkeling van Merwede voorziet in een gemengd woningbouwprogramma te weten globaal:

1. 55% van het woningbouwprogramma is gereguleerd. Van het totaal aantal woningen is 30 % sociale huur en is 25 % middensegment;
2. minimaal 15 % van het totaal aantal woningen is middeldure huur, en maximaal 10% middeldure koop (met een vrij op naamprijs < NHG-grens).
3. Voor de 30 % sociale huur geldt de volgende verdeling:
   a. 5 % van het totaal aantal woningen voor studenten, met (tenminste) gemiddeld 20 m2/woning gebruiksoppervlakte (verder GO/woning);
   b. 25 % van het totaal aantal woningen voor regulier sociaal programma, waarbij:
   c. 5 % van het totaal aantal woningen bedoeld is voor bijzondere doelgroepen met een gemiddelde afmeting van gemiddeld 40-45 m2 GO/woning.
   d. 20 % van het totaal aantal woningen is regulier sociaal programma conform de onderverdeling 40 % voor 1-persoonshuishoudens, 40 % voor 2-persoonshuishoudens, kleine gezinnen, en 20 % voor gezinnen, met bijbehorende metrages.
4. Voor de 20% regulier sociaal programma wordt uitgegaan van de (tenminste) gemiddelden van respectievelijk 45-65-80 m2 GO/ woning.

Conclusie
Het bedoelde programma voor Merwede past binnen de kaders van de Woonvisie.

2.4.2.1.2 Huisvestingsbeleid, woningvorming en omzetting

Het beleid voor het omzetten, onttrekken, samenvoegen, woningvormen en kadastraal splitsen van woningen is per 1 juli 2019 gewijzigd met de inwerkingtreding van de nieuwe Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019, gemeente Utrecht en de uitwerking hiervan in de beleidsregels '*Wijziging samenstelling van de woningvoorraad (woningsplitsen en omzetten) gemeente Utrecht*'. Omdat er in Utrecht schaarste is in alle segmenten van de woningvoorraad en daarnaast de leefbaarheid in alle wijken onder druk staat, heeft de gemeenteraad met de nieuwe Huisvestingsverordening de gehele woningvoorraad als vergunningplichtig aangewezen.

Omdat is gebleken dat ongereguleerde omzetting en vorming van woningen kan leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat, wordt daarnaast in lijn van het bestemmingsplan '*Chw Algemene regels voor bouwen en gebruik*' in alle bestemmingsplannen een regeling opgenomen voor omzetting en woningvorming. In verband met een goede ruimtelijke ordening worden regels gesteld die zien op een goede kwaliteit van het woon- en leefklimaat. Deze regels werken aanvullend op het Bouwbesluit, waarin veiligheid en gezondheid geregeld zijn en op de Huisvestingsverordening 2019 die gericht is op het beheer van een goede woningvoorraad.

De beleidsregels '*Wijziging samenstelling van de woonruimtevoorraad (woningsplitsen en omzetten) gemeente Utrecht*' zien onder meer op het beoordelen van de gevolgen voor het woon- en leefklimaat. In de beleidsregels zijn eisen opgenomen over de minimale omvang van woningen en is de verplichting opgenomen om de gevolgen van extra woningen of bewoners voor de bestaande situatie in beeld te brenge. De bestemmingsregeling kan daarom nauw aansluiten bij de wijze waarop het beleid over omzetting en woningvorming is neergelegd in die beleidsregels.

Conclusie
Het huisvestingsbeleid is vertaald in de regels van dit bestemmingsplan.

2.4.2.1.3 Vitale Stadswijken, functiemenging in woonwijken (2013)

In de notitie 'Vitale Stadswijken, functiemenging in woonwijken' is uitgewerkt hoe binnen de woonwijken met functiemenging om zal worden gaan. Het doel van de notitie is de beleidsrichting aan te geven en randvoorwaarden te scheppen voor het faciliteren van meer functiemenging in woonwijken en het bieden van een toetsingskader voor initiatieven in afwijking op het bestemmingsplan.

Conclusie
Het bestemmingsplan geeft ruimte voor niet-woonfuncties om de voor Merwede noodzakelijke functiemenging te bevorderen en past daarmee binnen dit beleidskader.

2.4.2.1.4 Raadsbrief Speerpunten en ambities

Ondanks de relatief jonge bevolking van Utrecht zal het percentage ouderen als onderdeel van de totale bevolking de komende decennia flink toenemen.

In 2018 woonden bijna 36.000 ouderen in Utrecht. Dit aantal neemt naar verwachting toe tot ongeveer 60.000 ouderen in 2040. De gemeente Utrecht zet in op drie onderwerpen (1) het ontwikkelen van vernieuwende woonprojecten voor ouderen, (2) integrale zorg aan ouderen in hun eigen wijk, en (3) integrale informatievoorziening die aansluit bij wat ouderen nodig hebben. Zo zet de gemeente in op woonvormen tussen 'alleen thuis' en het verzorgingstehuis zoals tijdelijke projecten als Tuindorp Oost en de Saffier. Daarnaast wordt, gezien de groeiende groep kwetsbare ouderen met (beginnende) dementie, ingezet op vernieuwende projecten rond wonen met zorg.

2.4.2.2 Werken

2.4.2.2.1 Ontwikkelingskader detailhandel (2012)

Het Ontwikkelingskader detailhandel (2012) wordt gebruikt om de detailhandelsontwikkelingen te toetsen en beschrijft op hoofdlijnen de winkelstructuur in Utrecht, de verwachte marktontwikkelingen voor de komende jaren en hoe de gemeente daarmee de komende jaren wil omgaan.

Utrecht kent een zorgvuldig opgebouwde en redelijk fijnmazige voorzieningenstructuur. Op basis van een strakke regie en planologie is de huidige winkelstructuur tot stand gekomen. Daarbij wordt uitgegaan van een ruimtelijke concentratie. De gemeente wil deze, daar waar mogelijk, ook behouden.

Detailhandel is een dynamische markt. De huidige marktomstandigheden en ontwikkelingen, waaronder de ontwikkeling van internetaankopen, beïnvloeden de behoefte aan fysieke winkels, ook in Utrecht. Maar Utrecht groeit en kent een achterstand in het winkelaanbod. Het ontwikkelingskader beschrijft de te verwachten ontwikkelingen en maakt inzichtelijk welke uitbreidingen en toevoegingen van winkelgebieden in Utrecht gepland zijn het komend decennium. Ook beschrijft het kader op hoofdlijnen hoe we als gemeente willen omgaan met detailhandel buiten winkelgebieden. De ambities zijn te onderscheiden in zes hoofdlijnen:

1. Utrecht kent een zorgvuldig opgebouwde en redelijk fijnmazige voorzieningenstructuur. Op basis van een strakke regie en planologie is onze huidige winkelstructuur tot stand gekomen. Deze willen we, daar waar mogelijk, ook behouden.
2. Dynamiek detailhandel faciliteren: De ontwikkelingen in de detailhandel gaan heel snel. Winkelformules komen en gaan en nieuwe winkelconcepten worden geïntroduceerd. Deze vernieuwing houdt winkelgebieden interessant voor de consument. De nadruk ligt dus op kwaliteit van de verschillende winkelgebieden, zeker voor de centrumgebieden en de stadsdeelcentra.
3. Complementariteit & onderscheidend vermogen: Het streven is in Utrecht te komen tot een heldere, evenwichtige en duurzame voorzieningenstructuur, waarbij de verschillende winkelgebieden elkaar aanvullen en elk een eigen taak binnen de structuur vervult.
4. Ruimtelijke concentratie: Bij concentratie c.q. clustering van winkels ontstaat een meerwaarde voor de betreffende bedrijven. De bedrijven kunnen profiteren van elkaars nabijheid, aantrekkingskracht en gemeenschappelijke faciliteiten.
5. Schaalvergroting op de juiste plek faciliteren: Eén van de belangrijkste motoren achter de dynamiek in de detailhandel is de schaalvergroting. Mede om de concurrentiepositie te behouden en te versterken, is het belangrijk dat Utrecht blijft inspelen op deze ontwikkeling.
6. Alternatieve aanwendbaarheid van functies om leegstandsituaties op termijn te voorkomen en herinvulling.

Internetwinkels in of bij woningen
De vestiging van een webwinkel bij een woonhuis waar alleen een elektronische transactie tot stand komt en die dus verder geen ruimtelijke uitstraling als winkel heeft, kan worden aangemerkt als de uitoefening van een bedrijf aan huis en past binnen de woonbestemming. Het betreft hier de administratieve handeling die de bewoner aan huis verricht. Er mag geen sprake zijn van een toonzaal of afhaalmogelijkheid. Dit soort internetwinkels dient zich te vestigen op een locatie met een detailhandelsbestemming.

2.4.2.2.2 Conclusie
Het plangebied Merwedekanaalzone, voorziet in de toevoeging van nieuwe zelfstandige detailhandel, passend bij de schaal van de nieuwe ontwikkeling en de wens om dagelijkse voorzieningen op loopafstand binnen de wijk te realiseren. De detailhandelsvoorzieningen in de wijk worden geclusterd met andere voorzieningen op de zogenaamde bronpunten die een centrale ligging hebben in de nieuw te bouwen wijk en op loopafstand van openbaar vervoer voorzieningen zijn gelegen. Daarmee passen ze in het Ontwikkelingskader detailhandel.

2.4.2.3 Sport, recreatie en toerisme

2.4.2.3.1 Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018
Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening kan, in verband met de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen, onderscheid gemaakt worden in categorieën van horecabedrijven in een bestemmingsplan of een beheersverordening bij het toelaten van horecabedrijven aan de hand van ruimtelijk relevante criteria als aard, omvang en parkeerdruk. Deze categorieën zijn vastgelegd in het op 12 april 2018 in werking getreden en door de raad vastgestelde Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 en overgenomen in de bijlage bij de regels, de Lijst van Horeca-activiteiten. In de Lijst van Horeca-activiteiten is een functionele differentiatie in 'zachte' tot 'harde' typen van horecabedrijven opgenomen. De regeling geeft een kwalitatieve beperking voor het type horecabedrijf dat zich mag vestigen in de woonomgeving. De regeling heeft tot doel de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen. De Lijst van Horeca-activiteiten kent een indeling in vier categorieën. De categorieën van A tot en met D lopen af in de zwaarte van de overlast die bedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen. In geval van meerdere soorten activiteiten in één inrichting telt de activiteit in de zwaarste categorie voor de type-indeling van de inrichting.

Voor Merwede is profiel 10, Horeca in de wijk, met name relevant. Het ontwikkelkader geeft aan dat uit eten en drinken in de wijk een trend is die de afgelopen jaren in opkomst is en die ook de komende jaren verder zal groeien. De sociale functie of buurtfunctie die een horecagelegenheid in de wijk kan hebben, speelt daarbij een belangrijke rol. De relatie en verbondenheid van wijkhoreca met de bewoners in de wijk is dan ook van groot belang - het grootste gedeelte van de gasten komt dan ook uit de eigen wijk. Ook kan horeca de leegstand van andere retailpanden (detailhandel, diensten) tegengaan.

Tegelijk heeft het vestigen van horeca in de wijk vaak veel voeten in de aarde, vooral als het om horeca D1 gaat. Deze horecacategorie biedt onbeperkte openingstijden en dat kan tot hinder leiden. Dit leidt bij een vergunningaanvraag voor nieuwe locaties tot veel discussie en vaak tot verhindering van de komst van een restaurant in de wijk. Terwijl er een algemeen besef is dat de nachtelijke openstelling van restaurants niet of zelden voorkomt. Anderzijds geldt voor de D2 horecacategorie

de winkelsluitingstijd van 22.00 uur. Dit betekent dat de gasten dan ook daadwerkelijk het horecapand moeten hebben verlaten. Vaak biedt dit de ondernemer net te weinig tijd om 's avonds nog een maaltijd te kunnen serveren. Voor de buurtfunctie en een goede bedrijfsvoering is dit wel gewenst.

Om tegemoet te komen aan zowel de bezwaren van wijkbewoners bij nieuwe D1 horecalocaties enerzijds en te vroege sluitingstijden van de daghoreca D2 anderzijds, is een nieuwe categorie D3 toegevoegd, waarbij de horecagelegenheid tot 23.00 uur open kan blijven.

Ontwikkelingsrichting horeca in de wijk
Voor hoekpanden, solitaire panden en panden die grenzen aan andere retailpanden die geen woningen zijn, staan we D2 of D3 toe indien dit past bij de leefbaarheid in de omgeving. Bij het behandelen van een omgevingsvergunning wordt scherp gekeken naar verbondenheid van de horecagelegenheid met de wijk en het voorkomen van mogelijke ongewenste effecten op de leefbaarheid. D1 wordt toegestaan, daar waar dit door (grootschalige) ontwikkeling c.q. transformatie in de wijk mogelijk is. Ook hier wordt scherp gekeken naar de impact op leefbaarheid en verbondenheid met de wijk. Horeca grenzend aan woningen is na afweging van een initiatief mogelijk.

Conclusie
Het beleidskader geeft ruimte voor het realiseren van een bij een hoogstedelijke woonwijk passende horeca, in de vorm van onder andere daghoreca en restaurants op bijzondere plekken in de wijk. In het plangebied wordt op levendige plekken (de bronpunten centraal gelegen in deelgebied 5) horeca mogelijk gemaakt. Horeca levert in het gebied een bijdrage aan het gewenste gemengde karakter van het gebied en past hiermee in het gemeentelijk beleidskader.

2.4.2.3.2 Beleid tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels
Op 19 december 2019 heeft de gemeenteraad het “Beleid tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels” vastgesteld als aanvulling op de beleidsnota ‘Hotels Utrecht 2010-2020. Dit is het kader voor de ontwikkeling van hotels in de stad. Om de markt voor hotels in Utrecht gezond en in evenwicht te houden toetsen we kritisch op initiatieven voor bijzonder concept hotels en doelgroephotels (“Beleidsnotitie tijdelijk verhuur (short stay) en actualisering hotels"). Voor de overige hotelconcepten maken we een tijdelijke pas op de plaats tot 2023.

Conclusie
Nieuwe hotelinitiatieven en short stay kunnen door middel van maatwerk (door een afwijkingsbevoegdheid) onder voorwaarden worden toegelaten.

2.4.2.3.3 Sportnota 2017-2020 'Utrecht Sportief en gezond' (2016)
De sportnota 'Utrecht Sportief en gezond' is in 2016 vastgesteld. Met een optimaal sport- en beweegklimaat in de stad wil de gemeente Utrecht bijdragen aan een gezonde leefstijl en daarmee aan een gezonde toekomst voor al haar bewoners. De Sportnota bevat zestien ambities, op het gebied van sportstimulering, sportaccommodaties, topsport en talentontwikkeling en sportevenementen.

Sportstimulering: Door sportstimulering wordt ervoor gezorgd dat nog meer mensen in de stad gaan sporten en bewegen. Het accent wordt gelegd op de buurten met de grootste achterstand in de gezondheid en in sportdeelname. De gemeente werkt hieraan door onder andere de samenwerking tussen sport en andere sectoren zoals gezondheid, welzijn, jeugd, onderwijs en werk en inkomen te versterken.

Sportaccommodaties: Een goede sportinfrastructuur vormt de basis voor een goed sportklimaat. Het aantal sportaccommodaties zal mee moeten groeien met de groei van de stad en het aantal inwoners. Hierbij wordt gestreefd naar een efficiënter gebruik van de accommodaties.

Topsport en talentonwikkeling: Utrecht ambieert een goed topsportklimaat, met aandacht voor ondersteuning van topsportverenigingen en talentontwikkeling. Hiervoor werkt de gemeente samen met sportverenigingen, sportorganisaties, onderwijs en het bedrijfsleven.

Sportevenementen: Topsport- en breedtesportevenementen wordt als middel gebruikt om zoveel mogelijk Utrechters kennis te laten maken met sporten en bewegen. Evenementen bieden een podium waarop talenten zich kunnen meten met de (inter)nationale top.

Sportvoorzieningen: Informeel sporten in de openbare ruimte is een essentieel onderdeel van een prettige, beweegvriendelijke en gezonde leefomgeving, maar daarnaast blijft ook behoefte aan accommodaties voor georganiseerde buitensport. Vooral jongeren sporten in georganiseerd verband (84% is lid van een vereniging). Met de groei van het aantal inwoners moet in het westen van de stad rekening worden gehouden met een behoefte aan een extra sporthal, twee hockeyvelden, voor voetbal een extra trainingsveld en op termijn mogelijk ook extra wedstrijdvelden.

Sportnota en Meerjaren Huisvestingsplan
De gemeente Utrecht stelt dat het aantal sportaccommodaties moet meegroeien met de toename van de bevolking.

Uitgaande van de norm van één sporthal per 15.000 inwoners heeft Utrecht nu al een tekort van twee sporthallen dat oploopt tot een tekort van zes hallen in 2030. Ruimte voor extra sporthallen wordt gezocht in gebieden waar de komende jaren woningbouw plaatsvindt, zoals de Merwedekanaalzone. Volgens het onderzoek Ruimte voor georganiseerde sport in Utrecht (maart 2020) voldoet de gemeente Utrecht met 20 sporthallen aan de richtlijn van één sporthal per 17.500 inwoners.

Tot 2040 is er een extra behoefte van 6 sporthallen. Hiervan zijn 4 sporthallen inmiddels geprogrammeerd door de gemeente, waaronder één in de Merwedekanaalzone. Voor sportzalen hanteert de gemeente geen richtlijn. Voor gymzalen zijn onderwijsinstellingen verantwoordelijk.

Conclusie
In de Merwedekanaalzone wordt een sporthal gerealiseerd. Voor extra sportvelden is in Utrecht Zuidwest nog geen ruimte gevonden, zowel fysiek als financieel. Goede en veilige verbindingen tussen de Merwedekanaalzone en (bestaande) sportvoorzieningen in de stad zijn daarom belangrijk. Het project Merwede draagt financieel wel bij aan de reservering van sportvoorzieningen.

De groei van Utrecht vraagt om meer zwemfaciliteiten in de stad. Het onderzoek hiernaar loopt. Door de hoge dichtheden leent dit gebied zich niet voor een openlucht recreatiebad. Het gebied biedt wel mogelijkheden voor een instructiebad voor zwemles en gebruik door zwemsportverenigingen. Een instructiebad leent zich uitstekend voor medegebruik door onderwijs, sportcentra of een hotel. Medegebruik biedt een betere kans op rendabele exploitatie van een zwembad, dan een 'standalone' zwembad.

2.4.2.4 Groen

2.4.2.4.1 Groenstructuurplan Utrecht 'Stad en land verbonden' en 'Actualisatie van Groenstructuurplan Utrecht'
De gemeente Utrecht wil het groen in de stad voor iedereen bereikbaar houden en de kwaliteit verbeteren. Grote groengebieden en belangrijke groene verbindingen wil de gemeente verder ontwikkelen, verbeteren en beschermen.

Groen maakt een stad leefbaar, mooi en het is goed voor het milieu. Woont u in Utrecht? Dan willen we bijvoorbeeld dat u een mooie fietstocht kunt maken langs een groene route. Of dat u kunt ontspannen in een mooi park. Veel groen is ook aantrekkelijk voor bezoekers van de stad.

In het groenstructuurplan 'Utrecht Stad en land verbonden' is dit verwoord in 3 ambities:

- meer groen om de stad
- sneller naar buiten
- beter groen in de stad

Het groenstructuurplan van 2007 is bijgewerkt in de actualisatie Groenstructuurplan Utrecht 2017 – 2030. Naast de 3 ambities ligt de nadruk meer op hoe we groen inzetten voor de gezonde stad. En hoe groen ons helpt om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. Dit plan is op 8 maart 2018 door de gemeenteraad vastgesteld.

De groei van de stad vraagt om het vastleggen van de plekken die we groen willen houden in en om de stad, zodat ontwikkelingen daar rekening mee houden en het groen zoveel mogelijk beschermd kan worden. Daarnaast vraagt de groei van het aantal inwoners in de stad om ontwikkeling van nieuw groen, goede recreatieve en groene verbindingen en het verbeteren van bestaand groen.

Het groen in de stedelijke groenstructuur is geselecteerd op basis van ecologische, landschappelijke, recreatieve of cultuurhistorische kwaliteiten. Deze gebieden staan op de kaart in het groenstructuurplan. Als in die gebieden plannen zijn waardoor groen verdwijnt, moet de gemeenteraad daar eerst over beslissen. Bij de beoordeling van een aanvraag voor een omgevingsvergunning toetst de gemeente of deze in de groenstructuur ligt.

De bomen, bermen en het overig groen langs het Merwedekanaal en van de Europalaan Noord zijn onderdeel van de stedelijke groenstructuur. Een groene verbinding (de ecologische zone) door het deelgebied Merwede verbindt het groen langs het Merwedekanaal met park Transwijk. Langs de Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan liggen nieuwe groene verbindingen. Het groene karakter, de kwaliteiten en het gebruik van dit groen worden behouden of verbeterd, zoals vastgelegd in de actualisatie in 2018 van het Groenstructuurplan ‘voor een gezonde groene toekomst’.

Conclusie

In de visie op de stedelijke groenstructuur Utrecht 2030 is voor het plangebied voorzien in een groene zone langs het Merwedekanaal als onderdeel van de stedelijke groenstructuur. Het plangebied maakt onderdeel uit van het zogenaamde 'Rondje Stadseiland' die een aaneengesloten recreatieve en ecologische groene zone langs de oevers van het Merwedekanaal en het Amsterdam - Rijnkanaal vormt. Daarnaast voorziet het plan voor Merwede in verbindingen tussen het Merwedeplantsoen, het Merwedepark en Park Transwijk, met de mogelijkheid voor routes voor langzaam verkeer. Het toevoegen van het Merwedepark en de groene verbinding tussen Park Transwijk en de groene zone langs het Merwedekanaal levert een bijdrage aan de uitbreiding van het groenareaal en de verbindingen in de stad. Het ontwerp van de herinrichting van de Europalaan Noord sluit hierop aan.

2.4.2.4.2 Bomenbeleid Utrecht (2009)

De nota Bomenbeleid Utrecht is in 2009 vastgesteld. Een van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu. Voor 2030 zet de gemeente in op het behoud en de ontwikkeling van de bomenstructuur. Dit zal gebeuren door twee beleidsdoelstellingen:

- Waar mogelijk ontbrekende bomen in de bomenstructuur aanvullen om zo een samenhangende structuur te creëren. Dat betekent bij de ruimtelijke plannen in de komende jaren bezien waar bomen kunnen worden toegevoegd om zo de bomenlanen en pleinen te completeren. Daarnaast bij ingrepen in de huidige structuur op basis van een goed programma van eisen de structuur weer aanvullen;
- De bomenstructuur verder verbeteren door extra zorg aan beheer en onderhoud te besteden. Dit kan resulteren in extra zorg bij aanplanting van bomen, bij groeiplaatsen van oudere bomen, bij de verzorging van de bomen in de jeugdfase en bij bomenziekten.

Sinds 1 januari 2007 kennen alle gemeentelijke ruimtelijke plannen in de stad een bomenparagraaf. De bomenparagraaf biedt vanaf het begin en in alle fasen van een planproces de mogelijkheid een belangenafweging te maken over de gevolgen van een ruimtelijk plan voor bomen.

De bomen van de Europalaan, Koningin Wilhelminalaan, Beneluxlaan en langs het Merwedekanaal maken deel uit van de stedelijke bomenstructuur. Door het Merwedegebied heen ligt een ecologische boomlaan. De Europalaan Noord is in de Nota Bomenbeleid gekwalificeerd als een stadslaan, dat is een profiel met aan weerszijden 2 of meerdere rijen bomen.

Conclusie
De bestaande bomen in het plangebied zijn in beeld gebracht; in paragraaf 5.12 is een bomenparagraaf opgenomen. Indien mogelijk worden bomen behouden of verplant. In het plan voor Merwede wordt onder andere voorzien in een nieuw park met bomen langs het Merwedekanaal.

2.4.2.4.3 Utrechtse soortenlijst (2018)

In de voormalige Flora en faunawet werden soorten beschermd die niet meer beschermd zijn onder de Wet natuurbescherming, die per 1 januari 2017 in werking is getreden. Hieronder vallen diverse kwetsbare soorten die voor Utrecht erg belangrijk zijn. Deze soorten zijn in de Utrechtse soortenlijst genoemd.

De gemeenteraad heeft besloten dat bij gemeentelijke ruimtelijke plannen de Utrechtse soortenlijst bij het onderzoek en ontwikkelingen wordt betrokken zodat de soorten zo goed mogelijk beschermd worden. Bij ruimtelijke plannen van derden beveelt de gemeente nadrukkelijk aan om de Utrechtse soortenlijst mee te nemen in onderzoek en ontwikkelingen. Wanneer de Utrechtse soortenlijst niet wordt meegenomen in het plan of project, dan wordt dit gemotiveerd.

Conclusie
In paragraaf 5.11 Natuurbescherming is ingegaan op de Utrechtse soorten in het plangebied.

2.4.2.5 Bouwen

2.4.2.5.1 Hoogbouwvisie 'Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht' (2005)

De doelstelling van de hoogbouwvisie is het leveren van een toetsingskader voor hoogbouwplannen, door ten eerste na te gaan wat de mogelijke bijdrage is die hoogbouw kan leveren aan de ontwikkeling van Utrecht, en ten tweede door het geven van een visie op de meest (on)wenselijke locaties voor hoogbouw.

Voor de hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

- hoogbouw wordt altijd in verhouding gezien met de omgeving;
- behoud van het kleinschalige karakter van stadswijken;
- de zichtlijnen op de Dom moeten behouden blijven;

- hoogbouw als middel om de stad beter zichtbaar en herkenbaar te maken.

Utrecht wordt één stad met twee centra: het huidige centrum met stationsgebied en het toekomstige Centrum Leidsche Rijn. De kloof tussen de twee stadsdelen wordt in de toekomst gedicht door de zogeheten Centrale Zone, die ruwweg parallel loopt aan de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal.

In het Wensbeeld 2030 is de stad opgedeeld in een drietal categorieën:

- De Binnentuinen: deze categorie bevat een subcategorie “laag” met een basis van 9 meter en een subcategorie “hoog” met een basis van 15 meter, beiden met de mogelijkheid tot incidentele accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte;
- De Centrale Zone: de basismaat bedraagt in dit gebied 15 of 30 meter. Er zijn accenten tot in het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte mogelijk. In een beperkt zoekgebied, kunnen incidentele accenten van 60 tot 80 meter worden geplaatst;
- De Brandpunten: de maximale bouwhoogte bedraagt 90 meter, respectievelijk een niet gemaximaliseerde hoogte (Stationsgebied respectievelijk centrum Leidsche Rijn).

Het plangebied Merwede is onderdeel van de 'Centrale Zone'.

Conclusie
Het bestemmingsplan richt zich op het ontwikkelen van een coulissestad met een oplopende bouwhoogte van circa 5 lagen aan het Merwedekanaal tot 12 lagen aan de Europalaan. De bebouwing kenmerkt zich door samengestelde bouwblokken, bestaande uit individuele aaneengesloten gebouwen met verschillende bouwhoogten. Binnen de blokken zijn als vertaling van het SP Merwede ook hoogteaccenten mogelijk van maximaal 31 meter aan het kanaal tot 55 meter langs de Europalaan. Aan de Europalaan en de Overste Den Oudenlaan worden 2 stedelijke accenten tot een hoogte van maximaal 70 en 100 meter geplaatst. Hiermee wordt aangesloten op de stedenbouwkundige structuur van Utrecht Zuidwest. Plekken van stedelijke betekenis zijn het kruispunt Europalaan- Wilhelminalaan en de diagonaal die het Merwedepark verbindt met park Transwijk. Om hinder van schaduw voor de omgeving te minimaliseren worden de stedelijke accenten uitgevoerd als torens (niet als langgerekte gebouwen).

Merwede kiest voor een compacte, eigentijdse stedenbouw met een herkenbaar karakter en een uniek stadsbeeld: de Coulissestad. De gebouwen hebben een verschillende korrelgrootte in de breedte en de hoogte. De wisselende hoogtes creëren goed bezonde plekken en brengen lucht in het gebied. De stedelijke accenten en andere hogere gebouwen maken onderdeel uit van het gevarieerde dakenlandschap en wisselen ook voldoende in hoogte. Een variatie aan torens draagt bij aan de uitgangspunten van de Coulissestad.

2.4.2.5.2 Welstandsnota Utrecht 'De schoonheid van Utrecht' (2004)

In de Welstandsnota Utrecht "De schoonheid van Utrecht", die in juli 2004 is vastgesteld, is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd wordt. Dit gaat vanzelfsprekend over de welstandstoetsing van vergunningplichtige bouwwerken en toetsing op basis van de loketcriteria. De nota kent de volgende doelen:

- het plaatsen van de welstandsbeoordeling binnen een inhoudelijk, objectief kader waarmee de rechtszekerheid voor de initiatiefnemer wordt gediend;
- het verhogen van de kwaliteit van de welstandsadvisering;
- het vastleggen van efficiënte en transparante procedures voor de welstandszorg;
- het bieden van meer samenhang in het beleid dat zich richt op het uiterlijk van de stad.

Voor vergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

- op basis van een gebiedsgerichte analyse per buurt of wijk worden in hoofdlijnen een ruimtelijke karakteristiek gegeven;
- ambities worden vertaald in beleidsniveaus per gebied; deze beleidsniveaus zijn: behoud, respect en open; de drie niveaus onderscheiden zich onderling in mate van vrijheid in omgaan met de bestaande structuur en architectuur;
- algemeen geldende beoordelingscriteria verschillen alleen per beleidsniveau en niet per gebied.

Conclusie
Het plangebied is aangeduid met het beleidsniveau 'open' en heeft de aanduiding 'ontwikkelingsgebied'. Voor het beleidsniveau 'open' geldt: verandering of handhaving van het bebouwingsbeeld is beide mogelijk, zowel naar structuur als architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent:

- een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld;
- er is ruimte voor vernieuwing;

- bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

Voor het gebied is een Beeldkwaliteitsplan (zie Bijlage 11) opgesteld waaraan de nieuwe ontwikkelingen worden getoetst.

Voor de kwaliteitsbewaking wordt een proces ingericht met een kwaliteitsteam en een supervisor. Het kwaliteitsteam toetst het Structuurontwerp (de bouwenvelop per bouwblok), het Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp op basis van het Stedenbouwkundig Plan en het bijbehorend Beeldkwaliteitsplan. Het kwaliteitsteam beoordeelt zowel gebouwen, openbare ruimte als civiele werken. Het kwaliteitsteam wordt zodanig samengesteld dat een integrale, kwalitatieve toetsing is geborgd. Een vertegenwoordiger van Welstand maakt deel uit van het kwaliteitsteam Merwede.

2.4.2.6 Erfgoed en cultuurhistorie

2.4.2.6.1 De Utrechtse Erfgoedagenda (2013)

De Utrechtse Erfgoedagenda is in 2013 vastgesteld. Utrecht heeft veel erfgoed. Van bewoningssporen uit de bronstijd tot naoorlogse bouwkunst in wijken als Kanaleneiland en Overvecht. Utrecht is een van de oudste steden van Nederland en dat is overal terug te vinden. Utrecht is in de afgelopen decennia zo zorgvuldig mogelijk met het erfgoed omgegaan. En zal dit blijven doen.

De Utrechtse Erfgoedagenda beschrijft het beleid, de projecten en de aandachtsgebieden voor monumenten, archeologie en architectuur- en bouwhistorie en de mate waarin deze objecten toegankelijk zijn voor publiek.

2.4.2.6.2 Cultuurhistorie en monumenten

In het gebied ligt onder andere het bedrijvencomplex van de Onderlinge Pharmaceutische Groothandel (1961). Een naoorlogs beeldbepalend complex met bijzondere architectuur en bouwconstructies. Het bestaat uit een hoofdkantoor, bulkhallen, een fabricagegebouw (nu: de Alchemist) en een groot depot (1985). De architectuur van het hoofdkantoor en het fabricagegebouw heeft als kenmerk onder andere bijzonder materiaalgebruik. De hallen hebben als bijzondere constructie shedschaaldaken. Het depot heeft een uitgesproken betonconstructie met in de gevel metselwerkinvulling.

Daarnaast ligt op de Europalaan 2b/ Kon. Wilhelminalaan 2 – de voormalige Sociale Werkplaats; een hal met bijzondere dakconstructie (1964) met in de gevel een glaskunstwerk van Lex Metz. Aan de Kanaalweg ligt het monumentale pand van aardewerkfabriek Mobach.

De cultuurhistorische waarde van het groen in het Merwedepark wordt in het plangebied bewaard in de lange lijnen van water/oever/route/bomenrijen, restanten van de wetering, plekken bij bijzondere gebouwen, doorgaande recreatieve groenstructuur op stedelijke schaal en de maat/ruimte van het water en de groene oevers.

Een aantal gebouwen wordt ingepast in het plan en krijgen een nieuwe functie. In hoofdstuk 3, 4 en 5 wordt daar verder op ingegaan.

2.4.2.6.3 Archeologie

De Noordgrens van het voormalige Romeinse Rijk (De Limes) loopt ondergronds door het gebied. De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningenstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden.

In bestemmingsplannen wordt verwezen naar de verordening en een regel opgenomen (dubbelbestemming Waarde - Archeologie). In deze dubbelbestemming is opgenomen dat de voor Waarde - Archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen.

Met deze specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Door de verordening en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

Omdat in het plangebied veel bouwblokken worden gerealiseerd die individueel qua oppervlakte onder de drempelwaarde uit de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg blijven maar gezamenlijk een groot oppervlakte beslaan, voorziet het plan in een aanlegvergunningstelsel waarbij het graven van proefsleuven per individuele bouwontwikkeling verplicht is, tenzij alsnog met

een archeologisch onderzoek voor het hele plangebied is aangetoond dat er geen archeologische waarden te verwachten zijn.

2.4.2.6.4 Conclusie

In paragrafen 5.14 en 5.15 is verder ingegaan op de archeologische en cultuurhistorische waarden in het plangebied.

2.4.2.7 Verkeer en mobiliteit

2.4.2.7.1 Nota stallen en parkeren (2013) en Addendum Nota parkeernormen fiets en auto (2019)

De gemeenteraad heeft op 28 maart 2013 de Nota Stallen en Parkeren vastgesteld. Hiermee is het nieuwe parkeerbeleid van kracht. Met de uitwerkingsnota 'Parkeernormen Fiets en Auto' bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren. Voor de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Utrecht geeft de gemeente meer ruimte aan voetgangers en fietsers. Dit betekent dat er op sommige plekken op straat minder ruimte komt voor geparkeerde auto's. De gemeente stimuleert auto's om langs de rand van de stad te parkeren: in één van de drie herkenbare grote P+R terreinen, bij NS-stations en andere OV-knooppunten. Als stimulans voor binnenstedelijke ontwikkelingen, en daarmee voor een aantrekkelijke en bereikbare stad zijn de autoparkeernormen in betaald parkeergebied verlaagd. Ook schept de gemeente flexibiliteit door de vrijstellingsmogelijkheden van de parkeernormen te verruimen. Nieuw in de gemeentelijke aanpak is de verplichting om bij nieuwbouw, uitbreiding van bestaande gebouwen of in geval van een functiewijziging ook fietsenstallingen te realiseren. De parkeernormen hebben een bandbreedte, om optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij de realisatie van bouwplannen.

Op 28 maart 2019 heeft de gemeenteraad het addendum Nota parkeernormen fiets en auto vastgesteld. Het addendum bevat een aantal algemene wijzigingen en wijzigingen voor bepaalde gebieden, de maatwerklocaties. De algemene wijzigingen hebben betrekking op de parkeernorm voor sociale- en middenhuurwoningen en juridische en technische wijzigingen.

Het addendum geeft alle locaties aan waar maatwerk voor geldt en geeft een nadere invulling aan mogelijke maatwerkoplossingen. Bij verschillende ontwikkelingen is het noodzakelijk om uit te gaan van een kleiner aantal parkeerplaatsen in het gebied dan op grond van de bijlage Nota Parkeernormen fiets en auto van de Nota Stallen en Parkeren mogelijk is. Op termijn zal de Nota Parkeernormen hierop aangepast worden. Voor de korte termijn is het addendum op de Nota parkeernormen fiets en auto vastgesteld. De locaties voor maatwerk zijn het centrumgebied (binnenstad en stationsgebied) en de grote werkgebieden buiten de binnenstad, te weten Papendorp, Oudenrijn, Rijnsweerd, Leidsche Rijn Centrum en de Uithof. Daarnaast zijn er acht binnenstedelijke ontwikkelgebieden aangewezen als maatwerklocatie: belastingkantoor, Kruisvaartkwartier, Merwedekanaalzone, Rotsoord, Tweede Daalsedijk, Veemarkt, Merwedekanaalzone en Werkspoorkwartier.

Conclusie
Het plangebied ligt in een maatwerkgebied. Voor parkeren in het plangebied worden de parkeernormen uit de Nota Stallen en Parkeren gevolgd (inclusief addendum). In de planregels is een regeling opgenomen over parkeren, waarin het gebruik van de minimale parkeernormen uit de Nota Stallen en parkeren verplicht wordt gesteld en waarin een maximaal aantal parkeerplaatsen in het gebied mag worden gerealiseerd. Bij de invulling van de parkeerbehoefte mag ook parkeren op afstand worden meegenomen. In de paragraaf over parkeren in hoofdstuk 4 is dit nader uitgewerkt.

2.4.2.7.2 Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen (2016)

De gemeenteraad heeft op 26 mei 2016 dit mobiliteitsplan vastgesteld dat bestaat uit 3 delen:

1. Slimme Routes gaan over het handiger inrichten van de verbindingen voor voetganger, fiets, bus, tram, trein en auto. Bijvoorbeeld met doorfietsroutes, het kwaliteitsnet goederenvervoer en knooppunten;
2. Slim Regelen gaat over het slimmer organiseren van de stromen voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto's. Bijvoorbeeld door verkeerslichten met elkaar te laten 'praten', persoonlijke reisinformatie en informatie over vrije parkeerplaatsen voor auto's en fiets;
3. Slim Bestemmen zorgt dat nieuwe woningen, kantoren en bezoekersfuncties op de juiste plekken komen en dat deze goed worden ontworpen. Dit draagt bij aan slimmer vervoer en bijvoorbeeld goede bevoorradingsmogelijkheden.

De belangrijkste uitgangspunten van het beleid zijn:

Meer ruimte voor de voetganger en de fietser
Lopen en fietsen zijn de meest gezonde, milieuvriendelijke en ruimte-efficiënte vormen van vervoer. Om fietsers aan te moedigen, krijgt de stad nieuwe en snelle doorfietsroutes: extra brede en

prettige fietspaden, los van de autodrukte.

Aantrekkelijk openbaar vervoer voor de langere afstanden
Naast de voetganger en de fietser is het openbaar vervoer belangrijk. De bus en tram leggen snelle verbindingen met de binnenstad, Utrecht Sciencepark, Leidsche Rijn Centrum, wijken, de regio en de rest van Nederland. Hierdoor wordt het openbaar vervoer een betere keuze.

Auto's langs de juiste routes
In de binnenstad, Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Science Park is de auto te gast, met 30 km per uur als standaard maximumsnelheid. Stedelijke verbindingswegen verbinden de wijken met de RING. Waar het kan, krijgen wegen een stadsboulevard: veilig en goed oversteken en meer groen. Een aantrekkelijke plek voor bewoners, 50 km per uur geldt als snelheidslimiet. De gemeente wil automobilisten, die niet uit de stad komen of naar de stad gaan, zoveel mogelijk laten rijden via de ring. Hierdoor ontstaat er ruimte voor automobilisten die in stad moeten zijn. De beleidslijn uit de nota Stallen en Parkeren sluit aan bij de beleidslijn van dit Mobiliteitsplan. In dit Mobiliteitsplan is daarom geen nieuw beleid ten aanzien van het stallen van fietsen opgenomen.

De Europalaan Noord is onderdeel van het stelsel van stedelijke verbindingswegen zoals benoemd in SRSRSB. Er zijn drie verschillende typen stedelijke verbindingswegen, namelijk:

- de stedelijke invalsroutes tussen snelweg en stedelijke verdeelring,
- de stedelijke verdeelring
- de stedelijke verbindingsweg tussen centrumgebieden en verdeelring

De Europalaan Noord is type 3, de stedelijke verbindingsweg en verbindt het centrum met de stedelijke verdeelring. Zoals in deze beleidsnota staat, kenmerken deze schakels zich door:

- goede oversteekbaarheid
- goede trottoirs en fietspaden
- de wegcapaciteit is afgestemd op bestemmingsverkeer
- dynamisch verkeersmanagement wordt toegepast als ondersteunende maatregel waar nodig

In het Mobiliteitsplan 2040 zijn verschillende ingrepen in het netwerk, onder andere in Zuidwest en rekening houdend met het mogelijk effect van de ontwikkeling van de verschillende deelgebied van de Merwedekanaalzone, doorgerekend op het verkeerskundig effect (zie hieronder).

Conclusie
Het plangebied wordt ingericht volgens het mobiliteitsplan 'Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen'.

2.4.2.7.3 Mobiliteitsplan 2040

Het Mobiliteitsplan (juli 2021) is een actualisering van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen (2016). Het beschrijft hoe we de grote groei tot aan 2040 gaan opvangen en kent een nauwe samenhang met de Ruimtelijke Strategie Utrecht, waarin beschreven staat hoe en waar de stad zich ontwikkelt.

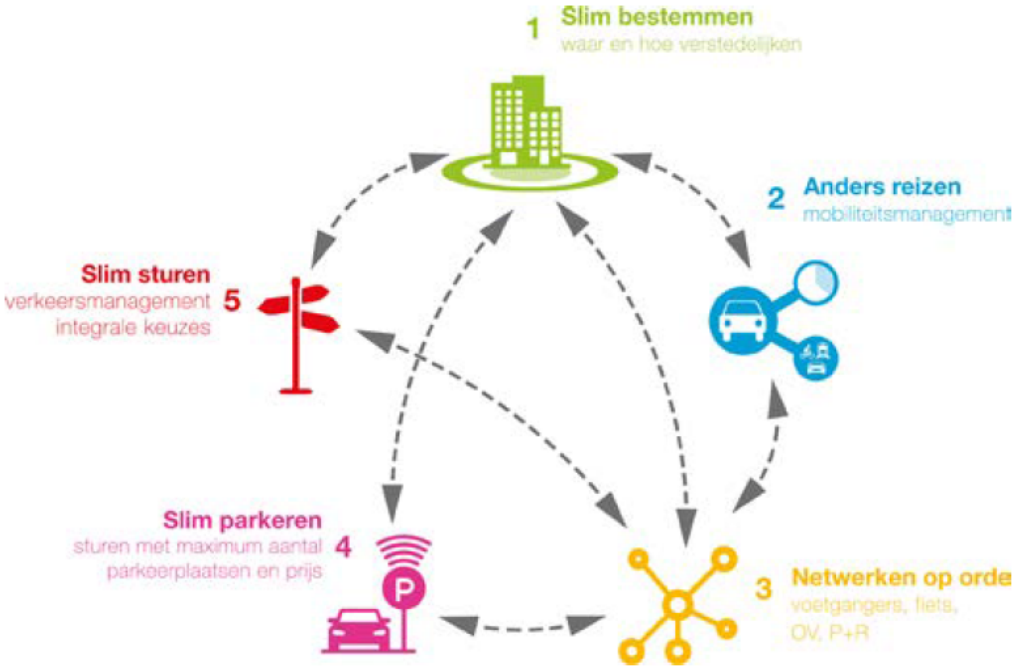
Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Zo maken we de lucht schoner en jouw straat rustiger en veiliger.

Gelukkig is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Met dit geactualiseerde mobiliteitsplan waarbij de horizon is verlegd van 2025 naar 2040 zetten we vol in op het doorzetten van deze positieve ontwikkeling. We werken hier stap voor stap aan.

Utrecht houdt vast aan de keuze om woningen, werkgelegenheid en voorzieningen te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en het bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Vrijwel elke wijk heeft een centrum waar sprake is van een mix van wonen, werken en andere functies. Hiermee bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. We willen de groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Dit zijn gezonde en ruimte-efficiënte vervoerwijzen. We kiezen voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven door verkeers- en parkeerruimte anders in te richten. Zo zorgen we voor relatief minder (hinder van) verkeer en een betere bereikbaarheid. Alle bestemmingen zijn per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

Utrecht wil een inclusieve stad zijn. We werken aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen. Zo kun je voorzieningen zoals supermarkten en scholen goed te voet bereiken en zijn er maatwerkoplossingen voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke of andere beperking. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

Om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden, moeten we keuzes maken. We gaan voor ‘de Utrechtse mobiliteitsaanpak’; 5 stappen die samenhangen, maar niet verplicht in deze volgorde. We zetten ze tegelijkertijd in om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Dit mobiliteitsplan 2040 verduidelijkt deze stappen en is het uitgangspunt voor projecten en programma’s. We houden goed in de gaten hoe de mobiliteit ontwikkelt in de stad en wat de effectiviteit is van de genomen maatregelen zodat we tussentijds kunnen bijsturen.



Utrechtse mobiliteitsaanpak in 5 stappen

Utrecht wil twee nieuwe tramlijnen aanleggen als onderdeel van een grootstedelijk OV-netwerk dat de stad prettig, gezond en leefbaar moet houden voor iedereen. De Waterlinielijn loopt van Westraven/A12 in het zuiden van de stad, via het nieuwe intercitystation Lunetten-Koningsweg en Utrecht Science Park naar Zeist. De Merwedelijn loopt van Utrecht Centraal via de Merwedekanaalzone naar Nieuwegein en IJsselstein, met halverwege een vertakking naar Papendorp.

Belangrijke verandering in het nieuwe mobiliteitsplan is de uitwerking van het concept ‘wiel met spaken’ als ruggengraat van het OV-netwerk. De twee nieuwe tramlijnen maken hier onderdeel van uit. Nieuwe woningen, bedrijven en voorzieningen komen vooral langs bestaande en nog te bouwen knooppunten in het OV-netwerk, zodat er minder gereisd hoeft te worden. Een netwerk van aantrekkelijke P+R-locaties in de regio moet ervoor zorgen dat reizigers gemakkelijk kunnen overstappen op openbaar vervoer, (deel)fiets of ander deelvervoer.

De basis van het mobiliteitsplan uit 2016 blijft overeind. Wel voegen we onderdelen toe, verleggen we accenten, of zetten we keuzes steviger aan. De belangrijkste zijn:

• Netwerk op orde voor het OV: in het mobiliteitsplan is het concept Wiel met Spaken als ruggengraat van het OV-netwerk verder uitgewerkt. O.a. door het concretiseren van spaak- en wielverbindingen en OV-knooppunten en aan te geven op welke verbindingen een tram waarschijnlijk nodig is.

• Netwerk op orde voor de fiets: we zetten in grotere mate in op het spreiden van het fietsverkeer over veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes voor de omvangrijke stromen fietsers, vooral om het centrum heen en meer naar OV-knooppunten aan het Wiel. Daarnaast zorgen we voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen.

• Netwerk op orde voor de multimodale reis: we faciliteren de multimodale reis door het realiseren van een netwerk van aantrekkelijke P+R-locaties in de regio waar je gemakkelijk kunt overstappen op OV, (deel)fiets en andere vormen van deelvervoer.

• Anders reizen: thuiswerken en reizen buiten de spits willen we in grotere mate stimuleren. Zo creëren we ruimte voor nieuwe inwoners en werknemers. We benutten de kansen die zich nu voordoen door veranderde inzichten over de potentie van thuiswerken in verband met het

coronavirus.

• Slim parkeren: We faciliteren initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Parkeren gebeurt steeds minder bij de bestemming en meer buiten de wijk. Een deel van de bezoekers kan gemakkelijk parkeren bij een 'P+R 2.0' buiten de snelwegring.

• Slim sturen: In de A-zones (gebieden waar verkeersruimte schaars is en verblijfskwaliteit van het grootste belang is) maken we meer ruimte voor verblijf. Voetgangers en fietsers krijgen hier prioriteit en doorgaand autoverkeer wordt geweerd, te weten op de plekken Catharijnesingel, Ledig Erf en Utrecht Science Park.

2.4.2.7.4 Parkeervisie

In de Parkeervisie Fiets- en autoparkeren in een groeiend Utrecht (vastgesteld 25 november 2021), die tegelijkertijd met dit geactualiseerde mobiliteitsplan is uitgewerkt, wordt vastgelegd op welke manier het parkeerbeleid in Utrecht bijdraagt aan een gezonde en leefbare stad, die voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk is.

Om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen, zetten we in op een beperkte toevoeging van autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen, en stimuleren we alternatieven zoals deelmobiliteit en de multimodale reis. We zetten in op efficiënter gebruik van parkeercapaciteit en verplaatsen autoparkeren zo veel mogelijk van straat naar parkeergarages of voorzieningen aan de rand van de stad. Hiermee creëren we in de openbare ruimte plek voor andere functies. Op locaties waar overlast ontstaat door geparkeerde auto's, of de bereikbaarheid van de stad in het geding komt, voeren we betaald parkeren in.

We maken elektrisch rijden en deelmobiliteit aantrekkelijk, door laden te faciliteren en meer ruimte te bieden aan deelmobiliteit. Bij alle maatregelen houden we in het vizier dat de stad bereikbaar moet blijven voor doelgroepen die afhankelijk zijn van een auto, zoals mensen met een beperking. Waar nodig treffen we hiervoor extra voorzieningen.

2.4.2.7.5 Conclusie

De ontwikkeling van het plangebied sluit aan bij het Mobiliteitsplan 2040. Zie verder de planbeschrijving in hoofdstuk 4 en paragraaf 5.4.

2.4.2.8 Gezond stedelijk leven

2.4.2.8.1 Nota Gezondheid voor iedereen – Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019-2022

Op 17 oktober 2019 heeft de gemeenteraad de Nota Gezondheid voor iedereen-Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019-2022 vastgesteld. De ambitie van de nota is dat mensen op een prettige, gezonde manier in de groeiende stad Utrecht kunnen wonen, werken en leven. Met de nota worden kansen benut door gezondheid te koppelen aan gebiedsontwikkeling, duurzaamheid, mobiliteit en sociale- en economische ontwikkelingen. De speerpunten voor de beleidsperiode die extra gezondheidswinst helpen te realiseren zijn: gezonde leefomgeving, gezond en veilig opgroeien, gezond gedrag, gezond rondkomen, gezond werkgeverschap, psychische gezondheid en gezond ouder worden.

Binnenstedelijke verdichting brengt gezonde kwaliteiten met zich mee zoals het behoud van groen om de stad en autoluwe wijken die actieve mobiliteit en ontmoeting stimuleren en daarmee bijdragen aan gezondheid. Daarnaast biedt het mogelijkheden voor gemengd wonen en het vergroten van het aandeel sociale en midden huur in de stad. Er ontstaat, met name rond drukke wegen, echter ook een dilemma tussen gezonde lucht en minimale geluidsbelasting enerzijds en verdichting anderzijds.

Voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging (ouderen, mensen met een zwakke gezondheid en kinderen van 0-18 jaar) wordt bij het bestemmen van nieuwbouw van voorzieningen (scholen, kinderopvang en woon(zorg)voorzieningen) bij drukke binnenstedelijke wegen (>10.000 mvt/etm) een minimale afstand van 50 meter en bij autosnelwegen een minimale afstand van 300 meter aangehouden. De markt wordt uitgedaagd om bij nieuwe gebiedsontwikkelingen aan drukke binnenstedelijke wegen, waarover nog geen bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, met (innovatieve) maatregelen te komen die de gezondheidseffecten door luchtverontreiniging en geluidbelasting minimaliseren met behoud van een goed binnenmilieu en een prettige woon-en verblijfskwaliteit. Voor bestaande voorzieningen die renovatie, aanbouw of vervangende nieuwbouw nodig hebben, al dan niet met een bestemmingsplanwijziging, wordt in goed overleg met de vertegenwoordigers van de voorziening onderzocht of een alternatieve locatie ruimtelijk en binnen de financiële kaders mogelijk is. Ook wordt onderzocht of er reguliere maatregelen te treffen zijn om het binnenmilieu te verbeteren. Bij tijdelijke schoolgebouwen en noodlokalen wordt er ook naar gestreefd om aan het afstandscriterium te voldoen. Als dit niet mogelijk is, wordt naar een zo kort mogelijke overbruggingsperiode gestreefd. In een verdichtende

stad zijn stille plekken schaars, wij beschermen daarom deze plekken. Ook staan we geen horecavoorzieningen toe in stille hofjes en rustige woonstraten om zo geluidsoverlast te beperken.

Bij bouwplannen moeten alle soorten woningen (sociale huur, midden huur, koopwoningen etc.) in het plan een vergelijkbare lucht- en geluidskwaliteit hebben. Concreet vertaalt zich dit - voor wat betreft geluid - in een lokale ambitiewaarde van 63 dB voor nieuwe situaties langs wegen en spoorwegen (dit is 5 dB lager dan de wettelijke grenswaarde). Daarnaast worden er passende maatregelen genomen om de gevolgen van klimaatverandering zoals hittestress te beperken door bijvoorbeeld groene daken en gevels te realiseren en door bij de ruimtelijke inrichting voor meer plekken voor verkoeling te zorgen. Wij hanteren hierbij voor de openbare ruimte het principe 'groen tenzij'. Daarnaast is er ook ruimte voor biodiversiteit, dit versterkt de natuurbeleving en daarmee indirect de gezondheid.

Voor een gezonde leefomgeving is het belangrijk dat kinderen zich in de omgeving van hun huis veilig en vrij kunnen bewegen, ontdekken, ontmoeten, spelen en sporten. Utrecht wil een aantrekkelijke omgeving bieden voor alle leeftijdsgroepen (0-6 jaar, 6-12 jaar en 12-18 jaar). Het gemeentelijk speelbeleid hanteert een Utrechtse Speelnorm. Deze bestaat uit eisen aan formele en informele ruimte voor sport en spel voor kinderen en jongeren. Voor formele speelplekken geldt als ruimtereservering de 'Jantje Betonnorm' als de minimumnorm voor speelruimte. Dit betekent dat ten minste 3% van het plangebied wordt bestemd voor speel- en sportvoorzieningen. Dat kunnen speelvelden zijn, of plekken zijn waar kinderen bij elkaar komen. De Utrechtse Norm bestaat daarnaast uit kwaliteitsrichtlijnen ten aanzien van o.a. speeldruk, loopafstand (spreiding) en inrichting. Daarnaast bestaan aparte kaders voor informele speelruimte.

In bestaande wijken blijft de ruimte om te spelen in ieder geval gelijk. Als het kan, breiden we dit uit. Bij spelen oefenen kinderen hun spieren, leren vallen en opstaan en krijgen vitamine D binnen. Dat is nodig voor sterke botten. Bewegen helpt ook tegen dik zijn.

De inrichting van de speelruimte is belangrijk. Natuurlijke speelplekken moedigen kinderen aan om op verschillende manieren en creatief te spelen. Het is goed voor de ontwikkeling van de motoriek. We letten ook op de inrichting van de omgeving van speelplekken. Die moet kindvriendelijk zijn. Zo kunnen kinderen al jong zelf en veilig naar speelplekken, school of sportverenigingen toe.

Conclusie
Bij de transformatie van de Merwedekanaalzone wordt op alle mogelijke wijzen gestreefd naar het creëren van een gezonde leefomgeving. De inrichting van dit stukje stad wordt daarmee één van de pronkjuwelen voor gezonde verstedelijking in Utrecht. Het aspect volksgezondheidsbeleid vormt daarom geen belemmering voor deze ontwikkeling.

De inrichting van het openbaar gebied is autoluw en vindt plaats volgens het principe "groen tenzij", er wordt een nieuw park langs het Merwedekanaal aangelegd dat onderdeel uit maakt van het rondje stadseiland. Er worden aantrekkelijke langzaamverkeersverbindingen met aanliggende wijken gemaakt en de voorzieningen liggen zoveel mogelijk op loop en fietsafstand van de woningen. De inrichting van dit stukje stad nodigt daardoor uit om te gaan wandelen en fietsen. In het plangebied wordt in het Merwedepark en op de verschillende pleinen in het gebied voorzien in formele speel en sportplekken. Dit is verder uitgewerkt in het FO IP (zie bijlage). In de regels is geborgd dat binnen 50 meter vanaf de Europalaan en de Wilhelminalaan geen gevoelige functies worden gerealiseerd. In hoofdstuk 5 is verder ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

Langs de Europalaan wordt een beperkt aantal woningen gebouwd die niet aansluiten bij nota Volksgezondheid, Geluidnota en de Omgevingsvisie deel 2. Dit gaat om de eis van een geluidluwe zijde voor kleine woningen langs de Europalaan. Voor eenzijdig georiënteerde woningen is deze eis niet altijd haalbaar. Onderzocht wordt op welke wijze er voor deze woningen compenserende maatregelen mogelijk zijn om toch een prettig woon- en leefklimaat te garanderen. In hoofdstuk 5 wordt verder ingegaan op de geluidsituatie in het plangebied.

2.4.2.8.2 Geluidnota Utrecht 2014-2018 (2014)

De Geluidnota Utrecht 2014-2018 is op 11 februari 2014 vastgesteld. Dit beleid gaat over het beperken en minimaliseren van geluidhinder bij ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht.

De Geluidnota heeft betrekking op weg-, rail- en industrielawaai. Hiervoor is landelijke wet- en regelgeving van toepassing. Daarbinnen is echter ook ruimte voor gemeentelijke beleidsvrijheden. In de Geluidnota wordt aangegeven hoe hier mee wordt omgegaan.

De belangrijkste regels uit de Geluidnota zijn:

- nieuw te bestemmen woningen beschikken over een geluidsluwe gevel, een rustige buitenruimte en een akoestisch goede woningindeling;
- behoud van goed akoestisch woon- en leefklimaat in rustige woonwijken bij bestemmen van nieuwe woningen en bedrijven in elkaars nabijheid.

Ook onderwerpen, die meer algemeen onder het begrip "een goede ruimtelijke ordening" vallen, worden in de Geluidnota beschreven.

Conclusie
In hoofdstuk 5 is ingegaan op de geluidssituatie in het plangebied.

2.4.2.8.3 Nota externe veiligheid (2007)

De Nota externe veiligheid, welke in 2007 is vastgesteld, gaat in op het beleid van de gemeente Utrecht voor de beheersing van risico's als gevolg van het werken met gevaarlijke stoffen in inrichtingen (bedrijf, productielocatie of kantoor) en het vervoer van gevaarlijke stoffen. De genoemde risico's zijn veiligheidsrisico's voor mensen die zich in de buurt van de inrichting of het transport bevinden.

De beleidskeuzes hebben betrekking op nieuwe situaties, waarin een risicobron zich vestigt of uitbreidt of een risico-ontvanger, zoals een woning, planologisch mogelijk wordt gemaakt. De randvoorwaarden en regels zijn vertaald in afstandseisen tussen risicobronnen (bedrijven, transportroutes (weg, spoorweg, vaarweg) of buisleidingen) en omgevingsobjecten. De gemeente Utrecht kiest ervoor om geen zwaardere veiligheidseisen op te leggen dan die vermeld staan in de risiconormering van de rijksoverheid. In sommige gevallen biedt de Rijksregelgeving ruimte tot afwijken van de normering. In de Nota spreekt de gemeente zich uit om terughoudend om te gaan met de mogelijkheid tot afwijken.

Conclusie
In het plangebied moet rekening worden gehouden met het transport van gevaarlijke stoffen over de A12 en er is een tankstation met LPG, en een vulpunt voor LPG aanwezig. Voor het onderzoek met betrekking tot externe veiligheid verwijzen we naar paragraaf 5.7.

2.4.2.8.4 Actieplan luchtkwaliteit Utrecht 'Lucht voor ambitie'

Sinds 2017 wordt overal in Utrecht voldaan aan de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. De Wereldgezondheidsorganisatie heeft in 2005 advieswaarden opgesteld voor gezonde lucht. Deze WHO-advieswaarden zijn bedoeld om de gezondheid te beschermen. Deze zijn voor fijnstof strenger dan de grenswaarden van de EU. De WHO stelt zelfs dat er géén veilige concentratie is aan te geven voor fijnstof; op grond van haalbaarheid heeft zij daarom een gezondheids-kundige advieswaarde vastgesteld voor PM_{10} en $PM_{2,5}$.

Stof	**Grenswaarde EU**	**WHO-advieswaarden 2005**	**Toetsingsperiode**
NO_2 (stikstofdioxide)	40 µg/m³	40 µg/m³	Jaargemiddelde
PM_{10} (fijnstof)	40 µg/m³	20 µg/m³	Jaargemiddelde
$PM_{2,5}$ (fijnstof)	25 µg/m³	10 µg/m³	Jaargemiddelde

WHO-advieswaarden voor NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$

In 2015 heeft de gemeente Utrecht een motie aangenomen waarin de gemeente zich als doel stelt om in de toekomst (2030) naast de wettelijke grenswaarden ook te voldoen aan de WHO advieswaarden uit 2005 voor fijnstof. Deze advieswaarden (WHO 2005) zijn strenger dan de wettelijke grenswaarden voor PM_{10} (20 µg/m³) en voor $PM_{2,5}$ (10 µg/m³). Deze motie is uitgewerkt in het Raadsbesluit '*Utrecht kiest voor gezonde lucht - luchtkwaliteitsbeleid en uitvoeringsprogramma*' van december 2020, waarin is vastgelegd om toe te werken naar de WHO-advieswaarden-2005, die expliciet zijn benoemd in de samenvatting bij het Raadsbesluit.

Op 22 september 2021 heeft de WHO overigens nieuwe advieswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide opgesteld, die (beduidend) lager liggen dan de WHO-advieswaarden uit 2005. Ook neemt de gemeente Utrecht deel aan het Schone Lucht Akkoord, waarin rijksoverheid, provincies en gemeenten samenwerken aan maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.

Conclusie
In paragraaf 5.9 is ingegaan op de luchtkwaliteit in het plangebied.

2.4.2.8.5 Utrecht: energiek middelpunt van het land, Energieplan Utrecht en duiding van het college bij het Energieplan (2016) en de Utrechtse Energieagenda's 2016 - 2019

De gemeenteraad heeft op 14 januari 2016 het Energieplan besproken en het document Duiding van het College bij het Energieplan vastgesteld. Deze documenten geven samen richting aan het energiebeleid in Utrecht voor de komende jaren. Het Energieplan is door 165 Utrechters opgesteld en hierbij stond de volgende vraag centraal: realiseer een klimaatneutraal Utrecht. Aan de hand van de onderwerpen wonen, werken, vervoer en centrale energievoorziening in Utrecht zijn, om dit te bereiken, te nemen maatregelen geformuleerd. Bewustwording via het verbeteren van informatievoorziening is hierbij belangrijk en de gemeente heeft een grote en pro-actieve rol bij de overgang naar duurzame energie.

In het najaar van 2015 zijn de Utrechtse Energieagenda's verschenen, welke een vervolg zijn op het Energieplan en de duiding daarop van het college. Hierin worden de concrete gemeentelijke werkzaamheden gepresenteerd en de inzet van middelen welke leiden tot een klimaatneutraal Utrecht richting 2030. Om deze ambitie te bereiken zijn de volgende ambitieuze doelstellingen voor 2020 geformuleerd:

- 30% CO_2-reductie ten opzichte van 2010;
- 20% van het totale energieverbruik wordt duurzaam opgewekt;
- 10% van de daken zijn voorzien van zonnepanelen.

Met het coalitieakkoord 'Utrecht: Ruimte voor iedereen' (2018) zijn voorgaande doelstellingen vervangen. Utrecht wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn en om hiertoe te komen worden de volgende stappen genomen:

- de gemeentelijke energie-inkoop is in 2020 volledig verduurzaamd;
- in 2025 ligt op 20% van de Utrechtse daken zonnepanelen;
- in 2030 is het Utrechtse systeem van stadsverwarming verduurzaamd;
- in 2030 zijn minimaal 40.000 bestaande woningen van het gas af;
- het gemeentelijke vastgoed is in 2040 volledig verduurzaamd.

Conclusie
De nieuwe woningen en voorzieningen worden aardgasvrij gebouwd. Voor Merwedekanaalzone, is gekozen voor aansluiting op een collectief WKO systeem. De Merwedekanaalzone wil verder een hogere ambitie voor duurzame energie dan de wettelijke normen. Het wettelijk uitgangspunt voor nieuwbouw zijn momenteel de geldende BENG eisen. Groene stroom wordt zoveel mogelijk in het gebied zelf opgewekt met zonnepanelen op de daken. Daarbij moeten we rekening houden met beperkingen zoals installaties op de daken en schaduwwerking van hoogbouw. Bovendien krijgt een groot aantal daken (50 procent) een groene inrichting en spelen ze een rol in de wateropvang. Alles bij elkaar komt circa 3 hectare zonnepanelen op daken te liggen. Daarmee kan voor 75 procent in de energiebehoefte voor gebouwen worden voorzien. Voor de gehele Merwedekanaalzone is energieneutraal het uitgangspunt. Zie verder de paragraaf 5.17 Klimaat en duurzaamheid.

2.4.2.8.6 Visie op de warmtevoorziening (2017)

Op 2 november 2017 heeft de gemeenteraad de Visie op de warmtevoorziening vastgesteld. De CO_2-uitstoot in onze stad wordt voor een derde veroorzaakt door het verwarmen van huizen en gebouwen met aardgas (inclusief de stadsverwarming). Ook gebruiken gebouwen op dit moment relatief veel warmte door een lage isolatiegraad en installaties met een laag rendement. Om de doelstelling te behalen om als Utrecht in 2030 klimaatneutraal te zijn, is een omschakeling naar een duurzame warmte- en koudevoorziening nodig. Met het nieuwe coalitieakkoord is de doelstelling opgenomen om zo snel mogelijk klimaatneutraal te zijn en 40.000 bestaande woningen van het gas af te halen. Een duurzame warmtevoorziening kan gerealiseerd worden door de vraag naar warmte te beperken, te stoppen met het gebruik van aardgas en over te stappen op duurzame warmtebronnen. Dit vraagt om ingrijpende aanpassingen in gebouwen, de energie infrastructuur en door nog meer gebruik te maken van duurzame warmtebronnen. Natuurlijke momenten, op zowel gebouw- als gebiedsniveau, moeten worden benut om de warmtetransitie te versnellen. Een klimaatneutrale warmtevoorziening moet aan de voorwaarden duurzaam, betaalbaar en betrouwbaar voldoen.

In het door het VNG ondertekende Klimaatakkoord is een nieuwe regierol voor de gemeente vastgelegd. Gemeenten moeten voor eind 2021 een Transitievisie Warmte (TVW) en een Regionale Energiestrategie (RES) opstellen. In de Transitievisie Warmte staat hoe de gemeente een aardgasvrije stad gaat maken en welke planning daarvoor wordt gehanteerd. In de TVW staat wanneer we in welke buurt starten met het aardgasvrij maken van gebouwen en het aanpassen van de energie-infrastructuur. In de RES staat hoe Utrecht en haar regiogemeenten invulling gaan geven aan de landelijke energiedoelstellingen in het Klimaatakkoord voor het verduurzamen van de energiebronnen. In de RES staat hoeveel en waar duurzame elektriciteit (wind en zon) in 2030 wordt

opgewekt. Ook staat er in de RES welke duurzame warmtebronnen te gebruiken zijn zodat buurten van het aardgas af kunnen. Beide documenten worden in de Omgevingsvisie verankerd. De landelijke wet- en regelgeving wordt hiervoor de komende tijd aangepast.

Conclusie
Merwede bestaat voor een groot deel uit woningbouw. Dat betekent dat uit de bodem veel meer warmte voor verwarming wordt betrokken dan koude voor koeling. Dit warmtetekort zal worden aangevuld met duurzame warmte die in voldoende mate aanwezig is in het oppervlaktewater van het Merwedekanaal.

Bijkomend voordeel is dat hierdoor het Merwedewater in de zomer afkoelt, wat gunstig is voor het microklimaat en de watercondities in het gebied en de omgeving. Met de inzet van het Merwedekanaal is dit het eerste grote project in de regio dat gebruik maakt van oppervlaktewater als duurzame warmtebron en daarmee een voorbeeld voor vergelijkbare opgaven. In combinatie met warmtewisselaars en warmtepompen in gebouwen heeft Merwede zo een eigen 'wijkwarmtenet' dat veel duurzamer is dan de stadswarmte van Utrecht.

2.4.2.9 Bodem, ondergrond en water

2.4.2.9.1 Nota Bodembeheerplan 2017-2027 'Grondig Werken 4' (2017)

In 2017 is de Nota Bodembeheer 2017-2027 'Grondig Werken 4' vastgesteld. De Nota bodembeheer 2012–2022 is met de voorliggende Nota bodembeheer 2017-2027 geactualiseerd. Utrecht groeit en er wordt zowel in de stad als aan de randen veel gebouwd. Door deze bouwinitiatieven is de vraag naar bouwgrond in Utrecht groot. Deze bouwgrond wordt momenteel van elders (vaak over lange afstand) aangevoerd. De aanpak in de Nota Bodembeheer 2017 – 2027 zorgt ervoor dat de benodigde grond duurzaam uit de eigen en uit omliggende gemeenten in de regio kan komen, wat bijdraagt aan een gezonde verstedelijking en een circulaire economie.

Daarbij is de ambitie om maximaal voordeel te behalen voor mens en milieu, efficiënter te werken (goedkoper, kortere doorlooptijden) en werk met werk te maken. In de Nota bodembeheer staat hoe beschikbare vrijgekomen grond en baggerspecie op en in de landbodem van de gemeente Utrecht mag worden opgeslagen, hergebruikt of toegepast en welke regels en procedures hierbij gelden. De nota is bedoeld voor professionele partijen.

De gemeente Utrecht volgt zoveel mogelijk het algemene landelijke beleid zoals dat is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit. Dit landelijke beleid past echter niet in elke lokale situatie. De wetgever heeft het mogelijk gemaakt om lokaal beleid toe te staan. In Utrecht speelt, naast de grote vraag naar bouwgrond, mee dat gebiedseigen grond niet altijd kan worden hergebruikt en dat er te weinig hergebruiksmogelijkheden zijn. De lokale gebiedsgerichte invulling sluit aan bij de functie, kwaliteit en ontwikkelingen van een gebied. De nota is hierdoor ingedeeld in: gebiedsspecifiek beleid, ander gemeentelijk beleid en landelijk beleid.

Het gebiedsspecifieke beleid bestaat uit:

- een uitbreiding van het beheergebied en acceptatie van bodemkwaliteitskaarten uit omringende gemeenten;
- lokale maximale waarden op gebiedsniveau om zo gebruik te maken van de toegestane kwaliteit die past bij de bodemfunctie. Het betreft enkele wijken van Leidsche Rijn en de gemeentelijke hoofdwegen aan de oostzijde van de stad. Met deze lokale maximale waarden sluiten we aan bij de (toekomstige) woonfunctie van de wijken of industriefunctie van de hoofdwegen;
- lokale maximale waarden voor de stofgroepen polychloorbifenylen (PCB's) en organochloor bestrijdingsmiddelen (OCB's) binnen bepaalde gebieden. Bij beide stofgroepen is met de lokale maximale waarden aangesloten bij de gebiedseigen kwaliteit;
- lokale maximale waarden voor het Noorderpark. Aangesloten is bij de gebiedseigen kwaliteit;
- een strengere eis met betrekking tot het gewichtspercentage bodemvreemd materiaal bij het toepassen van grond.

Ander gemeentelijk beleid bestaat uit:

- strengere onderzoekseisen bij bodemonderzoek en hergebruik van arseenhoudende veenlagen afkomstig van bodemlagen dieper dan 2 meter;
- een strengere eis met betrekking tot het volumepercentage bodemvreemd materiaal bij het toepassen van grond;
- regels voor het toepassen van grond met zichtbare asbestdeeltjes (dit is geen verplichting, maar een advies. De gemeente heeft hierin een voorbeeldfunctie en verplicht zichzelf wel) ;
- regels voor het toepassen van grond vanuit diepere bodemlagen;
- tijdelijke uitname van grond bij kabels- en leidingen cunetten (uitgravingen).
- Verminderde onderzoeksinspanning voor gebieden met een verhoogde kans op bestrijdingsmiddelen.

Landelijk beleid geldt voor alle andere gebieden en stoffen die niet onder het gebied specifiek beleid of ander gemeentelijk beleid vallen.

Conclusie
Met historisch onderzoek op basis van het bodeminformatiesysteem kan inzicht worden gekregen in de verontreinigingen op perceelniveau. Afhankelijk van de definitieve inrichtingsplannen (bijvoorbeeld diepte van ontgravingen) is het noodzakelijk om voorafgaand aan de bouw aanvullend bodemonderzoek conform de NEN 5740 te verrichten. In hoofdstuk 5 (paragraaf 5.10) is ingegaan op de situatie in het plangebied.

2.4.2.9.2 Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019

Het Plan Gemeentelijke Watertaken beschrijft de invulling van de wettelijke gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Ook de wijze van beheer van oppervlaktewater wordt beschreven. Op basis van de zorgplichten heeft de gemeente op het gebied van water de volgende taken:

1. een veilige inzameling en transport van afvalwater, zonder risico's voor de volksgezondheid en het milieu;
2. het inzamelen en verwerken van hemelwater zonder dat er wateroverlast optreedt;
3. het voorkomen en verminderen van structurele grondwateroverlast;
4. het samen met de waterschappen realiseren van veilig, gezond en aantrekkelijk oppervlaktewater waarlangs het goed wonen, werken en recreëren is.

Hemelwater en oppervlaktewater
De openbare ruimte in Merwede kent een hoog percentage groen, waardoor water goed kan infiltreren in de bodem. Het groen creëert een microklimaat dat bijdraagt aan het temperen van de klimaateffecten.

Omwille van wateroverlast en droogte wordt regenwater bij extreme regenbuien vooral vastgehouden in plaats van zo snel mogelijk afgevoerd naar riool en/of oppervlaktewater. Dat geldt niet alleen voor de openbare ruimte, maar ook in binnentuinen en op daken. Vijftig procent van de daken worden groen, waarvan de helft als retentie- of polderdak. Dat is een combinatie van een waterbergend dak met een daktuin, met een royale aanplant.

Dat laatste is een belangrijk instrument tegen hittestress. De rijke beplanting biedt niet alleen schaduw maar zorgt ook voor verdampingskoeling. Daarnaast heeft zo'n beplanting een belangrijk psychologisch effect. Bewoners en bezoekers beleven het thermisch comfort als aangenamer en vinden de hitte draaglijker.

Conclusie
De gekozen maatregelen in het plangebied voor water sluiten goed aan op de gemeentelijke watertaken. In paragraaf 5.13 is verder op de waterhuishouding in het gebied ingegaan.

2.4.2.10 Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte en Handboek inrichting openbare ruimte

De gemeente wil dat de kwaliteit van de openbare ruimte mooi aansluit bij de omgeving. Voor de beleving van openbare ruimte is bepalend hoe mooi en hoe schoon de openbare ruimte is.

We willen de samenhang in het gebruik, de inrichting en het onderhoud van alle grote en kleine aanpassingen in de openbare ruimte zo veel mogelijk versterken. Bij uitvoeringswerkzaamheden streeft de gemeente naar zo min mogelijk overlast. Zo zorgen we dat gepland onderhoud meteen meegenomen wordt als een straat opengaat voor kabels en leidingen.

Als er een nieuw ontwerp voor een plein gemaakt wordt, worden de staat van de bomen en de vergroeningsmogelijkheden onderzocht. De gemeente heeft daarbij extra aandacht voor de grote en kleine ontmoetingsplekken in de stad, voor het groen, zoals parken en plantsoenen, en voor een inrichting die aantrekkelijk is voor wandelaars en fietsers.

De gemeente houdt zich bij het gebruik, de inrichting en het beheer aan de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte.

Daarbij zijn een aantal belangrijke principes leidend voor ruimtelijke kwaliteit:

- duurzaamheid
- klimaat
- toegankelijkheid
- gezonde leefomgeving
- ondergrond

De gemeente maakt gebruik van drie standaarden bij de inrichting en het waarbij

beheerkwaliteitsniveaus voor de openbare ruimte worden gehanteerd: 'Domstad', 'Domstad Bijzonder' en 'Utrechtse Allure'. De standaarden zijn afgestemd op het gebruik. De standaarden zijn tevinden in het Handboek Openbare Ruimte.

2.4.2.10.1 Plangebied

Bij de aanleg en het beheer van de openbare ruimte in de Merwedekanaalzone is kwaliteitsniveau 'Domstad' en het inrichtingsprincipe "groen, tenzij" uitgangspunt. Dit kwaliteitsniveau hanteren we in de drie deelgebieden van de Merwedekanaalzone. Dit betekent dat we bij de inrichting van het gebied gebruik maken van basis bestratingsmaterialen en dat er een beperkte keuze is in het te plaatsen type straatmeubilair. Maar het Handboek Openbare Ruimte kent nog geen basiskwaliteit Domstad, waar de openbare zo intensief gebruikt wordt en waar het `groen-tenzij' en groen met ecologische waarde van toepassing is. Dit vraagt om een nadere uitwerking in het Handboek Openbare Ruimte, waarin gebruik, inrichting en beheer in balans wordt gebracht.

De Europalaan Noord is in de hoofdstructuur benoemd als stedelijke verbindingsweg in de categorie 'overig'. De laan vormt de grens tussen de 'buitenstad', waarin de naoorlogse woon- en werkgebieden vallen, en de 'buitenstad verdichtingslocaties', waarin de deelgebieden 3 t/m 7 van de Merwedekanaalzone vallen.

Met de drie Utrechtse kwaliteiten versterken we de samenhang in gebruik, inrichting en beheer van de openbare ruimte. Bovendien standaardiseren we waar mogelijk de inrichting en het beheer. Deze indeling leidt tot een goede basiskwaliteit, een goed basisbeheer en schept duidelijkheid voor bewoners, gebruikers en professionals. De kwaliteitsniveaus zijn gekoppeld aan de hoofdstructuur van de openbare ruimte. De Europalaan Noord en de aangrenzende wijken zijn ingedeeld in kwaliteitsniveau 'Domstad'. Dit basisniveau is een standaard voor algemeen gebruik, inrichting en beheer.

2.4.2.10.2 Conclusie

Voor het Merwedepark (en voor enkele bijzondere plekken in de deelgebieden 4, 5 en 6) geldt kwaliteitsniveau 'Domstad Bijzonder'. Indien standaardoplossingen niet voldoen - bijvoorbeeld voor het behouden van cultuurhistorische kwaliteit, een (boven)stedelijke functie of bijzonder gebruik - mag inrichting en beheer hier afwijken van Domstad kwaliteit.

2.4.3 Gebiedsbeleid

2.4.3.1 Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 en MER

De omgevingsvisie Merwedekanaalzone is een uitwerking van het beleid op het niveau 'koers' en van het thematische beleid van de omgevingsvisie Utrecht. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) (de koers) is de Merwedekanaalzone aangewezen als een belangrijke nieuwbouwlocatie in de stad. Door het beter benutten van in de stad beschikbare ruimte voor ontwikkeling geeft Utrecht meer mensen de kans om in de stad te wonen. Op 8 februari 2018 heeft de gemeenteraad van Utrecht de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 (Ruimtelijke Agenda) vastgesteld. In de Ruimtelijke Agenda zijn de ambities voor de stedelijke ontwikkeling van de Merwedekanaalzone opgenomen. De omgevingsvisie biedt geen vastomlijnd stedenbouwkundig plan maar geeft het ruimtelijk-programmatisch kader voor verstedelijking. De visie geeft aan dat de Merwedekanaalzone een karaktervolle Utrechtse stadswijk voor alle typen huishoudens, bedrijven en andere organisaties en individuen die bewust kiezen om op een vernieuwende stedelijke manier te leven en waar kwaliteit van leven voorop staat. Het biedt een leefmilieu voor jong en oud met verschillende portemonnees. De Merwedekanaalzone zal ook van betekenis zijn voor de bestaande omliggende wijken, doordat er nieuwe voorzieningen en routes voor langzaam verkeer (fietsen en lopen) gerealiseerd zullen worden. Hierdoor draagt het gebied bij aan het verbinden van de stad en haar inwoners op grotere schaal.

In de omgevingsvisie worden de kaders en ambities voor de Merwedekanaalzone uitgewerkt aan de hand van thema's. In deze Omgevingsvisie benoemen we de kaderstellende punten en formuleren daarbij de uitwerkingsvragen:

- Gezonde leefomgeving
- Mobiliteit
- Water
- Natuur en groen
- Energie
- Bodem
- Materialen en Hergebruik
- Waarden

De Ruimtelijke Agenda benoemt ook onderzoeksvragen zoals het benoemen van de doelgroepen

voor de Merwedekanaalzone, het bepalen van het voorzieningenprogramma, het uitwerken van de wijze waarop de bruggen over het Merwedekanaal kunnen worden gerealiseerd, maar ook welke maximale verkeersproductie de deelgebieden mogen genereren om overbelasting van het netwerk te voorkomen en op welke momenten worden ingrepen in de netwerken nodig zijn om de nieuwe mobiliteit mogelijk te maken.

2.4.3.2 Omgevingsvisie deel 2 en Aanvullend MER

Op basis van de Omgevingsvisie deel 1 (Ruimtelijke Agenda) heeft de gemeenteraad de keuze voor ontwikkeling van de Merwedekanaalzone gemaakt en de daarbij geldende (basis)principes vastgesteld. Deel 2 (Uitwerking) - vastgesteld door de gemeenteraad op 7 oktober 2021 - geeft een verdere uitwerking op basis van de in deel 1 gestelde onderzoeksvragen. In deel 2 wordt de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone nog wat nadrukkelijker in de stedelijke context geplaatst, zowel programmatisch als ruimtelijk. De in de Omgevingsvisie deel 1 (Ruimtelijke Agenda) opgenomen ambities voor gezonde verstedelijking zijn in deel 2 verder uitgewerkt en vertaald in (bijgestelde) kaders (wat moéten we realiseren om de geformuleerde kerndoelen te halen) en voorbeelduitwerkingen (hoe kunnen we dit uitvoeren).

De Omgevingsvisie deel 2 laat zien welke kwaliteiten deze nieuwe stadswijk toevoegt aan de stad. Hier realiseren we de komende jaren een duurzaam, gezond en aantrekkelijk hoogstedelijk woon- en werkgebied, waar volop ruimte is voor lopen, verblijven, ontmoeten en fietsen. De Merwedekanaalzone is een relatief dichtbebouwde groene stadswijk met een grotendeels autovrije openbare ruimte.

De wijk is door een netwerk van korte en veilige loop- en fietsroutes en goed openbaar vervoer uitstekend met de omliggende wijken en de rest van de stad verbonden. De nabijheid van veel dagelijkse voorzieningen, de ligging nabij de binnenstad en de belangrijke knooppunten in het openbaar vervoer, het brede aanbod van deelmobiliteit, de goede verbindingen met de omgeving maakt dat het hier elke dag weer mogelijk is om te kiezen voor duurzame, gezonde mobiliteit: lopen, fietsen, het openbaar vervoer en, als dat handiger is, voor een deelauto.

De visie die in de Omgevingsvisie is vastgelegd en uitgewerkt geldt voor de (nog te ontwikkelen delen van) deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone en streeft naar optimalisaties bij lopende projecten. Het plan voor deelgebied 5 van Merwedekanaalzone (Merwede) is de eerste binnenstedelijke ontwikkeling waar op het schaalniveau van een nieuwe stadswijk invulling kan worden gegeven aan onze ambities op het gebied van gezond stedelijk leven. Dat hierbij een integrale afweging moet worden gemaakt is duidelijk. De kennis die we hier opdoen, passen we toe in deelgebied 6 en in deelgebied 4. Deze Omgevingsvisie is ook het toetsingskader voor de stedenbouwkundige plannen die voor de Merwedekanaalzone worden opgesteld.

2.4.3.2.1 Kerndoelen

In de Omgevingsvisie deel 2 formuleren we negen kerndoelen voor de door ons voorgestelde aanpak. Om te kunnen beoordelen of we deze kerndoelen daadwerkelijk realiseren, monitoren we de komende jaren in lijn met het MER advies bij de Omgevingsvisie deel 1 de ontwikkelingen in het plangebied. Waar nodig sturen wij bij.

1. Raamwerk op stedelijk niveau

Het raamwerk vormt de hoofdstructuur van het gebied. Het zorgt voor een goede inbedding van de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone in het bestaand stedelijk gebied. Het raamwerk bestaat uit een aantal belangrijke elementen die de ruimtelijke structuur van dit gebied versterken en zorgen voor een goede inbedding in en aanhechting aan de omgeving. In de Merwedekanaalzone wordt gebouwd in dichtheden die we in Utrecht nog niet kennen. We laten zien hoe we hierbij de menselijke maat en schaal borgen en een aantrekkelijke, goede en gezonde leefomgeving realiseren.

2. Duurzame mobiliteit, laag autogebruik

In de Omgevingsvisie geven wij aan waarom en op welke wijze we streven naar duurzame mobiliteit. Wij stimuleren lopen, fietsen of het gebruik van het openbaar vervoer. Omdat veel reizen van en naar de Merwedekanaalzone binnen 15 km blijven (heen of terug) is het gebruik van een (elektrische) fiets of het openbaar vervoer een goed alternatief voor de auto. Meer fietsen leidt tot een toename van het fietsverkeer in de stad. Het netwerk voor fietsers moet straks geschikt zijn om deze groei te verwerken. We geven aan hoe het mobiliteitsconcept in de Merwedekanaalzone is uitgewerkt. We laten zien hoe de mobiliteitshubs werken en welk aanbod aan (deel) mobiliteit hier beschikbaar is. We geven aan wat het kiezen voor duurzame mobiliteit betekent voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer in onze stad. We willen meer en betere verbindingen voor fietsers en voetgangers in onze stad, ook in Zuidwest. We geven aan wat nodig is om Kanaleneiland en Zuidwest beter met de rest van de stad te verbinden en waarom we het belangrijk vinden om voor fietsers en voetgangers nieuwe bruggen over het Merwedekanaal te bouwen. Doorgaand autoverkeer leiden we zoveel mogelijk via de Ring. Vanaf de knooppunten op de Ring rijdt het

bestemmingsverkeer via de meest optimale routes naar hun eindbestemming. We passen dynamisch verkeersmanagement toe om al het verkeer zo goed mogelijk te laten doorstromen. Waar nodig geven we in dit systeem het openbaar vervoer voorrang op het autoverkeer. We beperken de hoeveelheid auto's naar en van het gebied door een lage parkeernorm van gemiddeld 0,3 parkeerplaatsen per woning. Hierdoor wordt de verkeerssituatie op de Europalaan-Zuid en op de aansluiting op de A12 niet wezenlijk drukker.

3. Gezonde mix
De Merwedekanaalzone is een nieuwe stadswijk voor een grote verscheidenheid aan bewoners. Starters, studenten, gezinnen, kwetsbare groepen, woongroepen, senioren. Er is een grote verscheidenheid aan woningtypen, zowel in huur als koop. Van de nieuwe woningen wordt tenminste 30% gerealiseerd in de sociale huur en tenminste 25% in de middencategorie. Woningen zijn levensloopbestendig, studentenwoningen uitgezonderd. Ook maken wij in de Merwedekanaalzone ruimte voor zelfbouw groepen.

4. Levendige wijk
In de Merwedekanaalzone ontstaat een nieuwe stadswijk met een bijzondere mix van wonen, werken en voorzieningen die in de pas de groei van de (beroeps)bevolking in deze wijk. In deze nieuwe stadswijk vind je straks winkels voor de dagelijkse levensbehoeften, scholen (basis en voortgezet), kinderopvang, maatschappelijke functies, huisartsen, horeca, creatieve bedrijven en functies die bijdragen ontmoeting en gezond stedelijk leven. En altijd op loopafstand van je woning. Deze functies horen wat ons betreft op de begane grond van de gebouwen, in de plint. Dit vergroot de levendigheid op straat.

5. Gezond gedrag en groene omgeving
De autovrije openbare ruimte in de Merwedekanaalzone nodigt uit om elkaar te ontmoeten, te verblijven, te lopen, te spelen en te sporten. Dit draagt bij aan sociale cohesie, gevoel van eigenwaarde en het houdt ons gezond. Voor kinderen zijn er speelvoorzieningen waar ze veilig en vrij kunnen bewegen, spelen of sporten. Voor een gezonde stedelijke ontwikkeling houden we verdichten en vergroenen in balans. Bouwen in hoge dichtheden kan niet zonder kwalitatief hoogwaardig groen. Ecologische waarde van het groen is daarbij uitgangspunt. We bouwen niet alleen voor mensen, maar ook voor (kleine) dieren, zoals vogels, vlinders en bijen.

6. Gezonde en veilige omgeving
Voor een gezonde en veilige leefomgeving letten we op een goede bezonning van straten, pleinen en parken. Ook zorgen we voor voldoende daglicht in woningen. We beperken de windhinder op straat rond grote gebouwen. We voldoen aan de Europese grenswaarden voor luchtvervuiling (fijnstof, stikstofdioxide) en op termijn aan de (strengere) WHO grenswaarden voor deze stoffen. We beperken de geluidhinder door wegverkeer en voldoen grotendeels aan de geluidsambitie van de stad met het toepassen van geluidreducerend asfalt en sturen op een geluidsluwe zijde voor elke woning. De Merwedekanaalzone is een gemengd stedelijk gebied. Naast wonen zijn hier ook (kleine) bedrijven gevestigd. Deze mix draagt bij aan de levendigheid.

7. Klimaatbestendige wijk
De Merwedekanaalzone moet ook bij een warmer klimaat een aangename plek blijven om te wonen of te verblijven. We houden rekening met lange, droge periodes maar ook met een grotere kans op extreme buien. Regenwater houden we zo lang mogelijk in het gebied vast. We gebruiken dit water voor het groen in de wijk. In de Merwedekanaalzone maken we twee nieuwe watergangen naar Park Transwijk. Deze zorgen ervoor dat de bestaande en nieuwe watergangen in de Merwedekanaalzone beter kunnen doorstromen, maar hebben ook (deels) een ecologische en recreatieve functie. Een groene wijk is een koelere wijk. Om hittestress te beperken is de Merwedekanaalzone een groene wijk. Niet alleen in de openbare ruimte, maar waar mogelijk ook de daken en gevels.

8. Energieneutrale wijk
Utrecht wil een klimaatneutrale stad zijn, liefst zo snel mogelijk. Voor Merwedekanaalzone als nieuw gebied betekent dit dat bij voorkeur geen nieuwe CO2-emissies aan de stad worden toegevoegd. De voorziene hoge dichtheid maakt dit met de huidige stand van kennis en techniek nog moeilijk realiseerbaar. Wel kunnen we harde afspraken maken over het (in de Merwedekanaalzone) duurzaam voorzien in al het gebouwgebonden energiegebruik voor verwarmen, koelen en basisfuncties die elektriciteit vragen. Voor de verwarming van de gebouwen investeren we in een collectieve warmtevoorziening op lage temperatuur voor alle gebruikers in het gebied. Verschillende duurzame warmtebronnen kunnen straks aan dit warmtenetwerk worden gekoppeld, zoals warmte-koudeopslag (WKO) en thermische energie uit oppervlaktewater (TEO). Voor het volledig klimaatneutraal maken van het gebied onderzoeken we in het Merwede Lab hoe PV op gevels en daken kan worden geoptimaliseerd en worden afspraken verkend hoe duurzaam opgewekte stroom in de nabije omgeving kan worden gekoppeld aan het gebruik in de Merwedekanaalzone. Utrecht wil in 2050 een circulaire stad zijn. Een hernieuwbare stad, waarin we grondstoffen en materialen optimaal (her)gebruiken. We dagen onszelf, corporaties en marktpartijen uit om invulling te geven

aan deze ambitie. Waar mogelijk zetten met de Merwedekanaalzone stappen in deze richting.

9. Kwaliteit woonomgeving
Ruimtelijke kwaliteit van de woonomgeving gaat om beleving en gebruik. Kwaliteit in gebouw- en buitenruimte ontstaat door een goede maatvoering en een doordachte opbouw en positionering van bouwblokken (groepen gebouwen), door de kwaliteit van de detaillering en materiaalgebruik en, tenslotte, door een goede inrichting (en beheer) van de openbare ruimte.

Bij vaststelling van de Omgevingsvisie deel 2 (en het Stedenbouwkundig Plan Merwede) is een aantal amendementen en moties ingediend en aangenomen/overgenomen. Een van de amendementen betreft het vervallen van de brug ter hoogte van deelgebied 4 van de Merwedekanaalzone. De gereserveerde gelden voor deze Heycopbrug worden ingezet voor verbeteren mobiliteit in Rivierenwijk en Dichterswijk. Ook heeft het college het op zich genomen om de mogelijkheden voor extra sportvelden in de omliggende buurten van de Merwedekanaalzone te onderzoeken. De gemeenteraad heeft ook aangegeven de "beoogde" 20% voor ouderen benoemd in de Omgevingsvisie ook onderdeel te maken van de afspraken (samenwerkingsovereenkomst) en daarbij concrete voorstellen op te nemen voor aandachtspunten als de nabijheid van voorzieningen en gelegenheid tot ontmoeting/interactie met andere bewoners. Daarbij wordt jaarlijks gerapporteerd over de ontwikkeling van de levensloopbestendige woningen en wordt de bevolkingsopbouw gevolgd zodat hierop kan worden bijgestuurd indien nodig.

2.4.3.2.2 Monitoring
We willen leren van (en sturen op) de innovatieve oplossingen die we in de Merwedekanaalzone introduceren, zowel binnen de deelgebieden zelf als in de doorwerking daarvan naar de rest van onze stad. De gebiedsontwikkeling is gericht op het stimuleren van lopen, fietsen, het gebruik van het OV en op deelmobiliteit. We verwachten dat het nieuwe mobiliteitsconcept gaat functioneren zoals beoogd. Dit willen we monitoren, zowel in de Merwedekanaalzone als in de directe omgeving. Door monitoring op kerndoelen, de uitvoering en de effecten houden we grip op de realisatie van de beoogde gezonde en duurzame stadswijk. Voor de wijze van monitoren is een Plan van Aanpak opgesteld, deze is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.

2.4.3.2.3 Leefbaarheidseffectrapportage
In samenspraak met bewoners uit de wijken Rivierenwijk en Transwijk is een Leefbaarheidseffectrapportage (LER) opgezet. Met de indicatoren van de Leefbaarheidsmonitor kan het effect van de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone op de leefbaarheid in de omliggende buurten worden gevolgd. In 2019 is een nulmeting uitgevoerd.

2.4.3.3 Stedenbouwkundig Plan Merwede
Het Stedenbouwkundig Plan Merwede (oktober 2021) toont voor Merwede (deelgebied 5) hoe concreet invulling wordt gegeven aan de Omgevingsvisie. Daarbij is gezocht naar het best mogelijk evenwicht tussen de beleidsdoelstellingen uit de Omgevingsvisie, de kansen die de locatie zelf biedt en het perspectief op transformatie van het bestaande bedrijventerrein. Het Stedenbouwkundig Plan beschrijft hoe Merwede zal gaan functioneren, ruimtelijk, programmatisch en sociaal, en hoe het zal presteren op gebieden als mobiliteit, groen, duurzaamheid en circulariteit. In het Stedenbouwkundig Plan Merwede zijn de intenties en doelstellingen uit de Omgevingsvisie integraal afgewogen en concreet gemaakt voor Merwede; ze zijn gelijktijdig tot stand gekomen. Het Stedenbouwkundig Plan Merwede en voorliggend bestemmingsplan vormen een invulling van de kaders uit de Omgevingsvisie, waarbij op een aantal specifieke punten in het Stedenbouwkundig Plan Merwede gemotiveerd wordt afgeweken van de Omgevingsvisie. Onderdeel van het Stedenbouwkundig Plan Merwede is het Beeldkwaliteitsplan Merwede.

De gewenste flexibele en robuuste ontwikkeling bereiken we door te kiezen voor een gefaseerde ontwikkeling, waarbij we inzetten op enkele zelfstandige en tegelijkertijd samenhangende clusters, die als buurten binnen een deelgebied op zichzelf kunnen functioneren. Dagelijkse en stedelijke voorzieningen (inkopen, onderwijs, ontsluiting) voor de bewoners moeten binnen het cluster of in de directe omgeving daarvan op loop- (en fiets) afstand aanwezig zijn. Elk cluster moet dan ook nadrukkelijk in verbinding staan met zijn omgeving. Zelfstandig, maar niet geïsoleerd van de rest van de stad. Het Stedenbouwkundig Plan is in Hoofdstuk 4 verder toegelicht. Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1 ziet op de eerste fase van de ontwikkeling van dit deelgebied.

De gemeenteraad heeft bij de vaststelling van het SP op 7 oktober 2021 bepaald dat ruim voor de ter inzagelegging van een bestemmingsplan dat ziet op fase 2 van de ontwikkeling van Merwede (deelgebied 5) een notitie met uitgangspunten voor het betreffende bestemmingsplan wordt voorgelegd aan de raad. Voor zover dit gaat over de 2e fase deelgebied 5 bouwt deze voort op de uitgangspunten en de afspraken uit de SOK en het stedenbouwkundigplan, waarbij wordt afgewogen of aanpassing aan de tijd van dat moment wenselijk is. Hierbij wordt onder andere ingegaan op:

- De voortgang van de mobiliteitsontwikkeling en vraag in de Merwedekanaalzone;
- De voortgang van in de planvorming en realisatie van de bovenwijkse voorzieningen;
- De stand van zaken ten aanzien van de leefbaarheid in de Merwedekanaalzone en de omliggende wijken;
- De leefbaarheid in de Merwedekanaalzone en mogelijke knelpunten die in de praktijk blijken;
- De in de sok en het SP opgenomen programma af te wegen ten opzichte van op dat moment maatschappelijke vragen;
- De financiële consequenties.

2.4.3.4 Functioneel inrichtingsplan openbare ruimte Merwedekanaalzone

Merwede ligt tussen twee stedelijke groenstructuren: park Transwijk en het te ontwikkelen Merwedepark, als onderdeel van het Rondje Stadseiland. Beide parken zijn fijne plekken om te ontspannen, te wandelen en te sporten. Met de ontwikkeling van nieuwe groenstructuren in Merwede, via de diagonaal en de twee oost-westverbindingen worden deze parken met elkaar verbonden. Omdat een groot deel van de openbare ruimte in Merwede autovrij is, kunnen ook de straten en pleinen volgens het principe 'groen tenzij' ingericht worden. Samen met groene binnenterreinen en daken van gebouwen ontstaat een robuust groen ecologisch raamwerk, waar ruimte is voor plant en dier. Een compacte stadswijk, waar een groene setting zorgt voor een zekere intimiteit en verrassing waarbij het groen ontspanning en gezondheid van de bewoners bevordert.

Het inrichtingsplan doet nog geen uitspraken over de keuze voor inrichtingselementen, bestratingsmaterialen en de kosten van het beheer van de openbare ruimte. Dit is onderdeel van de volgende planfase. De hoge dichtheid en de keuze voor een autoluw gebied in plannen voor de wijk Merwede levert een aanzienlijk intensiever en ander gebruik van de openbare ruimte dan in andere wijken van Utrecht. In de volgende planfase wordt onderzocht in hoeverre de inrichting en het beheer van de openbare ruimte past binnen de standaard inrichtingsvoorschriften en het basisonderhoud dat ten grondslag liggen aan de kwaliteitsniveaus Domstad. Het door het college van Burgemeester en wethouders vastgestelde inrichtingsplan komt verder in hoofdstuk 4 aan de orde, en is als bijlage bij de toelichting opgenomen.

2.4.3.5 IPvE Europalaan Noord

Een onderdeel van de mobiliteitsmaatregelen voor de stad en voor Merwede is de herinrichting van de Europalaan Noord. Hiertoe is een Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp opgesteld en door het college vastgesteld (juli 2021).

De herontwikkeling van de Merwedekanaalzone is alleen mogelijk met een ambitieuze en innovatieve mobiliteitsstrategie, beschreven in de rapportage “Mobiliteit Merwedekanaalzone” (bijlage bij de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone). Het doel van deze strategie is het realiseren van de toename van duurzaam en gezonde vormen van mobiliteit (lopen, fiets en openbaar vervoer) en een goede bereikbaarheid van het gebied en de omgeving (Utrecht zuidwest en de stedelijke regio Utrecht). Noodzaak voor een succesvol functioneren van de Merwedekanaalzone is de herinrichting van Europalaan Noord. Ook voor de schaalsprong van het openbaar vervoer naar het toekomstig verkeersnetwerk is herinrichting van deze laan nodig. Uitgangspunt is om de Europalaan Noord heringericht te hebben voor de eerste woningen in het gebied Merwede worden opgeleverd.

Het resultaat van de herinrichting is een Europalaan Noord met een goede ruimtelijke inpassing van een vrij liggende openbaar vervoerbaan, rijbanen voor gemotoriseerd verkeer en aan weerszijden fiets- en voetpaden. Een toekomstige vergroting van de capaciteit door een schaalsprong in het OV is inpasbaar (vertramming conform TPvE-HOV, 17 september 2007). De Europalaan Noord sluit goed aan op de Wilhelminalaan, het Anne Frankplein en het Europaplein. Een goede oversteekbaarheid voor langzaam verkeer, ruimte voor verblijf, groen en bomen zijn onderdeel van het programma.

De herinrichting van de Europalaan Noord heeft een meerledig doel, waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen (sub)doelen op gebiedsniveau en netwerkniveau.

De Europalaan Noord heeft naast de verkeersfunctie als doorgaande verbinding, trottoirs en fietspaden van voldoende breedte en is voor voetgangers en fietsers goed oversteekbaar. De Europalaan Noord is een van de stedelijke verbindingswegen en heeft ook een belangrijke functie als bestemming en verblijfsgebied. Met de komst van de nieuwe stadswijk Merwede krijgt de Europalaan Noord een meer stedelijk karakter. De bebouwing staat grotendeels in één lijn, wisselt in hoogte, bestaat uit verschillende panden met een verscheidenheid aan functies in de plint. Er is ruimte voor een goede overgang in de vorm van een uitstalzone op de stoep.

De Europalaan Noord is een stedelijke verbindingsweg en functioneert als schakel tussen centrumgebieden en de verdeelring. Voor stedelijke verbindingswegen wordt, los van de verkeerkundige functie, ruimtelijk onderscheid gemaakt tussen de verdeelring (boulevard) en de radiale verbindingswegen (avenue). De Europalaan Noord is in deze indeling een radiale verbindingsweg en wordt ingericht volgens de ruimtelijke principes van een avenue met een smalle, groene middenberm en brede, groene zijbermen met daarin dubbele bomenrijen. Vrij liggende voet-

en fietspaden zijn telkens gescheiden door groen. Op een drietal plekken, in het verlengde van de oost-westverbindingen, kunnen voetgangers en fietsers de Europalaan Noord oversteken.

2.4.3.5.1 Conclusie

De Europalaan Noord maakt onderdeel uit van het plangebied van het bestemmingsplan voor deelgebied 5 en maakt daarmee het gewenste nieuwe profiel mogelijk. Aansluitingen van het plangebied Merwede op de aangepaste Europalaan zijn uitgewerkt in het FO IP Merwede. Het bestemmingsplan is de juridisch planologische vertaling van de eerste fase van het SP Merwede.

2.5 Conclusie beleidskaders

De conclusie van Hoofdstuk 2 is dat de ontwikkeling past binnen de beleidskaders op rijks-provinciaal- en gemeentelijk niveau.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Inleiding

Merwede is anno 2021 een extensief en enigszins gedateerd bedrijventerrein. Het terrein is deels gesloopt, en deels in gebruik met ook tijdelijke functies. Tegelijk ligt Merwede zeer centraal in de stad Utrecht en heeft het de potentie een prachtig nieuw stuk stad te worden, met gedeeltelijk behoud van het unieke industriële karakter, werkgelegenheid en recent opgebloeide creatieve en maatschappelijke initiatieven.

3.2 Beschrijving van het plangebied

3.2.1 Historische ontwikkeling

Merwede is al lang in ontwikkeling en mensen hebben het gebied al op verschillende manieren gebruikt. De noordgrens van het Romeinse Rijk (De Limes) liep hier samen met een transportroute die ongeveer ter hoogte van de gebouwen Pax, Max en Lux dwars door het landschap is aangelegd. Vanaf de 12e en 13e eeuw is het gebied intensiever gebruikt door langgerekte kavels voor hoveniers. Tussen 1884 en 1892 veranderde dit door de aanleg van het Merwedekanaal, wederom dwars door het landschap. Na de aanleg van het kanaal en het spoor volgde verdere intensivering. De komst van industrie veranderde het landschap en de functies volledig. Ondertussen groeide de stad Utrecht als het ware om Merwede heen. Eerst Rivierenwijk aan de oostkant en later de woonwijk Transwijk, het park Transwijk en Kanaleneiland. De functies wonen, groen en bedrijven werden destijds bewust niet met elkaar gemengd. Hierdoor ontwikkelde Merwede zich uitsluitend als een terrein gericht op bedrijven. Eerst als industrieterrein en erna als het bedrijventerrein.

Begin van deze eeuw is men begonnen daar verandering in te brengen door het toevoegen van Pax, Max en Lux. Deze ontwikkeling zijn gericht op woningbouw maar missen de aansluiting met de rest van het gebied.

Vanaf 1957 is de wijk Kanaleneiland gebouwd. Het stedenbouwkundig plan ging uit van het in die jaren ontwikkelde principe van licht, lucht en ruimte. Het plan past in de naoorlogse stedenbouwkundige visie met een scheiding van wonen, werken en recreëren. Centraal in de wijk wordt, als buffer tussen het nieuwe woongebied Kanaleneiland en de fabrieksstrook langs het Merwedekanaal, het dan grootste (naoorlogse) stadspark van Utrecht aangelegd: Park Transwijk.

De Europalaan Noord grenst aan de westzijde voor een belangrijk deel aan Park Transwijk en aan de oostzijde aan de fabrieksstrook die later transformeert naar bedrijventerrein langs het Merwedekanaal. De Europalaan Noord is onderdeel van de identiteitsbepalende infrastructuur van Kanaleneiland. Deze wegen zijn onderdeel van het stedenbouwkundige plan. Karakteristiek is het samenhangend stelsel van wegen en rotondes met een ruim en nadrukkelijk groen profiel. De wegen zijn ontworpen met een groene middenberm en met vrij liggende voet- en fietspaden, telkens gescheiden door groen.

In 2020 is de busbaan Transwijk opgeleverd. Met de aanleg van deze vrij liggende busbaan door Kanaleneiland en Transwijk zijn 2 van de 3 rotondes op het stadseiland verdwenen.

De Gemeente Utrecht heeft centraal in de Merwedekanaalzone een strategische grondpositie. In april 2004 besloot de Gemeente Utrecht tot aankoop van het OPG- terrein en alle gebouwen voor de toekomstige gewenste transformatie van de Merwedekanaalzone naar een hoogwaardiger stedelijke ontwikkeling.

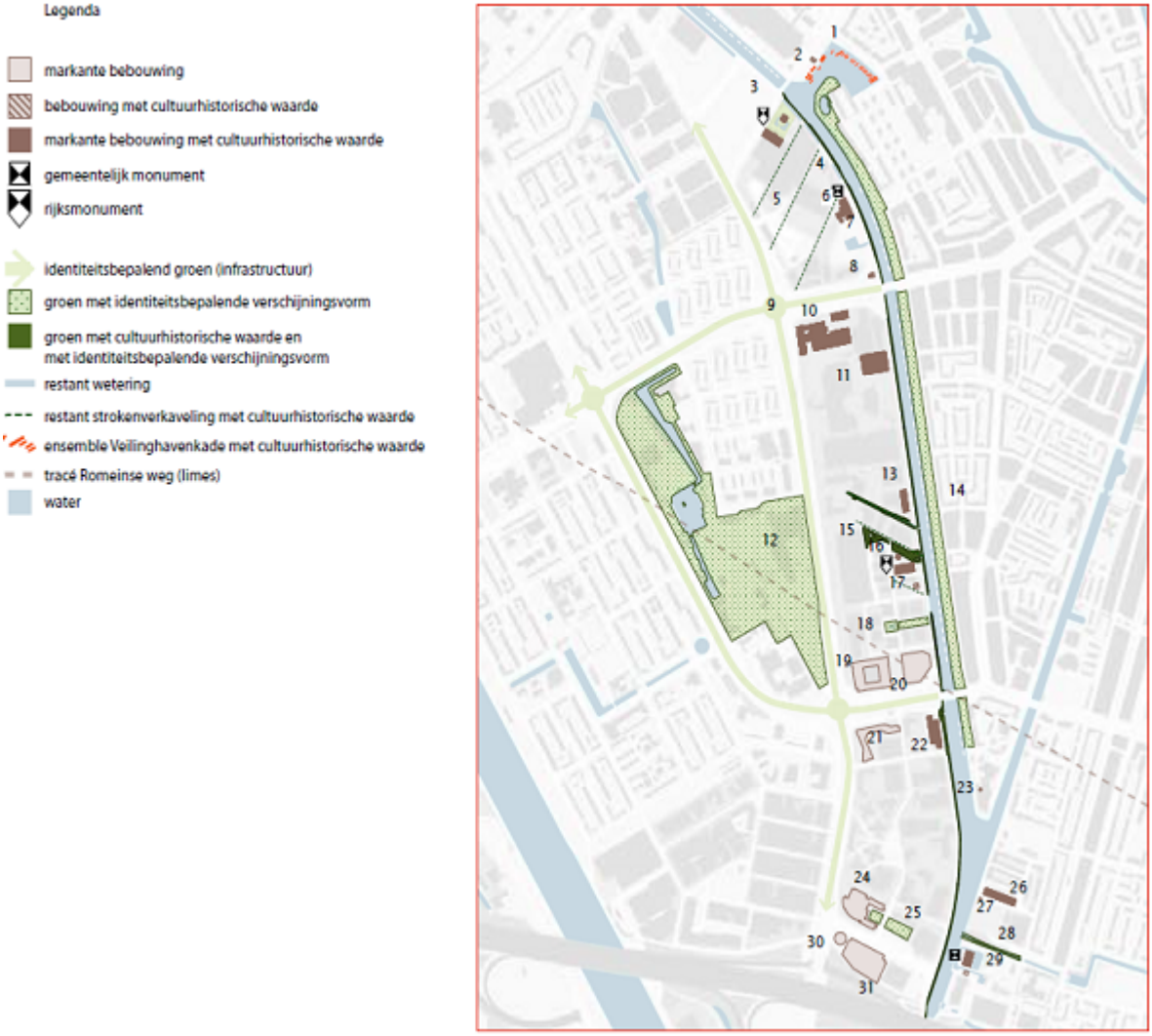
3.2.2 Structuurbepalende elementen

In het plangebied is een aantal kenmerkende structuren aanwezig die hieronder beschreven worden. In de loop van de tijd heeft de Merwedekanaalzone steeds een ander aanzien gekregen. Tussen 1880 en 1892 is het Merwedekanaal aangelegd als onderdeel van de scheepvaartverbinding voor de opkomende industrie en handel tussen Amsterdam, Utrecht, de grote rivieren en verder naar Duitsland. Sinds de ingebruikname van het Merwedekanaal heeft het gebied een overwegend industrieel karakter gehad.

Langs het Merwedekanaal staan (cultuurhistorisch) waardevolle gebouwen zoals de Hulpwarmtecentrale, Villa Jongerius, Mobach en het fietsdepot. Ook zijn nog enkele restanten van de Vleutense Wetering te zien. Deze gebouwen en erfgoed zijn belangrijk voor de oriëntatie, beleving en herkenbaarheid van het Merwedepark. Ze staan vaak op dynamische plekken, zoals kruispunten van langzaam verkeersroutes en zijn goed bereikbaar, zowel vanuit de stad als vanuit de

aanliggende buurten.

De Vleutense Wetering en bijbehorende kunstwerken (zoals bruggen, sluizen, dienstwoningen en bolders) worden waar mogelijk ingepast op de plekken waar deze zichtbaar zijn en toegevoegde waarde hebben. Op plekken waar de Vleutense Wetering niet meer zichtbaar is, zijn verwijzingen naar het cultuurhistorisch verleden denkbaar.



Bestaande structuren en gebouwen in en om het plangebied
(nummers verwijzen naar paragraaf 3.1.1. van de Omgevingsvisie, deel 2)

3.2.2.1 Europalaan

In de jaren '60 van de 20e eeuw breidde de stad zich zuidelijk uit, werden grootschalige ontsluitingswegen zoals de Europalaan aangelegd en werd het Amsterdam-Rijnkanaal gegraven. Hierdoor werd het gebied interessant voor grootschalige bedrijven. Weer later vestigden zich er ook kantoren en grootschalige detailhandel. De drukke verkeersas Europalaan – Overste Den Oudenlaan en aan de andere zijde het Merwedekanaal dragen bij aan het geïsoleerde karakter van de zone ten opzichte van de (woon)omgeving. De Merwedekanaalzone wordt op meerdere plaatsen doorsneden door grootschalige infrastructuur zoals de Dr. M.A. Tellegenweg, Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan. Aan de zuidzijde wordt het gebied begrensd door de A12.

De Europalaan Noord is onderdeel van de lange lijn met de Overste Den Oudenlaan die loopt van de Weg der Verenigde Naties, onder de A12 door tot aan de Jutfasebrug over het Amsterdam-Rijnkanaal. De lijn loopt van buiten de stad in, heeft in verschillende gebieden een andere verkeerskundige functie en de ruimtelijke opzet is daardoor gefragmenteerd.

Er is op verschillende plekken geen of onvoldoende ruimte voor voetgangers en fietsers. De stoep is smal, op delen ontbreekt een fietspad. Mogelijkheden om over te steken zijn voor fietsers en voetgangers beperkt of onveilig door gebrek aan opstelruimte. Ook sociale veiligheid is een aandachtspunt. Bijvoorbeeld door het dichtgroeien van de bosstrook en plaatsing van het hek om

Park Transwijk is dit deel in de loop van de tijd een achterkant geworden.

De kwaliteit van de Europalaan Noord bestaat op dit moment uit het nog grotendeels aanwezige groene laankarakter dat wordt gevormd door de brede groene bermen met bomen. Een deel van de bomen die bij de aanleg zijn geplant, is nu van grote waarde door de omvang, het groene beeld dat zij leveren en de bijdrage aan ecologie en klimaat.





Historie Europalaan Noord

3.2.2.2 Kavelstructuur

De industriële bebouwing volgt de nog middeleeuwse kavelstructuur en is tegelijkertijd functioneel georiënteerd op het kanaal. Het achterland blijft vooral in gebruik als weide- en tuindersgebied. In de jaren vijftig van de twintigste eeuw met de bouw van Kanaleneiland wordt het gebied opgespoten en volgens een orthogonaal stedenbouwkundig plan ingevuld.

De strook langs het Merwedekanaal wordt geïntegreerd als bedrijventerrein waar nieuwe bedrijven zich vestigen. Op plekken waar bestaande bedrijven nog aanwezig zijn vindt geen ophoging plaats en blijft de oude verkavelingsstructuur gehandhaafd. Vanaf de jaren zeventig/ tachtig maken steeds meer bedrijven plaats voor kantoren, met name in het gebied tussen de Beneluxlaan en de A12 en ten noorden van de Koningin Wilhelminalaan.

Van alle tijdlagen zijn sporen in het gebied tot op vandaag aanwezig. Die rijke gelaagdheid is een belangrijke karakteristiek. Er is namelijk niet één exclusieve tijdlaag die het gebied domineert, maar er ligt een dwarsdoorsnede van ruim tweeduizend jaar ruimtelijke ontwikkeling van de stad.

3.2.2.3 Park Transwijk

Park Transwijk is tussen 1956 en 1964 aangelegd, gelijktijdig met de bouw van de wijk Kanaleneiland. Het park is oorspronkelijk ontworpen in de stijl van de Nieuwe Zakelijkheid. Dat houdt in dat gebruik is gemaakt van lange en duidelijke zichtlijnen. Hierdoor ontstond een gevoel van openheid en ruimte. Een uitgekiende compositie van beplanting, water en beplanting zorgde voor een verweving van het park met de omliggende bebouwing.

Park Transwijk is een van de grootste stadsparken van Utrecht. Het is ruim van opzet en een voor Nederland zeldzaam voorbeeld van groot stadspark in Functionele landschapsstijl. Met de komst van Leidsche Rijn heeft het park steeds meer een centrale plek in de stad gekregen.

3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied

De Merwedekanaalzone wordt op dit moment al voor allerlei activiteiten gebruikt. Het kanaal wordt gebruikt om te recreëren en om te wonen (woonboten). Het gebied tussen de Europalaan en de Kanaalweg kende tot voor kort vooral een werkfunctie. In het zuidelijk deel van het plangebied zijn de afgelopen jaren diverse stedelijke woonblokken ontwikkeld. Vooral in het noorden bevinden zich nieuwere creatieve bedrijven. Hierna worden de verschillende functies nader omschreven.

3.3.1 Recreatieve functie van het Merwedekanaal

Het Merwedekanaal is een openbaar toegankelijk vaarwater en biedt ruimte aan zowel bestaande als nieuwe vormen van gebruik. Bestaand is onder andere roeien, vissen, woonboten en de historische schepen in de Veilinghaven en het gebruik van het kanaal door de zeeverkenners. Nieuwe vormen zijn zwemmen, stand up paddling (suppen), sloepen en de (toenemende) pleziervaart.

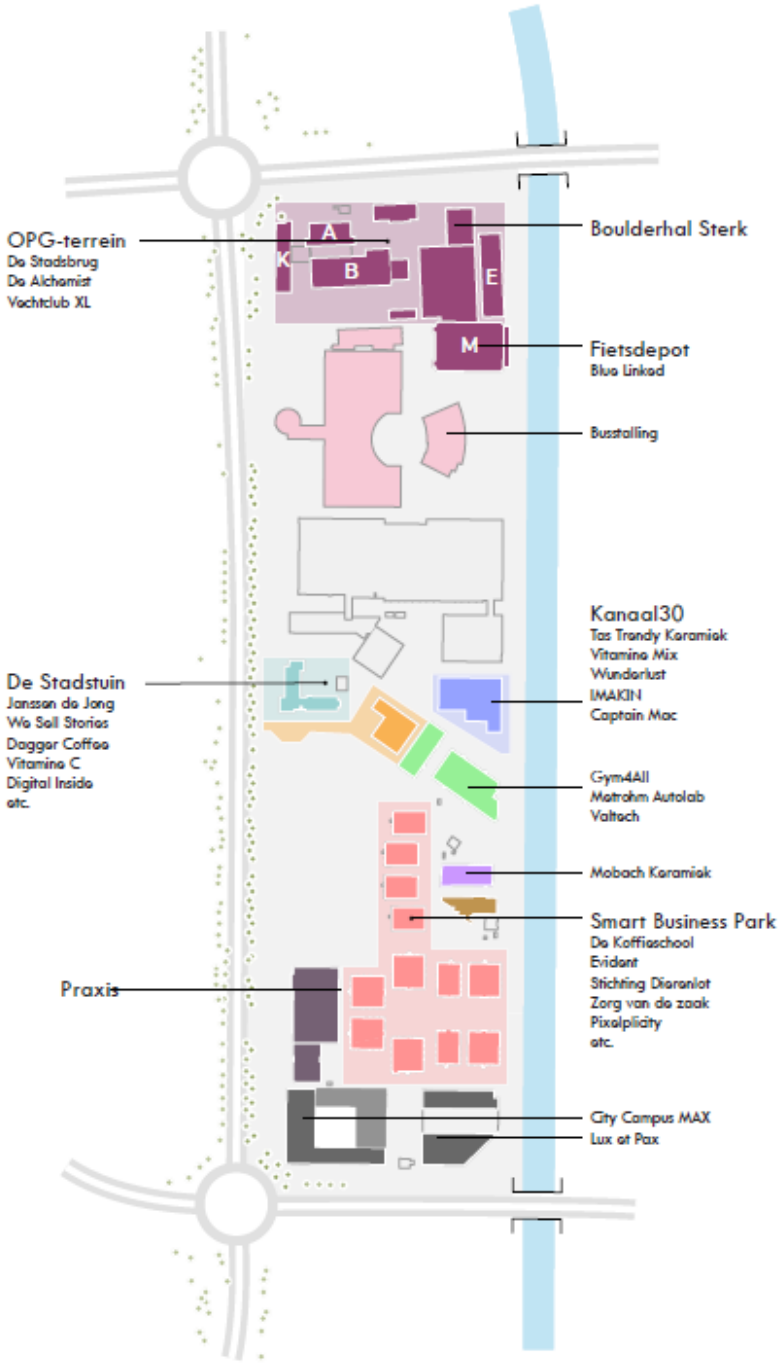
Inzet is om het meervoudig gebruik van het kanaal te houden. Het Merwedekanaal is geen exclusief domein voor één groep gebruikers. Wel moet er worden voorkomen dat het Merwedekanaal sluipenderwijs ongeschikt wordt als trainingswater voor het roeien. Naar aanleiding van een door de gemeente georganiseerde bijeenkomst is een periodiek gebruikersoverleg opgezet waarmee de samenwerking tussen de verschillende gebruikers van het kanaal is georganiseerd. Bij uitwerking van de plannen voor bijvoorbeeld nieuwe bruggen worden alle belangen van deze gebruikers meegenomen. Door heldere afspraken met belanghebbenden te maken over zonering in tijd en ruimte wordt zoveel mogelijk ingezet op meervoudig gebruik van het Merwedekanaal, zie ook het door de gemeenteraad aangenomen amendement 2021-A130 van 7 oktober 2021.

3.3.2 Wonen

Op dit moment wordt er op een aantal plekken in en direct aansluitend op het gebied ook gewoond. Vanuit de jaren 30 van de vorige eeuw zijn er enkele (voormalige bedrijfs) woningen langs de Kanaalweg. In de afgelopen jaren zijn ten zuiden van het plangebied Merwede de stedelijke appartementencomplexen Max, Pax en Lux gebouwd. Tenslotte wordt er op het kanaal ook gewoond in woonschepen.

3.3.3 Bedrijvigheid en maatschappelijk - culturele functies

In het plangebied zijn uiteenlopende functies gevestigd. Aan de noordzijde ligt het OPG-terrein waar creatieve bedrijvigheid gehuisvest is. Verder zijn onder andere een bedrijfsverzamelgebouw, en leisurevoorzieningen. Ten zuiden daarvan ligt de busremise. Ter hoogte van de remise ligt aan de Europalaan een tankstation met LPG en een onbemand benzineverkooppunt. Aan de Europalaan staat nog een kantoorgebouw, dat tijdelijk wordt verhuurd aan de Stadstuin. Ook het voormalige distributiecentrum van de V&D was aan de Europalaan gevestigd. Deze opstallen zijn reeds gesloopt. Wel is hier nog een Praxis aanwezig. Ook is hier het bedrijf All safe gevestigd. Aan de kanaalzijde liggen onder andere de nutsvoorziening van Stedin, het Smart Business park, een bedrijfsverzamelgebouw en het monumentale pottenbakkersbedrijf Mobach. Het netto oppervlak plangebied is circa 27 hectare.



Globaal overzicht van bestaande functies in het gebied

In het gebied zitten nu enkele grootschalige bedrijfsmatige functies of functies die beperkingen (voor wonen) met zich meebrengen vanuit mobiliteit of milieu. Voor deze functies is geen ruimte voor inpassing. In het gebied bevinden zich ook kleinschalige creatieve en bijzondere functies die wel goed in de toekomstige gezonde en levendige stadswijk passen. Het gaat hierbij vooral om bedrijfjes die gedurende de kredietcrisis zijn opgebloeid in leegstaande oude gebouwen waar tijdelijk zeer goedkope ruimte beschikbaar waren. Deze bedrijfjes hebben in de loop der tijd een prominente plek in de stad weten te verwerven. De Merwedekanaalzone is er mede door op de kaart gezet en deze functies passen goed bij de beoogde levendigheid in het gebied. Sterker, veel initiatiefnemers en gebruikers behoren tot de doelgroepen van de Merwedekanaalzone. In Merwede (deelgebied 5) gaat het op de gemeentegrond al om circa 200 creatieve ondernemers en ongeveer 10.000 m ². Naast creatieve bedrijven gaat het om initiatieven die mensen helpen op de arbeidsmarkt of om meer te bewegen. Maar ook de boulderhal en de skatehal, die in een grote behoefte voorzien op indoor gebied. Creatieve bedrijven en bijzondere functies in het gebied dragen bij aan de identiteit, ervaring en beleving in het gebied. De Merwedekanaalzone wordt nog

interessanter om te wonen en krijgt een stedelijke uitstraling.

Na het vertrek van de OPG zijn de kantoorgebouwen, loodsen en hallen tijdelijk verhuurd, in afwachting van de ontwikkeling van Merwede. De meest bekende huurders zijn de Vechtclub XL, de Alchemist en Boulderhal Sterk die een meerwaarde hebben voor de stad en vele bezoekers trekken naar het gebied. Ook de organisaties Skatepark Utrecht, Circus Diedom, Ididslowfashion, Blue linked en de Stadsbrug zijn bekende functies die passen bij de transformatie naar een levendige en gezonde stadswijk voor iedereen. Deze organisaties kunnen een belangrijke rol spelen bij de ontwikkeling van Merwede. Sterker, ze bieden een meerwaarde en dragen bij aan de gewenste identiteit en levendigheid. Zowel in de bestaande gebouwen op het OPG-terrein als op andere plekken in Merwede passen dit soort functies.

3.3.3.1 Motie behoud waardevolle initiatieven in de Merwedekanaalzone

De gemeenteraad heeft bovenstaande inzet bij de vaststelling van de omgevingsvisie bekrachtigd met de motie 2018/12 "behoud waardevolle initiatieven in de Merwedekanaalzone" welke door het college is overgenomen met het doel waardevolle creatieve, sociale en sportieve initiatieven te behouden in dit gebied. Bij de vaststelling heeft het college ook motie 2018/14 overgenomen met het doel om voor deze en andere nieuwe kleine bedrijven (waaronder start ups, scale ups, creatieve en maatschappelijke ondernemers) betaalbaar aanbod van goedkope bedrijfsruimte te hebben in de toekomstige Merwedekanaalzone.

3.3.4 Raamwerk

Het raamwerk is de hoofdstructuur van de openbare ruimte in de Merwedekanaalzone en zorgt voor inbedding van de herontwikkeling van deze nieuwe stadswijk in het bestaand stedelijk gebied. Het raamwerk is vastgelegd in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en gebaseerd op de genoemde structurerende elementen en biedt ruimte voor ontmoeting en zorgt voor verbinding.

3.3.4.1 Raamwerk

- Cultuurhistorische gebouwen en structuren
- Merwedepark en -plantsoen
- Merwedekanaal
- Rondje Stadseiland
- Ecologische verbindingen
- Stedelijk netwerk langzaam verkeer
- Concentratiepunten voorzieningen
- Europalaan en andere stedelijke verbindingswegen

3.3.4.2 Groene omgeving

- Vergroenen omgeving
- Park Transwijk
- Rondje Transwijk
- Groen netwerk

Voor een verdere beschrijving wordt verwezen naar de Omgevingsvisie, deel 2. In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2) worden de bredere kaders geschetst waarbinnen deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone tot ontwikkeling wordt gebracht.

De Omgevingsvisie plaatst de Merwedekanaalzone in de ruimere context van de stad en omliggende wijken en binnen een langere tijdshorizon. De gemeente Utrecht geeft hiermee richting aan welke kant ze met dit deel van de stad op wil; het Stedenbouwkundig Plan Merwede toont voor Merwede (deelgebied 5) hoe hieraan concreet invulling wordt gegeven. Daarbij is gezocht naar het best mogelijk evenwicht tussen de beleidsdoelstellingen uit de Omgevingsvisie, de kansen die de locatie zelf biedt en het perspectief op transformatie van het bestaande bedrijventerrein.

3.4 Conclusie

Merwede heeft op dit moment al een eigen karakter met de diverse bedrijvigheid in het gebied. Een deel van deze bedrijvigheid is te vinden op het OPG-terrein en de rest is verspreid over het terrein. Een deel van deze bedrijvigheid sluit niet goed aan op de ambities van Merwede, omdat hun logistiek en bedrijfsmodel niet aansluiten op het toekomstig woonprogramma en mobiliteitsregime in Merwede.

Een aantal huidige bedrijfsfuncties sluit juist zeer goed aan bij de ambities. De Stadstuin en Kanaal 30 zijn functies die goed passen in Merwede en ook op het Smart Business Park zijn programma's gehuisvest die wat functie betreft passen in Merwede. Door ruim 100.000 m^2 bvo voor voorzieningen op te nemen in het Stedenbouwkundig Plan en dit bestemmingsplan blijft de bedrijvigheid, leisure en andere voorzieningen in de nieuwe gemengde stadswijk behouden.

De structurerende elementen zoals het Merwedekanaal, de Europalaan en historische lijnen vormen de belangrijke ingrediënten voor het raamwerk voor de ontwikkeling van Merwede.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Projectbeschrijving

4.1.1 Inleiding en leidende principes

Parallel aan het opstellen van de Omgevingsvisie, deel 2, hebben de eigenaren van Merwede een Stedenbouwkundig Plan gemaakt voor het gebied tussen de Wilhelminalaan, Europalaan, Beneluxlaan en Kanaalweg (Stedenbouwkundig Plan Merwede, oktober 2021). Dit plan is in nauwe samenwerking met de gemeente tot stand gekomen. Als tussenstap is in oktober 2017 het Schetsontwerp Stedenbouwkundig Plan aan de gemeente en aan de stad gepresenteerd. Het Stedenbouwkundig Plan is op basis van de inspraak en voortschrijdend inzicht aangepast en vervolgens voorgelegd aan de gemeenteraad. Het Stedenbouwkundig Plan geeft niet exact weer hoe Merwede er straks uit gaat zien, maar bevat wel een voorbeelduitwerking. Het plan ziet op het eindbeeld waarbij in het gebied 6.000 woningen en de beoogde niet-woonfuncties zijn gerealiseerd. Per bouwblok volgt de komende jaren een uitgewerkt plan dat door verschillende architecten gemaakt gaat worden. Het Stedenbouwkundig Plan is hiervoor het ruimtelijk kader, een ontwerp op hoofdlijnen, dat flexibel meebeweegt met veranderende ontwikkelingen. Daarbij is gezocht naar het best mogelijk evenwicht tussen de beleidsdoelstellingen uit de Omgevingsvisie, de kansen die de locatie zelf biedt en het perspectief op transformatie van het bestaande bedrijventerrein. Het voorliggende bestemmingsplan ziet op de eerste fase van Merwede. Deze eerste fase ziet op de bouw van 4.250 woningen en een groot deel van het voorzieningenprogramma (zie ook hoofdstuk 2).

Het verkeersonderzoek (zie bijlage) dat - in het kader van de Omgevingsvisie en aanvullend MER - is gedaan voor de Merwedekanaalzone wijst uit dat een dergelijke toevoeging van stedelijke functies geen onevenredige gevolgen heeft voor de mobiliteitsafwikkeling in en om het plangebied (zie hoofdstuk 5). In deze eerste fase wordt ook ervaring opgedaan met het mobiliteitsconcept en het verdichtingsconcept zoals dat gekozen is voor de ontwikkeling van dit gebied.

Als deze concepten zich aantoonbaar bewezen hebben, dan zal voor de volgende fase van de ontwikkeling een nieuw bestemmingsplan/omgevingsplan worden gemaakt die de doorgroei naar het eindbeeld van 6.000 woningen en bijbehorende voorzieningen mogelijk maakt.

Het Stedenbouwkundig Plan beschrijft hoe Merwede zal functioneren, ruimtelijk, programmatisch en sociaal, en hoe het zal presteren op gebieden als mobiliteit, groen, duurzaamheid en circulariteit. Het toont routes en verbindingen, voor mens en dier, en positioneert functies op plekken die van betekenis zijn voor meer dan Merwede alleen. Zo wordt de wijk Merwede verankerd in zijn omgeving. Wordt ingezoomd vanuit de Omgevingsvisie op Merwede, dan ontstaat hetzelfde beeld als wanneer het Stedenbouwkundig Plan in de grotere context van Utrecht Zuidwest wordt geplaatst. Onderdeel van het Stedenbouwkundig Plan is het Beeldkwaliteitsplan Merwede.

Merwede moet een voorbeeld worden van duurzame en gezonde verstedelijking in Utrecht. Al het moois bieden van hoogstedelijk leven, en tegelijk de nadelen minimaliseren. Wonen dicht bij het centrum, maar wel in een groene, natuurlijke en ontspannende omgeving. Alles kunnen fietsen, maar wel de beschikking hebben over een auto als je die nodig hebt. Goed en betaalbaar wonen in een levendige stadswijk voor iedereen, waar men elkaar nog kent. Merwede legt de lat hoog bij de verschillende ambities, maar weet ook dat er soms keuzes moeten worden gemaakt in deze hoogstedelijke wijk, en niet elke ambitie maximaal kan worden gehaald. Dit plan is dan ook het resultaat van een integrale en meervoudige afweging tussen de verschillende duurzame, ruimtelijke, sociale en programmatische ambities die er zijn.

De missie van Merwede is te vatten in vijf thema’s:

- Mobiel Merwede: bewoners van Merwede bewegen zich vrijelijk, en kunnen dat zonder eigen auto.
- Gezond en duurzaam: Merwede draagt bij aan een gezonde planeet met gezonde mensen.
- Levendige stadswijk: Merwede biedt de levendigheid en voorzieningen van de stad.
- Groen tenzij: Merwede is hoogstedelijk maar tegelijkertijd groen en rustgevend.
- Coulissestad: Merwede is een hoogstedelijke wijk, die toch luchtig voelt.

Voor een uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar het Stedenbouwkundig Plan (zie Bijlage 10). In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de thema's eigendommen derden, programma en functiemenging, de ruimtelijke invulling, verkeer en parkeren - met specifiek aandacht voor de Europalaan Noord -, en openbare ruimte en groen. In hoofdstuk 5 wordt voor specifieke thema' s ingegaan op uitgevoerd onderzoek.

4.1.2 Eigendommen derden

In Merwede bevinden zich enkele percelen die niet in eigendom zijn bij het Eigenarencollectief Merwede. Het betreft de eigendommen van Stedin, Allsafe, Metrohm, Mobach, het bedrijfsverzamelgebouw aan de Kanaalweg 22 en een viertal bestaande (bedrijfs)woningen aan de Kanaalweg. Met deze eigenaren is gesproken over de wijze waarop met deze percelen moet worden omgegaan in relatie tot de plannen voor Merwede. Lopende gesprekken leiden mogelijk nog tot nadere afspraken.



Overzicht eigendommen derden (nrs 6 en 7 maken geen onderdeel uit van het plangebied van het bestemmingsplan)

4.1.2.1 Stedin

Op het perceel van Stedin staat een verdeelstation (met twee transformatoren van elk 40MVA met mogelijkheid tot ophogen tot elk 50MVA, en een voorziening van 10Kv) voor elektra en een gasdrukmeet- en regelstation categorie B met bijbehorende voorzieningen zoals straatwerk en hekwerk. In het Stedenbouwkundig Plan voor Merwede is dit perceel onderdeel van het Merwedepark. De bebouwing van het verdeelstation heeft een bouwhoogte van 6 meter, en deels 8 meter. De bouwhoogte van het gasdrukmeet- en regelstation bedraagt 3 meter.

Het verdeelstation en het gasstation worden ingepast in het park. Mogelijk dat het gasstation op (lange) termijn verdwijnt. De bereikbaarheid van de nutsvoorzieningen is van groot belang voor de continuïteit van de voorziening. Ook bij calamiteiten moeten de voorzieningen - ook met zwaarder materieel - bereikbaar zijn. Gelet op het beperkte aantal verkeersbewegingen blijft het mogelijk om het terrein via de Kanaalweg te bereiken, en op het perceel te parkeren voor de bedrijfsfunctie. Hiermee wordt bij het te nemen verkeersbesluit voor de Kanaalweg rekening gehouden.

Het perceel heeft in het bestemmingsplan een specifieke bedrijfsbestemming (nutsvoorziening). De bestaande gebouwen zijn voorzien van een bouwvlak. Met Stedin worden nadere afspraken gemaakt over de integratie van het perceel in het Merwedepark en het treffen van maatregelen om de geluiduitstraling te verminderen (zie verder ook paragraaf 5.3 Bedrijven en milieuzonering).

4.1.2.2 Allsafe

Het perceel van Allsafe bevindt zich in het hart van Merwede. Een deel van het perceel maakt onderdeel uit van het continue dwaalspoor dat van de Koningin Wilhelminalaan naar de Beneluxlaan loopt. Het andere deel van het perceel bevindt zich in een bouwblok van het Stedenbouwkundig Plan. Op het perceel heeft Allsafe in 2019 twee panden voor mini-opslag gerealiseerd (met een bouwhoogte van ruim 15 meter en ruim 13,5 meter) die beide ontsloten worden vanaf de ventweg van de Europalaan.

Bij de realisatie van de bouwplannen voor Merwede kan de bedrijfsvoering van Allsafe doorgaan; mogelijk moet de ontsluiting tijdens de bouw tijdelijk worden verplaatst. Voor het Stedenbouwkundig Plan is het essentieel om het deel van het perceel dat over het dwaalspoor loopt toe te voegen aan het openbaar gebied. Om het wensprofiel van de Europalaan te kunnen realiseren is aan de voorzijde ook een klein gedeelte van het perceel van Allsafe nodig.

Het perceel van Allsafe wordt opgesplitst. Op het deel van het perceel waarop de twee nieuwe loodsen staan blijft Allsafe haar bedrijfsvoering uitvoeren. Hiertoe bestaan voldoende mogelijkheden, zie Bijlage 38. Het perceel met de twee loodsen wordt in de toekomst onderdeel van een bouwblok. Het deel van het perceel dat samenvalt met het dwaalspoor en de Europalaan wordt toegevoegd aan de openbare ruimte. De ontsluiting van Allsafe wordt gecombineerd met een van de auto-ontsluitingen van Merwede vanaf de Europalaan. Over deze inpassing vindt overleg plaats met Allsafe. De regels van het bestemmingsplan sluiten aan bij deze uitgangspunten; het bedrijf is positief bestemd, en onderdelen van het perceel die voor de ontwikkeling van Merwede van belang zijn, zijn onder het overgangsrecht gebracht.

Op lange termijn is het de wens om op deze plek nieuwbouw te realiseren die aansluit bij de ambities, regels en uitgangspunten van het Stedenbouwkundig Plan Merwede. Deze plannen zijn nog onvoldoende uitgewerkt en zijn daarom geen onderdeel van het bestemmingsplan.

4.1.2.3 Metrohm

De VVE Merwede is eigenaar van een perceel met twee bedrijfspanden gelegen aan de Kanaalweg 29 centraal in het Stedenbouwkundig Plan van Merwede. De VVE bestaat uit de drie partijen te weten Lingotto, 3T Vastgoed en Metrohm. Lingotto en 3T Vastgoed zijn aangesloten bij het Eigenarencollectief, Metrohm niet. Het perceel valt in het Stedenbouwkundig Plan samen met een bouwblok en een deel van het park. De huidige activiteiten van Metrohm, de logistiek die dat met zich meebrengt en de locatie waar het pand zich bevindt, zijn niet verenigbaar met de ambities en uitgangspunten van het Stedenbouwkundig Plan. Het perceel ligt in het autovrije gebied waardoor de bedrijfspanden straks niet meer voor (vracht)verkeer bereikbaar zijn.

Het perceel is opgenomen in het Stedenbouwkundig Plan en op de plek waar nu het bedrijfspand staat wordt een school gebouwd en een deel van het park aangelegd. In het bestemmingsplan heeft het perceel een maatschappelijke bestemming gekregen voor een van de scholen in het gebied. Daarmee is de bestaande bedrijfsfunctie onder het overgangsrecht gebracht.

4.1.2.4 Mobach

Aan de Kanaalweg 24 ligt Mobach Keramiek B.V. In deze aardewerkfabriek wordt op ambachtelijke wijze keramiek gemaakt, opgeslagen en tentoongesteld. Op het perceel bevinden zich ook twee kleine geschakelde arbeiderswoningen. Eén woning is in eigendom van Mobach, de andere is van een private eigenaar. Het pand van Mobach en de arbeiderswoningen hebben de status van Rijksmonument.

In het Stedenbouwkundig Plan grenst de bedrijfsbebouwing van Mobach aan een breder deel van het Merwedepark. In overleg met Mobach onderzoeken we hoe de bedrijfsfunctie goed kan worden ingepast. Daarbij wordt vooral gekeken naar het voldoen aan milieutechnische regelgeving, de bedrijfslogistiek (aan- en afvoer van goederen en producten) en het klantbezoek. Eén van de opties is om het parkeren en de aan- en afvoer van de expeditie te verplaatsen. Daarom is aan de noordzijde van het huidige bedrijfspand ruimte voor logistiek en een bouwmogelijkheid voor een nieuwe expeditieruimte opgenomen. Het bestemmingsplan maakt het verder mogelijk om een hogere geluidbelasting dan de richtwaarde op nieuwe woningen toe te staan.

Redenerend vanuit het Stedenbouwkundig Plan is het wenselijk om op termijn (periode van 5 tot 10 jaar) de bedrijfsvoering zodanig in te richten dat deze past binnen de ambities en uitgangspunten van het plan. De ambachtelijke bedrijvigheid, het karakteristieke bedrijfspand en de arbeiderswoning(en) geven de mogelijkheid om Merwede en in het bijzonder het daar geprojecteerde park een unieke signatuur en identiteit te geven: denk bijvoorbeeld ook aan een invulling met horeca, culturele activiteiten, et cetera.

In het bestemmingsplan is het bedrijf functioneel positief bestemd. De toegankelijkheid van het bedrijf is van belang en kan via de Kanaalweg in stand blijven voor bezoekers en voor bevoorrading.

Een deel van het huidige erf van het bedrijf heeft een bestemming Groen gekregen; hier wordt het Merwedepark gerealiseerd, en de oostwestelijke langzaam verkeersverbinding (in de bestemming Gemengd). De bouwhoogte van het bedrijfspand bedraagt tussen de 6 en 9 meter. De twee bestaande schoorstenen zijn hoger.

De twee (voormalige) bedrijfswoningen ten noorden van het bedrijf hebben een gemengde bestemming gekregen. Hiermee kan invulling worden gegeven aan de wens om deze panden als bijzondere objecten onderdeel uit te laten maken van het Merwedepark. Een woonfunctie is niet passend binnen het park. De bestaande woonfunctie is daarom onder het overgangsrecht gebracht.

4.1.2.5 Bedrijfsverzamelgebouw en woningen Kanaalweg

Het bedrijfsverzamelgebouw aan de Kanaalweg 22 en de direct daaraan grenzende twee-onder-een-kapwoning aan de Kanaalweg 20 en 21 liggen direct ten zuiden van één van de twee oost- west fietsverbindingen. Aan de voorzijde van de panden zal het Merwedepark (inclusief fietsroute) worden aangelegd. De voorzijde van de panden is op dit moment in gebruik als tuin en voor parkeren.

De uitvoering van het Stedenbouwkundig Plan heeft consequenties voor zowel het bedrijfsverzamelgebouw als de twee woningen:

- de panden zullen niet langer direct bereikbaar zijn met de auto;
- de aanleg van het park en de oost-west fietsroute leidt ertoe dat bij het bedrijfsverzamelgebouw en de woningen het terrein aan de voor- en zijkant niet meer beschikbaar is voor parkeren. Bij het bedrijfspand en de woningen aan Kanaalweg 20/21 zal een deel van de voorzijde nodig zijn voor inrichting van het park.

Het bedrijfsverzamelgebouw en de twee woningen worden positief bestemd en ingepast in bouwblok 5. De woningen bestaan uit twee bouwlagen (6 meter) en een kap (9 meter). Het gebruik aan de voorzijde is (deels) onder het overgangsrecht gebracht. Het parkeren is hier niet verenigbaar met de parkfunctie. Voor het bedrijfsverzamelgebouw zijn verschillende ontwikkelingsscenario's denkbaar. Een mogelijk scenario is een beperkte optopping van dit gebouw. Een ander scenario is dat het bedrijfsverzamelgebouw wordt gesloopt en vervangen door nieuwbouw; daarbij zal dan het profiel van 20 meter voor de fietsverbinding moeten worden gerespecteerd. Bij het bedrijfspand wordt rekening gehouden met de optopping tot ongeveer 11 meter van het gebouw conform de verleende vergunning (2007). Voor de 2 woningen geldt dat gebruik als tuin aan de voorzijde onder voorwaarden mogelijk blijft. Voor deze woningen zijn er geen onaanvaardbare negatieve effecten voor de bezonning, zie Bijlage 41.

4.1.2.6 Benzineverkooppunten Europalaan Noord

Ten zuiden van het Anne Frankplein ligt aan de Europalaan Noord de tankstations van OK. Aan de zijde van Merwede is dit een bemand tankstation met shop en wasstraat, aan de zijde van Transwijk een onbemand station. De aanwezigheid van deze tankstations leveren een conflict op met de kwaliteiten en uitgangspunten die zijn bedoeld met de herinrichting van de Europalaan (zie ook paragraaf 4.1.2.6.4 Onderbouwing opheffen tankstations.

4.1.2.6.1 Mobiliteitsbeleid

Bij de herontwikkeling van het gebied Merwedekanaalzone en de herinrichting van de Europalaan wordt aangesloten bij het Mobiliteitsplan Utrecht 2025, vastgesteld door de gemeenteraad op 26 mei 2016. Hierin is onder andere aangegeven dat:

- Fietsen en lopen krijgen meer ruimte en vaker voorrang. We passen hierop wegen en voorzieningen in de stad aan;
- Doorgaand autoverkeer gaat niet dwars door de stad, automobilisten stappen zoveel mogelijk over op fiets of OV bij een knooppunt;
- We leggen snel, frequent en comfortabel openbaar vervoer aan;
- We stimuleren mensen naar hun werk of werkafspraken te voet, met de fiets of openbaar vervoer te gaan;
- We regelen het verkeer zo, dat de ruimte op de weg beter benut wordt;
- Voor goederenvervoer en bevoorrading stimuleren we slimme en duurzame vormen van vervoer;
- Nieuwe wijken, of bestaande wijken die opnieuw worden ingericht, ontwerpen we zo, dat er minder verkeer nodig is. Woningen, kantoren, of drukbezochte voorzieningen zoals winkels en scholen zetten we al op de juiste plek neer;
- Uitlaatgassen en geluidsoverlast gaan we tegen door elektrisch vervoer te stimuleren.

Bovenstaande is inmiddels vertaald in het Mobiliteitsplan 2040 (juli 2021).

4.1.2.6.2 Wensprofiel Europalaan-noord

In het Verkeers- en vervoersplan Utrecht 2005 – 2020, vastgesteld op 8 september 2005, is al aangegeven dat in het kader van de ontwikkeling van het Stationsgebied en de bereikbaarheid van de binnenstad de Europalaan wordt opgewaardeerd. Eerst de Europalaan Zuid en op lange termijn ook het noordelijk deel van de Europalaan.

In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 en 2 is dit uitgewerkt. Daar is het wensprofiel van de Europalaan Noord aangegeven. Het wensprofiel is opgebouwd uit een vrijliggende OV-baan met groene bermen, daarnaast aan weerszijden 2x1 rijbaan met een brede, groene zijberm, een fietspad en ruimte voor een groenstrook, voetgangers, verblijfsplekken en een overgangszone tussen publieke ruimte en bebouwing. In de zijberm van de rijbanen en in de groenstrook in Park Transwijk en in het trottoir langs Merwede is ruimte voor een bomenrij. Bij herinrichting zijn de inrichtingsprincipes over de gehele lengte van deze laan gelijk en zoveel mogelijk continue.

Deze uitgangspunten zijn vertaald in het Integraal Programma van Eisen/functioneel ontwerp Europalaan Noord zoals vastgesteld in juli 2021.

4.1.2.6.3 HOV verbindingen

De Merwedekanaalzone heeft verschillende ov-verbindingen met het centrum, Utrecht Centraal, P+R Westraven en Nieuwegein en IJsselstein. De huidige capaciteit van het openbaar vervoer (bus en sneltram) is echter bij een groeiende reizigersbehoefte niet toereikend, zowel wat betreft materieel als frequentie.

De toename van reizigers kan tot ongeveer 2040 met grotere bussen, langere sneltrams (vanaf 2020) en hogere frequenties worden opgevangen. Hiervoor wordt het “Wiel met Spaken”-concept stadsbreed uitgewerkt. Dit betreft een netwerk van knooppunten waartussen je met het OV snel kan reizen en niet meer altijd via Utrecht Centraal hoeft. Dit concept sluit ook aan op de behoefte vanuit de Merwedekanaalzone. Bewoners en bezoekers van de Merwedekanaalzone krijgen zo snelle verbindingen naar de locaties voor parkeren op afstand (Westraven en Hooggelegen) en de grotere werklocaties- zoals Utrecht Science Park. Met de provincie Utrecht wordt ingezet op kortere reistijden, hogere frequenties, voldoende reizigerscapaciteit, comfortabele en schonere voertuigen, prettige en hoogwaardige haltes.

Bij oplevering van de eerste woningen in Merwede kunnen de bewoners gebruik maken van een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding tussen Utrecht Centraal en Westraven, waar men kan parkeren op afstand. Bovendien wordt Westraven een knoop in het ov-netwerk waar vandaan mensen snel kunnen reizen naar bijvoorbeeld Papendorp of Utrecht Science Park. We voeren het OV netwerk op de Europalaan Noord gefaseerd uit. In verband met het groeiende aantal ov-reizigers door de ontwikkelingen in Zuidwest, leggen we eerst een vrijliggende HOV baan aan om te voldoen aan deze groeiende vraag. De ambitie is om op termijn hier een lightrail verbinding aan te leggen.

4.1.2.6.4 Onderbouwing opheffen tankstations

Om het benodigde wegprofiel voor de Europalaan Noord en de doelstellingen en de ambities bij de ontwikkeling van Merwedekanaalzone te kunnen realiseren, moeten de motorbrandstofstations aan de Europalaan Noord verdwijnen.

Handhaving van de motorbrandstofstations zou ervoor zorgen dat:

1. een logische en verkeersveilige koppeling van de oversteek voor langzaam verkeer, OV-halte en de mobiliteits-HUB in de weg staat;
2. nadelige effecten op de verkeersveiligheid in de directe nabijheid van de tankstations ontstaan;
3. de goede inpassing van de vrijliggende OV-baan en het functioneren daarvan belemmert wordt;
4. de continuïteit in het gewenste doorgaande wegprofiel (type Avenue) met bomenrijen en groenstroken onderbroken wordt;
5. er nadelige gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit in de directe omgeving ontstaan;
6. dit een grote ruimteclaim legt op de groenstroken waarin verschillende functies een plek moeten krijgen.

Ad 1 - Verbinding oversteek langzaam verkeer, OV halte en mobiliteitshub
De loop- en fietsroutes zijn een zeer belangrijk onderdeel van de mobiliteitsstrategie van de Merwedekanaalzone. Ze vormen een fijnmazig netwerk, spreiden de drukte en maakt lopen en fietsen aantrekkelijk. In deelgebied 5, ter hoogte van de motorbrandstofstations ligt een doorgaande oost-westelijke langzaamverkeersverbinding die onderdeel is van het hoofdfietsnetwerk tussen Merwede, Transwijk en andere delen van Utrecht. Aan deze route is ook een halte voor het openbaar vervoer en een mobiliteitshub gekoppeld.

Wanneer het fietspad vanuit de Lanslaan (Transwijk) wordt doorgetrokken richting Merwedekanaal kruist deze het terrein van het motorbrandstofstations. Ook de looproute vanuit de toekomstige

stadswijk naar de OV halte kruist het terrein van het motorbrandstofstation. Het motorbrandstofstation staat een goede inpassing van deze noodzakelijke verbindingsroutes letterlijk in de weg.

Ad 2- Verkeerveiligheid
Om een veilige oversteek voor langzaam verkeer te realiseren, conform de uitgangspunten van 'Duurzaam veilig', wordt uitgegaan van een gefaseerde oversteek, waarbij opstelruimtes aan weerszijde van de HOV baan nodig zijn. Ter hoogte van de motorbrandstofstations ontbreekt het aan voldoende ruimte om het benodigde profiel voor HOV en rijbanen in te passen in combinatie met een veilige oversteek. De opstelplaatsen en de autorijbanen kruizen het terrein van de motorbrandstofstations.

Om de oversteekbaarheid van de HOV-baan fysiek te belemmeren en de verkeersveiligheid op de HOV baan te waarborgen wordt aan weerszijde van de HOV baan in de groenstrook groen geplant. Ter hoogte van de haltes ontbreekt het aan voldoende ruimte om deze groenstroken aan te brengen.

De in- en uitvoegers van de motorbrandstofstations zitten zeer dicht op de oversteek voor langzaam verkeer. De oversteekbaarheid en veiligheid van deze verbinding verminderd hierdoor.

In een situatie zonder motorbrandstofstations is er sprake van een continue (rechtdoorgaand) profiel zonder onderbrekingen voor zowel auto- als busverkeer. Wanneer de motorbrandstofstations blijven bestaan, ontstaan er verschillende (conflict)situaties die een nadelig effect hebben op de verkeersveiligheid. Het gaat hierbij om:

- het in/uitvoegen van auto/busverkeer naar de juiste rijstrook;
- links in/uitvoegen wat niet gangbaar is;
- invoegen op rijstrook autoverkeer bij wegrijden motorbrandstofstation in combinatie met een oversteek voor langzaam verkeer is complex;
- zicht op overig autoverkeer bij invoegen komende vanaf motorbrandstofstation is slecht want geen haakse aansluiting.

Ad 3 – Inpassing HOV-baan
De HOV baan bevindt zich in de huidige situatie aan weerszijde van de autorijbanen. In de nieuwe situatie wordt de HOV baan verplaatst naar een middenligging. Deze middenligging is nodig om het aantal kruisingen met andere verkeerstromen te beperken en daarmee de doorstroming van het HOV te waarborgen. Autoverkeer vanuit de naastliggende woonwijken kruist in de nieuwe situatie de HOV baan niet meer.

De middenligging van de HOV-baan geeft de bus ook een eigen aansluiting op het Anne Frank plein, terwijl hij in de huidige situatie met het autoverkeer mee rijdt.

De kwaliteitskenmerken van een hoogwaardig OV-netwerk, waar de Europlaan Noord onderdeel van is, zijn gericht op het mogelijk maken van hoge rijfrequenties, een goede doorstroming en hoge mate van betrouwbaarheid. Dit vergroot het comfort voor de reiger en maakt OV tot een aantrekkelijk alternatief voor de auto.

Het combineren van de vrijliggende busbaan met autoverkeer, of rijbaan voor autoverkeer met HOV om inpassing tussen de motorbrandstofstation mogelijk te maken is vanuit de kwaliteitskenmerken voor het hoogwaardig OV-netwerk niet toegestaan. Ook leidt het in- en uitvoegen op de verschillende rijbanen tot verkeersonveilige situatie. Daarnaast geeft dit een verslechtering van de huidige situatie, terwijl het gebruik van de HOV baan de komende tijd door de nieuwe ontwikkelingen in ZuidWest sterk zal toenemen.

De HOV baan moet in verband met de stijgende groei van OV reizigers in de toekomst vertrambaar zijn. Dit vraagt een recht OV baan profiel met weinig bochten of hoekverdraaiingen.

Ad 4 – Wegprofiel Avenue
De Europalaan vormt samen met de Overste Den Oudenlaan een lange lijn in de stedelijke wegenstructuur. Deze herkenbaarheid wordt versterkt door over de gehele lengte het wensprofiel van de Europalaan zo continu mogelijk en eenduidig in te richten.

De motorbrandstofstations liggen aan beide zijden van de Europalaan Noord halverwege de lange lijn Europalaan – Overste Den Oudenlaan. In het toekomstige wegprofiel onderbreken de motorbrandstofstations de continuïteit; er zou een slinger in de weg nodig zijn om een goede aansluiting te maken tussen Europalaan en Overste Den Oudenlaan. De stations zorgen daarnaast aan beide zijden voor een forse onderbreking van de groene bermen en dubbele bomenrij die de weg over de gehele lengte begeleidt.

Ad 5 - Woon- en verblijfskwaliteit

De motorbrandstofstations hebben nadelige gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit in de directe omgeving. De huidige wasstraat en het gebruik van de motorbrandstofstations geven geluidsoverlast. Ook brengt de functie, verhard oppervlak met zich mee, op een plek waar juist groen en bomen een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan:

- een prettig (verblijfs)klimaat, onder andere opvang hemelwater en hittereductie
- ecologie, het vlakgroen in de Europalaan is opgenomen in het groenstructuurplan
- het dempend effect op verkeersgeluid.

Bovendien staan de motorbrandstofstations voor (fossiel)autogebruik en daarmee haaks op de beleidsambities en mobiliteitsstrategie van de gemeente Utrecht. In de Merwedekanaalzone wordt duidelijk voor duurzame vervoerswijzen gekozen en gekeken naar alternatieven voor bezit en gebruik van de (privé)auto.

Ad 6 – Functie van de groenstroken
Inpassing van de motorbrandstofstations gaat ten koste van ruimte voor groenstroken. De groenstroken van de Europalaan Noord hebben een belangrijke functie voor het behalen van verschillende opgaven:

- Ecologie – om verschillende Utrechtse soorten te huisvesten ligt er een PVE voor oppervlak en type beplanting van de bermen aan weerszijden van de Europalaan Noord.
- Mobiliteit/fiets – in de bermen is ruimte gereserveerd voor fietsparkeren, dit is een grote opgave binnen Merwede.
- Klimaat – de groene bermen worden meegerekend in de capaciteit voor opvang en infiltratie van hemelwater. Daarnaast bieden groen en bomen verkoeling bij hitte.
- Verblijfsplekken – vooral de brede bermen lenen zich voor verblijfsplekken zoals een bankje in het groen of een terras van horeca in de plint van Merwede.
- Geluid – de groene bermen zijn meegenomen in de toekomstige geluidsberekeningen. Versteend oppervlak ter plaatse van de tankstations leidt tot minder gunstige geluidwaarden.
- Door de hoge dichtheid en ambitie in de Merwedekanaalzone (specifiek deelgebied 5 Merwede), wordt elke vierkante meter openbare ruimte bij voorkeur dubbel gebruikt. Bovenstaande functies lenen zich goed voor combinaties. De motorbrandstofstations zijn hier niet mee te verenigen.

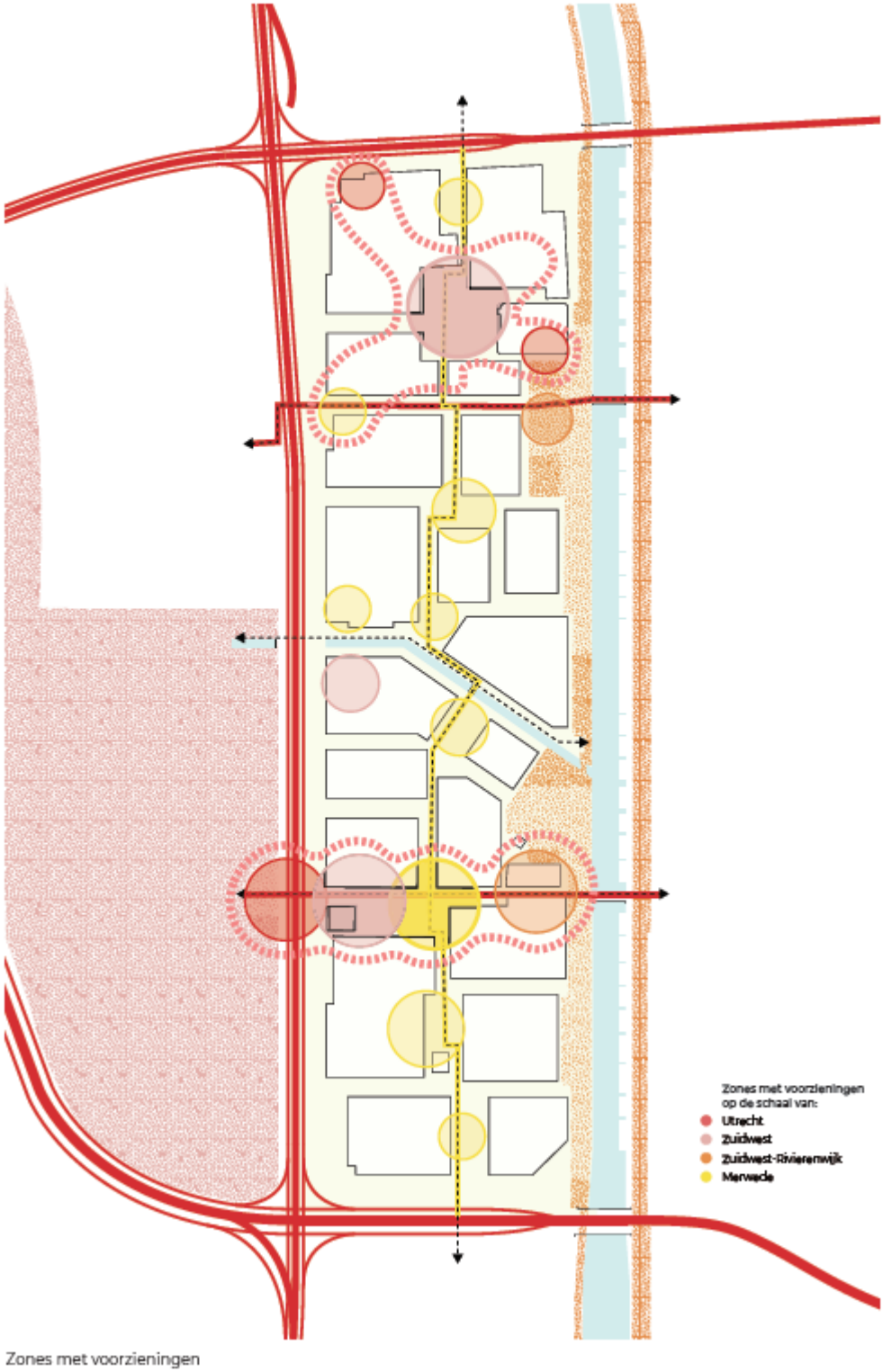
4.1.3 Programma en functiemenging

Merwede wordt een complete stadswijk voor circa 12.000 bewoners. Het wordt een gezonde wijk, innovatief op het gebied van energie, mobiliteit, hergebruik en klimaat. En, heel belangrijk, het onderscheidt zich van het stedelijke woningaanbod dat nu in Utrecht is te vinden. Het programma is gericht op een gezonde duurzame verstedelijking en moet leiden tot een lage automobiliteit.

De dichtheid van Merwede zal vergelijkbaar zijn met die van het centrum van Utrecht. Het voorzieningenniveau in Merwede komt overeen met dat van Wittevrouwen. Deze factoren alleen maken nog geen gezond stedelijk leven. De essentie daarvan zit in de aanleiding van mensen om in de stad te willen wonen. In deze aanleiding spelen begrippen als levendigheid, rust en reuring, voorzieningen binnen handbereik en verrassende ontmoetingen met een brede schakering aan mensen een belangrijke rol. Ruimtelijke investeringen dragen in hoge mate bij aan een gezonde leefomgeving en het creëren van de gewenste woon-, werk- en leefomgeving.

Om het stadse karakter van Merwede te waarborgen is ongeveer 15% van de vierkante meters BVO bestemd voor maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Het totaal aan voorzieningen mag hierbij niet dalen onder het basisniveau. In deze gemengde stadswijk mag het aandeel voorzieningen wel hoger uitkomen dan 15% zolang dit past binnen de regels van het stedenbouwkundig plan. Om deze flexibiliteit mogelijk te maken, worden daarom voor een deel van de voorzieningen minima en maxima in het bestemmingsplan opgenomen. Dit geeft flexibiliteit én houvast bij de uitwerking van de voorzieningen.

Op basis van locatiekarakteristieken, de ligging ten opzichte van de huidige woonwijken, onderzoek naar de marktbehoefte en aanwezige infrastructuur is gezocht naar de juiste positionering van de voorzieningen. Er worden drie zones onderscheiden. De zone met voorzieningen langs de Europalaan is bedoeld voor heel Utrecht, de zone langs het Merwedekanaal is met name gericht op mensen die wonen in de woonwijken van Zuidwest Utrecht. De zone in het middengebied door Merwede heen (het groene dwaalspoor met de woonstraten en buurtpleinen) heeft vooral een functie voor de bewoners van Merwede. De concentratie van veel potentiële gebruikers in de directe nabijheid is een voorwaarde voor de meeste voorzieningen om succesvol te kunnen opereren, of het nu maatschappelijke of commerciële voorzieningen betreft.



Zones met voorzieningen

Zones met voorzieningen (bron: stedenbouwkundig plan Merwede)

4.1.3.1 Wonen

Merwede wordt aantrekkelijk voor een brede doelgroep van jonge stedelingen, senioren, alleenstaanden, stellen, gezinnen, starters, doorgroeiers maar ook voor kwetsbare doelgroepen. Het biedt een gedifferentieerd aanbod voor mensen met verschillende banen, achtergronden en inkomens. Het wordt een plek met een hoge stedelijke dichtheid voor iedereen die graag modern en comfortabel stedelijk wil wonen en leven, in een autovrije omgeving.

Het streven is om in Merwede verschillende woonmilieus en -producten aan te bieden en te differentiëren naar prijs. Uitgangspunt is dat in elke fase sprake is van een gezonde mix aan woningcategorieën. Daarbij kan wel rekening worden gehouden met de verschillen in behoefte van doelgroepen en kan gebruik worden gemaakt van verschillen in locatiekwaliteit en dichtheid. De meer stedelijke blokken langs de Europalaan zijn over het algemeen meer geschikt voor betaalbare, compacte appartementen bovenop collectieve en publieksvoorzieningen, met de nadruk op starters en kleinere huishoudens. De zone vanaf het groene dwaalspoor richting Merwedekanaal kent een relatief lagere dichtheid en is over het algemeen meer geschikt voor grotere appartementen en stadshuizen, voor gezinnen en tweeverdieners.

Per deelgebied en bouwblok moet maximaal worden ingespeeld op specifieke kansen en kwaliteiten van de plekken en de woningtypen. Ook hier wordt ook gestreefd naar menging.

In dit bestemmingsplan dat betrekking heeft op de eerste fase van het plan worden maximaal 4.250 woningen mogelijk gemaakt. Hiervan wordt 55 procent in het gereguleerd (betaalbaar) segment ontwikkeld. Merwede biedt een uitgelezen kans om de voor Utrecht noodzakelijke inhaalslag te maken in het middensegment. 25 procent van de woningen worden in het middensegment gerealiseerd. Omdat Merwede een uitgesproken hoogstedelijk woonmilieu wordt, met een bijbehorend rijk voorzieningenniveau, maar niet ligt in de gebieden Binnenstad en Stationsgebied, is geldt hier een mix van het middenhuurbeleid dat van toepassing is voor de Binnenstad en het Stationsgebied en de rest van Utrecht. Vanwege het belang van een passend en gevarieerd aanbod zijn de met de marktpartijen gemaakte afspraken ook opgenomen in de beleidsregels bestemmingsplan Merwede.

Met minimaal 20 procent huurwoningen in het middensegment willen wij de groep middeninkomensgroep bedienen die de afgelopen jaren stelselmatig buiten de boot valt. De midden-koopwoningen worden onder de NHG-grens aangeboden, tegen marktconforme condities om niet alleen de eerste kopers te bevoordelen. Deze woningen worden aan particulieren verkocht en niet aan beleggers. Zo zorgen we ervoor dat de bewoners echt eigenaar zijn van hun wijk, en Merwede geen passantenwijk wordt.

Naast het middensegment wordt 30 procent sociale huur gerealiseerd, waarvan 5% voor studentenwoningen. Bijzondere aandacht is nodig voor onzelfstandige studentenhuisvesting, bijvoorbeeld om de toegankelijkheid en huiselijkheid van de gemeenschappelijke ruimten als 'woonkamers' te bevorderen. De resterende 45 procent van het woningbouwprogramma wordt overwegend in de vrijesectorkoop gerealiseerd en voor een klein deel in de vrijesectorhuur.

Minimaal 60 woonzorgunits (24/u begeleid wonen) of minimaal 5.000 m^2 BVO wordt ingericht voor chronische somatische of psychogeriatrische zorg, waarvan 600 m^2 BVO gericht op preventieve zorg en gezond ouder worden in Merwede.

Belangrijk streven in Merwede is om de consument invloed te geven op de aan te bieden woningen, door ze flexibel in te delen of casco op te leveren. Ook wordt door de gemeente en marktpartijen verder verkend hoe samen met de toekomstige bewoners een nieuw stuk stad te maken door co-design en co-creatie van bouwblokken, binnentuinen en openbare ruimte in diverse gradaties.

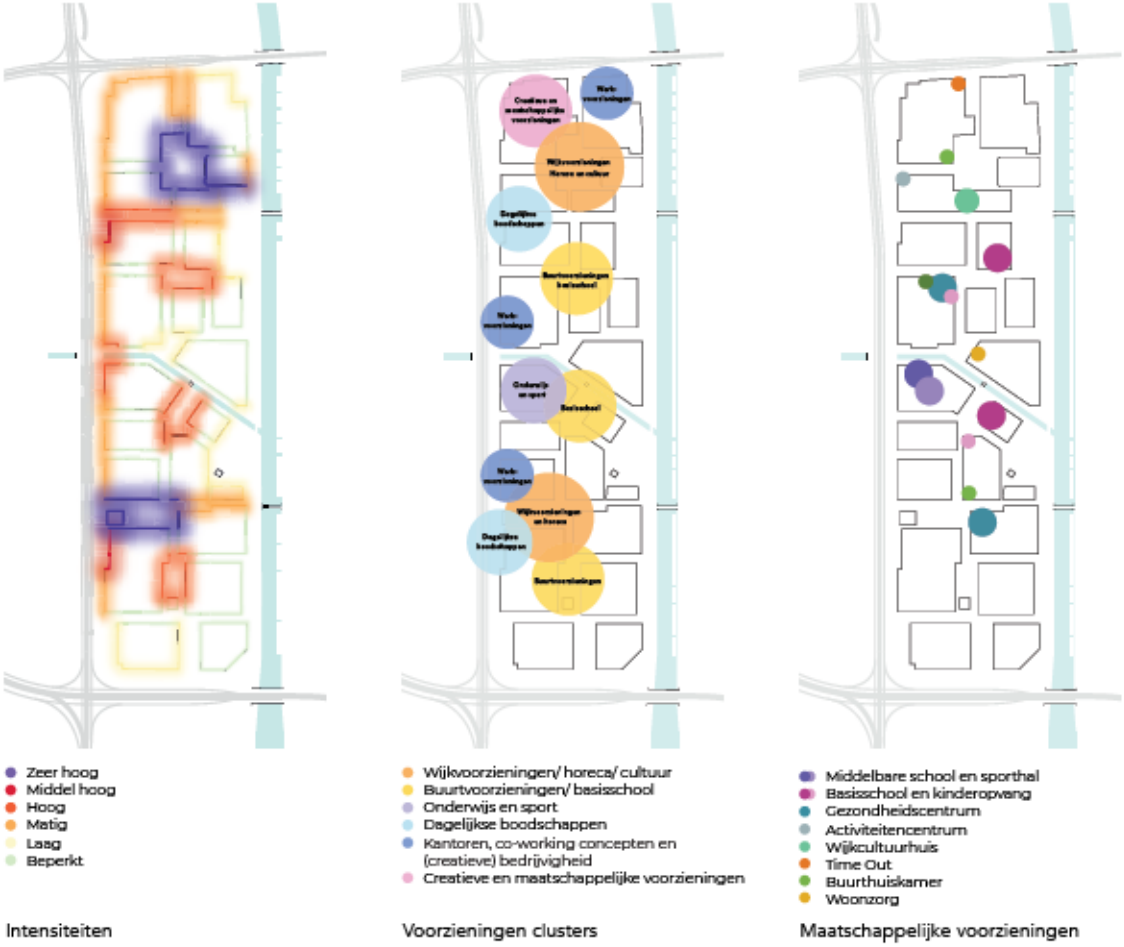
4.1.3.2 Niet woonfuncties

Een tweetal gebieden, bronpunten genoemd, krijgt een accent met een hoge concentratie aan stedelijke functies en voorzieningen. Het noordelijke gedeelte van Merwede heeft op dit moment al het karakter van creatieve en innovatieve bedrijvigheid, waarop wordt voortgeborduurd. Dit eerste bronpunt, rondom het noordelijk wijkplein, zal worden uitgebreid met aanvullende functies die het gebied versterken en het huidige karakter behouden. Het doel is om aanwezige creatieve bedrijvigheid te behouden en uit te breiden en om hierbij ook ruimte te bieden aan bijzondere partijen die een meerwaarde voor Merwede hebben maar soms financieel minder sterk zijn. Dit kan op verschillende manieren. Bijvoorbeeld door in gebouwen met creatieve bedrijvigheid een deel van de ruimte al dan niet tijdelijk tegen een lagere huurprijs aan te bieden. Daarnaast door bijvoorbeeld het toevoegen van extra ruimte en extra functies zoals een foodhal, een centrum voor onderzoek en educatie, meer horeca en een duurzame supermarkt.

Park Transwijk is een belangrijke kwaliteit voor Merwede. Het plein en de zone nabij het park zullen het park versterken en hierdoor een eigen identiteit krijgen. Een identiteit voorzien van een mix aan meer commerciële en dienstverlenende functies. Dit plein vormt samen met de

oostwestfietsverbinding het tweede bronpunt rondom het zuidelijk wijkplein. Hier kunnen functies komen zoals een bijzonder hotelconcept, supermarkt, bijzondere detailhandel, horeca, co-working concepten en een sportschool.

Naast deze twee bronpunten liggen in het middengebied meer de buurtfuncties gericht op de bewoners van Merwede. Het middengebied, het groene dwaalspoor met woonstraten en buurtpleinen, stimuleert het sociale contact van de bewoners in Merwede. In het dwaalspoor worden lokale initiatieven aangemoedigd en gefaciliteerd. Maatschappelijke voorzieningen zijn in Merwede een integraal onderdeel van de wijk. Daarom is bewust gekozen om deze functies – zoals de middelbare school, eerstelijnscentra, basisscholen – te verdelen over het hele gebied.



Overzicht spreiding programma (bron Stedenbouwkundig Plan Merwede)

Voor het programma dat met dit bestemmingsplan voor fase 1 mogelijk wordt gemaakt, wordt verwezen naar de programma tabel van artikel 5 van de regels en paragraaf 2.1.3 van de toelichting. Het (commerciële) voorzieningenprogramma voorziet in bedrijvigheid - waaronder stadslandbouw -, horeca, een foodhal, detailhandel, dienstverlening, kantoren, leisure en sport. Daarnaast wordt onder voorwaarden, ruimte geboden voor een hotelfunctie en short stay. Ook is in Merwede ruimte voor een grondstoffenpunt voor grof huishoudelijk afval als alternatief voor grofvuilafspraken aan huis. Bewoners kunnen hun afval inpandig kwijt in speciale ruimtes in de bouwblokken en hun grofvuil bij een grondstoffenpunt in de wijk. Hierdoor kunnen we het autoluwe karakter van de wijk in stand houden en de openbare ruimte zo groen mogelijk inrichten.

Utrecht wil een stad zijn waarin bewoners zich inzetten voor de stad en voor elkaar. Om de bewoners hierin te faciliteren hechten we waarde aan aantrekkelijke en goed uitgeruste voorzieningen, waar iedereen zich welkom voelt en waar gebruikers zorgen voor de activiteiten en de sfeer. Daarnaast zijn de laagdrempelige maatschappelijke voorzieningen zeer gewenst in een stadswijk. Om te voldoen aan de vraag naar ruimte om elkaar te ontmoeten en/of gezamenlijke activiteiten te organiseren, streven we naar goede accommodaties met een brede functie en partijen die staan voor een samenhangende programmering. Zo kunnen deze accommodaties benut worden door verschillende maatschappelijk initiatieven. De sporthal bijvoorbeeld kan zowel worden gebruikt

voor sporten en bewegen door de leerlingen van de scholen maar ook worden gebruikt voor sportclubs. Een innovatieve stadswijk als Merwede wordt sterker door goede maatschappelijke voorzieningen welke meervoudig te gebruiken zijn en aansluiten bij de vraag van bewoners.

De voorzieningen in Merwedekanaalzone dragen bij aan de volgende doelstellingen:

- Een sterke en sociale gemeenschap
- Zelfredzaamheid van bewoners
- Faciliteren van bewonersinitiatieven zonder maatschappelijke drempels, zodat iedereen mee kan doen.
- Gezond stedelijk leven voor iedereen.

Voor de wijk Zuidwest wordt gemonitord of de ontwikkelingen voor sportvoorzieningen aansluiten op de vraag. Indien blijkt dat er onvoldoende sportvoorzieningen zijn, nemen we initiatief voor nieuwe sportlocaties of mogelijkheden in de wijk, waarbij te denken valt aan nieuwe sportvoorzieningen in Park Transwijk, Nieuw Welgelegen, Kanaleneiland Zuid, of sportvelden op daken in de wijk.

Om synergie en meervoudig ruimtegebruik tussen de verschillende voorzieningen te bereiken is in de karaktermix van de pleinen van Merwede, gekozen om een groot aantal maatschappelijke voorzieningen te realiseren aan de pleinen waardoor zij elkaar versterken.

Volgens het meerjarenperspectief onderwijshuisvesting 2016-2025, gaat het totaal aantal leerlingen in de stad Utrecht toenemen tot 50.000 in 2028. Dit betekent een uitbreidingsbehoefte in het primair, speciaal en voortgezet onderwijs.

In de Voortgangsrapportage onderwijshuisvesting 2020 is een basisschool in de Merwedekanaalzone toegevoegd aan het meerjarenperspectief wegens versnelling van de woningbouwplanning in het gebied. De tijdelijke huisvesting voor basisscholen kan daardoor worden geschrapt. De middelbare school krijgt ruimte voor 193 extra leerlingen om één unilocatie te realiseren waar de leerlingen van de Vondellaan naartoe kunnen. Ook zijn daar drie gymzalen toegevoegd.

In de Bevolkings- en Leerlingenprognose Merwede Kanaalzone (maart 2020) wordt geconcludeerd dat het realiseren van een basisschool in de Merwedekanaalzone noodzakelijk is gezien de schaal van de ontwikkeling. Op basis van het totale woningbouwprogramma moet nog bepaald worden of dit een zelfstandige school wordt of een dislocatie.

Het maatschappelijk programma ziet op de komst van onder andere:

- Middelbare school
- Sporthal
- Basisschool incl. BSO en gymzaal
- Kinderopvang (KDV)
- Buurtcentrum en jongerenhuiskamer
- Buurthuiskamer
- Gezondheidscentrum
- Overloop en onvoorzien
- Activiteitencentrum
- Wijkcultuurhuis
- Ouderencentrum
- Time Out

Naast focus op kunst en cultuur, is het wijkcultuurhuis bij uitstek de plek voor verbinding en vermenging met andere domeinen als onderwijs, sport, welzijn en jongerenwerk, dit alles met behoud van de intrinsieke waarde van kunst en cultuur. Samen met eigenaren en ontwikkelaars in het gebied investeren we in het buurtgevoel in de Merwedekanaalzone. Hiertoe wordt een actieplan opgesteld, waarin duidelijk vermeld staat hoe en waar bewoners de ruimte krijgen voor buurtinitiatieven in de wijk en waarbij enkele reeds bestaande bewonersinitiatieven worden betrokken om te leren van hun inspiratie en ervaring.

4.1.3.2.1 Creatieve bedrijven en blurring

Het noorden van Merwede is bekend als het OPG-terrein. De gebouwen en huurders zijn hier in kaart gebracht. De waardering en kansen voor de toekomst staan beschreven in het rapport "Toekomst gebouwen en huurder OPG-terrein" dat is gebruikt bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan. Creatieve bedrijven zoals de Vechtclub XL, de Alchemist, de inmiddels vertrokken partijen als Ididslowfashion en Blue Linked en het zuidelijk gelegen Kanaal30 en de Stadstuin hebben een meerwaarde voor de stad en trekken vele bezoekers naar het gebied. Ook de organisaties Skatepark Utrecht, Circus Diedom en de Stadsbrug zijn bekende functies die passen bij de transformatie naar een levendige en gezonde stadswijk voor iedereen en die we graag willen behouden of versterken. We zetten in op het versterken van de creatieve bedrijvigheid en bijbehorende blurring die zorgt voor de levendigheid en aantrekkelijkheid van deze bedrijvigheid. Het zijn functies die passen bij de transformatie naar een levendige stadswijk voor iedereen. Deze organisaties kunnen een belangrijke rol spelen bij de ontwikkeling van Merwede gezien hun bijdrage aan de gewenste identiteit en levendigheid.

Andersom geldt dat Merwede dit type organisaties zal stimuleren verder te groeien van een tijdelijk naar een permanent bestaansrecht. Zowel in de bestaande gebouwen op het OPG-terrein als op andere plekken in Merwede passen dit soort functies, wat mede de aanleiding is voor behoud van een vijftal bestaande gebouwen. Bestaande gebouwen geven de nieuwe wijk identiteit en karakter en bieden ruimte voor bijzondere functies, die een bijdrage leveren aan de levendigheid, gelaagdheid en verrassing in de wijk. De inzet voor het behoud van de genoemde huurders en gebouwen sluit aan op de motie van december 2018 en het collegebesluit van februari 2018 om waardevolle initiatieven in het gebied te behouden. Met de creatieve bedrijven en de sociaal-maatschappelijk initiatieven (zoals de Vechtclub XL, de Alchemist, de Boulderhal en Wij3.0 en Circus Diedom) is de gemeente tevens in overleg. Samen met deze partijen wordt gekeken welke mogelijkheden er zijn om ze voor het gebied te behouden. Het bestemmingsplan maakt deze functies mogelijk. Tijdelijke initiatieven zijn welkom. Er wordt een loket ingesteld binnen de projectorganisatie van de Merwedekanaalzone, om zo tijdelijke initiatieven snel een plek te geven in het nog te ontwikkelen gebied. Hierbij wordt ook nadrukkelijk de mogelijkheid van tijdelijke wooneenheden meegenomen.

4.1.4 Ruimtelijke invulling Merwede

Het stedenbouwkundig plan geeft aan dat Merwede een hoogstedelijke en groene wijk moet worden waarbij een aantal bestaande karakteristieke industriële gebouwen gehandhaafd blijft als identiteitsdrager. Het moet een gezonde wijk worden, autoluw, met veel ruimte voor wandelaars en fietsers en slimme mobiliteitsoplossingen. Daarnaast is er veel aandacht voor een gedifferentieerd woonmilieu en een ruimtelijke omgeving waar ontmoeten centraal staat en met een eigen identiteit.

4.1.4.1 Coulissestad

Merwede is door zijn omvang en dichtheid een uniek milieu, met een eigen identiteit binnen Utrecht-Zuidwest. Om stedelijkheid met hoge kwaliteit te bieden, combineren we in het stedenbouwkundig plan gebouwen met veel verschillende hoogtes en korrelgroottes. Het intensief mengen van hogere en lagere gebouwen en het terugwijken van hoger gelegen gevels zorgen dat de menselijke maat behouden blijft, ondanks de aanzienlijke dichtheid.

De stedenbouwkundige principes zijn:

- Eenheid in verscheidenheid
- Samengesteld en pandsgewijs
- Aflopende dichtheid en hoogte
- Licht en lucht
- Gekaderd en toegankelijk
- Stad op ooghoogte

Merwede is opgebouwd uit stoere stadsblokken, die ieder op zich zijn samengesteld uit meerdere panden, veelal schouder aan schouder rond een binnentuin maar zeker niet volledig gesloten, vooral niet richting de groene kanaaloever, waar blokken zich openen. De wisselende hoogtes creëren enkele goed bezonde plekken en brengen lucht in het gebied. Hogere gebouwen zijn daarbij niet bedoeld als beeldbepalende accenten, maar maken onderdeel uit van het gevarieerde dakenlandschap.

In Merwede is extra aandacht voor de stad op ooghoogte en voor de overgang van gebouw naar openbare ruimte. Het stedenbouwkundig plan kiest voor een compacte, eigentijdse stedenbouw met een herkenbaar karakter. De combinatie van het raamwerk en de samengestelde bouwblokken met wisselende hoogtes resulteert in een unieke woonkwaliteit, een hoge verblijfskwaliteit in de openbare ruimte, een groen en bruikbaar dakenlandschap en een uniek stadsbeeld: de

Coulissestad.

Merwede wordt met meer dan 200 gebouwen, gekenmerkt door een pandsgewijze bebouwing. De beoogde 19 afzonderlijke bouwblokken verschillen van vorm en grootte, maar vertonen op gelijke wijze een diversiteit in de samenstelling van gebouwen. De mix van enkele bestaande en heel veel nieuwe gebouwen maken samen eenheid en impact op de schaal van de wijk.

Door toepassing van terugliggende gevels, wisselende bouwhoogtes, de vele terrassen en collectieve daken, ontstaat een afwisselend bebouwingsbeeld. De bestaande gebouwen als VechtclubXL, Fietsdepot, Mobach en een aantal nieuwe specials fungeren als identiteitsdragers van het gebied en zijn gesitueerd bij belangrijke openbare ruimtes.

4.1.4.2 Aflopende dichtheid en hoogte

Door zijn dichtheid en schaal vormt de wijk een eigen gezicht binnen de Merwedekanaalzone en het stadseiland. Hoewel Merwede als gebied herkenbaar is, kent de wijk wel een specifieke gradiënt in de omvang van de bouwblokken, de dichtheid en maximale bouwhoogte die afnemen richting het Merwedepark.

De Europalaan is een stedelijke boulevard en een logische plek om een belangrijk deel van het programma te situeren – vanwege de bezonning, het uitzicht, de verkeersontsluiting met mobiliteitshubs en de HOV haltes. De bouwblokken langs de Europalaan zijn dan ook relatief groter, dichter en hoger. In deze bouwblokken is ruimte voor voorzieningen zoals een supermarkt. De bouwblokken aan de Merwedekanaal zijn over het algemeen kleiner en de dichtheid en maximale bouwhoogte zijn er lager dan aan de Europalaan. Hierdoor sluiten de blokken ook beter aan op de hoogtes van de Rivierenwijk en is de bezonning van Merwedepark beter gewaarborgd.

Door hogere en lagere gebouwen te mengen ontstaat een goede balans tussen dichtheid en menselijke maat en worden bijzondere plekken in de openbare ruimte gecreëerd. Binnen een hoge dichtheid wordt letterlijk licht en lucht gecreëerd. Om de ervaring van gemiddelde hoogte op straatniveau te beheersen en daarmee de menselijke maat te vinden in de toch hoge dichtheid van Merwede worden verder setbacks als middel ingezet. Door openingen toe te passen in het bouwblok wordt een relatie gelegd tussen de openbare ruimte en de binnenterreinen – waar ook woningen aan zijn georiënteerd. Aan het Merwedepark loopt zo het groene karakter over in de blokken. De binnenterreinen hebben nadrukkelijk een andere uitstraling dan de openbare ruimte, waardoor helderheid ontstaat over eigendom. De binnenterreinen aan de Europalaan zullen vanwege het intensieve programma veelal verhoogd worden uitgevoerd. Aan de kanaalzijde worden de binnenterreinen vooral dicht op het maaiveld gehouden zodat doorzicht en toegankelijkheid gewaarborgd blijven.

In het verspringend daklandschap zijn hoge gebouwen een belangrijk element in het creëren van de coulissestad. De hoge gebouwen staan op voldoende afstand van elkaar en komen in het hele plan voor, met uitzondering van een aantal plekken waar vanuit bezonning geen torens wenselijk zijn. Voor de hoge gebouwen gelden speciale richtlijnen (zie hfst 6 van het Stedenbouwkundig Plan).

Voor wat betreft de bouwhoogten wordt onderscheid gemaakt tussen een basis maximale bouwhoogte en een maximale bouwhoogte voor hoge gebouwen. Hiertoe is het plangebied ingedeeld in drie zones, op de verbeelding van het bestemmingsplan aangegeven met OZ-1, OZ-2 en OZ-3. De hogere gebouwen (hoogteaccenten) aan het Merwedepark zijn maximaal 10 bouwlagen en staan op afstand van het Merwedekanaal. Op de verbeelding is een zone aangegeven waar geen hogere gebouwen zijn toegestaan. Daarnaast zijn de hoge gebouwen in het dwaalspoor maximaal 14 bouwlagen en aan de Europalaan maximaal 18 bouwlagen.

Uitzondering op de regel zijn twee stedelijke accenten van 70 en 100 meter (respectievelijk 23 en 33 bouwlagen). De posities hiervan aan het Anne Frankplein en halverwege de Europalaan zijn bepaald en via de spelregels van het SP Merwede vastgelegd.

Voor kwalitatieve doeleinden (hogere plint- of verdiepingshoogte) kan onder voorwaarden en met instemming van het kwaliteitsteam maximaal 5% - 10% van de maximale bouwhoogten worden afgeweken. De bouwhoogtes zijn exclusief secundaire bouwdelen als dakranden en liftopbouwen. De voorwaarden zijn opgenomen in de regels van het bestemmingplan.



Spelregelkaart Merwede (bron: Stedenbouwkundig Plan Merwede)

De spelregelkaart en de spelregels bieden de basis om tot uitvoering van het stedenbouwkundig plan met alle onderliggende principes te komen. Dit zijn geboden waaraan iedereen zich moet houden en waarvan, enkel met een goede bewijslast en in samenspraak met het kwaliteitsteam, beperkt kan worden afgeweken. De spelregelkaart toont de kwantitatieve mogelijkheden en onmogelijkheden van het stedenbouwkundig plan met betrekking tot het bouwvolume, rooilijnen, bouwhoogte en de gebouwkorrel. De spelregelkaart bestaat uit verschillende regels die in het Stedenbouwkundig Plan (hoofdstuk 6) afzonderlijk van elkaar worden toegelicht. Daarnaast zijn voor enkele spelregels aanvullende richtlijnen opgesteld die een voorkeursrichting bieden in de geest van het plan. In specifieke situaties kunnen richtlijnen anders worden uitgewerkt dan voorgeschreven, mits het geen afbreuk doet aan de stedenbouwkundige principes en de ruimtelijke kwaliteit.

Binnen de spelregels is er nog veel vrijheid en flexibiliteit om in de daadwerkelijke uitwerking van de plannen de verschillende gebouwen en ambities vorm te geven met variatie aan hoge, lage, brede en smalle gebouwen. In de regels van het bestemmingsplan is in artikel 5 een koppeling gelegd met de spelregels en richtlijnen. Via deze koppeling worden deze spelregels ook juridisch verankerd.

4.1.4.3 Beeldkwaliteit

Aanvullend op het Stedenbouwkundig Plan Merwede is een Beeldkwaliteitsplan (BKP) opgesteld als separaat document (zie Bijlage 11). Het Beeldkwaliteitsplan gaat nader in op de gewenste ruimtelijke kwaliteit van Merwede. Het BKP borgt de belangrijkste aspecten van deze hoogstedelijke wijk: menselijke maat en schaal, prettig leefklimaat van openbare ruimte en het karakter van de coulissestad. Het schetst de beoogde kwaliteit voor stedenbouw, architectuur en openbare ruimte in Merwede. Het BKP bevat nadere aanwijzingen hoe de stedenbouwkundige uitgangspunten en harde randvoorwaarden kunnen worden uitgewerkt in concrete voorstellen voor gebouwen.

Het geeft houvast, is richtinggevend en dient als inspiratiebron voor ondernemers, ontwikkelaars en architecten. Dit moet de gewenste integrale beeldkwaliteit borgen en hierdoor blijft de samenhang binnen Merwede behouden, ook bij gefaseerde realisatie door meerdere bouwpartners.

In het BKP wordt op verschillende schaalniveaus uitspraken gedaan; wijk, blok, gebouw, elementen, overgang domeinen en publieke gebouwen. Het BPK doet richtinggevende uitspraken bijvoorbeeld over hoe om te gaan met de schaal en maat van het ontwerp van de bebouwing, de hoogteverhoudingen van de samenstellende gebouwen in een stadsblok, over de hoogteopbouw voor de plint, de goot en het dak, over materiaal- en kleurgebruik en over de aansluiting van de plint op de openbare ruimte en de binnengebieden en de daken. Er wordt een methode gehanteerd waarbij per schaalniveau doelstellingen zijn opgenomen, voorzien van richtlijnen. Hiermee zijn de intenties van het plan geformuleerd en wordt weergeven welk (beeld)resultaat in ieder geval moet worden gehaald. Wanneer de richtlijnen worden gehanteerd, wordt de doelstelling in principe gehaald, tegelijkertijd biedt het gebruik van richtlijnen ook ruimte voor andere mogelijke oplossingen, mits de beoogde doelstelling wordt bereikt. De richtlijnen worden verduidelijkt met schema's en één of meerdere referentiebeelden. De spelregels uit het SP en de doelstellingen en richtlijnen uit het BKP geven samen sturing aan de beeldkwaliteit.

4.1.4.3.1 Kwaliteitsteam en supervisor

Voor de kwaliteitsbewaking wordt een proces ingericht met een kwaliteitsteam en een supervisor. Het kwaliteitsteam toetst het Structuurontwerp de bouwenvelop per bouwblok, het Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp op basis van het Stedenbouwkundig Plan Merwede en het bijbehorend Beeldkwaliteitsplan. Het kwaliteitsteam beoordeelt zowel gebouwen, openbare ruimte als civiele werken. Het kwaliteitsteam wordt zodanig samengesteld dat een integrale, kwalitatieve toetsing is geborgd. Een vertegenwoordiger van Welstand maakt deel uit van het kwaliteitsteam Merwede.

De supervisor is kenner en drager van Stedenbouwkundig Plan en Beeldkwaliteitsplan. Hij is structureel beschikbaar om te reflecteren op planvoorstellen. De supervisor adviseert vooraf het kwaliteitsteam bij de beoordeling van Structuurontwerp, VO en DO en is betrokken bij de besluitvorming hierover. De supervisor is aanwezig bij de vergaderingen van het kwaliteitsteam.

Het kwaliteitsteam heeft de bevoegdheid om na een integrale afweging een positieve beoordeling te geven op een ontwerpoplossing die niet expliciet in de aanwijzingen van het SP en of BKP is beschreven. Hierbij dient de indiener van het ontwerp op overtuigende wijze aan te tonen dat het gewenste eindresultaat in relatie tot de bedoeling van het SP en of BKP ook met de voorgestelde ontwerpoplossing kan worden bereikt. Wel zal dit binnen de kaders van dit bestemmingsplan moeten blijven.

4.2 Verkeer en openbare ruimte

4.2.1 Verkeer en parkeren

Utrecht kiest voor duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit. Mobiliteit die de in onze stad beschikbare verkeersruimte efficiënt benut: lopen, fietsen, gedeeld gebruik van vervoersmiddelen en gebruik van het openbaar vervoer. We stimuleren Utrechters, maar ook de mensen die onze stad bezoeken of hier werken om waar mogelijk voor duurzame mobiliteit te kiezen. Lopen, fietsen of reizen met het OV moet daarom voor iedereen eenvoudig, snel en comfortabel zijn. Alleen als het nodig is gebruik je de auto. Juist bij grotere verdichtingslocaties is het belangrijk dat hier de auto niet domineert over de ruimtelijke kwaliteit (ruimte voor groen en verblijven, oversteekbaarheid, geluidskwaliteit, verkeersveiligheid). Dit betekent dat een verhoudingsgewijs laag autogebruik nodig is en dat de infrastructuur voor autoverkeer een goede inpassing krijgt.

Een van de uitgangspunten in de Omgevingsvisie deel 2, die aansluit op de nadrukkelijke wens voor aanvullende mobiliteitsmaatregelen, is om de verkeersgeneratie van en naar Merwede te beperken. Daarvoor is een maximale verkeergeneratie voor Merwede deelgebied 5 (fase 1 en 2) aangehouden van 1.200 motorvoertuigen per uur (in het drukste spitsuur).

Voor de Merwedekanaalzone is een nieuwe mobiliteitsstrategie ontwikkeld, die aansluit bij de principes van het gemeentelijk Mobiliteitsplan 2040. Deze aanpak maakt het goed mogelijk om in de Merwedekanaalzone te wonen zonder een eigen auto voor de deur. De mogelijkheden om te lopen, fietsen of het OV te gebruiken zijn hier goed. Deze omslag in mobiliteit is nodig om onze snel groeiende stad gezond en bereikbaar te houden en om ruimte te maken voor duurzame en gezonde binnenstedelijke herontwikkeling.

Het plan Merwede sluit aan op de hogere doelen van de gemeentelijke mobiliteitsmaatregelen:

- Zorgen voor een goede (economische) bereikbaarheid voor wonen, werken en voorzieningen. Het gaat hier onder andere ook om logistieke verkeersstromen.
- Zorgen voor een sociale en gezonde stad. Dit impliceert een hoofdrol voor lopen en fietsen, de gezondste vormen van mobiliteit, die bovendien bijdragen aan levendigheid en sociale veiligheid op straat.

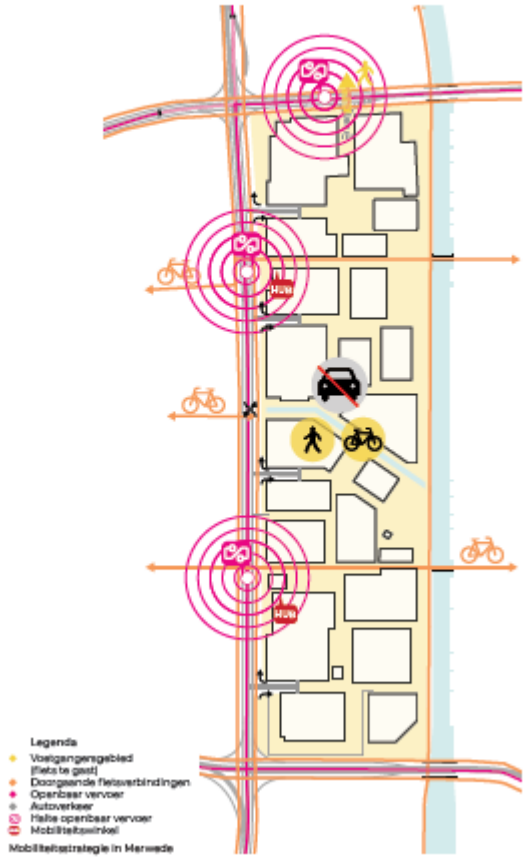
- Zorgen voor een duurzame stad. Ook hier gaat het om het stimuleren van duurzame en energiezuinige vormen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen en (elektrisch) openbaar vervoer.
- Zorgen voor een stad met ruimtelijke kwaliteit. Dit vraagt om het stimuleren van ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit (lopen, fietsen en openbaar vervoer). Onnodig autogebruik moet worden beperkt vanwege het grote ruimtebeslag van infrastructuur en stallingsvoorzieningen.
- Dit alles moet gebeuren met effectieve en efficiënte inzet van financiële middelen en leiden tot een goede doorstroming van het openbaar vervoer en het zo optimaal mogelijk benutten van infrastructuur (dubbelgebruik van parkeervoorzieningen, efficiënt benutten van capaciteit van kruispunten enzovoort).

4.2.1.1 Uitgangspunten Merwede

Uitgangspunt in de Mobiliteitsstrategie van Merwede is het STOMP-principe, oftewel Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS en Deelmobiliteit en tot slot de Privéauto, in die volgorde van prioriteit. Het is essentieel dat het mobiliteitsbeleid leidt tot minder doorgaand autoverkeer langs de Merwedekanaalzone en dat de Merwedekanaalzone minder autoverkeer veroorzaakt dan bij regulier mobiliteitsbeleid. Dit vergt onder andere een modal shift naar lopen, fietsen en openbaar vervoer en benutten van kansen van deelmobiliteit.

De hoofdprincipes voor de ambitieuze mobiliteitsstrategie voor de Merwedekanaalzone komen overeen met de drie hoofdpijlers uit het gemeentelijk Mobiliteitsplan. Deze zijn weer gebaseerd op het bewuste en onbewuste besluitvormingsproces van reizigers. Op elke trede van het besluitvormingsproces moet mobiliteitsbeleid de reiziger helpen bij de gewenste keuzes:

- Een goed ruimtelijk ontwerp is de beste vorm van mobiliteitsbeleid, oftewel: een aanpak bij de bron. Een helder ruimtelijk concept is medebepalend voor de mobiliteitsvoorkeuren van de gebruikers.
- Een goede opzet van de fysieke mobiliteitsnetwerken en een bijpassende straatinrichting ondersteunt de gebruikers in de prioriteitsvolgorde lopen-fietsen-openbaar vervoer-auto.
- Niet infrastructurele maatregelen zoals mobiliteitsmanagement en dynamisch verkeersmanagement dragen bij aan de vervoerwijzekeuze en de geleiding van verkeersstromen.
- De gebruiker staat centraal, maar wel binnen randvoorwaarden van een gezonde, leefbare en ruimte-efficiënte stad.



Mobiliteitsstrategie Merwede (bron: SP Merwede)

In de vraag naar mobiliteit wordt voorzien door een innovatief mobiliteitsconcept dat bestaat uit:

- dagelijkse voorzieningen op loop- en fietsafstand;
- een autoluwe en deels autovrije inrichting van de openbare ruimte;
- een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk, inclusief de extra loop- en fietsbruggen;
- hoogwaardig openbaar vervoer (HOV);
- invoeren betaald parkeren in de omliggende wijken;
- Parkeren op Afstand;
- deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS), beschikbaar in mobiliteitshubs in het gebied;
- een laag aantal parkeerplaatsen van gemiddeld 0,3 parkeerplaats per woning in Merwede.

In de plannen voor de Merwedekanaalzone gaat de gemeente er op basis van onderzoek en eigen waarnemingen vanuit dat mensen die centraal in de stad (willen) wonen over het algemeen steeds minder vaak een eigen auto kopen. In de binnenstad van Utrecht is het autobezit met 41% het laagst van heel Utrecht. In vergelijking met de rest van de regio is het autobezit in Utrecht stad relatief laag.

Dit relatief lage autobezit wordt mede in verband gebracht met de nabijheid voorzieningen, goede toegangsmogelijkheden tot openbaar vervoer in de gemeente en het gebruik van deelauto's.

Het concept van deelauto's slaat in Utrecht zichtbaar aan. Het aantal deelauto's is in 2019 met 31% gegroeid naar ruim 3.300. Daarmee is Utrecht in vergelijking met de andere grote steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, koploper in het aantal deelauto's per inwoner. Ook het aantal elektrische personenauto's is toegenomen. Naast duurzame mobiliteitskeuzes in autobezit zien we dat ook steeds meer mensen duurzame mobiliteitskeuzes maken voor hun reis. Het aantal huishoudens dat wel eens gebruik maakt van een deelauto is gestegen van 13% naar 15% en er werd 8% meer gebruik gemaakt van de P+R's met 210.000 verkochte combikaartjes. (Bron: Mobiliteitsplan Utrecht).

4.2.1.2 Leeswijzer

In deze toelichting wordt ingegaan op de belangrijkste en meest bepalende onderdelen van het mobiliteitsconcept voor Merwede. Voor een nadere toelichting op het concept en de wijze waarop het integraal onderdeel uit maakt van de ontwikkeling van de wijk, wordt verwezen naar de Omgevingsvisie deel 2 en het Stedenbouwkundig Plan Merwede. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de wijze waarop de onderdelen van het mobiliteitsconcept (voorzieningen voor de fiets en het openbaar vervoer, de Mobiliteitshubs, Deelauto's en MaaS en Parkeren op Afstand) worden gerealiseerd, de wijze waarop om wordt gegaan met parkeren en tot slot op de verkeersproductie en attractie.

Voor wat betreft de inrichting van de openbare ruimte en de stad op loopafstand, wordt verwezen naar paragraaf 4.2.2 en 4.2.3 en de voor die aspecten relevante onderdelen van de toelichting in hoofdstuk 5. In paragraaf 5.4 is ingegaan op uitgevoerd verkeersonderzoek. Ook wordt verwezen naar de verkeerskundige onderbouwing zoals opgenomen in Bijlage 7.

4.2.1.3 Vertaling van het mobiliteitsconcept

Het mobiliteitsconcept van Merwede is gebaseerd op de bevindingen van Goudappel Coffeng, zoals verwoord in het rapport 'Mobiliteit Merwedekanaalzone' (onderdeel van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone). De wijze waarop de bevindingen en conclusies uit dat onderzoek zijn vertaald, wordt per vervoersmiddel nader toegelicht.



Met het VRU 3.4 is berekend welk effect de mobiliteitsstrategie voor de Merwedekanaalzone heeft op de verkeersgroei in 2030 ten opzichte van de autonome ontwikkeling 2030. In alle deelgebieden is er een (forse) toename van het fietsverkeer te zien. Ook het OV-gebruik neemt sterk toe. De hoeveelheid autoverkeer neemt licht toe ten opzichte van de autonome situatie.

4.2.1.4 Voetgangers en fietsers

Conform het STOMP-principe staan respectievelijk de voetganger en de fietser centraal. Dat geven we actief vorm door het uitgangspunt dat Merwede geen woonwijk maar stadswijk is: alle basisvoorzieningen zijn aanwezig zodat de auto niet hoeft te worden gebruikt.

Als mensen naar buiten stappen komen ze eerst in een aantrekkelijke verblijfsruimte die uitnodigt tot wandelen. In de plint op maaiveldniveau vinden ze de fietsparkeervoorziening, goede fietspaden en op loopafstand een openbaarvervoerhalte en (deel)autoparkeerplaatsen.

De inrichting van de openbare ruimte ondersteunt deze volgorde. De openbare ruimte in Merwede wordt vrijwel volledig autoluw ingericht. Het autoverkeer beperkt zich tot de inprikkers, en mag alleen bij uitzondering de rest van het gebied in. Fietsers bevinden zich op de doorgaande fietspaden door het gebied en/of zijn te gast, waardoor de voetganger het primaat heeft in het gebied.



Toekomstig fietsnetwerk Utrecht Zuidwest, langzaam verkeersverbindingen in oranje en zwart (bron: Omgevingsvisie)

4.2.1.5 Overzicht Fietsnetwerk

Merwede ligt centraal in de stad Utrecht, op een knooppunt van doorgaande fietsverbindingen. Die worden versterkt waar ze binnen de plangrenzen van het projectgebied vallen, o.a. in de vorm van nieuwe fietsverbindingen over het Merwedekanaal en nieuwe fietspaden op de doorgaande fietsroutes. De loop- en fietsroutes in en rondom Merwede vormen een fijnmazig netwerk, met een maaswijdte van zoveel mogelijk 50-100 meter, respectievelijk 400 meter. Dit spreidt de drukte en het maakt lopen en fietsen aantrekkelijk. De toegankelijkheid van de bestaande bruggen wordt verbeterd voor lopen en fietsen. Met nieuwe loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal wordt Merwede bovendien een stapsteen binnen een fijnmazig stadsnetwerk via verkeersluwe gebieden.

Het fietsverkeer in Utrecht Zuidwest groeit de komende jaren aanzienlijk. Merwede kiest voor een mobiliteitsstrategie waarbij het autogebruik zoveel mogelijk wordt beperkt en lopen en fietsen wordt gestimuleerd. De forse toename in het toekomstig fietsgebruik vraagt om een fijnmaziger fietsnetwerk.

Het huidige fietsnetwerk rondom Merwede kent verschillende doorfietsroutes die voorzien in het verbinden van de wijken in Utrecht Zuidwest. De Mandelabrug en de Socratesbrug zijn beide onderdeel van dit doorfietsnetwerk:

- De doorfietsroute over de Mandelabrug verbindt Nieuwegein met Utrecht Centraal, via de route Kanaalweg, Van Zijstweg, Croeselaan.
- De doorfietsroute over de Socratesbrug maakt onderdeel uit van de verbinding tussen Oog in Al, Kanaleneiland, Transwijk, Hoograven, Lunetten en verder naar Utrecht Science Park.
- Daarnaast is de Balijebrug onderdeel van het stedelijk fietsnetwerk Utrecht Zuidwest. De op- en afritten van de bestaande bruggen worden geoptimaliseerd.

Met alleen het verbeteren van de bestaande bruggen en fietsroutes kunnen we de groei van het fietsverkeer echter niet voldoende opvangen. Twee nieuwe loop- en fietsbruggen vanuit Merwede zorgen voor een verfijning van het fietsnetwerk. Hierdoor bedraagt de maximale fietsmaaswijdte binnen Merwede overal minder dan 400 meter. De nieuwe bruggen vormen een aanvulling op de doorfietsroutes. De locatie van de fietsbruggen is het resultaat van de in het kader van de Omgevingsvisie uitgevoerde 'Variantenstudie Loop- en Fietsbruggen'. De bruggen bieden voetgangers en fietsers de mogelijkheid om een andere route te kiezen dan via de bestaande drukke verbindingen. Het worden aantrekkelijke wijk-wijkverbindingen, onder andere voor kwetsbare verkeersdeelnemers. De nieuwe bruggen maken fietsen en lopen daarnaast een aantrekkelijke wijze van verplaatsing doordat directe, korte verbindingen ontstaan. Bij Merwede komen twee nieuwe bruggen over het Merwedekanaal, ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat:

- De loop-fietsbrug ter hoogte van de Waalstraat fungeert als een oost-westverbinding tussen Merwede, Tolsteeg, Kanaleneiland, Oog in Al, Tolsteeg en Uithof.
- De loop-fietsbrug ter hoogte van de Zijldiepstraat bedient voornamelijk fietsers uit Kanaleneiland

en Merwede die naar Rivierenwijk en de binnenstad willen, en omgekeerd.



Voetganger Fietser

4.2.1.6 Overzicht routes voor langzaam verkeer Merwede

De aanleg van de twee nieuwe bruggen zorgt voor spreiding van het aantal fietsers. Tussen de 8.000 en 9.000 fietser fietsen in de eindfase door de Waalstraat en tussen de 6.000 en 7.000 fietsers maken gebruik van de Zijldiepstraat.

Daarnaast zijn de bruggen belangrijk om wandelen en fietsen aantrekkelijker te maken voor de nieuwe bewoners van de wijk Merwede. Beide bruggen worden waarschijnlijk tegelijk aangelegd, vooruitlopend op de oplevering van de eerste bouwblokken. Dit zorgt dat de nieuwe bewoners van Merwede de juiste patronen in hun routekeuze vormen. Ook blijft daarmee de bouwoverlast voor gebruikers van het kanaal en omwonenden beperkt.

Het uitgangspunt voor de nieuwe bruggen is dat zij zo ijl, rank en bescheiden mogelijk worden vormgegeven. Doel is een vormgeving die fietsers beweegt de bruggen in een rustig tempo over te gaan. Bij de op- en afritten van de bruggen aan beide zijden wordt aandacht besteed aan het afremmen van de snelheid van fietsers. Het is niet de bedoeling om toe te staan dat bromfietsers en scooters over de nieuwe bruggen mogen rijden. Op de nieuwe bruggen worden verkeersborden geplaatst (verplicht fietspad, blauw bord met witte fiets) waardoor bromfietsers (geel kenteken) en scooters niet zijn toegestaan.

Aan de Merwedekant sluit de brug aan op het doorgaande fietspad in het Merwedepark, aan de kant van Rivierenwijk op het stratenpatroon van de woonwijk. Daarmee voorkomen we een te grote druk op bestaande fietsroutes en kruispunten in het stedelijk fietsnetwerk. In verschillende gevallen komen routes wel weer samen op drukke kruispunten maar dan wel vanuit verschillende kanten zodat de druk op een kruispunt wordt verdeeld. Hiervoor is een quickscan uitgevoerd met behulp van het verkeersmodel, is te lezen in de memo 'Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenanalyse loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone' (bijlage van de Omgevingsvisie, deel 2). De concrete uitwerking van de bruggen is onderdeel van de uitwerking van het project ‘Rondje Stadseiland’.

Voor de bruggen moeten twee woonboten verplaatst worden en een derde woonboot moet voor een goede inpassing enkele meters opgeschoven worden. Voor de overgebleven woonboten is de bestaande afstand voldoende tot de brug en zijn er geen onaanvaardbare negatieve effecten voor de bezonning, zie Bijlage 37. Op dit moment zijn er koopovereenkomsten gesloten met twee eigenaren, met de derde eigenaar vinden gesprekken plaats over de meest passende uitwerking. De datum tot wanneer de betreffende woonarken kunnen blijven liggen is afgestemd op de planning van te realiseren wandel- en fietsbruggen.

Met betrekking tot het gebruik van het Merwedekanaal voor de roeiverenigingen heeft de gemeenteraad op 7 oktober 2021 een amendement (2021-A130) aangenomen waarvan de tekst als volgt luidt: *"Om de negatieve effecten van de bruggen en de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone en in de omgeving te beperken voor de watersportbeoefenaars op het Merwedekanaal, in ieder geval zorg te*

dragen voor de volgende punten. De doorvaarbaarheid van de bruggen, het verkennen van de mogelijkheid van een sportzone op het Merwedekanaal en de aanleg van een goed zichtbaar en toegankelijk coachpad. Wat betreft de alternatieve locaties voor met name de topsport op het water, zet de gemeente zich in voor een passende mogelijkheid om te roeien in Vianen. In lijn met de aangenomen motie M251/2021 zullen ook de mogelijkheden voor roei- en recreatiewater in Rijnenburg worden uitgewerkt."

De maatvoering van de bruggen worden zoveel mogelijk aangepast aan de eisen vanuit de gebruikers van het kanaal zoals roeiers, zeeverkenners en de bewoners van de Veilinghaven. Het Merwedekanaal is ongeveer 33 meter breed ter plaatse van de Merwedekanaalzone. Aan de oostelijke oever zorgen de woonboten voor een kleinere doorvaartbreedte. Rekening houdend met een zone waarin de woonboten liggen, en een vrije ruimte naast deze woonschepen, is de maximale doorvaartbreedte 27 meter. De roeiverenigingen welke gebruik maken van het kanaal hebben 25 meter nodig voor het beoefenen van de wedstrijdsport. Een bredere doorvaart is wenselijk.

Het peil in het Merwedekanaal is in dit gedeelte gemiddeld ongeveer NAP + 0,58m. Het peil fluctueert tussen NAP + 0,42m en NAP + 0,68m. Onder de bruggen dient in gesloten toestand een minimale doorvaarthoogte van 1,60m over de volledige obstakelvrije doorvaartbreedte (geen pijlers) aanwezig te zijn. In geopende toestand dient de doorvaartbreedte minimaal 13 meter te bedragen. De doorvaarthoogte in geopende toestand is minimaal 5,85 meter. Er dient een doorvaartdiepte van minimaal 2,7 meter over de gehele breedte van het kanaal te zijn. Voor de bruggen wordt een Programma van Eisen opgesteld waarbij rekening wordt gehouden met het gebruik van het water door de woonboten, de historische schepen Veilinghaven, de roeiverenigingen en overig recreatiegebruik. We verkennen de mogelijkheid van een sportzone op het Merwedekanaal en een coachpad.

De bruggen worden tussen meerdere bestaande bruggen gerealiseerd. De bediening van deze bruggen is gelegen bij de havendienst van gemeente Utrecht. De functionele breedte van de brug is ongeveer 6 meter. Hierbij is er ongeveer 4 meter bedoeld voor een twee richtingen fietspad en ongeveer 2 meter voor een voetpad. De nieuw aan te leggen bruggen moeten passeerbaar zijn voor fauna. Hiervoor dient de gemeentelijk ecoloog betrokken te worden en dient de leidraad faunavoorzieningen bij infrastructuur van juni 2013 te worden gevolgd. Daarnaast wordt ervoor gezorgd dat er geen verlichting op het water uitstraalt en dat de groenzone donker blijft.

Voor de alternatieve plekken voor woonboten is een locatieonderzoek uitgevoerd, conform Motie M16/2018 Inventarisatie toekomstige ligplaatsen. Het locatieonderzoek naar drie alternatieve ligplaatsen voor de woonboten uit de Merwedekanaalzone is onderdeel van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.

4.2.1.7 Fijnmazig voetgangersnetwerk

Bij de op- en afritten van de bruggen aan beide zijden wordt aandacht besteed aan het afremmen van de snelheid van fietsers. Het is niet de bedoeling om toe te staan dat bromfietsers en scooters over de nieuwe bruggen mogen rijden. Op de nieuwe bruggen worden verkeersborden geplaatst (verplicht fietspad, blauw bord met witte fiets) waardoor bromfietsers (geel kenteken) en scooters niet zijn toegestaan. Aandachtspunten die ontstaan als gevolg van de aanleg van nieuwe bruggen, maar ook als gevolg van de toename van het fietsverkeer staan op de uitvoeringsagenda om aangepakt te worden.

Deze uitvoeringsagenda komt terug in de Buurtaanpak Rivierenwijk & Transwijk (zie bijlage bij de Omgevingsvisie deel 2). De Waalstraat (tot aan Rijnlaan) en de Zijldiepstaat en het Merwedeplantsoen rondom de bruggen zullen als eerste worden heringericht. En in de eerste fase van de Buurtaanpak is ook ruimte voor vergroeningsmaatregelen, zoals extra bomen. In een latere fase worden ook de Rijnlaan, het stuk Waalstraat tussen Rijnlaan en Jutfaseweg en Balijeplein aangepakt. Bij de inpassing van de bruggen is het doel om het groen zoveel mogelijk intact te houden. Ook wordt er in Rivierenwijk gezocht naar andere mogelijkheden om het groen te laten toenemen. Zie hiervoor de Buurtaanpak Rivierenwijk.

De Waalstraat (tot de rotonde op de Rijnlaan) wordt heringericht, zodat deze straat geschikt is als nieuwe fietsroute bij de oplevering van de nieuwe brug. In de Buurtaanpak voor Rivierenwijk zijn eerste ideeën en referentiebeelden van een denkbare inrichting opgenomen, waarbij aandacht is voor de combinatie van fiets, voetganger, auto en invoering van betaald parkeren en extra aandacht voor de verkeersveiligheid bij de school en de kruising met de Merwedekade.

Ook de Zijldiepstraat krijgt op korte termijn een herinrichting (zie Buurtaanpak Rivierenwijk voor eerste ideeën). Extra aandachtspunten zijn de kruising met de Merwedekade en een goede aansluiting op de Rijnlaan.

4.2.1.8 Een fietsparkeerstrategie gericht op kwaliteit en gemak

Vanwege de ambitieuze parkeerstrategie voor auto's moet de parkeercapaciteit voor fietsers juist hoger zijn dan de landelijke richtlijnen (Bouwbesluit 2012). Voor Merwede geldt in algemene zin en conform het Stedenbouwkundig Plan één fietsparkeerplaats per 25 vierkante meter GVO (gebruiksvloeroppervlakte) wonen plus 0,5 fietsparkeerplaats per woning voor bezoekers. Van de fietsparkeerplaatsen moet 20 procent geschikt zijn voor speciale fietsen (cargobikes, fietsen met mandjes, e-scooters).

Om het fietsen en stallen aantrekkelijk te maken liggen de fietsstallingen zo veel mogelijk op maaiveld. Ook bezoekers van Merwede moeten hun fiets echter kwijt kunnen. Omdat in de openbare ruimte slechts beperkt ruimte (maximaal 1.500 plekken) is om het fietsparkeren in te passen, vindt het stallen voornamelijk inpandig in de bouwblokken plaats. Voor kortdurend gebruik kunnen mensen hun fiets kwijt in de openbare ruimte, in parkeervakken, verspreid door de wijk. Daarnaast komen bij de twee stadspleinen en dichtbij de fietsverbindingen en VO-school inpandige voorzieningen met voldoende capaciteit. Zo benutten we de beschikbare ruimte optimaal en garanderen we voldoende plek voor fietsende bezoekers van Merwede. In totaal worden hier circa 2.500 plekken voor bezoekers gerealiseerd.

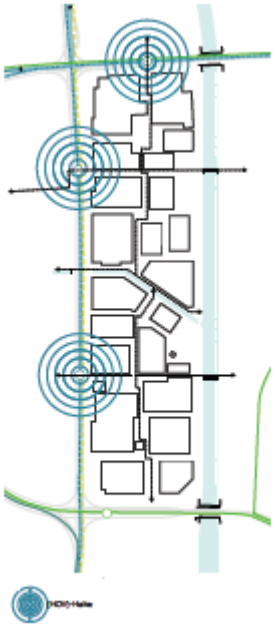
Voor fietsparkeren, heeft dit er in geresulteerd dat in het Stedenbouwkundig Plan en de SOK aanvullende afspraken zijn gemaakt aan de vigerende Nota Stallen en parkeren uit 2013 en het Addendum daarop uit 2019.

- We hanteren ook minimale eisen aan de aanwezigheid van fietsparkeerplekken bij woningen kleiner dan 50 vierkante meter. Zodoende wordt ook voor deze woningen voorzien in voldoende fietsparkeerplekken.
- We hanteren als uitgangspunt dat twee derde van de fietsen op een vloerniveau wordt gestald, en slechts een derde in een hoog rek. Dit biedt met name bij grotere woningen meer comfort.
- We hanteren een gemiddeld ruimtebeslag van 1,5 vierkante meter als uitgangspunt. In dit uitgangspunt is rekening gehouden met 20% buitencategorie fietsen (bakfietsen, kratfietsen en fietsstoeltjes). Dit is hoger dan het Addendum voorschrijft.
- We hanteren voor het hele gebied een parkeereis van 0,5 parkeerplekken per woning voor bezoekers. Deze zijn in dubbelgebruik beschikbaar en worden ook ingezet voor de voorzieningen. Ruim 2.500 plekken komen in gebouwde stallingen en de rest op maaiveld.
- Op twee onderdelen wijken we in negatieve zin af van het Addendum: de fietsparkeerplekken worden (al dan niet in compartimenten) zoveel mogelijk gedeeld tussen bewoners in het kader van de efficiëntie. Dat betekent dat ze niet specifiek zijn toegewezen aan woningen. Daarnaast wordt een individuele berging van 2,7 in plaats van 3 vierkante meter vereist per woning groter dan 50 vierkante meter.

Op overige onderdelen worden de Beleidsregels parkeernormen fiets en auto 2019 toegepast.

4.2.1.9 Openbaar Vervoer

Het openbaar vervoer krijgt een belangrijke rol in het mobiliteitsconcept voor Merwede. Naast het faciliteren van de aantallen reizigers, wordt de reiziger bediend met een aantrekkelijk product: onder andere korte reistijden, hoge frequenties, voldoende reizigerscapaciteit, comfortabele voertuigen, prettige en hoogwaardige haltes en goed ingepaste routes van en naar de haltes.



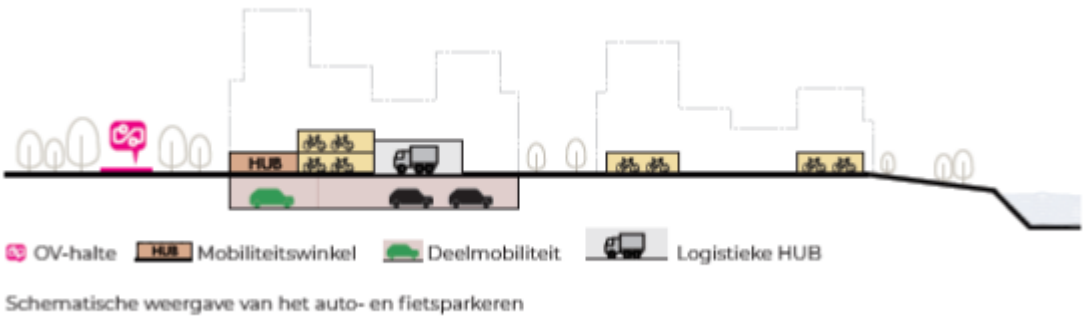
Openbaar vervoer

Middenin het profiel van de Europalaan komt een vrij liggende HOV-baan met hoogwaardige haltes (geschikt voor lightrail op termijn). Door de hoogste dichtheden aan wonen en publieke functies aan de Europalaan te realiseren wordt het openbaar vervoer gestimuleerd. Het openbaar vervoer verbindt Merwede met onder andere het centrum, nationale knoop Utrecht Centraal, via Westraven met Lunetten/ Koningsweg en Utrecht Science Park, P+R-voorzieningen aan de Ring en Papendorp.

4.2.1.10 Mobiliteitshubs, deelmobiliteit en Mobility as a Service

Aangezien minder dan een op de vier woningen in Merwede zal beschikken over een parkeerabonnement in de onderliggende parkeerplaatsen, is het aanbod van deelmobiliteitsdiensten (Mobility as a Service – MaaS) en -producten zoals deelauto's en -fietsen van groot belang. In Merwede komt dit mobiliteitsaanbod samen in zogenaamde Mobiliteitshubs in het gebied. Een Mobiliteitshub bedient en faciliteert de deelmobiliteit en draagt zo bij aan de reductie van het autogebruik. De Mobiliteitshubs en bijbehorende dienstverlening in Merwede bestaan uit de volgende onderdelen:

- Twee mobiliteitshubs (bijvoorbeeld te combineren met retail) met servicebalie, fietsreparatie en -verhuur, verhuur van speciale voertuigen zoals light electric vehicles voor goederen, toegang tot deelauto's enzovoort. De mobiliteitshubs komen op centrale plekken binnen Merwede, nabij loop-, fiets- en openbaarvervoervoorzieningen en bijvoorbeeld bij een supermarkt. Aan de achterzijde van de hubs liggen entrees naar parkeervoorzieningen en logistiek uitwisselpunten.
- Een aanbod aan mobiliteitsdiensten waarmee bewoners gebruik kunnen maken van een complete waaier aan vervoerwijzen: fietsen, e-bakfietsen, hogesnelheidsfietsen, e-scooters, e-auto's, light electric vehicles, e-bestelbusjes, recreatieve auto's, openbaar vervoer, taxi's, pakketbezorgdiensten.
- Een digitaal deelplatform (een MaaS-dienst) waarbij gebruikers met één smartphone-applicatie hun individuele mobiliteit plannen, boeken en betalen.



Schematische weergave van het auto- en fietsparkeren

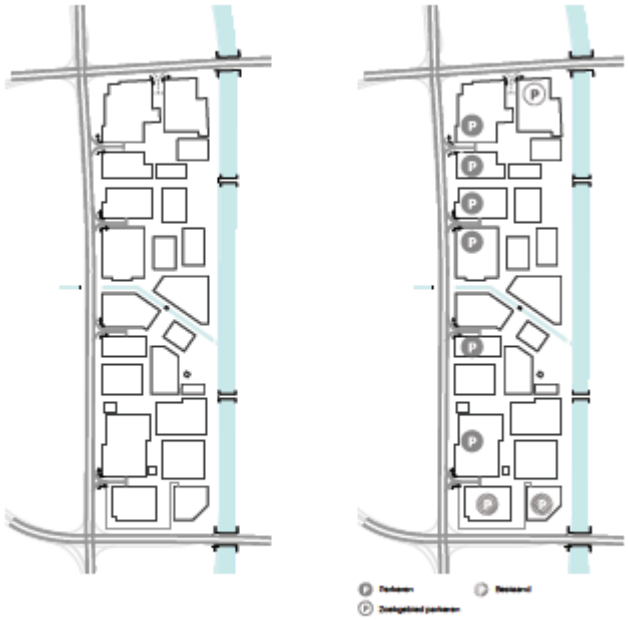
In de hubs, maar natuurlijk ook online, kunnen bewoners van de nieuwe wijk en omwonenden

deelvoertuigen regelen (zoals een abonnement) uit het aanbod van de mobiliteitsaanbieders.

Die aanbieders van deelvoertuigen worden in de komende tijd gecontracteerd via een aanbesteding. De eerste gesprekken tussen de gemeente en leveranciers van deelmobiliteit geven het beeld dat zij vertrouwen hebben in het bieden van voldoende en hoogwaardige diensten als deelauto's, deelfietsen, maar bijvoorbeeld ook pakketdiensten.

De deelauto's staan in verschillende parkeergarages in de nieuwe wijk Merwede (in deelgebied 5). Deze garages liggen langs de rand van de wijk en zijn bereikbaar met in- en uitritten (zogenaamde 'inprikkers') vanaf de Europalaan. We zorgen ervoor dat er vanaf de eerste woningoplevering een bijzonder goed aanbod van deelmobiliteit is.

Het functioneren van het mobiliteitsconcept, inclusief de verkeersproductie en -attractie wordt gemonitord en aangestuurd door een Mobiliteitsregisseur. Die werkt in opdracht van de grondeigenaren in het gebied, en heeft als taak om te zorgen voor een optimaal functionerend totaalpakket. Bij de oprichting van het mobiliteitsbedrijf worden concrete doelstellingen vastgelegd over de betaalbaarheid, toegankelijkheid en beschikbaarheid van mobiliteit in het gebied. Als gemeente nemen we hier een proactieve rol en zetten we ons in voor ambitieuze doelen. We gaan met ontwikkelaars en het mobiliteitsbedrijf om tafel om concrete afspraken te maken over hoe meer inwoners dan alleen de inwoners van de Merwede kunnen meeprofiteren van het mobiliteitsconcept. Als gemeente nemen we hier een proactieve rol in met duidelijke communicatie naar bewoners over welke mobiliteit beschikbaar is en hoe hier gebruik van gemaakt kan worden.



Auto Parkeren

4.2.1.11 Toegankelijkheid voor auto's

Merwede wordt ingericht als autovrij leefmilieu. Een belangrijke conditie die maakt dat de openbare ruimte zo groen kan worden ingericht, is dat de wijk autovrij is. Parkeergelegenheid voor auto's is er in parkeergarages, gekoppeld aan vier inprikkers vanuit de Europalaan De inprikkers zijn alleen vanaf de zuidzijde Europalaan in te rijden en richting noordzijde inprikker te verlaten. Hierdoor zijn er geen doorsteken nodig over de HOV baan en ook geen verkeerslichten. Logistiek op maat maakt dat Merwede geen onnodig gemotoriseerd verkeer de wijk in krijgt. De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk ingericht als verblijfsgebied. Toegang van gemotoriseerd verkeer is strikt gereguleerd. Voor nood- en hulpdiensten en onder restricties voor noodzakelijk verkeer (reiniging, onderhoud, vuilnis) blijft de autovrije ruimte toegankelijk.

Logistiek wordt zo veel mogelijk afgewikkeld in de inprikkers, waaraan parkeergarages, mobiliteitshubs en inpandige afvalcontainers zijn gegroepeerd, en aan de laad- en losplekken aan de Europalaan voor grote vrachtwagens die daar onder voorwaarden gebruik van kunnen maken. Enkel hulp- en nooddiensten hebben vrije toegang tot het gebied. Per logistieke stroom is gekeken welk concept het best past bij het autovrije leefmilieu. Dit heeft geleid tot de volgende verdeling:

- Grote leveringen en bevoorrading (met groot vrachtvervoer) van retail, horeca en overige voorzieningen vindt plaats vanuit de zes laad- en losplekken langs de Europalaan. Om op deze

plekken te kunnen laden en lossen moet worden gereserveerd via een digitaal en dynamisch reserveringssysteem. In het stedenbouwkundig plan is hierop ingespeeld door voorzieningen die gebruik maken van dergelijke grote leveringen hoofdzakelijk te clusteren aan de zijde van de Europalaan en bij de twee stadspleinen.
- Servicelogistiek (parkeren) en consumentenlogistiek (bezorgen, waaronder pakketten) vindt plaats via een van de twee logistieke hubs. Deze hubs zijn nabij een mobiliteitswinkel gesitueerd. In de logistieke hubs vindt de overslag naar kleinschalig zero emissie vervoer plaats, zoals cargobikes en handkarren, die het autovrije gebied in mogen. Inpandige pakketmuren, gekoppeld aan de mobiliteitswinkels, minimaliseren het aantal bewegingen in het gebied en bieden optimale afhaalmogelijkheden aan de bewoners.
- Kleine leveringen, bijvoorbeeld voor boodschappen, maaltijden en detailhandel, vinden plaats met zero emissie vervoer (LEV's, cargobikes en handkarren) die (eventueel via de logistieke hubs) het autovrije gebied in mogen. Deze kleine logistiek is ondergeschikt aan voetgangers en fietsers (10km/u) en heeft beperkte toegang tot Merwede; niet alle straten zijn hierop ingericht.

De verdeling biedt voor nagenoeg al het logistieke verkeer een oplossing die voldoet aan de ambitie om Merwede autovrij te maken. Enkel bij hoge uitzondering en onder strikte voorwaarden kan logistiek verkeer worden toegelaten tot het gebied. Hiervoor moet dan ontheffing worden aangevraagd. Ontheffing kan worden verleend bijvoorbeeld bij verhuizingen, bijzondere werkzaamheden of voor specifieke functies in het gebied. Om hiervoor in aanmerking te komen moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

- het inrijden van het autoluwe gebied is aantoonbaar noodzakelijk en andere oplossingen zijn niet voorhanden.
- het voertuig voldoet qua afmetingen en gewicht aan de gestelde eisen en levert in het toegewezen tijdsslot en blijft op de toegewezen rijroute.
- Het streven is dat alle voertuigen zero emissie zijn.

Dit toelatingskader is het vangnet voor als het noodzakelijk gebied is om het gebied in te rijden. Met verschillende systemen kan de ontheffing worden gehandhaafd. Verkeer naar en van Stedin en Mobach via de Kanaalweg blijft mogelijk. Mogelijk binnen venstertijden.

Voor het ophalen van het afval zijn de vier inprikkers (ontsluitingswegen) aan de Europalaan het meest geschikt. Hier kan de ophaalwagen de perscontainers legen zonder het gebied in te rijden. Wanneer een bouwblok aan de Europalaan beschikt over grote perscontainers, dan worden deze geleegd met een haakarmwagen vanuit de inprikker. Kleinere perscontainers aan de Europalaan of in de bouwblokken die niet grenzen aan de Europalaan worden met kleiner elektrisch vervoer opgehaald en direct afgevoerd.

Textiel wordt separaat ingezameld. In het plan is ruimte hiervoor gereserveerd in de inprikkers. Mogelijk dat textiel bij de supermarkten kan worden ingezameld. Voor grof vuil wordt onderzocht of deze kunnen worden ingezameld bij een centraal grondstoffenpunt in of nabij Merwede.

Uitwerking van de bereikbaarheid en profielen heeft plaatsgevonden in het Functioneel Ontwerp Inrichtingsplan Merwede (zie bijlage). De aansluitingen van de inprikkers zijn simpel vormgegeven dwz volgens het rechts in-rechts uit principe. In afwijking van het SP Merwede en het FOIP Merwede wordt de inprikker ter hoogte van het bedrijf All Safe in de uitwerking iets noordelijker gerealiseerd en gecombineerd met een auto-ontsluiting van All safe.



4.2.1.12 Parkeren op afstand

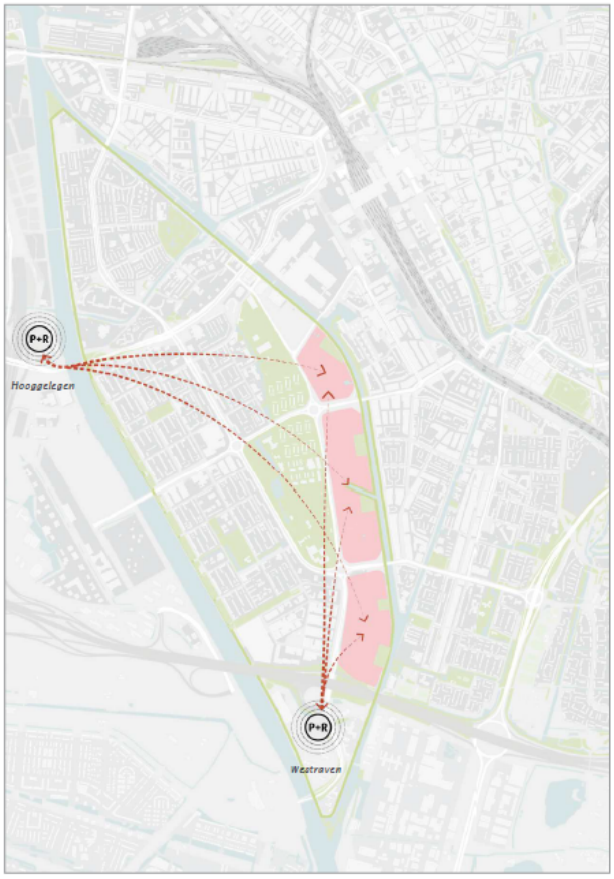
Niet voor iedere inwoner, werknemer of bezoeker van Merwede zal er een parkeerplaats in het gebied beschikbaar zijn. Daarom is voorzien in zogenaamd Parkeren op Afstand (POA). Dit concept biedt, aanvullend op het bekende concept Park+Ride (P+R) dat voor werknemers en bezoekers aan Utrecht parkeermogelijkheden op afstand van de bestemming biedt, ook aan bewoners de mogelijkheid om hun auto op afstand te parkeren.

Zij kunnen daartoe terecht in één van de bestaande P+R-garages langs de Ring (zoals Westraven, dat relatief dicht bij Merwede ligt), of in een van de nog te ontwikkelen POA-hubs zoals de beoogde Mobiliteitshub XL in Papendorp. In Westraven zijn voldoende plekken (op de piektijd 437) aanwezig om de parkeervraag van fase 1 op te vangen.

Het bestemmingsplan Leeuwesteyn Zuid staat de bouw van een P+R-garage met 2000 parkeerplaatsen al toe. De locatie is in eigendom van de gemeente en de gemeente heeft opdracht gegeven tot het opstellen van een programma van eisen voor de bouw. Deze garage zal plek bieden

aan parkeerders van diverse ontwikkelingen in Zuidwest Utrecht in Papendorp, het stationsgebied en de tweede fase Merwede.

Voorwaarde voor parkeren op afstand is dat je op elk moment van de dag of nacht snel, sociaal veilig en comfortabel van de Merwedekanaalzone naar de P+R kan reizen, en vice versa. Naast fietsen (met een privé- of deelfiets) of het openbaar vervoer, vraagt dit buiten de reguliere dienstregeling van het openbaar vervoer om vraaggestuurde mobiliteit (zoals het vooraf kunnen reserveren van een OV-fiets) in het voor- en natransport naar de P+R.



Mogelijke locaties parkeren op afstand (bron: Omgevingsvisie MWKZ deel 2)

4.2.1.13 Betaald parkeren

Onderdeel van het mobiliteitsconcept is het hanteren van lage parkeernormen. Dit betekent concreet dat het gebied aangemerkt is als A2-gebied (centraal stedelijk gebied met betaald parkeren). Dit gebied, als onderdeel van de Merwedekanaalzone, is aangeduid als maatwerkgebied. Bewoners en gebruikers komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat.

Als onderdeel van de mobiliteitsmaatregelen wordt proactief (en niet volgend) betaald parkeren ingevoerd in de buurten rondom Merwede. Wanneer er geen betaald parkeren wordt ingevoerd, zal uitwijkgedrag ontstaan van parkeerders in de Merwedekanaalzone en worden doelen niet gehaald.

Vanaf de oplevering van de eerste woningen en voorzieningen is het daarom voor bewoners en gebruikers niet mogelijk in omliggende wijken gratis te parkeren. Zij komen ook niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Betaald parkeren wordt ingevoerd voordat de eerste woningen in Merwede worden opgeleverd.

4.2.1.14 Autoparkeren

De gemeente heeft beleid om ervoor te zorgen dat planontwikkelingen voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen en om de partijen die ontwikkelen duidelijkheid te geven over wat dan 'voldoende' is. Het beleid is vastgelegd in de Nota Stallen en Parkeren (2013) en in het bij die nota horende Addendum Parkeernormen Fiets en Auto (2019; 'addendum' betekent: toevoeging). In het Addendum is vastgesteld dat voor sociale huurwoningen en voor middenhuurwoningen die groter zijn dan 55 m^2 een 25% lagere parkeernorm mag worden gebruikt.

De gehanteerde norm voor een bepaald ontwikkelgebied wordt o.a. bepaald door de karakterisering

van het gebied. Op dit moment valt Merwede buiten het gereguleerde gebied. Merwede is straks een centrumgebied met een mix aan wonen en voorzieningen. Er wordt een gemengd programma gebouwd welke past bij een centrumgebied, waarbij voorzieningen op loopafstand van de woningen liggen. Dit wordt verder versterkt door het mobiliteitsconcept dat inzet op een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer (met nieuwe loop- en fietsbruggen) en een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer. Verder wordt er voor de bewoners, bezoekers en (op termijn) omwonenden van de Merwedekanaalzone een mobiliteitshub ontwikkeld. Het gebied functioneert daarmee straks als een centrumgebied met de daarbij horende hoeveelheid verkeer. De behoefte en noodzaak voor het autogebruik ligt daardoor lager. Lage parkeernormen, conform A2 centrumgebied zijn dan ook passend en randvoorwaardelijk voor het mobiliteitsconcept. In een A zone is de verkeersruimte schaars en is verblijfskwaliteit van het grootste belang. Fietser en vooral voetganger zijn hoofdgebruiker en krijgen prioriteit. In zone A rijdt alleen autoverkeer en logistiek verkeer met een eindbestemming in deze zone (te gast). De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder zijn dat het verkeer zichzelf regelt en verkeerslichten zo min mogelijk nodig zijn.

Het bieden van weinig parkeergelegenheid is noodzakelijk om de verkeersgeneratie te beperken. De extra verkeersgeneratie op de Europalaan die ontstaat als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen, mag niet hoger zijn dan 1.200 motorvoertuigen per drukste spitsuur. Door het minder beschikbaar zijn van parkeerplaatsen is er minder ruimte voor de auto in Merwede en zijn er minder verkeersbewegingen. Daarom is gekozen, als onderdeel van de ambitieuze parkeerstrategie, om een binnenstedelijk milieu (A2) als uitgangspunt te hanteren. Aangevuld met de overige maatregelen binnen het mobiliteitsconcept Merwede.

Door de nieuwbouw in het plangebied ontstaat een behoefte aan parkeergelegenheid. Het voldoen aan die parkeerbehoefte is een onderdeel van de ontwikkeling van het gebied. Met de vaststelling van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone heeft de gemeenteraad bepaald dat:

- Het plangebied, als onderdeel van het maatwerk, in plaats van in de B-zone, binnen de A-zone van de nota Stallen en Parkeren valt (dat betekent dat bij het berekenen van de parkeereis een lagere norm geldt, want de A-zone heeft lagere parkeernormen dan bij de B-zone).
- Bij de berekening van de parkeerbehoefte de minimumnorm van die nota moet worden gebruikt (dat betekent dat de planontwikkeling moet rekenen met de laagste mogelijke parkeerbehoefte).

De bedoeling van dit besluit van de gemeenteraad is om ervoor te zorgen dat de ruimte in het plangebied zo min mogelijk wordt gebruikt voor parkeervoorzieningen en dat het aantal verkeersbewegingen door de beperkte aanwezigheid van parkeervoorzieningen beperkt wordt.

De parkeernota geeft aan hoe de parkeerbehoefte berekend moet worden. Omdat de berekende behoefte niet altijd aansluit bij de planontwikkeling, biedt de parkeernota ook mogelijkheden om de uitkomst van de behoefte te nuanceren. Die nuancering leidt tot wat we noemen de parkeereis. Het getal dat de parkeereis weergeeft is dus het aantal parkeerplaatsen dat nodig is om te voldoen aan de eis uit de parkeernota dat de ontwikkeling zorgt voor voldoende parkeerplaatsen. Deze paragraaf laat zien hoe de parkeerbehoefte is berekend en aan welke parkeereis de planontwikkeling moet voldoen (zie hieronder), hoe het project de parkeereis uitvoert, de conclusie over het parkeren en hoe het stallen van fietsen wordt geregeld.

In het bestemmingsplan is het mobiliteitssysteem in de regels vastgelegd door het opnemen van het maximale aantal parkeerplaatsen, het autoluwe karakter van het gebied, de locatie waar auto's het gebied in mogen, het borgen van een mobiliteitsbedrijf, het tijdig voorzien in mobiliteitshubs en de locatie daarvan. Daarnaast is ook de tijdige nabijheid van voorzieningen in de regels geborgd. Daarnaast geldt dat de gemeente tijdig zorgdraagt voor de twee bruggen voor langzaam verkeer en de overige openbare ruimte (zie ook paragraaf 4.2.3), en het parkeren op afstand alsmede invoering van betaald parkeren tijdig faciliteert.

4.2.1.15 Berekening van de parkeerbehoefte van auto's, de parkeereis

Om de parkeerbehoefte te berekenen moet het programma voor Merwede vertaald worden in de termen en categorieën van de parkeernota. De berekening in deze paragraaf gebruikt het programma dat in de tabel (zie bijlage) is opgenomen. De parkeernormen die gebruikt worden voor de uitvoering van het beleid (beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk, d.d. 16 september 2020) zijn gebaseerd op de kengetallen van de landelijke kennisorganisatie CROW. De CROW heeft op basis van onderzoek vastgesteld welke parkeervraag bij welke activiteit hoort.

In de parkeernota wordt gewerkt met vier categorieën op basis van grootte van de woning. Bij elke categorie is aangegeven wat de parkeernorm is. De parkeernorm wordt uitgedrukt in het benodigde aantal parkeerplaatsen per woning. Een parkeernorm van 0,98 betekent dat er iets minder dan één parkeerplaats per woning nodig is (per 100 woningen moeten er 98 parkeerplaatsen zijn).

Het woonprogramma in Merwede is uitgedrukt in categorieën en aantallen dat volgens de laatste inzichten en zoals opgenomen in de beleidsregels (zie bijlage). Op basis hiervan worden de normen

van de parkeernota toegepast. Daarbij wordt onder andere rekening gehouden met het vastgelegde aandeel sociale huur.

De categorie middeldure woningen is nog niet uitgesplitst naar huur en koop. Op dit moment kan geen realistische inschatting worden gemaakt. Dat betekent dat de aftrek die de parkeernota toestaat voor middenhuur niet benut kan worden. In de berekening is daarom alleen de aftrek voor het aandeel van sociale huurwoningen die groter zijn dan 55 m^2 meegenomen.

Het bestemmingsplan staat naast wonen een groot aantal andere functies toe, zoals maatschappelijke voorzieningen, kantoren, bedrijven, detailhandel, horeca en vrije tijd. De parkeernota geeft de parkeernormen aan per functie, uitgedrukt in het benodigde aantal parkeerplaatsen per 100 m^2. Op basis van het maximale voorzieningenprogramma is een representatieve invulling van de diverse functies en de bijbehorende parkeerbehoefte bepaald. Het berekende totaal aantal parkeerplaatsen dat na toepassing van de parkeernorm nodig is, is de som van de totalen in de tabellen voor wonen en de voorzieningen, zie hiervoor Bijlage 7.

4.2.1.16 Realiseren van voldoende parkeergelegenheid

De parkeernota geeft aan in welke gevallen van de parkeereis mag worden afgeweken. In Merwede fase 1 worden de volgende mogelijkheden toegepast:

- 10% van het aantal parkeerplaatsen worden vervangen door fietsplekken;
- 30% van het aantal parkeerplaatsen bij woningen wordt vervangen door parkeerplaatsen voor deelauto's, waarbij één parkeerplaats voor een deelauto vier gewone parkeerplaatsen vervangt.
- aftrek voor dubbelgebruik.

4.2.1.17 Deelauto's

De parkeernota neemt een omzetting van 20% van het aantal parkeerplaatsen bij woningen naar plaatsen voor deelauto's als uitgangspunt. Op bijzondere locaties geeft de parkeernota ruimte voor maatwerk. Merwede is zo'n maatwerklocatie die mag uitgaan van het gebruik van meer deelauto's. Door een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk, inclusief de extra loop- en fietsbruggen, nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV); ruim aanbod van deelmobiliteit en dagelijkse voorzieningen op loop- en fietsafstand zijn de mogelijkheden voor ander vervoer dan vervoer met de eigen auto heel gunstig. Deze maatregel en het mobiliteitsconcept van het plangebied maken het reëel om ervan uit te gaan dat 30% van de benodigde parkeerplaatsen voor de woningen vervangen wordt door deelauto's. De onderstaande berekening gaat daarom uit van een vervanging van 30%, in plaats van de standaardaftrek van 20% voor deelauto's.

4.2.1.18 Dubbelgebruik

De aftrek voor het dubbelgebruik betekent dat rekening gehouden wordt met de tijden waarop een bepaalde functie een parkeerplaats gebruikt. Het daadwerkelijke gebruik van parkeerplaatsen fluctueert namelijk over de dag en de week. Op een doordeweekse dag zijn er overdag bijvoorbeeld minder parkeerplaatsen nodig voor bewoners, omdat een deel van de bewoners de auto dan voor het werk gebruikt. Die parkeerplaatsen kunnen gebruikt worden door een bezoeker van een andere bewoner of door iemand die een winkel bezoekt.

De onderstaande berekening gaat ook uit van een worstcasescenario. In plaats van een mix van functies die allemaal eigen aanwezigheidstijden hebben, is uitgegaan van een mix van functies met een hoge aanwezigheid zoals restaurant en sauna. Uit de analyse van de parkeerbehoefte per dagdeel blijkt dat de zaterdagavond maatgevend is voor de vraag naar parkeerplaatsen. De zaterdagavond is het drukste moment, omdat een overgroot deel van de bewoners thuis is, bezoek heeft en de restaurants dan drukbezet zijn. Een deel van de parkeervraag doet zich niet voor, omdat kantoorpersoneel en -bezoek niet aanwezig is. Ook personeel en bezoek van de detailhandel is dan niet aanwezig.

4.2.1.19 Deelauto's, eigen auto's en auto's van bezoekers

In het plangebied worden parkeergarages voor deelauto's, beperkt voor eigen auto's en auto's van bezoekers gebouwd.

4.2.1.20 Specifiek maatwerk Parkeren op afstand in de P+R

Met de aanpassing van de nota parkeernormen auto en fiets via het addendum in 2019 is de mogelijkheid geïntroduceerd om het parkeren voor maatwerkgebieden op grotere afstand te regelen in parkeergarages. De gemeente is voornemens voor diverse gebiedsontwikkelingen een P+R-garage op Papendorp (bij Hooggelegen) aan te leggen. Hierbij wordt rekening gehouden met de parkeerbehoefte van de toekomstige bewoners, bezoekers en personeel van Merwede. Daarnaast kan de beschikbare ruimte op de P+R Westraven worden benut.

Over het effect dat het parkeren op afstand in de omvang van Merwede fase 1 heeft op de parkeervraag van de verschillende doelgroepen (bewoners, bezoekers, personeel) zijn binnen en

buiten de gemeente nog geen ervaringscijfers beschikbaar. De verwachting is dat een deel van de bewoners, bezoekers of werknemers afziet van het gebruik van de auto, als het parkeren alleen op afstand kan. In welke mate dit het geval is, is afhankelijk van meerdere factoren. Deze factoren zijn onder andere:

- de afstand tot P+R en reistijd tot P+R;
- beschikbare alternatieven voor de reis, zoals de fiets en het OV (waaronder het reizen met de trein naar P+R-locaties in de regio);
- prijsstelling van alternatieve parkeerlocaties en parkeerkosten voor het parkeren op afstand;
- de leefstijl van de bewoner.

We verwachten dat de ruime beschikbaarheid van deelauto's vlakbij, zal betekenen dat meer mensen zullen besluiten dat zij geen auto meer hoeven te bezitten. Hierbij zijn het vertrouwen in het systeem (altijd over een deelauto kunnen beschikken) en de prijsstelling (het abonnement van de deelauto moet opwegen tegen het hebben en gebruiken van een eigen auto) cruciale elementen.

Daarbij accepteren we dat een aantal bewoners en bezoekers (aanvankelijk) geen gebruik maakt van de aangeboden parkeerplaatsen op afstand of deelauto's en een parkeerplaats in de omgeving van het plangebied zoekt. Eventuele overlast zal hooguit beperkt optreden, omdat bewoners en medewerkers van deze ontwikkeling geen parkeervergunning krijgen voor het parkeren op de openbare weg en als bezoeker een hoog tarief moeten betalen in A-gebied of in de omgeving (geen bezoekerstarief).

De gemeente zal nauwgezet monitoren hoeveel parkeerplaatsen op de P+R daadwerkelijk nodig zijn voor bezoekers, werkenden en bewoners van Merwede fase 1. De dan beschikbare instrumenten zoals het voeren van prijsbeleid, het invoeren van Mobility as a Service (MaaS) en het verbeteren van de alternatieven voor de eigen auto in regioverband (snelfietsroutes, verbetering van het openbaar vervoer en P+R-parkeren in de regio) zullen worden ingezet om de vraag en het aanbod op elkaar af te stemmen.

4.2.1.21 Ontwikkelingen in de toekomst

Deze ontwikkeling zal in 2023 kunnen starten en zal een looptijd van vele jaren kennen. Momenteel wordt er gewerkt aan een nieuwe parkeervisie met nieuwe parkeernormen. De vaststelling door de gemeenteraad van deze nieuwe parkeervisie wordt in de tweede helft van 2021 verwacht. Elementen uit dit nieuwe beleid die van invloed zijn op de vraag naar parkeerplaatsen en uiteindelijk het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar zal moeten zijn voor Merwede fase 1 worden in de loop van de planvorming gebruikt om te komen tot een definitieve keuze.

4.2.1.22 Fasering parkeren

Nu wordt Merwede gekenmerkt door veel maaiveld parkeren. De fasering gaat uit van het geleidelijk uitfaseren van het (bestaande) parkeren op maaiveld. Tijdens de bouwfasen worden niet meer parkeerplaatsen voor privéauto's te huur aangeboden dan passend bij het op zeker moment gerealiseerde programma. De parkeerplaatsen worden voor een groot deel ondergronds gefaciliteerd, maar om flexibel te blijven zullen ook (tijdelijke) bovengrondse oplossingen worden gemaakt.

4.2.1.23 Conclusie over het parkeren

De toepassing van de normen en aftrekmogelijkheden van de parkeernota leveren een parkeereis van 1637 parkeerplaatsen. Hiervan worden er 1200 in het plangebied beschikbaar gesteld. Op afstand wordt rekening gehouden met 437 parkeerplaatsen.

Merwede is een maatwerklocatie volgens de parkeernota. Hier wordt invulling aan gegeven door een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk, inclusief de extra loop- en fietsbruggen, nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV); ruim aanbod van deelmobiliteit en dat dagelijkse voorzieningen op loop- en fietsafstand beschikbaar zijn. Op deze locatie mag een ander autogebruik verwacht en gevraagd worden van nieuwe bewoners. In het gebied is weinig ruimte voor de eigen auto. De gemeente maakt de keuze om de mobiliteitsvraag van de toekomstige bewoners anders te benaderen en de focus op het vervoer met de eigen auto te verleggen naar alternatieve vormen van vervoer.

De parkeerplaatsen die gebruikers (bewoners, werkenden) en bezoekers van het plangebied nodig hebben, zijn deels beschikbaar in het plangebied en verder kan hierin worden voorzien in onder andere een gemeentelijke P+R-garage (op afstand).

Met deze oplossingen wordt het parkeren adequaat opgelost op basis van de huidige inzichten. Uitvoering zal vanaf 2023 plaatsvinden. Er zullen zich in de tussenliggende jaren nog de nodige ontwikkelingen voordoen die van invloed zullen zijn op de daadwerkelijke vraag naar parkeerplaatsen. De verwachting is dat die ontwikkelingen leiden tot een vermindering van de vraag.

Het beleid van de gemeente is hierop gericht. De regels van het bestemmingsplan maken een koppeling met het gemeentelijk parkeerbeleid, ook voor de fiets.

4.2.2 Europalaan

Onderdeel van de mobiliteitsstrategie Merwede is de aanpak van de Europalaan Noord. Ruimtelijk uitgangspunt bij de inrichting van de Utrechtse wegen is het versterken van de identiteit en de samenhang van de wegen in het stedelijk netwerk. Door de continuïteit van het profiel, de lijnvoering en de heldere inrichting met bomenrijen en groenstroken van formaat, wordt de herkenbaarheid van deze lijnen versterkt. De voor Kanaleneiland cultuurhistorische waardevolle, ruime en nadrukkelijk groene opzet van het profiel blijft herkenbaar.

De Europalaan Noord is een stedelijke verbindingsweg en functioneert als schakel tussen centrumgebieden en de verdeelring. Voor stedelijke verbindingswegen wordt, los van de verkeerkundige functie, ruimtelijk onderscheid gemaakt tussen de verdeelring (boulevard) en de radiale verbindingswegen (avenue). De Europalaan Noord is in deze indeling een radiale verbindingsweg en wordt ingericht volgens de ruimtelijke principes van een avenue met een smalle, groene middenberm en brede, groene zijbermen met daarin dubbele bomenrijen. Vrij liggende voet- en fietspaden zijn telkens gescheiden door groen.

In het IPvE FO Europalaan Noord is een aantal ruimtelijke uitgangspunten geformuleerd.

4.2.2.1 Voetgangers

De oversteekbaarheid naar en de verbinding met het park Transwijk en de oostwest verbindingen in de omgeving worden aanzienlijk verbeterd. Er moeten drie oversteken voor voetgangers worden gemaakt die aansluiten op de routes in oostwest richting, twee daarvan worden gecombineerd met de ov-haltes. De oversteken hebben opstelruimtes aan weerszijde van de HOV-baan, het uitgangspunt is dat er gefaseerd wordt overgestoken. Een ruime maatvoering van de trottoirs aan de Merwede zijde draagt bij aan maximale verblijfskwaliteit. Voor de westzijde van de Europalaan Noord betekent dit meer ruimte voor levendigheid, verblijf en openheid van het park.

4.2.2.2 Fietsers

In 2030 worden er 2500 – 3000 fietsers per etmaal in de Europalaan Noord verwacht op de fietspaden aan weerszijde van de Europalaan Noord. Deze toename van fietsverkeer wordt gefaciliteerd door vrijliggende fietspaden aan weerszijden van het profiel die onderdeel zijn van het netwerk van hoofdfietsroutes (SRSRSB). Het fietspad aan de parkzijde is bij voorkeur 4 meter breed en minimaal 3,5 meter breed, aan de Merwede zijde is dat minimaal 4 meter en maximaal 5 meter breed. Door de komst van de fietsbruggen over het Merwedekanaal is er een toename van overstekend fietsverkeer in de oostwest richting over de Europalaan Noord. Uitgangspunt is dat er minimaal drie oversteken voor fietsers worden gemaakt die aansluiten op de routes in oostwest richting, twee daarvan worden gecombineerd met de ov-haltes.

4.2.2.3 Openbaar vervoer

Op de Europalaan Noord rijden in de spits ongeveer 80 bussen per uur (35-45 per richting). Dit gaat om ongeveer 11.000 reizigers per etmaal op een werkdag in beide richtingen. Bij ontwikkeling van de Merwedekanaalzone met 10.000 woningen is de verwachting dat het aantal reizigers per etmaal met het openbaar vervoer op de Europalaan stijgt van 11 .000 naar 15.000.

4.2.2.4 Functie in netwerk

De Europalaan Noord is een belangrijke ‘spaak’ in het conceptuele model van het ‘wiel met spaken’. In het vastgestelde Toekomstbeeld OV Midden Nederland is gesteld dat Utrecht Centraal het belangrijkste knooppunt van de regio Utrecht blijft. Daarmee is het ook belangrijk om de ‘spaken’, dus de tram- en bus corridors van en naar Utrecht Centraal te versterken, waaronder ook de Europalaan Noord.

De Europalaan Noord is onderdeel van het kernnet OV, dat bestaat uit drukke busverbindingen in stedelijk gebied met veel reizigersvraag en een functie voor de regio en de stad Utrecht. Bereikbaarheid per openbaar vervoer vanuit de zuidelijke stadsregio Utrecht, onder andere Nieuwegein en Vianen is sterk afhankelijk van de kwaliteit van de OV-infrastructuur in de stad. Dit deel van de zuidelijke stadsregio ligt niet aan het spoor. Dit maakt het belang van goede OV-infrastructuur groot.

Economische kerngebieden als de A12-zone, Nieuwegein centrum en Het Klooster worden via deze corriror verbonden. Ook woonkernen zoals Nieuwegein, IJsselstein, Vianen en verder richting het zuiden zijn niet aangesloten op het spoornetwerk en worden verbonden via de Europalaan Noord aan Utrecht Centraal en Utrecht Centrum. Het Centraal Station biedt toegang tot (inter)nationale en regionale treinverbindingen.

4.2.2.5 Profiel HOV

De kwaliteitskenmerken van het kernnet zijn gericht op het mogelijk maken van hoge rijfrequenties, een goede doorstroming en hoge mate van betrouwbaarheid. Dit vergroot het comfort voor de reiziger en maakt het OV tot een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Uitgangspunt is het realiseren van twee HOV-haltes aan de Europalaan Noord met een onderlinge afstand van circa 600 m. De haltes voldoen aan de wettelijk geldende toegankelijkheidseisen. Dit geldt voor zowel de toe leidende routes van en naar de perrons, de gidslijnen en de perronhoogtes.

In de toekomstige situatie halteren waarschijnlijk niet alle bussen op de twee haltes. Dit wordt jaarlijks besloten door de OV-autoriteit (provincie Utrecht) in het vervoerplanproces. Voorlopig uitgangspunt: de lijnen 74, 77 en 65 zijn gericht op de stadsregio en halteren op de Europalaan Noord. De lijnen 241, 63 en 81 zijn gericht op de streek, o.a. Wijk bij Duurstede en rijden door.

Door de verplaatsing van de busremise van de Europalaan Noord naar Westraven eind 2020 zijn er een aantal bussen die 'leeg' naar CS rijden, een betrouwbare route voor deze ritten is van belang. Haltehavens zijn noodzakelijk om te voorkomen dat de doorgaande bussen moeten wachten op bussen die wel halteren. Hierdoor blijft de OV-doorstroming en de rijtijden op peil en dat is van groot belang bij HOV. Mocht tot aanleg van een lightrail besloten worden dan blijven er waarschijnlijk bussen rijden op de Europalaan Noord. Bus en lightrail kunnen niet op hetzelfde halteperron halteren vanwege het verschil in vloerhoogte en vanwege het nadelige effect op de doorstroming.

Uitgegaan wordt van een zo efficiënt mogelijke ontwerp van de haltehavens. Oversteken voor langzaam verkeer worden gecombineerd met de ov-haltes. Alle halteperrons zijn voorzien van een digitaal reisinformatiesysteem (DRIS).

4.2.2.6 Doorstroming

Uitgangspunt voor de ov-baan is een maximumsnelheid van 50 km/h. De wenselijke gemiddelde doorstroomkwaliteit HOV is 25 km/u.



Kwaliteitssprong OV

4.2.2.7 Verkeersregeling

Er is een groene golf voor de bus; bussen krijgen prioriteit bij VRI's ten opzichte van ander gemotoriseerd verkeer. Op de plangrenzen wordt gekruist met andere zware HOV assen, deze assen zijn gelijk in prioriteit. De noordelijke en zuidelijke fiets- en/of voetgangersoversteken over de rijbaan zijn ongeregeld, de oversteek met de busbaan is geregeld met een waarschuwingslicht. Bij de keerlus is een kruising met verkeerslichten voor overstekende fiets- en voetgangers.

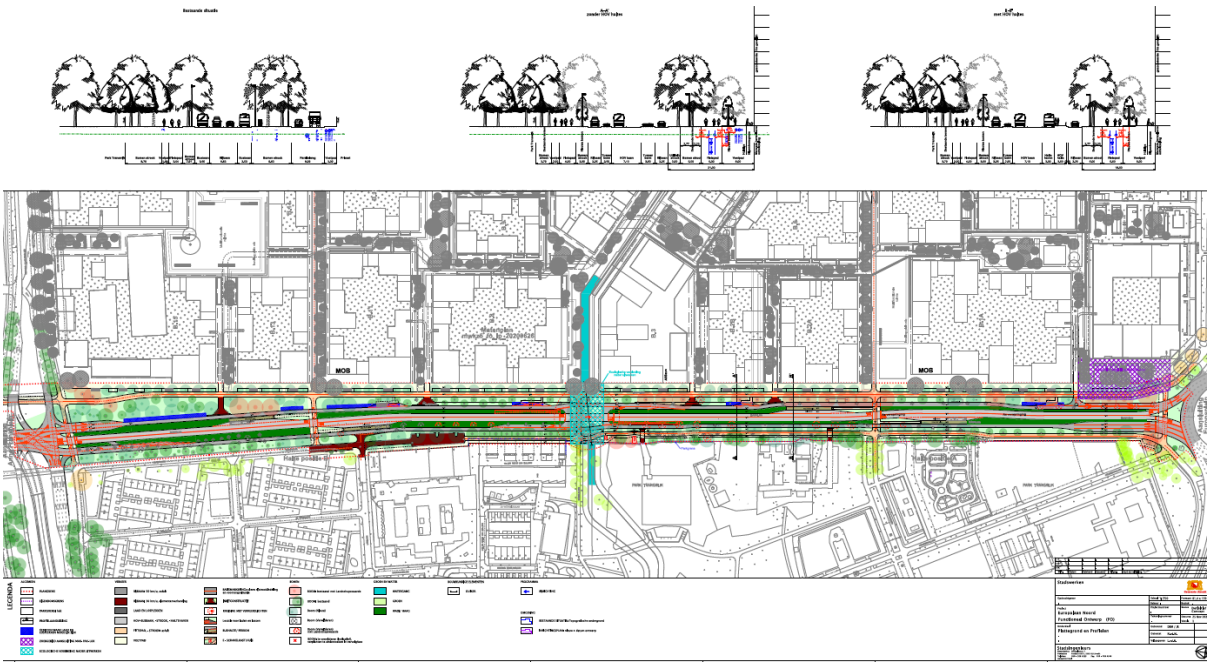
4.2.2.8 Lightrail

Parallel aan het uitwerken van het ontwerp van de Europalaan onderzoeken we een mogelijke inpassing van een lightrailverbinding op de Europalaan. Hierbij wordt naast een verbinding op maaiveld ook onderzocht of een ondergrondse variant (deels) mogelijk is. In het huidige concept-ontwerp (concept-IPVE/FO) is een HOV (bus)-baan opgenomen waarbij een ruimtelijke reservering is opgenomen ten behoeve van een lightrailverbinding.

Lightrail is nu nog niet opgenomen in dit bestemmingsplan, omdat nog niet duidelijk is welk type wordt toegepast, hoeveel bussen er blijven rijden en de route en ligging van de lightrail ook nog niet nader bepaald is. Ook is de financiële onderbouwing van het plan met lightrail op dit moment onvoldoende zeker. Indien lightrail haalbaar is en de plannen verder uitgewerkt worden kan het omgevingsplan worden gewijzigd of een afwijkingsbesluit worden genomen.

4.2.2.9 Auto

Uitgangspunt is dat de eenbaans rijbanen in beide richtingen 3,25 meter breed zijn. De nieuwe woonwijk wordt met vier aansluitingen (inprikkers) ontsloten. De huidige ontsluiting bij Transwijk zuid dient te worden gehandhaafd. Op de Europalaan Noord moet een keerlus worden gerealiseerd met opstelstroken ten behoeve van het kerend verkeer. Ook worden opstelstroken gemaakt bij de VRI voor afslaand verkeer bij beide kruisingen. Naast de zes laad en losplekken aan de oostzijde van de laan, is er geen parkeergelegenheid op de Europalaan Noord.



Overzicht IPvE/Functioneel Ontwerp Europalaan Noord

4.2.2.10 Conclusie

Onderdeel van het plangebied van het bestemmingsplan is de herinrichting van de Europalaan Noord. De herinrichting faciliteert de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. De gemeente draagt zorg voor een tijdige herinrichting van de Europalaan.

4.2.3 Openbare ruimte en groen

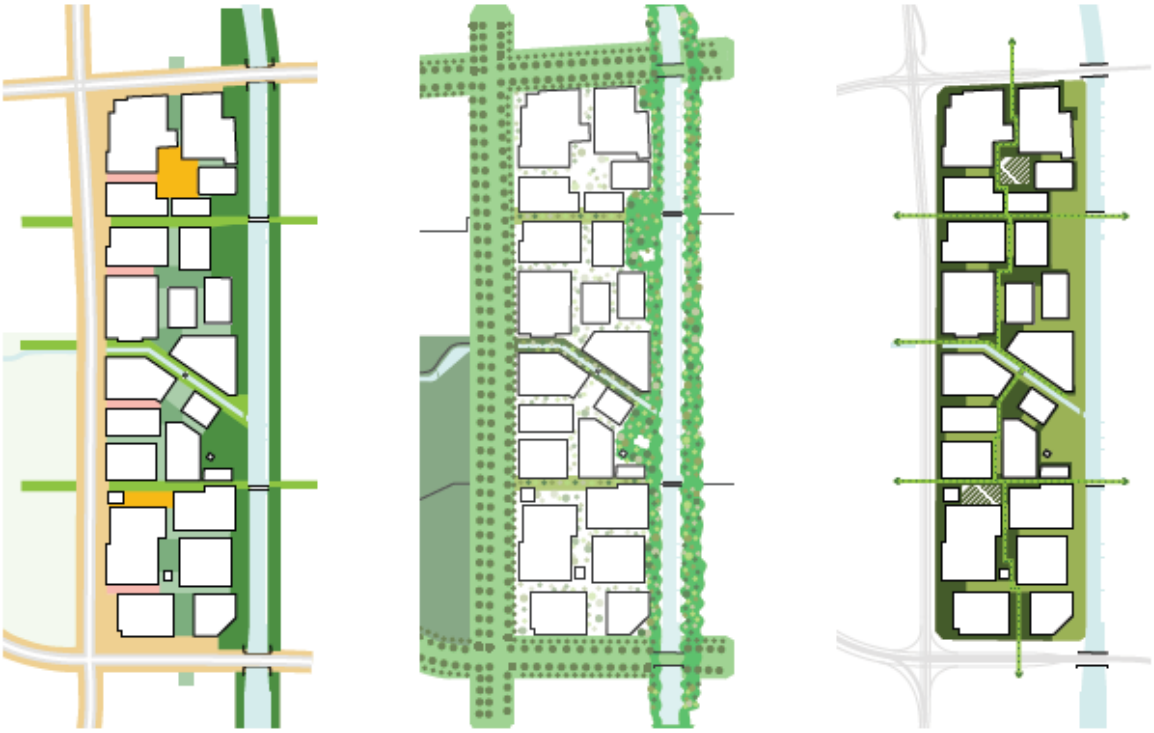
Merwede voegt een bijzondere ruimte toe aan de stad voor iedereen, waarin de voetganger centraal staat. Het wordt een aantrekkelijk, levendig en groen deel van de stad. Een wijk waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en kinderen op straat kunnen spelen in een ontspannen openbare ruimte. Kenmerkend is de hoge dichtheid en afwisseling van drukkere en rustigere plekken. De hoge dichtheid maakt dat elk stuk openbare ruimte waardevol is en voor meerdere doelen wordt benut. Het ontwerp is robuust en biedt ruimte voor wisselende initiatieven van de toekomstige bewoners en gebruikers.

De wijk krijgt een aantrekkelijk groen beeld en ademt de sfeer van hoogstedelijk wonen in het groen. Het groen in de openbare ruimte, de binnenterreinen en op daken versterkt elkaar en zorgt dat de wijk overal groen aanvoelt. Het groen in Merwede krijgt een gevarieerde samenstelling met seizoenseffecten en ontwikkelt zich door de tijd heen. Merwede biedt integrale oplossingen voor klimaatadaptiviteit en circulariteit. De kwaliteit van een groene, levendige wijk biedt kansen om te zorgen dat de openbare ruimte op een vanzelfsprekende manier ook bijdraagt aan hittestress mitigatie en een watersensitieve wijk is, waarbij op een slimme manier hemelwater wordt opgevangen en tijdelijk geborgen wordt. Het geborgde hemelwater kan worden hergebruikt voor groene daken, binnentuinen en openbare ruimte. De beplantingszones en het watersysteem van de wijk zijn gericht op het opvangen van een stevige bui, zowel binnen de blokken als in de openbare ruimte, waarmee schade wordt voorkomen.

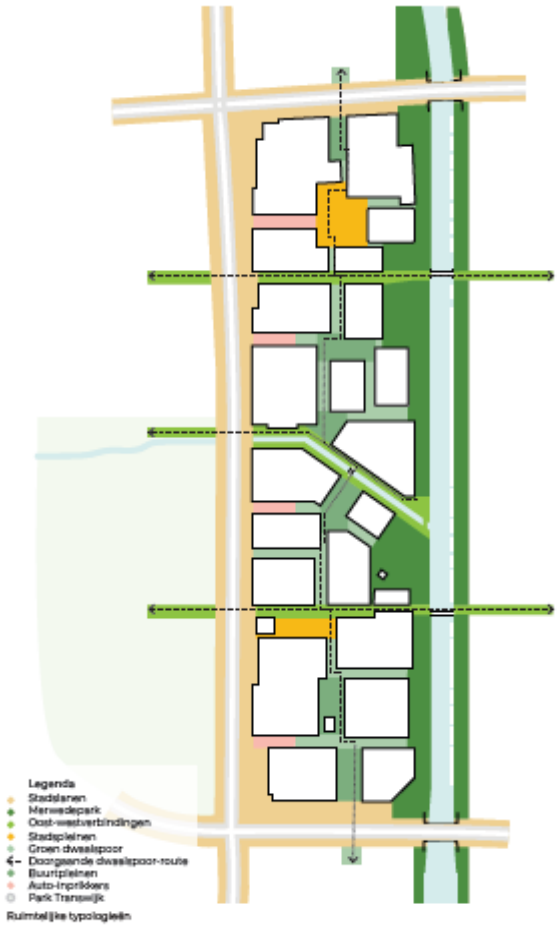
We kiezen hier voor het zo groen mogelijk inrichten van de beschikbare openbare ruimte en de vele binnentuinen. Daarmee krijgt de wijk, ten opzichte van het relatief verharde bedrijventerrein nu, een grote hoeveelheid extra openbaar toegankelijk groen. Hiermee zetten we een nieuwe standaard voor groen in hoogstedelijk gebied. Daarnaast zullen Park Transwijk en het Rondje Stadseiland belangrijke recreatieplekken worden voor de bewoners van Merwede. Deze willen we met

verbindingen voor langzaam verkeer en aantrekkelijke oversteken verknopen aan Merwede en Utrecht Zuidwest.

Merwede ligt tussen twee stedelijke groenstructuren: park Transwijk en het te ontwikkelen Merwedepark, als onderdeel van het Rondje Stadseiland. Beide parken zijn fijne plekken om te ontspannen, te wandelen en te sporten. Met de ontwikkeling van nieuwe groenstructuren in Merwede, via de diagonaal en de twee oost-westverbindingen worden deze parken met elkaar verbonden. Omdat een groot deel van de openbare ruimte in Merwede autovrij is, kunnen ook de straten en pleinen volgens het principe 'groen tenzij' ingericht worden. Samen met groene binnenterreinen en daken van gebouwen ontstaat een robuust groen ecologisch raamwerk, waar ruimte is voor plant en dier. Een compacte stadswijk, waar een groene setting zorgt voor een zekere intimiteit en verrassing waarbij het groen ontspanning en gezondheid van de bewoners bevordert.



Merwede wordt een aantrekkelijk, levendig en groen deel van de stad. De ambitie is de groene wijk als exponent van 'de gezonde stad' te ontwikkelen. De openbare ruimte zelf ademt de sfeer van hoogstedelijk wonen in het groen met groene, openbare en publiek toegankelijke binnenterreinen die zorgen dat het voor de bewoner en gebruiker ook aanvoelt als een groene maar tegelijkertijd



ook levendige wijk.

Ruimtelijke typologieën (bron concept FO IP Merwede)

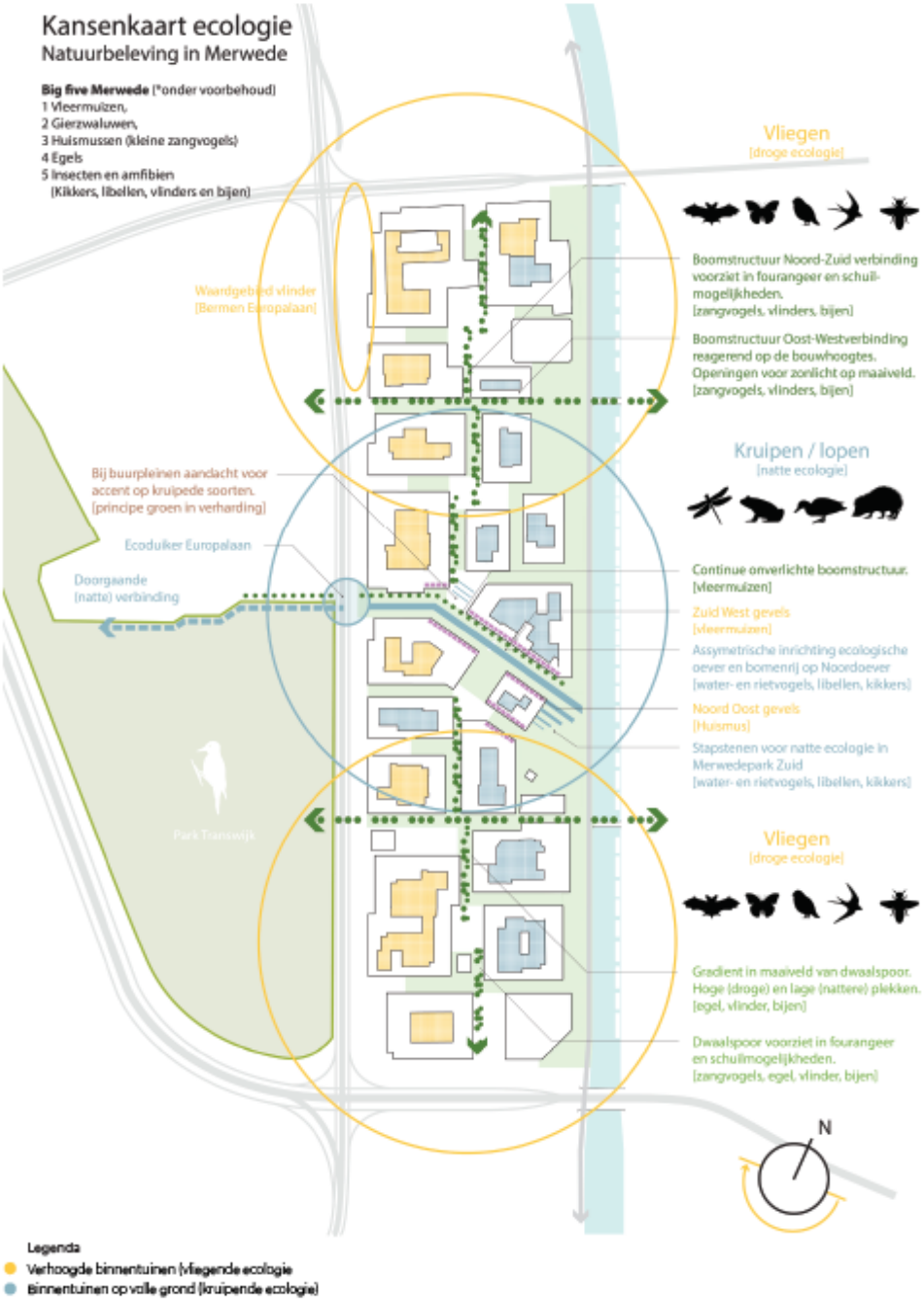
Merwede kent drukkere en rustigere plekken. Veel werkgerelateerde voorzieningen komen langs de Europalaan. Bij de wijkpleinen zijn de voorzieningen meer gericht op een breder publiek en op de buurtpleinen zijn de voorzieningen vooral voor de omwonenden. In de openbare ruimte worden drukke en rustige plekken in sferen herkenbaar gemaakt en krijgen een inrichting passend bij het gebruik.

Een belangrijke conditie die maakt dat de openbare ruimte zo groen kan worden ingericht, is dat de wijk autovrij is. Parkeergelegenheid is er in parkeergarages, gekoppeld aan vier inprikkers vanuit de Europalaan. Logistiek op maat maakt dat Merwede geen onnodig gemotoriseerd verkeer de wijk in krijgt (zie figuren in paragraaf 4.2.1).

De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk ingericht als verblijfsgebied. Toegang van gemotoriseerd verkeer is strikt gereguleerd. Voor nood- en hulpdiensten en onder restricties voor noodzakelijk verkeer (reiniging, onderhoud, vuilnis) blijft de autovrije ruimte toegankelijk.

Het uitgangspunt voor Merwede is Groen Tenzij. Dit betekent verharding alleen waar nodig. Waar de gebouwen op de begane grond veel druk bezochte voorzieningen en veel voordeuren hebben, daar is verharding opgenomen langs de gevels voor terrassen, uitstallen en ontmoeting. Op deze plekken, voornamelijk de pleinen in Merwede en langs de stadlanen rondom, staan verblijven en ontmoeten centraal en wordt het groen opgenomen in grote groenvakken. Omdat de relatief smalle buitenranden van de pleinen zijn verhard, noemen we dit "Groen in verharding".

Het groen in Merwede vormt een stedelijke biotoop met boombeplanting, heesters, een kruidlaag en bodembedekkers. Het sortiment wordt zodanig gekozen dat bewoners en bezoekers de seizoenseffecten kunnen ervaren. Groen krijgt meerwaarde voor gebruikers door aandacht voor soorten die 'eetbare' producten hebben, zowel voor dieren als voor mensen: noten en zaden, bessen en vruchten. Aanvullend op inheemse soorten worden in dit hoogstedelijke gebied ook andere soorten, die al lang in de stad aanwezig zijn en waardevol zijn voor stadsnatuur, onderdeel van het



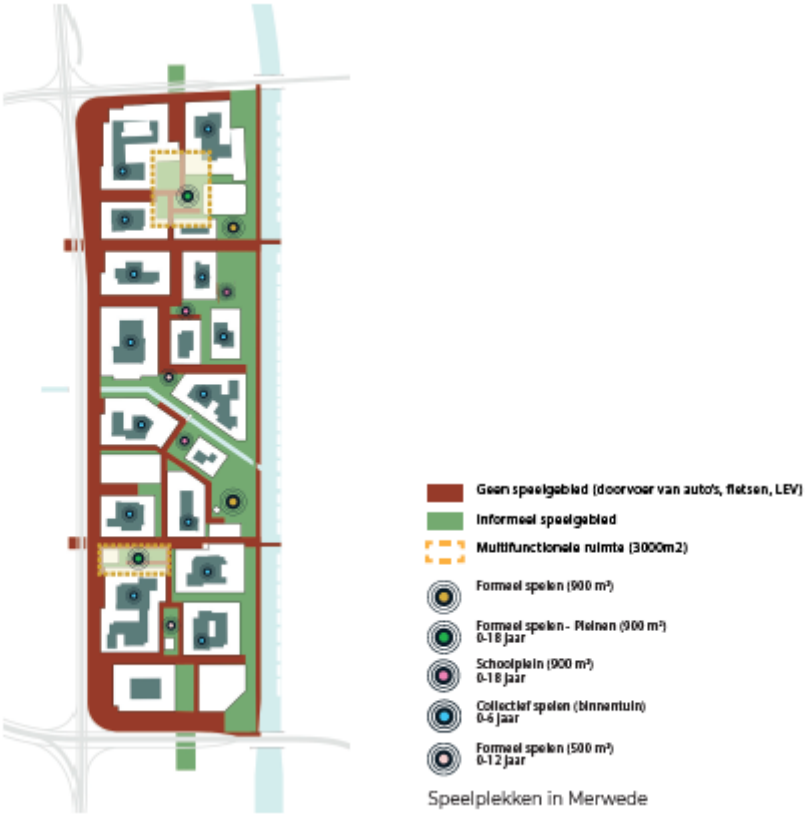
beplantingsbeeld.

Kansenkaart Ecologie (bron FO IP Merwede)

Het netwerk voor nood- en hulpdiensten is voorzien. Het fietsparkeren is gekoppeld aan de belangrijkste bestemmingen. Van het totaal aantal benodigde stallingsplaatsen voor fietsen worden ongeveer 1.500 plekken verspreid in de openbare ruimte ingepast, voornamelijk in de vorm van stallingsvakken om de impact op de openbare ruimte te beperken en langdurig vastzetten van fietsen te voorkomen.

De groene en autovrije openbare ruimte biedt volop ruimte voor spelen, sporten en ontmoeten. Het spelen wordt voor een belangrijk deel op een informele manier geïntegreerd op de openbare pleinen en in de parken en straten. De pleinen worden zodanig ingericht dat de diverse vormen van gebruik door de tijd heen elkaar niet belemmeren. Ook de binnenterreinen dragen bij aan ruimte voor spelen. Bijna alle grotere binnenterreinen bieden ruimte voor spelen en zijn overdag publiek toegankelijk. In Merwede komen ook 'formele' speelplekken waarbij geldt dat deze zo groen mogelijk worden ingericht en ruimte bieden voor initiatieven van bewoners. Om het Merwedepark en de pleinen beschikbaar te houden voor de jongsten en voor ontmoeting en groen, worden de plekken

voor oudere kinderen niet enkel in de wijk, maar ook in Park Transwijk gerealiseerd, waar meer ruimte is voor grote speelplekken op afstand van woningen. Doorsnijdingen van de groene (recreatieve) ruimte moet zoveel mogelijk worden vermeden, en dus ook terug te dringen in het plan waar het een risico vormt voor een veilige speelruimte. Bij de inrichting van het gebied en het ontwerp van gebouwen wordt het buitenspelen echt betrokken als uitgangspunt, wat betekent: zelfstandig naar buiten gaan door kinderen optimaal faciliteren (weinig tot geen obstakels, zowel dichtbij huis kunnen ontdekken als ook de weg naar huis kunnen terugvinden) en sociale controle voor ouders mogelijk maken. We gaan in overleg met de scholen en buitenschoolse opvang over de inrichting en beheerafspraken voor de aangewezen speelruimte onder (en na) schooltijd.



Spelen in Merwede (bron concept FO IP Merwede)

De uitwerking van de (groene) inrichting heeft plaatsgevonden in het FO IP Merwede (Bijlage 12). Voor een verdere toelichting wordt naar dit Functioneel Ontwerp verwezen.

Hoofdstuk 5 Onderzoek en Randvoorwaarden

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden aspecten van de leefomgeving besproken die gaan over de uitvoerbaarheid van de regels. Als er onderzoek is gedaan, is het onderzoek zelf als bijlage bij de toelichting opgenomen en staat in de bijbehorende paragraaf welke conclusies er uit het onderzoek volgen.

5.2 Milieueffectrapportage

5.2.1 Kader

Het doel van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over deze plannen en besluiten.

5.2.2 PlanMER Merwedekanaalzone en voorgeschiedenis

Op 8 februari 2018 heeft de gemeenteraad de *'Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, Ruimtelijke agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone'*, met het daarbij behorende planMER vastgesteld. Het plangebied van de Omgevingsvisie omvat de langgerekte zone tussen de grootschalige infrastructuur van de Europalaan - Overste Den Oudenlaan en het Merwedekanaal.

Het gaat daarbij om de deelgebieden 4, 5 en 6 uit de Visie Merwedekanaalzone dat ligt tussen de mr. M.A. Tellegenlaan en de rijksweg A12. Het gebied heeft een totaaloppervlak van ongeveer 65 hectare. Het plangebied van dit bestemmingsplan maakt deelt uit van deze Omgevingsvisie. De ruimtelijke agenda, deel 1 van de Omgevingsvisie, bood binnen bestaand beleid ruimte voor maximaal 6.000 nieuwe woningen verdeeld over de deelgebieden 4, 5 en 6 vanwege autobereikbaarheid.

In het planMER (zie Bijlage 35) zijn de effectbeoordelingen van de milieuthema's weergegeven per programma-alternatief. De omvang van het programma wordt bepaald op basis van het type functie van de bebouwing en de mate van verdichting. Er zijn daarbij drie programma-alternatieven bepaald, die verband houden met de mate van verdichting in het gebied. De drie alternatieven zijn telkens beschouwd met een regulier verkeersontwerp en met een situatie waarbij het gebied verkeersarm (bijvoorbeeld fietsparkeren in plaats van autoparkeren) wordt ontworpen.

Uit het planMER bij de Omgevingsvisie volgt dat de meeste positieve effecten worden onderscheiden in het tussenalternatief waarbij het gebied verkeersarm wordt ontworpen. Dit houdt in dat bij een verkeersarm ontwerp, het vooralsnog mogelijk is om 6.000 woningen en andere programma toe te voegen, ervan uitgaande dat de bestaande functies in het gebied allemaal verdwijnen met uitzondering van enkele recent gerealiseerde complexen. In deze situatie wordt de bereikbaarheid van autoverkeer gegarandeerd en neemt de verkeersveiligheid toe. Ook neemt ook de kwaliteit van langzaam verkeer sterk toe. Tot slot geldt dit ook voor waterberging, energiebesparing en een duurzaam gebruik van materialen en grondstoffen. Het tussenalternatief scoort wel, net als de overige alternatieven, negatief voor het aspect geluid. Dat komt omdat er veel woningen (geluidsgevoelige bestemmingen) aan het gebied worden toegevoegd. Daardoor neemt per definitie het aantal geluidgehinderden toe. Echter, de bouwstenen voor dit alternatief zijn in de Visie verder uitgewerkt, waarbij onder andere rekening wordt gehouden met de afschermende eerstelijnsbebouwing.

De ambitie om een maximaal programma van 9.000 woningen (gehele Merwedekanaalzone) in de toekomst mogelijk te maken, geeft dilemma's op het gebied van verkeer, geluid en gezonde verstedelijking. Hiervoor zijn aanzienlijke aanvullende maatregelen nodig die enerzijds de bereikbaarheid van de Merwedekanaalzone kunnen waarborgen en anderzijds voorzien in een gezonde stedelijke leefomgeving waar mensen graag willen wonen. Dit vraagt om mobiliteitsconcepten en investeringen waar het huidige beleid (2018) nog niet of onvoldoende in voorziet. Bijvoorbeeld extra investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer of aanpassingen bij de kruispunten en de aansluiting op de rijkswegen. Volgens het planMER treden daar de meeste knelpunten op. Hiervoor is ook gezamenlijk beleid nodig met belanghebbenden zoals het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Provincie Utrecht. Om voor dat scenario de juiste mix van maatregelen te kunnen treffen is, onder andere, gedetailleerd verkeersonderzoek nodig op het

gebied van alternatieve mobiliteitsconcepten en de kruispuntbelasting.

5.2.2.1 Advies Commissie voor de milieueffectrapportage

Het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie) van 17 oktober 2017 op het planMER luidde: *"De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de effecten, kansen en knelpunten te onderzoeken op het gebied van energietransitie, klimaatadaptatie, mobiliteit in brede zin en gezondheid/leefbaarheid. Onderzoek hierbij ook welke sturing voorwaardelijk is voor het behalen van deze doelstellingen. Op basis van deze informatie kan de gemeenteraad het milieubelang en daarmee de eigen ambities echt meewegen bij het besluit over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone"*.

5.2.3 Aanvulling planMER Merwedekanaalzone

In de jaren erna heeft de gemeente Utrecht gewerkt aan de *'Omgevingsvisie Deel 2 'Uitwerkingsplan van deel 1 Ruimtelijke Agenda'*. Deel 2 pakt de relevante uitwerkingsvragen op en dient als kader voor de verdere planontwikkeling in de deelgebieden 4, 5 en 6 tot een maximum van 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone (inclusief bestaande woningen, zoals Pax en Lux en autonome ontwikkeling). Dit maximum is geformuleerd in het Coalitieakkoord in 2018. Achterliggende gedachte is om de groei van de bevolking van Utrecht zoveel mogelijk binnenstedelijk op te vangen.

Deel 2 van de Omgevingsvisie heeft begin 2020 als ontwerp ter inzage gelegen, en is op 7 oktober 2021 met de daarbij behorende aanvulling op het planMER door de gemeenteraad vastgesteld. In deel 2 is verwoord dat de aansturing van deze ambitieuze, maar tegelijkertijd ook gezonde en duurzame, verstedelijking een vernieuwende opgave is. De beoordeling en monitoring vanuit het MER kunnen daarbij een waardevolle functie vervullen. In de aanvulling op het planMER (zie Bijlage 36) is de milieu-informatie getrechterd: vanuit de breed beschouwde benadering van de planMER van Deel 1 van de Omgevingsvisie, richt de MER-aanvulling zich op de belangrijke uitwerkingsaspecten.

De 'MER-aanvulling' is tevens de verantwoording van een proces dat heeft geleid tot de Omgevingsvisie deel 2. De MER-aanvulling hoort bij het eerder opgestelde planMER voor de Merwedekanaalzone. Het primaire doel van de MER-aanvulling was op een navolgbare wijze aandacht schenken aan de door de Commissie m.e.r. gesignaleerde aandachtspunten en te voorzien in de benodigde milieu-informatie voor de besluitvorming, gekoppeld aan Omgevingsvisie deel 2.

Ten opzichte van de Omgevingsvisie deel 1 en het daarvoor opgestelde planMER is de opgave onder invloed van het Coalitieakkoord veranderd, waarbij gezocht moet worden naar de mogelijkheden om 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone te herbergen en daarbij onconventionele maatregelen te nemen die verder gaan dan bestaand beleid.

Het meest in het oog springend is daarbij het zo autoluw mogelijk maken van de nieuwe wijk met zo min mogelijk belasting van het toch al belaste Utrechtse verkeersnetwerk. Maar zeker zo belangrijk is een gezonde verstedelijking met aandacht voor de klimaat- en energieopgave en gericht op een duurzaam woon- en leefklimaat, waarin bewoners en gebruikers gezond en vitaal kunnen leven.

Praktisch gezien heeft ook een actualisatie van gegevens uit het oorspronkelijke planMER plaatsgevonden: in de tijd na het gereedkomen van dat planMER is namelijk het regionale verkeersmodel geactualiseerd. Op grond van het geactualiseerde verkeersmodel (VRU 3.4) is een projectmodel voor de Merwedekanaalzone vervaardigd, waarin ook dynamische doorrekeningen zijn gemaakt. Hierdoor is preciezere informatie beschikbaar over de consequenties van het ambitieuze voornemen voor het Utrechtse verkeersnetwerk (ten opzichte van het oorspronkelijke planMER).

5.2.3.1 Advies commissie voor de milieueffectrapportage

De Commissie m.e.r. heeft op 2 april 2020 een positief toetsingsadvies op de MER-aanvulling gegeven. De Commissie is daarmee van oordeel dat de aanvulling op het MER alle essentiële informatie bevat om een besluit te kunnen nemen over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2, waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen. De Commissie benadrukt dat, net als in het eerdere advies, dynamische monitoring van belang is gezien de onzekerheden in toekomstige ontwikkelingen en gegeven de mate van sturingsmogelijkheden.

Via de verschillende sporen (zoals een kwaliteitsteam bij Merwede en een monitor over de Leefbaarheid voor omliggende wijken) wordt getoetst of de geformuleerde ambities worden gerealiseerd. Zo nodig worden plannen tussentijds op basis van monitoring en toetsing bijgesteld. De monitoring van de Merwedekanaalzone vormt daarmee een belangrijk hulpmiddel bij alle besluitvorming over de transformatie van de Merwedekanaalzone in de komende jaren. De aanpak van de monitoring is uitgewerkt in het document *'Aanpak monitoring Merwedekanaalzone'* en dit is verder beschreven in paragraaf 5.2.4 Monitoring.

5.2.4 Monitoring

De gemeente (en de marktpartijen) willen samen leren van de ervaringen bij deze wijze van gebiedsontwikkeling. We willen leren van (en sturen op) de innovatieve oplossingen die we in de Merwedekanaalzone introduceren, zowel binnen de deelgebieden zelf als in de doorwerking daarvan naar de rest van onze stad. De gebiedsontwikkeling is gericht op het stimuleren van lopen, fietsen, het gebruik van het OV en op deelmobiliteit. We verwachten dat het nieuwe mobiliteitsconcept gaat functioneren zoals dit bedoeld is. Dit willen we monitoren, zowel in de Merwedekanaalzone als in de directe omgeving. Door monitoring op kerndoelen, de uitvoering en de effecten houden we grip op de realisatie van de beoogde gezonde en duurzame stadswijk.

De aanpak van de monitoring is uitgewerkt in het document *'Aanpak Monitoring Merwedekanaalzone'* (zie Bijlage 13). De monitoring vindt plaats op drie manieren:

1. Monitoren van de plannen in de Merwedekanaalzone. Hierbij ligt de nadruk op Merwede in deelgebied 5, gezien de omvang van het plan (met een eerste fase van ongeveer 4000 woningen toevoegen en op termijn een tweede fase van nog ongeveer 2000 woningen. Vragen die hierbij aan de orde komen zijn: Hoe worden de plannen verder uitgewerkt? Maken de plannen de ambities waar op het gebied van bijvoorbeeld mobiliteit? en duurzaamheid? Zijn er voldoende deelauto's, is het parkeren op afstand goed geregeld? en halen we de energieprestatieafspraken? Wordt de maximale verkeersgeneratie in de spits niet overschreden?

2. Leefbaarheidseffectrapportage. Dit gaat over het monitoren van de effecten van de nieuwbouw in de Merwedekanaalzone op Rivierenwijk, Transwijk en Dichterswijk. Vragen die bewoners stellen zijn bijvoorbeeld hoeveel extra fietsers er door hun buurten komen als gevolg van de extra bruggen. En hoeveel drukker het wegennetwerk wordt. Of wat de effecten zijn op de sociale cohesie in de buurt. In een later stadium kan er ook een specifieke monitoring voor Hoograven en Kanaleneiland opgezet worden als de plannen voor deelgebied 6 concreter uitgewerkt kunnen worden.

3. Monitoren van het verkeer in Utrecht Zuidwest. Het gaat dan om het in de gaten houden van de drukte op onder andere de Europalaan, het oostelijk deel van de Beneluxlaan, Socrateslaan en de Rijnlaan. Aan de hand van de uitkomsten kan indien nodig bijgestuurd worden met aanvullende maatregelen (fysieke en/of gedrags- en communicatiemaatregelen). Monitoring aanpak Utrecht Zuidwest waarin we beschrijven wat we hoe monitoren en hoe dit samenhangt met de fasering van de mobiliteitsmaatregelen in Utrecht Zuidwest. Deze laatste aanpak werken wij graag verder uit met RWS en de Provincie Utrecht.

Monitoring is ook nodig om tijdig bij te kunnen sturen als dat nodig is, in het bijzonder ten aanzien van de innovatieve mobiliteitsstrategie die voor dit gebied wordt uitgerold, maar ook over duurzaamheid en circulariteit (Merwede lab), leefbaarheid in de nieuwe stadswijk en effecten van de ontwikkeling op de leefbaarheid in omliggende wijken (Leefbaarheidseffectrapportage).

5.2.4.1 Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk en Buurtagenda Dichterswijk

Om de effecten van de Merwedekanaalzone op de omliggende wijken goed in beeld te brengen en een agenda te maken voor de gewenste maatregelen in de omliggende wijken is de Buurtaanpak voor Rivierenwijk en Transwijk en de Buurtagenda voor Dichterswijk opgezet. Hierin zijn de projecten opgenomen die de komende jaren spelen in deze wijken, zoals het invoeren van betaald parkeren, verbeteren van de fiets- en wandelinfrastructuur en vergroeningsmaatregelen. De uitvoering van de projecten uit de Buurtaanpak en Buurtagenda lopen zoveel mogelijk gelijk op met de uitvoering van de Merwedekanaalzone.

De Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk is samen met een begeleidingsgroep van inwoners uit Rivierenwijk en Transwijk tot stand gekomen en er zijn straatgesprekken gehouden om breed input op te halen. Met bewonersgroepen is overlegd over de Buurtagenda voor Dichterswijk.

5.2.4.2 MERWEDE Lab

De gemeente Utrecht wil dat de Merwedekanaalzone zo veel mogelijk energieneutraal en volgens het principe 'circulair bouwen is de norm' wordt ontwikkeld, terwijl tegelijkertijd 'gezond stedelijk leven' en 'een wijk voor iedereen' belangrijke doelen zijn voor de stad.

Met behulp van het MERWEDE Lab (waarin de gemeente samenwerkt met de ontwikkelende partijen in deelgebied 5) wordt verder onderzocht wat de mogelijkheden zijn. Ontwikkelingen op het vlak van energie en circulair bouwen gaan momenteel snel. Niet altijd is duidelijk wat er morgen kan. Daarnaast is kennisontwikkeling over gezondheid en sociaal ontwerp van wijken nog onderbelicht. Met het MERWEDE Lab wordt ingezet op:

- verdere kennisontwikkeling, innovatie en experiment
- aanvragen van subsidies en ontwikkeling van businessmodellen
- versterking circulair materiaalgebruik en opwekking van duurzame energie.

Alle activiteiten van het MERWEDE Lab zijn erop gericht om de ontwikkeling van Merwede zo optimaal mogelijk te krijgen op de gebieden energie, circulair, gezond stedelijk leven en social design.

5.2.4.3 Monitoren leefbaarheid omliggende wijken (en Merwedekanaalzone zelf)

De Merwedekanaalzone ligt tegen bestaande wijken aan zoals de Rivierenwijk, Hoograven en Transwijk. Onderdeel van de plannen is een betere 'verknoping' van de Merwedekanaalzone met de omliggende wijken, zoals extra loop- en fietsverbindingen. De focus van de monitoring ligt hier bij het inzichtelijk maken van de effecten van de nieuwe wijk Merwedekanaalzone en de bovenplanse maatregelen (zoals bijvoorbeeld de verkeersdrukte door extra loop- en fietsbruggen) op de leefbaarheid in de omliggende wijken.

Op termijn kan de leefbaarheidsmonitoring worden uitgebreid naar de nieuwe wijken van Merwedekanaalzone (na realisatie en inhuizing nieuwe bewoners). In samenspraak met bewoners uit Rivierenwijk en Transwijk is een Leefbaarheidseffectrapportage (LER) opgezet. Met de indicatoren van de Leefbaarheidsmonitor kan het effect van de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone op de leefbaarheid in de omliggende buurten worden gevolgd. In 2019 is een nulmeting uitgevoerd.

5.2.5 Mer-(beoordeling) bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5 fase 1

In de MER voor de Omgevingsvisie zijn al de mogelijke te verwachten milieueffecten van dit bestemmingsplan bezien. Het bestemmingsplan voorziet in de bouw van meer dan 2.000 woningen. De in dit plan voorziene woningbouw vormt in termen van het Besluit m.e.r. een geheel met de overige delen van het woningbouwproject Merwedekanaalzone. Het eerste ruimtelijke plan dat in woningbouw binnen de Merwedekanaalzone voorzag, het op 8 februari 2018 vastgestelde en inmiddels onherroepelijke bestemmingsplan '*Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein*' is een m.e.r.-beoordeling gemaakt, waarin niet alleen het Defensieterrein maar – op een abstracter niveau – ook de overige delen van de Merwedekanaalzone zijn bezien.

De conclusie van deze m.e.r.-beoordeling is dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen zijn te verwachten en dat het opstellen van een project-MER niet nodig was (zie onder andere paragraaf 5.2 van de toelichting bij bestemmingsplan '*Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein*').

Met de mer-beoordeling voor het bestemmingsplan '*Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein*' is de mer-beoordelingsplicht volgens D-11.2 voor de gehele Merwedekanaalzone uitgewerkt. Desalniettemin is er omwille van zorgvuldigheid voor dit bestemmingsplan nog een separate mer-beoordeling uitgevoerd, zie Bijlage 14. De uitkomst daarvan is dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen zijn te verwachten en dat er om die reden geen reden is om een project-MER op te stellen. Op basis hiervan heeft het college van burgemeester en wethouders op 14 september 2021 besloten om geen milieueffectrapportage op te stellen.

Van een separate plan-m.e.r.-plicht vanwege de invloed van het plangebied op enig Natura 2000-gebied is ook geen sprake. Dit vanwege de aard van de in het plan voorziene ontwikkelingen en de afstand tussen het plangebied tot Natura 2000-gebieden. Verder is er voor het in Merwede voorziene programma een vergunning volgens artikel 2.7 lid 2 Wet natuurbescherming verleend voor de realisatiefase. Deze vergunning is ingepast in het bestemmingsplan, waardoor er geen plan-m.e.r.-verplichting meer is van artikel 7.2a Wet milieubeheer, (zie ook paragraaf 5.11 Natuurbescherming).

5.3 Bedrijven en milieuzonering

5.3.1 Kader

De gemeente Utrecht streeft naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht, maar ook moet voorkomen worden dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de woonomgeving, of dat omgekeerd de bedrijvigheid wordt belemmerd door de aanwezigheid van woningen in de directe nabijheid. Van belang zijn in dit kader de invloed van geluid, geur, veiligheid en luchtkwaliteit van het bedrijf op de gevoelige bestemmingen in het bestemmingsplan.

5.3.1.1 VNG systematiek Bedrijven en milieuzonering

De Vereniging van Nederlandse gemeenten (VNG) heeft een veel gebruikte systematiek ontwikkeld om wonen en werken in elkaars nabijheid te kunnen realiseren. In Bedrijven en Milieuzonering worden afstanden tussen bedrijven en woningen gehanteerd. De aangehouden afstand is afhankelijk van het karakter van de woonwijk: rustig of druk (aangeduid met de term 'gemengd gebied'). In een rustige woonwijk wordt een grotere afstand tot bedrijven gehanteerd en in een drukke woonwijk een kleinere afstand. Daarnaast kent de VNG een systematiek voor functiemenging. Daarin accepteren we een sterkere menging van wonen en werken voor bedrijven die ook op korte afstand (zelfs aanpandig) geen hoog geluidniveau veroorzaken.

De Merwedekanaalzone ontwikkelt zich tot een stadswijk met door het gebied heen een verscheidenheid aan dynamische (drukke) plekken met daartussen luwere (rustige) plekken. Ook is in de Merwedekanaalzone plaats voor enkele bestaande bedrijven. We passen in de Merwedekanaalzone de VNG-systematiek met maatwerk toe door afhankelijk van de plek (rustig of druk) het geluid te beoordelen.

5.3.1.2 Kader vanuit Omgevingsvisie en Stedebouwkundig Plan

De bedoelde functiemenging in Merwede en vooral in de plinten langs de Europalaan, aan openbare (plein)ruimten en langs het fietsnetwerk, betekent dat in sommige delen van de Merwedekanaalzone kan worden gesproken van een drukke gemengde woonwijk. We creëren hiermee de beleidsruimte voor de realisatie van een aantrekkelijke stedelijke leefomgeving met hier en daar enige milieubelasting. Voor het woongebied Merwedekanaalzone wordt gestreefd naar een goed akoestisch woon- en leefklimaat. Het gebied zal grotendeels autovrij worden wat leidt tot een akoestisch rustig karakter. Het geluid van bedrijven (bijvoorbeeld een koelinstallatie of luchtbehandeling) kan dan extra opvallen. We staan bedrijven toe in de categorie A, B en C die qua milieubelasting goed inpasbaar zijn in een woonomgeving. Voor wat betreft de geluidbelasting gaan we daarom uit van de ambitie van een geluidniveau dat hoort bij een rustige woonwijk.

Op basis van de Omgevingsvisie ontwikkelt de Merwedekanaalzone zich tot een stadswijk met door het gebied heen een verscheidenheid aan dynamische (drukke) plekken met daartussen luwere (rustige) plekken. We passen in de Merwedekanaalzone de VNG-systematiek van functiemenging toe waardoor er alleen nieuwe bedrijfsmatige functies toelaatbaar zijn die goed zijn in te passen in een woonwijk. Bij het verlenen van de omgevingsvergunning moet zijn aangetoond dat voldaan wordt aan de grenswaarde voor geluid vanwege bedrijven en voorzieningen van maximaal 45 dB(A) etmaalwaarde op de gevel van een woning, met dien verstande dat een etmaalwaarde van maximaal 50 dB(A) is toegestaan als een grenswaarde van 45 dB(A) om technische en/of financiële redenen aantoonbaar niet haalbaar is. De grenswaarde in de nachtperiode (23:00-07:00 uur) blijft in alle gevallen maximaal 35 dB(A) om slaapverstoring te voorkomen.

5.3.2 Plansituatie

5.3.2.1 Functiemenging Merwede

Het kerndoel van Merwede is het realiseren van een levendige wijk. In de directe woonomgeving wordt een mix van voorzieningen aangeboden waarmee we inzetten op behoud - en daar waar mogelijk uitbreiding - van de werkgelegenheid aansluitend bij de snelle groei van de beroepsbevolking in Utrecht. Naast horeca, creatieve- en commerciële bedrijven worden er veel andere functies mogelijk gemaakt, zowel voor de nieuwe wijk als voor de stad. Het accent ligt op functies in de plint, in bedrijvenverzamelgebouwen en (kleinere) bedrijfs- en kantoorunits.

Dat betekent ook dat de balans gezocht moet worden tussen wonen en werken: bewoners mogen geen overlast ervaren van bedrijven en bedrijven mogen niet te veel in hun bedrijfsvoering worden beperkt. Geluid is daarbij de dominante factor. Er is geen ruimte voor (nieuwe) grootschalige functies die grote beperkingen (voor wonen) met zich meebrengen vanuit mobiliteit of milieu.

Voor het gebied Merwede wordt gestreefd naar een goed akoestisch woon- en leefklimaat. Het gebied zal grotendeels autovrij worden wat leidt tot een akoestisch rustig karakter. Daarom sluiten we aan bij de waarden uit de Omgevingsvisie van 45 dB(A) etmaalwaarde (dat is 45 dB(A) overdag, 40 dB(A) ’s avonds en 35 dB(A) in de nachtperiode) zoals ook als richtwaarde is aangegeven in de Geluidnota Utrecht en na de invoering van de Omgevingswet gebiedsgericht voor Utrecht wordt toegepast.

In Merwede wordt enige geluidbelasting geaccepteerd indien de grenswaarde van 45 dB(A) etmaalwaarde om technische of financiële redenen niet kan worden gehaald. Specifiek voor het bedrijf aan de Kanaalweg 24 kan onder voorwaarden (Geluidnota) een hogere gevelbelasting dan 50 dB(A) worden geaccepteerd op woningen. In ieder geval dient het geluid ter plaatse van slaapkamers in de nachtperiode wel aan de grenswaarde van 35 dB(A) te voldoen.

5.3.2.2 Binnenterreinen

Luwe gebieden zijn uitgangspunt. Een manier om dit te bereiken is het bouwen van (min of meer) gesloten bouwblokken, waar alle woningen aan de binnenzijde een geluidsluwe gevel hebben. Dat betekent ook dat de (rustige) binnenterreinen gevrijwaard moeten blijven van sterk storende geluiden. Ze zijn wel openbaar toegankelijk en dienen als een oase van rust in een drukke en levendige stad. Speelruimte voor kleine kinderen is nog in te passen, maar geen speelfaciliteiten voor grotere kinderen. Verder geen horecaterrassen, geen technische installaties met storende geluiden, geen schoolpleinen. Voor de kwaliteit van de leefomgeving is het gewenst dat ook de binnenhoven publiek toegankelijk zijn.

Hier kan een bezoeker de rust vinden om op een bankje een boek te lezen. De Utrechtse binnenstad heeft meerdere van deze verborgen oases, die voor rust en stilte zorgen in een drukke en levendige stad. Groene binnenterreinen of binnenterreinen met groene gevels of een fontein hebben een gunstig akoestisch effect. Het groen beperkt de hinder van weerkaatsing van het geluid en het geluid van de bewoners zelf.

5.3.2.3 Stemgeluid

Het beperken van geluidhinder bij schoolpleinen is een belangrijk aandachtspunt geweest bij de keuze voor de locaties van de scholen en de schoolpleinen in het SP en het FO IP. Stemgeluid van kinderen op een schoolplein of rumoer afkomstig van horecaterrassen hoort bij de stad, maar kan ook zorgen voor geluidhinder. Stemgeluid is wettelijk niet genormeerd. Met andere woorden: er kan bij overlast niet op worden gehandhaafd. Het kan echter wel tot hinderlijke situaties leiden voor de buurt en moet dan ook goed worden onderzocht. Daarom worden de locaties van schoolpleinen zorgvuldig ingepast.

Een goede afgeschermde oriëntatie van een schoolgebouw en speelplein ten opzichte van de omringende woningen kan bijvoorbeeld de geluidshinder beperken. Bij de bouw van nieuwe scholen wordt in Utrecht dan ook gestreefd naar een zo optimaal mogelijke ligging van het speelplein. Een richtwaarde van 45 of 50 dB(A) blijkt in de praktijk meestal niet haalbaar; op voorhand wordt dan ook een niveau van 55 dB(A) als richtwaarde gehanteerd waarbij eveneens een luwe gevel gewenst is. Een grenswaarde tot 60 dB(A) bij een schoolplein kan toelaatbaar zijn wanneer er voldoende voorzieningen aan de woningen zijn getroffen om geluidhinder te verminderen. Bij de huidige inzichten wordt aan de genoemde richtlijnen voldaan.

5.3.2.4 Overige bedrijvigheid

Een beperkt aantal bestaande bedrijfsactiviteiten in het plangebied blijft gehandhaafd (zie ook Hoofdstuk 4). De brandstofverkooppunten aan de Europalaan Noord, en het gastoevoerpunt langs de Europalaan worden tijdig opgeheven zodat deze geen verdere behandeling behoeven. Op basis van de huidige bedrijfsvoering van de te behouden bedrijven is beschouwd of de realisering van gevoelige functies op de beoogde plaatsen mogelijk is. Hiervoor is waar nodig onderzoek verricht naar de milieuhinder van deze bedrijven. Met het oog op de beoogde transformatie van Merwede naar een woongebied, is alleen lichte bedrijvigheid toegestaan (categorie A en B1 uit de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging.

Naast de VNG Brochure zijn de richtafstanden in het Activiteitenbesluit milieubeheer als uitgangspunt genomen voor het bepalen of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in Merwede. Ook voor de bestaande en te behouden bedrijfsactiviteiten in het gebied geldt het streven naar een grenswaarde van 45 dB(A) etmaalwaarde op de gevels van woningen. Deze geluidsnorm is opgenomen in de regels van het bestemmingsplan. Afwijking is onder voorwaarden mogelijk.

Naast onderstaande bedrijven zijn er voor het overige in of direct buiten het plangebied van het bestemmingsplan geen bedrijven aanwezig die een belemmering kunnen vormen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.



Overzicht eigendommen derden, nrs 6 en 7 vallen buiten het plangebied

5.3.2.4.1 Stedin

Op het perceel van Stedin staat een verdeelstation voor elektra met twee transformatoren van 40 MVA elk met bijbehorende bebouwing en een gasstation met bijbehorende onbebouwd terrein met voorzieningen zoals straat- en hekwerk. Hier wordt geparkeerd door personeel van Stedin voor onderhoud. Stedin is in het bezit van een toestemming om het vermogen van de transformatoren te verhogen naar elk 50MVA. Het elektrastation en gasverdeelstation van Stedin blijven gehandhaafd. De activiteiten vallen onder de werking van het Activiteitenbesluit. Vanuit de VNG systematiek en het Activiteitenbesluit zijn de milieuaspecten geluid en gevaar bepalend.

Elektriciteitsverdeelstation
Uit onderzoek van LBP Sight (zie Bijlage 3) is voor wat betreft het elektriciteitsverdeelstation de conclusie dat voor het aspect gevaar gelet op de afstand tot de eerste woningen, geen belemmering vormt. Voor geluid geldt dat - uitgaand van een vermogen van 50MWA per transformator - maatregelen nodig zijn om de grenswaarde van 45dB(A) op de gevels van nieuwe woningen/geluidgevoelige functies te halen. De twee transformatoren zijn bepalend voor de milieubelasting en hebben een maatbestemming gekregen. Uit het onderzoek blijkt dat de maatregel kan bestaan uit het realiseren van een dak op het verdeelstation. Hierbij is getoetst aan de normen voor de langtijdgemiddelde geluidbelasting en voor de maximale geluidbelasting uit het Activiteitenbesluit die gelden op de gevel van gevoelige gebouwen, zoals woningen en scholen.

Om de geluidgrenswaarde op de toekomstige geluidgevoelige functies te borgen kan het college van burgemeester en wethouders van Utrecht op grond van artikel 2.20 lid 1 Activiteitenbesluit eisen stellen aan de inrichting van Stedin. Die maatwerkvoorschriften kunnen betrekking hebben op een andere waarde voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en het maximaal geluidsniveau. Ook kan het college op grond van artikel 2.20 lid 4 Activiteitenbesluit maatwerkvoorschriften stellen over de plaats waar de waarden voor een inrichting gelden, bijvoorbeeld ter plaatse van de gevel van de gevoelige bebouwing. En tot slot kan het college op grond van artikel 2.20 lid 5 Activiteitenbesluit bij

maatwerkvoorschrift bepalen welke technische voorzieningen in de inrichting worden aangebracht en welke gedragsregels in acht worden genomen om te voldoen aan de geluidsnormen.

Gasontvangst- en verdeelstation
Voor het gasontvangst - en verdeelstation geldt dat ook de aspecten gevaar en geluid bepalend zijn. Het gasverdeelstation valt niet onder het bereik van het Bevi (zie rapportage LBP Sight, zie Bijlage 3). Wel is op het gasverdeelstation artikel 3.12 lid 6 Activiteitenbesluit milieubeheer ("Activiteitenbesluit") van toepassing. Dit leidt ertoe dat vanaf het gasverdeelstation een afstand van 15 meter in acht moet worden genomen tot kwetsbare objecten (zoals scholen en woningen) en van 4 meter tot beperkt kwetsbare objecten (zoals kantoorgebouwen en hotels restaurants, mits van relatief beperkte omvang). Uit onderzoek blijkt dat de deze voorziening geen belemmeringen geeft voor de bouw van gevoelige functies in het plangebied. Op de verbeelding van het bestemmingsplan is de zone van 15 meter opgenomen; binnen deze zone zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt.

Het aspect geluid vormt - gelet op de afstand tot de beoogde gevoelige functies - geen belemmering voor de bouw van deze functies.

Bereikbaarheid
Het perceel van Stedin blijft in de toekomstige situatie bereikbaar via de Kanaalweg. Te zijner tijd moet voor Stedin een ontheffing van het verbod voor autoverkeer op de Kanaalweg worden verleend.

5.3.2.4.2 Mobach

Mobach is een bedrijf dat zich bezighoudt met het vervaardigen en verkopen van keramiek. In het bedrijf zijn aanwezig een werkplaats, droog- en glazuurruimte, ovenruimte, expeditie, opslag en een showroom. Het aan- en afrijden van voertuigen vindt plaats via de Kanaalweg. Ten noorden van het bedrijf zijn twee woningen aanwezig. Het bedrijf is in bezit van een milieuvergunning. De elektrische oven is bepalend voor de milieubelasting. Dit deel van het bedrijf valt onder milieucategorie 3.2 op basis van de VNG systematiek. De relevante milieuaspecten zijn stof, geur, geluid en gevaar. In de milieuvergunning zijn de volgende grenswaarden voor geluid opgenomen: dag-avond-nacht 45-40-35 dB(A) ter plaatse van de bestaande woningen.

Uit onderzoek van LBP Sight (zie Bijlage 4 en Bijlage 39) blijkt dat alleen het aspect geluid potentieel een belemmering geeft voor de geplande geluidgevoelige bebouwing in Merwede. Uit het geluidonderzoek blijkt dat maatregelen mogelijk zijn die ertoe leiden dat op de nieuwe bebouwing de voor Merwede beoogde grenswaarde van 45dB(A) wordt gehaald. Ter plaatse van de voorzienbare (woning)bouw kan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gerealiseerd worden. Voor de maatregelen zijn nog verschillende scenario's in beeld. Er zullen maatregelen getroffen (moeten) worden aan met name enkele continue geluidsbronnen. Uit het onderzoek van LBP Sight komt naar voren dat die maatregelen haalbaar en daarmee uitvoerbaar zijn. Voor wat betreft expeditie en laad- en loslocaties zijn er nog meerdere opties in beeld. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om (onder meer) de hogere geluidniveaus vanwege de expeditie en het laden en lossen te accepteren. De Geluidnota biedt daar ruimte voor. De afweging op dit punt wordt vooruitgeschoven en zal bij de vergunningverlening worden gemaakt. Dan is duidelijk welke van de opties die nu nog op tafel liggen haalbaar en uitvoerbaar zijn.

Als gevolg van laad- en losactiviteiten (inclusief vrachtwagenbewegingen) bij Mobach kunnen in de dagperiode maximale geluidsniveaus ('pieken') voorkomen tot 73 dB(A). Piekgeluiden als gevolg van laad- en losactiviteiten worden in de dagperiode in de regel als aanvaardbaar geacht waardoor dit bijvoorbeeld in het Activiteitenbesluit expliciet is uitgesloten van toetsing. Aangezien deze geluiden incidenteel zullen plaatsvinden en bovendien lager zijn dan de maximaal toelaatbare grenswaarde conform de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening van 75 dB(A), worden deze geluiden in deze situatie in het kader van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar geacht.

Bereikbaarheid
Het af- en aanrijden van voertuigen voor klanten en voor aan- en afvoer van goederen/producten kan in de nieuwe situatie plaats blijven vinden via de Kanaalweg, zie Bijlage 40. Voor het gebruik van de Kanaalweg zal hiervoor te zijner tijd een ontheffing van het autoverbod worden verleend. Personeel dat met de auto komt, kan het bedrijf niet bereiken. Deze kunnen hun auto op loopafstand parkeren in de centrale parkeervoorziening aan de westzijde van het plangebied of aan de zijde van Rivierenwijk. Een andere mogelijkheid is om gebruik te maken van de P&R Westraven.

5.3.2.4.3 Allsafe

Allsafe is een bedrijf voor particuliere opslag. Het bedrijf is bereikbaar vanaf de parallelweg van de Europalaan. Op het terrein zijn parkeerplaatsen aanwezig. Het bedrijf valt onder de werking van het Activiteitenbesluit en is in te delen in maximaal categorie B op basis van de VNG systematiek.

Bereikbaarheid

Met de ontwikkeling van Merwede en de herinrichting van de Europalaan Noord vervalt de huidige toegang tot het bedrijf. In de eindfase en gedurende de gefaseerde uitvoering zal de toegang tot het bedrijf wijzigen. De toegang tot het bedrijf wordt gecombineerd met een van de autotoegangen van Merwede vanaf de nieuwe Europalaan Noord.

5.3.2.4.4 Bedrijfspand Kanaalweg

In het bedrijfspand aan de Kanaalweg is een aantal lichte bedrijven en kantoorunits gevestigd. Deze activiteiten vallen onder de werking van het Activiteitenbesluit en zijn in te delen in maximaal categorie B op basis van de VNG systematiek. Geluid is het meest bepalende milieuaspect.

Bereikbaarheid
Het af- en aanrijden van voertuigen (personeel, bezoekers en expeditie) kan in de nieuwe situatie bij afsluiting van de Kanaalweg voor autoverkeer, niet langer op de huidige wijze plaatsvinden. Personeel, logistiek en bezoekers kunnen het bedrijf bereiken vanaf de centrale parkeervoorziening aan de westzijde van het plangebied of via de Rivierenwijk.

5.3.3 Conclusie

Functiemenging is een van de kerndoelen van Merwede. Het bestemmingsplan maakt niet-woonfuncties mogelijk die passend zijn in de wijk; bedrijvigheid uit categorie A-B en onder voorwaarden C (Lijst van functiemening). De grenswaarde van 45dB(A) etmaalwaarde is opgenomen in de bij de regels van het bestemmingsplan als aanvaardbare geluidbelasting op de gevels van woningen vastgelegd. Een hogere gevelbelasting is onder voorwaarden toegestaan.

Een deel van de bestaande bedrijven blijft gehandhaafd. Voor deze bedrijven geldt dat tenminste de huidige bedrijfsmatige activiteiten kunnen worden voortgezet. Voor zover sprake is van een hogere categorie dan B, heeft het betreffende bedrijf (Stedin en Mobach) een maatbestemming gekregen. In de regels van het bestemmingsplan is zoals aangegeven de grenswaarde voor de gevelbelasting voor geluid vastgelegd. Deze geldt ook voor de belasting vanwege deze bedrijven. Onderzoek heeft aangetoond dat met maatregelen er geen belemmeringen zijn voor de realisering van gevoelige functies. Door middel van een maatwerkvoorschrift en aanpassing van de vergunning kunnen de noodzakelijke maatregelen worden geborgd. Voor het bedrijf Mobach kan een hogere geluidbelasting worden toegestaan binnen de kaders van de Geluidnota Utrecht.

5.4 Mobiliteit

5.4.1 Ontsluiting en onderzoek verkeersbewegingen

Uitgaande van het mobiliteitsconcept voor Merwede is in het kader van de Omgevingsvisie deel 2 met behulp van een specifiek voor de Merwedekanaalzone opgezet projectmodel doorgerekend wat de effecten zijn op de doorstroming op de hoofdwegen in de nabijheid, zie Bijlage 6.

Met behulp van het gemeentelijk verkeersmodel, VRU 3.4, zijn verschillende ruimtelijke scenario's beoordeeld. Eén van de onderzochte scenario's (scenario 2) is de ontwikkeling van deelgebied 5 met 4.000 woningen en een voorzieningenprogramma, dit scenario sluit op hoofdlijnen aan bij de uitgangspunten die gelden voor dit bestemmingsplan, zie ook de onderbouwing in Bijlage 7.

Op basis van de modeluitgangspunten is op basis van een (worst-case) referentieprogramma een nadere detaillering voor het parkeren en de verkeersgeneratie van het ontwikkelgebied gemaakt. Hierbij zijn de beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk toegepast. Op basis hiervan constateren we dat de verkeersgeneratie van het programma dat dit bestemmingsplan voor fase 1 mogelijk maakt, binnen de bandbreedte van het bovengenoemde onderzoek blijft. De eerder uitgevoerde onderzoeken kunnen daarmee als 'worst case' worden gezien en de uitkomsten als representatief.

5.4.1.1 Uitgangspunten

De verkeersstudie is uitgevoerd op basis van de uitgangspunten die voor de omgevingsvisie zijn bepaald. Naast de bouwplannen (woningen en voorzieningen) is in verkeerscijfers rekening gehouden met de voorgenomen mobiliteitsstrategie, waaronder de inzet van deelauto's en parkeren op afstand. Een kwaliteitsimpuls voor fiets (aanleg bruggen over het kanaal) en OV (hogere frequentie bussen) zijn ook onderdeel van de mobiliteitsstrategie, evenals de herinrichting van de Europalaan-Noord.

Voor de beoordeling van de verschillende scenario's is gebruik gemaakt van indicatoren afkomstig uit de verkeersmodellen. Dit geeft antwoord op de vraag of de resultaten leiden tot een acceptabele situatie of dat er knelpunten ontstaan en aanvullende maatregelen nodig zijn. Zowel statisch (I/C-verhouding, kruispuntbelasting, verkeersgeneratie, toe-/afname intensiteiten) als dynamisch (terugslag kruispunten, wachttijd voor kruispunt, reistijd van A naar B, fileduur en

voertuigverliesuren) is beschouwd in de verkeersstudie.

Wegvak	Autonoom	Plan	Verschil abs	Verschil %
O. den Oudenlaan (n v vZ)	17000	14800	-2200	-13%
O d Oudenlaan (n v AF)	13700	11200	-2500	-18%
van Zijstweg	12600	12000	-600	-5%
Kon. Wilhelminalaan	10300	10200	-100	-1%
Balijebrug	12800	12000	-800	-6%
Europalaan N (z v AF)	14800	8800	-6000	-41%
Europalaan N (midden)	15400	7900	-7500	-49%
Europalaan N (n van EP)	16900	11400	-5500	-33%
Beneluxlaan W	15200	16300	1100	7%
Socratesbrug	18300	19400	1100	6%
Europalaan Z (z van EP)	33900	30400	-3500	-10%
Europalaan Z (n van A12)	36300	33100	-3200	-9%
Winthontlaan onder A12	5700	5300	-400	-7%
Europalaan onder A12	29800	28300	-1500	-5%
toerit A12 N	10700	10200	-500	-5%
afrit A12 N	17900	16800	-1100	-6%
toerit A12 Z	13800	12800	-1000	-7%
afrit A12 Z	10800	10300	-500	-5%
t Goylaan	23800	23800	0	0%
Rijnlaan	4900	6100	1200	24%
Meernbrug	55100	55100	0	0%

Tabel scenario 2 (motorvoertuigen/etmaal 2030 autonome en plansituatie;
bron: verkeerskundig onderzoek, gemeente Utrecht)

5.4.1.2 Bevindingen

Uit de berekeningen blijkt dat het verkeerssysteem in Utrecht nu al zwaar belast en kwetsbaar is. In 2030 wordt de kwetsbaarheid groter. Daarbij vormt de transformatie van de Merwedekanaalzone maar één van de vele projecten in Utrecht-Zuidwest met gevolgen voor het verkeerssysteem. Door de vervanging van bestaande functies met een relatief hoge verkeersgeneratie en door toepassing van een ambitieuze mobiliteitsstrategie blijkt uit de modelberekeningen dat na ontwikkeling van de eerste fase van deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone op hoofdlijnen een gunstigere verkeerssituatie ontstaat (lagere intensiteit/capaciteit op de meeste wegvakken) dan in de autonome situatie zonder ontwikkeling van de Merwedekanaalzone.

Door de herinrichting van de Europalaan-Noord kiest een deel van het verkeer echter voor andere routes, dat is terug te zien in een toename van de intensiteit op de Beneluxlaan, Rijnlaan en Socratesburg. Dynamisch verkeersmanagement zal ingezet worden om de verkeersstromen niet over de Rijnlaan te sturen.

Ten opzichte van de autonome situatie zien we bij de ontwikkeling van deelgebied 5 een verbetering in de afwikkeling rondom het Europaplein. Op de Wilhelminalaan in oostelijke richting ontstaat een knelpunt. Bij groei van het autoverkeer tot het niveau autonome groei 2030 is het mogelijk om deze weg bij een goed ontwerp goed oversteekbaar te houden. Bij herontwikkeling van de Merwedekanaalzone neemt de groei beperkt toe boven dit niveau. Deze toename is ongewenst. Maatregelen zijn wenselijk om de weg goed oversteekbaar te houden.

De verkeerseffecten van scenario 2 uit het onderzoek (oktober 2019, zie Bijlage 6) geven een worst-case beeld ten opzichte van de verkeerseffecten die we door het bestemmingsplan verwachten. Uit het Verkeersonderzoek Merwedekanaalzone zijn nog wel enkele aandachtspunten naar voren komen: potentiële knelpunten in het autonetwerk, opvangen toename van OV- en fietsgebruik en voorkomen parkeeroverlast in de omliggende wijken. In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, het Stedenbouwkundig Plan Merwede en het Parkeerregime Merwede deelgebied 5 zijn passende maatregelen opgenomen die deze aandachtspunten wegnemen. De daarin opgenomen plannen voor herinrichtingen, dynamisch verkeersmanagement, Ov- en

fietsinvesteringen en invoering van betaald parkeren in de wijken rondom de Merwedekanaalzone maken de ontwikkeling van de eerste fase van deelgebied 5 mogelijk.

Daarnaast geldt een ambitieuze mobiliteitsstrategie voor de Merwedekanaalzone als uitgangspunt voor de berekeningen. Met de plannen zoals omschreven in het bestemmingsplan wordt aan de uitgangspunten voor deze strategie voldaan. Een belangrijk onderdeel van deze strategie is dat een deel van de parkeervraag op afstand wordt opgelost. In de nadere uitwerking daarvan is het van belang dat parkeerders tijdig weten of ze in de P+R op afstand of in de Merwedekanaalzone zelf kunnen parkeren (zodat zoekverkeer wordt vermeden). Hiervoor kunnen de gemeentelijke PRIS-systemen worden ingezet. Daarnaast moet ook 's avonds en buiten de diensttijden van het reguliere OV gezorgd worden voor goed voor- en natransport tussen de P+R en de Merwedekanaalzone. Dit moet in overleg met het mobiliteitsbedrijf en de MaaS-dienst worden ingevuld. Voor een uitvoerige analyse van de verkeersgeneratie, voorwaarden en maatregelen wordt verwezen naar Bijlage 7.

De verkeersgeneratie van het programma dat dit bestemmingsplan mogelijk maakt zal de komende jaren worden gemonitord. Eventuele bijsturing kan plaatsvinden door de mobiliteitsregisseur van het mobiliteitsbedrijf in Merwede.

5.4.1.3 Maatregelen

Het maatregelenpakket op de korte termijn moet bestaan uit de eerste stappen van de transformatie van het autonetwerk om ruimte te scheppen voor fiets en OV. Zo is het mogelijk om de eerste elementen uit de ladderstructuur voor lopen en fietsen te realiseren.

In dat kader zijn nieuwe west-oost verbindingen nodig ter hoogte van het Merwedekanaal: loop- en fietsbruggen Waalstraat en Zijldiepstraat inclusief aanpassing van omliggende straten in Transwijk en Rivierenwijk.

Voor OV is het van belang dat de Europalaan -noord en – zuid voor de eerste fase een vrijliggende HOV-busbaan krijgt in beide richtingen. Hierdoor krijgen de ontwikkelgebieden op korte termijn een verbinding met Utrecht Centraal en richting P+R Westraven. Om ook P+R Papendorp XL goed te verbinden met de ontwikkelgebieden is een frequente busverbinding tussen de Wilhelminalaan en Papendorp nodig.

De Europalaan-Noord moet in deze fase al een herinrichting krijgen (inclusief dynamisch verkeersmanagement) om meer ruimte te geven voor verblijfskwaliteit, lopen en fietsen. De gemeente is voor de hele stad een multimodale netwerk- en sturingsaanpak aan het ontwikkelen. Die aanpak is een tactisch kader voor het inzetten van (dynamisch) verkeersmanagement. Onze collega wegbeheerders, waaronder RWS, worden betrokken bij het proces om tot de producten te komen.

5.4.1.4 Breder kader aanpak mobiliteit

De mobiliteit in Merwedekanaalzone staat niet op zichzelf. Ten eerste is er het regionale niveau. Vraagstuk hier is hoe we het autoverkeer op de ring (de snelwegen rond de stad) kunnen beperken, ondanks de groei van de stad en de grote reconstructiewerken zoals de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU), de voorgenomen verbreding van snelwegen en het onderhoud aan de Galecopperbrug.

Tweede niveau is het Utrecht Zuidwest, waar de Merwedekanaalzone onderdeel van is. Hier komen ongeveer 32.000 woningen bij (inclusief Nieuwegein) plus kantoren, bedrijven, winkels en maatschappelijke voorzieningen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het Lombokplein, Beurskwartier, maar ook de projecten in Kanaleneiland en Groenewoud in Papendorp. De gemeente heeft een integrale mobiliteitsstudie voor Utrecht Zuidwest uitgevoerd om te onderzoeken welk maatregelenpakket (op het gebied van fiets, openbaar vervoer en auto) nodig zijn om deze grote bouwopgave op een goede manier te regelen. Op basis hiervan is een maatregelenpakket samengesteld, dat onder meer voorziet in een uitbreiding van het fietsnetwerk, een aanpassing van het autonetwerk (bij de op- en afrit van de A12 Papendorp en een schaalsprong OV. Deze mobiliteitsstudie Utrecht Zuidwest is een bijlage bij het Mobiliteitsplan 2040 (vastgesteld juli 2021).

Tegelijkertijd maken we ook afspraken over slimme en schone mobiliteit op het niveau van Zuidwest en op regionaal niveau. Dit doen we in U Ned-verband. Hierin zitten het Rijk, Rijkswaterstaat en de provincie met de gemeente om tafel. Derde niveau is Merwedekanaalzone zelf. Binnen de ontwikkeling van dit gebied is mobiliteitsaanpak uitgewerkt (zoals een lage parkeernorm voor auto's en extra veel plekken voor fietsen, deelfietsen en -auto's) om de automobiliteit hier te beperken, ter ontlasting van Utrecht Zuidwest en de ring.

5.4.1.5 Systematiek bestemmingsplan

De systematiek van het bestemmingsplan is er enerzijds op gericht te borgen dat de ambities uit de visiedocumenten gehaald worden, maar anderzijds de ontwikkelende partijen waarborgen te geven voor wat betreft hun ontwikkelingsmogelijkheden.

Bij het mobiliteitsconcept is de maximale generatie van 1.200 motorvoertuigen/spits voor fase 1 en 2 Merwede een belangrijk uitgangspunt. Dit is vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst en is ook als uitgangspunt vastgelegd in het Stedenbouwkundig Plan. Ook de private partijen hebben er groot belang bij dat het mobiliteitsconcept gaat werken in verband met hun belang bij een succesvolle gebiedsontwikkeling, verkoopbaarheid van woningen etc.

Door in te zetten op voorrang voor langzaam verkeer, goede aanvullende voorzieningen en een extreem lage parkeernorm, resulterend in een hoge bebouwingsdichtheid, wordt autobezit ontmoedigd en wordt daar actief over gecommuniceerd. Zowel de gemeente als de private partijen geloven in een goede stadswijk voor de toekomst met deze binnenstedelijke transformatie.

In het bestemmingsplan zijn mogelijkheden ingebouwd om zicht en grip op de ontwikkeling van fase 1 te houden, door te werken met voorwaarden voor het verlenen van een omgevingsvergunning (onder andere een vergunningplicht) en de voortgang van het project expliciet te monitoren. De omgevingsvergunningen zullen telkens voor een deel van het woningaantal worden aangevraagd. Op die manier houden we als overheid grip op de ontwikkelingen.

5.4.2 IPvE Europalaan Noord

De kwaliteitskenmerken van het kernnet zijn gericht op het mogelijk maken van hoge rijfrequenties, een goede doorstroming en hoge mate van betrouwbaarheid. Dit vergroot het comfort voor de reiziger en maakt het OV tot een aantrekkelijk alternatief voor de auto.

Het goed kunnen passeren van het Europaplein en Anne Frankplein is cruciaal in de doorstroming: De ligging van de busbaan moet zoveel mogelijk aansluiten op de ligging van de pleinen om het aantal verkeersconflicten te minimaliseren. De ontworpen HOV-baan in de middenligging sluit hier het beste op aan. In de fasering en de aanpak van de verschillende deeltrajecten dienen de aansluitingen bij te dragen aan een goede doorstromingskwaliteit van de Europalaan Noord.

Volgens prognoses komen op de Europalaan Noord minder auto’s te rijden ten opzichte van de huidige situatie (zie hierboven). Uitgangspunt is dat de eenbaans rijbanen in beide richtingen 3,25 meter breed zijn. De nieuwe woonwijk wordt met vier aansluitingen (inprikkers) ontsloten.

De verkeersafwikkeling op kruispuntniveau binnen het plangebied is beoordeeld (zie Bijlage 8 en Bijlage 9) en hiermee het aantal opstelvakken en opstellengtes bepaald binnen het project Europalaan noord en Merwede. Deze analyse gaat uit van eindsituatie van deelgebied 5 met 6.000 woningen en een volledig voorzieningenprogramma.

5.4.3 Conclusie

Voor dit bestemmingsplan voor fase 1 is met de verkeersstudie en het bepalen van de verkeersaantrekkende werking van het juridisch planologisch programma, aangetoond dat het realiseren van 4.250 woningen met bijbehorende voorzieningen geaccommodeerd kunnen worden.

De herinrichting van de Europalaan Noord is relevant voor de verdeling van verkeer over wegen waar we het wel/niet willen hebben. Voorwaarde voor het slagen van de transformatie naar een sterk verdichte, levendige nieuwe stadswijk is de uiteengezette mobiliteitsstrategie (zie Hoofdstuk 4).

Monitoring van de daadwerkelijke effecten op het mobiliteitsgedrag en de daaruit voortvloeiende belasting van het wegennet bieden vervolgens de ‘bewijslast’ om ook een volgende fase van hoogstedelijke verdichting mogelijk te maken. De knelpunten in het verkeersysteem worden tijdig aangepakt. Hiervoor is een verkeersstudie Zuidwest opgesteld (onderdeel Mobiliteitsplan 2040).

5.5 Geluidhinder

5.5.1 Wettelijk kader

5.5.1.1 Wet geluidhinder

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidbelaste object – hiervoor kent de wet "geluidsgevoelige bestemmingen" zoals woningen en scholen.

De regels en normen van de Wet geluidhinder zijn in de volgende gevallen van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan:

1. bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen;
2. bestemmen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/u geldt);
3. reconstructie van wegen;
4. gezoneerde industrieterreinen.

De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden waarbinnen een geluidsgevoelige bestemming altijd kan worden gerealiseerd. Onder voorwaarden kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden verleend ('hogere waarde') tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Bij een geluidsbelasting boven de maximale ontheffingswaarde zijn geluidsgevoelige bestemmingen niet toegestaan. Hierop kan een uitzondering worden gemaakt indien er gebruik wordt gemaakt van 'dove gevels'. De grenswaarden zijn voor wegverkeer 48-63 dB, voor spoorweglawaai 55-68 dB en voor gezoneerde industrieterreinen 50-55 dB(A).

Bij een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde dient akoestisch onderzoek uitsluitsel te geven over de te verwachten geluidsbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden, die zijn vastgelegd in de gemeentelijke geluidnota, kan door burgemeester en wethouders een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld.

5.5.1.2 Reconstructie

De aanpak van de Europalaan Noord is onderdeel van dit bestemmingsplan. De beoordeling van het effect van de wijziging van de weg geschiedt door de toekomstige situatie te vergelijken met de referentie of de voorkeurswaarde. De toekomstige situatie is in het algemeen de situatie 10 jaar na de wijziging inclusief autonome groei van het verkeer. In eerste instantie gaat het daarbij, zoals vastgelegd in de definitie, om de situatie zonder het treffen van maatregelen (Wgh art. 1).

Indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat er sprake is van een 'reconstructie van een weg' (dus een toename t.o.v. de referentie van afgerond 2 dB of meer) moet de doeltreffendheid van maatregelen worden onderzocht. Die maatregelen dienen de overschrijding van de referentie weg te nemen en kennen een prioriteitsvolgorde van bron – overdrachtsweg – ontvanger (denk bij bronmaatregelen bijvoorbeeld aan stil asfalt en bij overdrachtsmaatregelen aan geluidsschermen).

Indien maatregelen onvoldoende doeltreffend blijken dan wel onoverkomelijke bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, kan het bevoegd gezag een hogere waarde vaststellen. Zo'n overschrijding van de referentie mag de 5 dB niet te boven gaan behoudens in enkele gedefinieerde gevallen die in dit project niet van toepassing zijn (Wgh art. 100a).

5.5.1.3 Geluidbeleid Gemeente Utrecht

De gemeente Utrecht zet zich in voor een leefbare woonsituatie, juist op locaties met een hogere geluidsbelasting. Deze leefbaarheid wordt bewerkstelligd door voorwaarden te verbinden aan het verlenen van hogere waarden. De voorwaarden leggen de initiatiefnemer of de beheerder een inspanning op voor een leefbare woonomgeving als compensatie voor het bouwen in een lawaaiige situatie. Dit wordt planologisch verankerd via de hogere waarde beschikking en de planregels in het bestemmingsplan.

In de Geluidnota Utrecht zijn randvoorwaarden opgenomen voor het bestemmen van nieuwe woningen. De geluidsluwe gevel blijft voor Utrecht de belangrijkste voorwaarde.

Bewoners krijgen hiermee de mogelijkheid zich even terug te trekken van het rumoer van de stad. Uit onderzoek blijkt dat een luwe zijde van een woning compensatie biedt tegen geluidshinder.

Een luwe zijde van een woning is vooral waardevol voor verblijfsruimten zoals woon- en slaapkamers. Dan kan er een raam worden opengezet zonder dat daarmee gelijk de herrie binnen komt; maar dat je wel de wind door je haren voelt waaien. Verder is een luwe gevel meer dan alleen een afgeschermde spuivoorziening (“glazenplaat voor je raam”). Bij gezond stedelijk leven ligt de ambitie een stuk hoger dan alleen een afgeschermde spuivoorziening en dergelijke zaken passen dan ook niet binnen het beleid van Utrecht. Ook moet voorkomen moet worden dat aan de luwe zijde alleen een entreehal, badkamer of keuken is gesitueerd. De woningindeling dient dan ook zodanig te worden ontworpen dat er voldoende verblijfsruimten aan de luwe zijde zijn gelegen; daarbij geldt een voorkeur voor slaapkamers.

De buitenruimte van een woning is bij voorkeur gelegen aan een zonnige én geluidsluwe zijde. Deze combinatie is niet altijd haalbaar. Er wordt daarom voor het geluid ter plaatse van de buitenruimte een marge van 5 dB gehanteerd ten opzichte van de voorkeurswaarde.

De randvoorwaarden uit de Geluidnota Utrecht voor het verlenen van een hogere waarde zijn:

Geluidsluwe gevel
De woning heeft tenminste één gevel met een lager (luw) geluidsniveau. Het geluidsniveau is daar niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van te onderscheiden geluidsbronnen.
Woningindeling
De woning bevat voldoende verblijfsruimte(n) aan de zijde van de geluidsluwe gevel. Dit geldt voor tenminste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied.
Buitenruimte
Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan bij de geluidsluwe gevel.

Voor niet-zelfstandige woonruimten of woningen met een zelfstandig woonoppervlakte van minder dan 30 m^2 worden op individueel woningniveau geen eisen gesteld met betrekking tot de geluidluwe gevel. Op gebouwniveau dient echter tenminste 50% van de wooneenheden te zijn gesitueerd aan een gevel met een geluidsbelasting van maximaal 5 dB boven de voorkeursgrenswaarde. De 30 m^2 heeft betrekking op het B.V.O. waarbij bergingen die niet direct vanuit de woning toegankelijk zijn (bijvoorbeeld kelderboxen) niet meetellen in de oppervlakte bepaling.

5.5.1.4 Omgevingsvisie Merwede deel 2

In de omgevingsvisie is de ambitiewaarde van 58 dB (incl. aftrek) vastgelegd voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen (in plaats van de maximale ontheffingswaarde van 63 dB). Verder is aangegeven dat elke woning dient te beschikken over een geluidsluwe gevel. Verder is verwoord dat woongebouwen met een éénzijdige oriëntatie langs de Europalaan Noord niet op alle posities mogelijk zijn en vanuit gezondheidsoverwegingen daarom niet wenselijk.

5.5.1.5 Stedenbouwkundig Plan Merwede

Bij de uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan volgen we de ambitie om een lagere geluidsbelasting op de gevel te realiseren dan wettelijk is toegestaan. In het stedenbouwkundig plan kan aan de ambitiewaarde (58 dB) en de aanvullende eisen die de gemeente Utrecht bij nieuwbouw van woningen stelt worden voldaan. De hoge bebouwing aan de Europalaan en de Koningin Wilhelminalaan zorgt voor afscherming van de achterliggende plandelen. Waar nodig volgen hier per specifiek woonprogramma maatwerkoplossingen aan de gevel of de woningplattegrond, zoals bijvoorbeeld het realiseren van een geluidsluwe gevel of een naar binnen gelegen buitenruimte gecombineerd met een dichte borstwering.

5.5.1.6 Nota Volksgezondheid

Eind 2019 heeft ons college een nieuwe Nota Volksgezondheid ('Gezondheid voor Iedereen' Volksgezondheidbeleid 2019-2022) vastgesteld. Een van de speerpunten van deze nota is 'Gezonde leefomgeving'. In een gezonde leefomgeving is de druk op de gezondheid zo laag mogelijk. Ook geluid heeft invloed op de gezondheid van mensen. We werken daarom toe naar normen die op gezondheid zijn gebaseerd. Concreet vertaalt zich dit in een lokale ambitiewaarde van 63 dB (zonder aftrek) voor nieuwe situaties langs wegen en spoorwegen. Ook zorgen we dat nieuwe ontwikkelingen zoals woningen, niet leiden tot een hogere druk op gezondheid door bijvoorbeeld een slechtere geluidskwaliteit. Als dat toch zo is, dan compenseren we de extra druk door aanvullende maatregelen, zoals een geluidsluwe gevel.

Uit recent onderzoek (onder andere WHO en RIVM) blijkt nogmaals dat een luwe zijde van een woning compensatie biedt tegen geluidhinder.

5.5.2 Plansituatie

Voor het (aanvullend) MER en het SP Merwede zijn quick scans uitgevoerd naar de geluidbelasting op de nieuwe bebouwing in de Merwedekanaalzone. De ambitie van de gemeente is om langs de binnenstedelijke wegen een geluidskwaliteit te leveren die gelijk is aan de grote inpassingsgebieden (zoals Leidsche Rijn). Dit komt overeen met een geluidbelasting van 63 dB (inclusief aftrek 58 dB). Dit is een 5 dB hogere ambitie (lager geluidniveau) dan de Wet geluidhinder als maximale waarde voor nieuwe woningen maximaal toelaatbaar acht. Een neveneffect van deze ambitie is dat er nog "ruimte" is om infrastructurele aanpassingen gekoppeld aan de schaalsprong openbaar vervoer (vertramming) op termijn mogelijk te kunnen faciliteren.

Ten behoeve van voorliggend bestemmingsplan is akoestisch onderzoek verricht (zie Bijlage 15). Dit onderzoek geeft inzicht in de geluidbelasting op de grens van de bestemming Gemengd van de Koningin Wilhelminalaan, de Overste den Oudenlaan/Europalaan, de Beneluxlaan/Socrateslaan en de Rijnlaan, en het reconstructie-effect als gevolg van de aanpak van de Europalaan Noord.

5.5.2.1 Resultaten

5.5.2.1.1 Europalaan/Overste den Oudenlaan

De contouren laten een overschrijding zien van de voorkeursgrenswaarde over een groot deel van het plangebied. In het zuiden (de figuur is 90 graden gedraaid) is de 58 dB contour en een oranje gebied zichtbaar. Deze blijft echter net buiten de bestemmingsplangrenzen en de voorziene bebouwing.



Geluidscontouren o.b.v. hoogst berekende geluidsbelasting vanwege O. den Oudenlaan-Europalaan

5.5.2.1.2 Koningin Wilhelminalaan

Bij de berekening van de contouren van de K. Wilhelminalaan is er aan de noordzijde rekening gehouden met gesloten nieuwbouw ('symmetrische profiel'). Vanwege de maximaal mogelijke reflecties is dit de worst-case variant. Er is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, maar de 58 dB contour blijft buiten de voorziene bebouwing. De maximale geluidbelasting binnen het plangebied is 57 dB.



Geluidscontouren o.b.v. hoogst berekende geluidsbelasting vanwege de Koningin Wilhelminalaan

5.5.2.1.3 Beneluxlaan/Socrateslaan

Vanwege de Beneluxlaan-Socrateslaan is er eveneens een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde te verwachten. Vanwege de afschermende werking van onder meer Max, Pax en Lux bevinden de overschrijdingen zich met name op hoogte. De maximale geluidbelasting binnen het plangebied is 51 dB.



Geluidscontouren o.b.v. hoogst berekende geluidsbelasting vanwege Beneluxlaan-Socrateslaan

De hierboven geschetste contouren geven globaal aan in welke gebieden een hoog of laaggeluidsniveau kan voorkomen. Wanneer het plangebied is volgebouwd, zullen interne afschermingen en reflecties voor een ander akoestisch plaatje zorgen. Om dit te onderzoeken, en om te kijken of het haalbaar is om voor elke woning een geluidsluwe gevel te creëren, zijn er ook berekeningen uitgevoerd op basis van een mogelijke invulling conform het stedenbouwkundig plan.

5.5.2.2 Luwe gevels

Aangezien de voorkeursgrenswaarden worden overschreden, zal elke woning ter compensatie de beschikking moeten hebben over een luwe gevel, een rustige buitenruimte en een akoestisch gunstige woningindeling. Als een carré-vormige bouwvorm wordt toegepast, kan voor veel woningen eenvoudig aan deze eisen worden voldaan aan de binnenzijde van het bouwvolume. Voor hoekwoningen kan dit door middel van balkonschermen en/of inpandige balkons worden bereikt. De geluidluwe gevel is in het hogere waardenbesluit als voorwaarde opgenomen. Voor ongeveer 200 woningen (oppervlakte tussen de 30 en 50 m^2) langs de Europalaan is na integrale afweging besloten een mix van maatregelen te eisen die een bijdrage leveren aan het voorkomen van negatieve leefbaarheidseffecten. De onderbouwing hiervoor wordt opgenomen in het (definitieve) hogere waardenbesluit, zie Bijlage 16.

5.5.2.3 Cumulatie

De cumulatieve geluidbelasting (zonder aftrek) van de drie verschillende wegverkeerslawaai-bronnen is bepaald voor alle wegen tezamen. Vervolgens is bekeken wat de maximale geluidbelasting is binnen de bestemmingsplangebied waar geluidgevoelige functies mogen komen. De geluidbelastingen zijn het hoogste in het noorden en zuiden van het plangebied. De hoogst berekende gecumuleerde geluidsbelasting die dan kan voorkomen is 63 dB (exclusief aftrek 110g Wgh). Deze waarde is ruim lager dan de maximale ontheffingswaarde voor binnenstedelijk wegverkeer van 68 dB (63 incl. aftrek art 110g Wgh) en kan vanuit gezondheidsperspectief als acceptabel worden beschouwd.

5.5.2.3.1 Effecten buiten plangebied

In het kader van de beoordeling van een goede ruimtelijke ordening dient er naast het directe effect van de planontwikkeling op de omgeving en de beoordeling van de planologische nieuwe bestemmingen ook gekeken te worden welk (indirect) geluidseffect het voorgenomen plan heeft op de omgeving. Uit een analyse (zie Bijlage 17) blijkt dat het geluidseffect van het plan Merwedekanaalzone deelgebied 5 fase 1 op de omgeving aanvaardbaar wordt geacht. Overal is het effect zeer beperkt. Slechts op de Rijnlaan is sprake van een negatief effect van orde grootte +0.7 tot +1.0 dB. Dit effect blijft binnen de beleidskaders zoals benoemd in de Geluidnota Utrecht 2014-2018 alsmede binnen de kaders van de toekomstige Omgevingswet. Om die redenen kan gesteld worden dat sprake is van een aanvaardbare situatie. Bovendien kan DVM worden ingezet om negatieve effecten te verminderen.

5.5.2.4 Reconstructie

De heersende geluidsbelastingen zijn lager dan de eerder verleende hogere waarden voor de studentenwoningen City Campus Max. Daarom zijn de heersende waarden het uitgangspunt bij de beoordeling van de wijziging van de Europalaan in het kader van de Wet geluidhinder (reconstructie beoordeling). Het verschil tussen de toekomstige en huidige geluidbelasting bedraagt minder dan 1.5 dB. Er is daardoor geen sprake van een reconstructie van een weg zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Voor de bestaande woningen langs de te wijzigen Europalaan zijn geen hogere waarden benodigd. Er hoeven vanuit de wijziging van de Europalaan geen geluidbeperkende maatregelen te worden getroffen. Deze worden echter wel getroffen in het kader van het stedenbouwkundig plan Merwede. Er wordt een stiller wegdektype (tenminste MODUS) toegepast over de rijbanen van het overige verkeer (niet de HOV-banen). Dit effect bedraagt zo'n 1 dB ten opzichte van DAB op de weggedeelten tussen de kruispunten.

5.5.3 Conclusie

Het plangebied Merwede wordt omringd met wegen: de Europalaan; de Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan-Socrateslaan. Uit het geluidsonderzoek volgt dat de geluidsbelasting vanwege alle drie de onderzochte wegen de voorkeursgrenswaarde op één of meerdere locaties overschrijdt. De geluidsbelastingen zijn voor:

- de Europalaan maximaal 58 dB
- de Koningin Wilhelminalaan maximaal 57 dB
- de Beneluxlaaan- Socrateslaan maximaal 51 dB

De maximale ontheffingswaarden worden niet overschreden. De ambitiewaarde die vanuit oogpunt van volksgezondheid is vastgelegd, wordt ook nergens overschreden. De maximale gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt 63 dB en dit is vanuit gezondheidsperspectief acceptabel.

Voor dit plan moet, parallel aan de ruimtelijke procedure, een hogere waarde procedure voor de genoemde wegen worden doorlopen. Bij de uitwerking van de bouwplannen zal in principe rekening moeten worden gehouden met o.a. de eis van een geluidsluwe gevel.

De wijziging van de Europalaan is geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Er hoeven

geen hogere waarden te worden vastgesteld. Wel wordt er stil wegdek, tenminste MODUS toegepast, waardoor het geluid op de bestaande woningen in het algemeen (licht) afneemt. Het profiel van de nieuwe Europalaan is in het bestemmingsplan geborgd.

Er zijn vanuit akoestiek geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan wordt een ontwerpbesluit Hogere Waarden ter inzage gelegd. In de regels van het bestemmingsplan is een 'koppelbepaling' opgenomen.

5.6 Geur

5.6.1 Kader

Bepaalde bedrijven kunnen geurhinder veroorzaken. Voor specifieke bedrijven is in de Wet milieubeheer een richtwaarde aangegeven voor de hoeveelheid geur (uitgedrukt in geureenheden/m3) die acceptabel is in de omgeving van bedrijven. Deze geuruitstoot heeft ruimtelijke consequenties. Dit soort bedrijven bevindt zich niet binnen het plangebied of in de directe omgeving daarvan. Kleinere bedrijven zoals horecavestigingen, of een bakkerij kennen soms ook geurhinder maar daarvoor zijn geen richtlijnen opgesteld. Deze activiteiten dienen bij vestiging te voldoen aan het Activiteitenbesluit.

5.6.2 Conclusie

In het plangebied of in de directe omgeving daarvan komen geen bedrijven voor die een geuremissie hebben. Dit aspect is daarmee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.7 Externe veiligheid

5.7.1 Kader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Voor risicovolle inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) het wettelijke kader, voor buisleidingen is dit het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het huidige beleid voor transportmodaliteiten in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). In het kader van het plan moet bekeken worden of er in of in de nabijheid van het plan sprake is van risicovolle activiteiten (Bevi-bedrijven, transportroutes over de weg en het water, en buisleidingen) of dat risicovolle activiteiten worden toegestaan. In het Bevi en bijbehorende Revi zijn de risiconormen voor bedrijven met gevaarlijke stoffen vastgelegd. Het besluit en de regeling hebben als doel zowel individuele en groepen burgers een minimum beschermingsniveau te garanderen tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen

Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden de begrippen verder uitgewerkt.

5.7.1.1 Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10-6/jaar-contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10-6/jaar-contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.(Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels restaurants.

5.7.1.2 Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve.

5.7.2 Plansituatie

5.7.2.1 Inrichtingen

In het kader van de MER Merwedekanaalzone is een inventarisatie uitgevoerd van relevante bronnen. Voor Merwede (deelgebied 5) zijn OK (voorheen Q8) Tankstation Europalaan (oostzijde) en BP Tankstation Beneluxlaan relevant (beiden met LPG). Met de herinrichting van de Europalaan Noord wordt het gebruik van het OK Tankstation Europalaan onder het overgangsrecht gebracht. De effecten van dit tankstation worden hier daarom niet verder beschouwd. Voor wat betreft het OK benzineverkooppunt geldt dat over het beëindigen van het gebruik van LPG al eerder afspraken zijn gemaakt met de exploitant. Dit in het kader van de bouw van een school in Transwijk. Bovendien is recent de huur van de benzineverkooppunten inmiddels opgezegd, omdat de voortzetting van de verkooppunten niet verenigbaar is met de herinrichting van de Europalaan Noord.

Voor wat betreft het BP Tankstation Beneluxlaan geldt dat (op basis van het Revi) sprake is van een invloedsgebied 150 meter. Dat geldt ook voor de vulpunten aan de Europalaan, waar binnen het invloedsgebied ontwikkelingen zijn voorzien. Ten zuiden van het plangebied van voorliggend bestemmingsplan en binnen het invloedsgebied van het BP tankstation bevindt zich een (relatief nieuw) appartementencomplex met winkels eronder. Dit invloedsgebied bevindt zich buiten het plangebied van het bestemmingsplan Merwede.



5.7.2.2 Invloedsgebied vulpunten tankstation BP

Voor de vulpunten aan de Europalaan geldt dat deze met de herinrichting van de Europalaan Noord komen te vervallen. Daarmee is op deze plaats niet langer sprake van een relevant invloedsgebied. Met zekerheid kunnen wij zeggen dat de LPG-vulpunten op tijd verwijderd of verplaatst worden; hier zijn in een breder kader afspraken over gemaakt met de exploitant van het BP station.

5.7.2.3 Overige relevante bedrijven

Aan de noordzijde van het plangebied is een gasverdeelstation van Stedin aanwezig. Dit is geen Bevi-inrichting maar op basis van het Activiteitenbesluit dient een zone van 15 meter tot gevoelige functies te worden aangehouden. Het gasverdeelstation is op de verbeelding voorzien van een zone. Binnen deze zone worden geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan (zie ook paragraaf 5.3).

5.7.2.4 Route gevaarlijke stoffen

Over de Europalaan worden gevaarlijke stoffen vervoerd ter bevoorrading van bovengenoemde tankstations. Zoals hierboven aangegeven komt het tankstation OK te vervallen en wordt het functioneren van de vulpunten aan de Europalaan beëindigd. Van transport van en naar deze inrichtingen over de Europalaan is dat geval geen sprake meer. In de directe omgeving zijn er geen andere inrichtingen aanwezig die logischerwijs bevoorraad worden via dit deel van de Europalaan. De Europalaan (tussen Anne Frankplein en Europaplein) is daarmee in de beoogde situatie geen risicobron (meer) en is daarom niet relevant vanuit het oogpunt van externe veiligheid.

5.7.2.5 Overige aspecten

De VRU heeft de thema's Mobiliteit en bereikbaarheid getoetst in de BING bij vaststelling van het SP en FO IP. Bluswatervoorzieningen zijn bij deze toetsing genoemd als aandachtspunt voor het op te stellen VO Inrichtingsplan openbare ruimte (te bespreken met Vitens, Brandweer en gemeente). De VRU wordt betrokken bij de uitwerking naar VO Inrichtingsplan. In de VO fase worden ook de blusvoorzieningen (waterleiding en eventuele brandputten) met VRU uitgewerkt.

5.7.3 Conclusie

Met het beëindigen van het functioneren van de tankstations van OK en de vulpunten voor het BP tankstation is geen sprake meer van relevante inrichtingen en routes in of langs het plangebied. Van andere relevante inrichtingen of routes is om het plangebied geen sprake. Het gasverdeelstation is voorzien van een zone; daarbinnen worden geen gevoelige functies mogelijk gemaakt. Nieuwe risicovolle activiteiten worden met dit bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt. Vanuit het aspect externe veiligheid is geen sprake van een belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. De VRU wordt betrokken bij de uitwerking van het FO IP naar een Voorlopig Ontwerp.

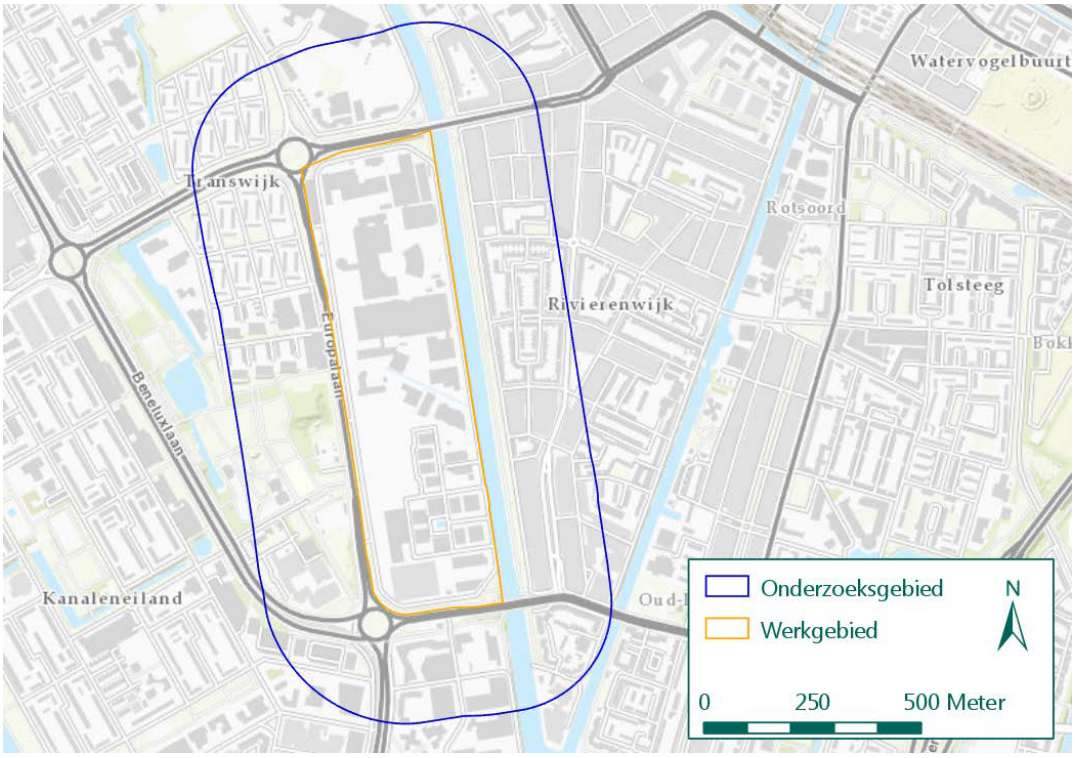
5.8 Explosieven

5.8.1 Kader

In het plangebied worden bodemroerende werkzaamheden uitgevoerd. De Arbeidsomstandighedenwet stelt dat er gezorgd moet worden voor een veilige werkplek. Daarom is een onderzoek naar de aanwezigheid van Conventionele Explosieven (CE) uitgevoerd.

5.8.2 Plansituatie

Het werkgebied betreft Merwedekanaalzone deelgebied 5. Het onderzoeksgebied betreft een straal van 250 meter rond het werkgebied om een zo compleet mogelijk beeld te krijgen van de omgeving van het werkgebied ten tijde van de Tweede Wereldoorlog.



Om de risico's in beeld te brengen is een rapportage opgesteld (zie bijlage). De rapportage is opgesteld volgens het Werkveldspecifiek certificatieschema voor het Systeemcertificaat Opsporen Conventionele Explosieven (WSCS-OCE, versie 2016). Aan de hand van een aantal bronnen wordt NGE-gerelateerde informatie van het onderzoeksgebied geïnventariseerd. In de inventarisatie van het bronnenmateriaal wordt gezocht naar gebeurtenissen die hebben geleid tot het in de bodem komen van NGE en gebeurtenissen die hebben geleid tot het verwijderen van NGE uit de bodem.

Op basis van analyse van de relevante oorlogshandelingen wordt vastgesteld of binnen het onderzoeksgebied een aantoonbaar verhoogd risico bestaat op het aantreffen van NGE. Als dat het geval is, wordt het NGE-Risicogebied horizontaal afgebakend naar de situatie van 1940-1945 en wordt een advies gegeven.

Uit de rapportage blijkt dat er is geen sprake van een NGE-Risicogebied binnen het werkgebied. Uit het historische bronnenmateriaal is gebleken dat een bombardement plaatsvond op 13 mei 1940. De locatie hiervan kon niet worden vastgesteld, en het is niet waarschijnlijk dat de bommen in het werkgebied zijn ingeslagen. Daarnaast is een bomkrater in het werkgebied waarneembaar op luchtfoto's. Aangezien hierover verder geen informatie is aangetroffen, kon naar aanleiding hiervan geen NGE-Risicogebied worden afgebakend. Er worden geen NGE binnen het werkgebied verwacht. Het advies is om de werkzaamheden regulier uit te voeren, zonder verdere maatregelen met betrekking tot NGE.

5.8.3 Conclusie

De conclusie uit het onderzoek luidt dat in het plangebied geen niet gesprongen explosieven worden verwacht en dat de werkzaamheden op een reguliere manier kunnen worden uitgevoerd. Extra maatregelen zijn niet nodig.

Mocht echter tijdens werkzaamheden spontaan NGE aangetroffen worden, dan dienen de volgende acties te worden ondernomen:

- Het werk ter plaatse van de vindplaats wordt stilgelegd.
- De werklocatie, in ieder geval rondom het NGE, moet worden afgezet. Het aanwezige personeel wordt op de hoogte te worden gebracht van de vondst en geïnstrueerd te worden uit de buurt te blijven.
- De vondst wordt gemeld aan de politie. De politie neemt vervolgens contact op met de Explosieven Opruimingsdienst Defensie (EOD).
- Als de EOD op locatie is, wordt een afspraak gemaakt voor de vernietiging. De EOD maakt deze afspraak met de gemeente, of de politie namens de gemeente.
- De EOD geeft aan de gemeente, of de politie namens de gemeente, advies over de in acht te nemen veiligheidsmaatregelen.

Het aspect NGE vormt hiermee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.9 Luchtkwaliteit

5.9.1 Kader

Luchtkwaliteit heeft betrekking op luchtverontreiniging door gasvormige stoffen en verontreiniging van de lucht met fijnstof, door met name verkeer. De luchtkwaliteit beïnvloedt in belangrijke mate de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Wegverkeer is samen met de hoge achtergrondconcentratie in Utrecht, in belangrijke mate van invloed op de luchtkwaliteit. Op basis van artikel 5.16 lid 1 Wet milieubeheer, houdt het bevoegd gezag bij het vaststellen van een bestemmingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, rekening met de effecten op de luchtkwaliteit.

De Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) heeft in 2005 advieswaarden opgesteld voor een aantal stoffen. Deze zijn in het algemeen strenger dan de in de wet Milieubeheer gehanteerde grenswaarden. De gemeenteraad heeft bij het vaststellen van de Omgevingsvisie deel 1 het college (bij motie) opgedragen de luchtkwaliteit in Utrecht te verbeteren, om zo -uiteindelijk- de WHO advieswaarden-2005 voor fijnstof te behalen. Op 22 september 2021 heeft de WHO overigens nieuwe advieswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide opgesteld, die (beduidend) lager liggen dan de WHO-advieswaarden-2005.

5.9.2 Plansituatie

De ligging in de stad met stedelijke verbindingswegen grenzend aan het plangebied zorgt ook voor druk op de luchtkwaliteit. De gemeente Utrecht kiest als ambitie om de luchtkwaliteit te verbeteren en op termijn te voldoen aan de WHO-advieswaarden-2005 voor fijn stof. Deze advieswaarden zijn strenger dan de wettelijke grenswaarden, zoals die in de Wet milieubeheer zijn opgenomen. De gemeente Utrecht streeft ernaar om versneld te voldoen aan de WHO-advieswaarden-2005. Bij elk project wordt daarom inzichtelijk gemaakt in hoeverre de WHO-advieswaarden-2005 met en zonder projecteffect gehaald worden.

Om het effect van het bestemmingsplan te beoordelen is een rapport luchtkwaliteit opgesteld (zie Bijlage 18). De referentiesituatie toont het verkeer dat op basis van de huidige inzichten in 2030 over de wegen zal rijden zonder aanpassing van de weginrichting, inclusief de autonome groei van het verkeer. Variant 1 toont de intensiteiten in 2030 als het project wordt uitgevoerd met 6.000 woningen. Variant 1b toont de intensiteiten in 2030 als het project wordt uitgevoerd met 4.000 woningen.

De berekeningen van de verkeersintensiteiten heeft plaatsgevonden met het verkeersmodel VRU3.4, waarin de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen voor de plansituatie zijn opgenomen en zijn vergeleken met de autonome ontwikkelingen. Daarbij twee varianten doorgerekend:

- Variant 1: herinrichting Europalaan, aanleg van twee fietsbruggen en realisatie van 6.000 woningen en verschillende voorzieningen en
- Variant 1b: herinrichting Europalaan, aanleg van twee fietsbruggen en realisatie van 4.000 woningen en verschillende voorzieningen.

In het studiegebied worden, naast de Europalaan, ook de wegen meegenomen, waarop een effect van omrijbewegingen met het verkeersmodel wordt berekend (zonder rekening te houden met aanvullende maatregelen, zoals DVM). Dit betreft de route via de Beneluxlaan ten westen van het plangebied en de route via de Rijnlaan ten oosten van het plangebied.

Op het gebied van luchtkwaliteit voldoen zowel de referentiesituatie als de twee ruimtelijke varianten (6.000 woningen of 4.000 woningen en voorzieningen) aan de wettelijke grenswaarden. Het bestemmingsplan maakt alleen fase 1 van Merwede mogelijk (overeenkomend met variant 1b) van de verkeersstudie. Uit de rapportage van Goudappel blijkt dat variant 1b representatief is voor het bestemmingsplan.

Het belang van een gezond binnenmilieu en een schone (en geluidsluwe) achtergevel weegt met name zwaar bij gevoelige groepen (kinderen, zieken of ouderen), vooral als deze mensen bijvoorbeeld in de kinderopvang, in scholen of in zorgwoningen langdurig in een ruimte verblijven met lucht van onvoldoende kwaliteit. Uitgangspunt is daarom dat er in een zone van 300 meter vanaf de A12 en in de eerstelijnsbebouwing langs stedelijke verbindingswegen zoals de Europalaan vanwege de luchtkwaliteit geen gevoelige bestemmingen komen zoals kinderopvang, basisscholen of verzorgingstehuizen.

5.9.2.1 WHO-advieswaarden fijnstof

In het plangebied en door andere routekeuze liggen de PM_{10}-concentraties in 2022 rond de WHO-advieswaarde-2005 van 20 µg/m^3. In 2030 voldoen de PM_{10}-concentraties met 15-17 µg/m^3 ruim aan de WHO-advieswaarde-2005. De maximale $PM_{2,5}$-concentraties voor 2022 liggen in het plangebied en in de rest van het studiegebied rond de 11 à 12 µg/m^3 en nemen in alle varianten af richting 8 tot 9 µg/m^3 in 2030.

De varianten 1 en 1b voldoen in 2022 nog niet overal aan de WHO-advieswaarden-2005 voor fijnstof. In 2030 wordt overal voldaan aan de WHO-advieswaarden-2005 voor fijnstof.

Door de gemeente Utrecht is in december 2020 een aanvullend luchtmaatregelpakket “Utrecht kiest voor gezonde lucht” vastgesteld, waarmee een versnelling in het behalen van de WHO-advieswaarden wordt nagestreefd. Ook neemt de gemeente Utrecht deel in het Schone Lucht Akkoord, waarin eveneens maatregelen zijn opgenomen voor lokale bronnen om versneld de luchtkwaliteit te verbeteren en in 2030 een gezondheidswinst van 50% te realiseren ten opzichte van 2016. Deze maatregelen zijn nog niet verwerkt in Aerius Lucht 2021, waarmee de onderhavige berekeningen zijn uitgevoerd. De verwachting is dat met deze maatregelen in en rond het plangebied al enkele jaren voor 2030 zal worden voldaan aan de WHO-advieswaarden-2005.

5.9.3 Conclusie

Op alle onderzochte locaties wordt (ruimschoots) voldaan aan de Europese grenswaarden. Er zijn vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit geen belemmeringen voor het vaststellen van het bestemmingsplan Merwede, deelgebied 5. Momenteel wordt nog niet overal in het plan- en studiegebied voldaan aan de WHO-advieswaarden-2005 voor fijnstof, hetgeen volgens de huidige inzichten enkele jaren voor 2030 wel het geval zal zijn.

In de regels van dit bestemmingsplan is voor de zone langs de Europalaan bepaald dat gevoelige functies in de eerstelijnsbebouwing in beginsel niet zijn toegestaan.

5.10 Bodem

5.10.1 Kader

Bij het bestemmingsplan wordt getoetst of de bodemkwaliteit geschikt is of geschikt gemaakt kan worden voor de geplande functies. Het gemeentelijk bodembeleid gaat uit van de volgende algemene uitgangspunten uit de Wet bodembescherming:

1. Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en als er toch bodemverontreiniging ontstaat, moet de bodem direct worden gesaneerd. Een geval van bodemverontreiniging waarbij de verontreiniging geheel of grotendeels ná 1987 is ontstaan, is een "nieuw geval". Deze zorgplicht houdt in dat nieuwe gevallen van bodemverontreiniging zoveel mogelijk ongedaan dienen te worden gemaakt.
2. Overige gevallen van ernstige bodemverontreiniging moeten binnen een bepaalde termijn worden gesaneerd als er ook sprake is van risico's. Het gaat daarbij om humane of milieuhygiënische risico's en om risico's voor verspreiding van de verontreiniging. De sanering gebeurt functiegericht en kosteneffectief.
3. Nieuwbouw op of graafwerkzaamheden in een geval van ernstige bodemverontreiniging zijn ongeacht de risico's niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen.
4. Hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond kan bij onverdachte terreinen plaatsvinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.

Bij een aanvraag van een omgevingsvergunning moet een bodemonderzoek conform de NEN 5740 worden verricht. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader onderzoek en/of een bodemsanering noodzakelijk is, voordat de locatie geschikt is voor de geplande functie. Als er voor de bouwwerkzaamheden een grondwateronttrekking nodig is, moet rekening gehouden worden met nabijgelegen grondwaterverontreinigingen.

5.10.2 Plansituatie

In de Merwedekanaalzone moet rekening worden gehouden met bodemverontreinigingen. Het industriële verleden van het voormalig bedrijventerrein heeft namelijk sporen in de ondergrond achtergelaten. Er is een aantal locaties aanwezig, die verdacht zijn op mogelijke bodemverontreinigingen. Voorbeelden hiervan zijn bedrijfsmatige activiteiten, zoals drukkerijen, verfspuiterijen, autogarages, brandstoftanks en gedempte sloten (zie inventarisatie historische activiteiten).

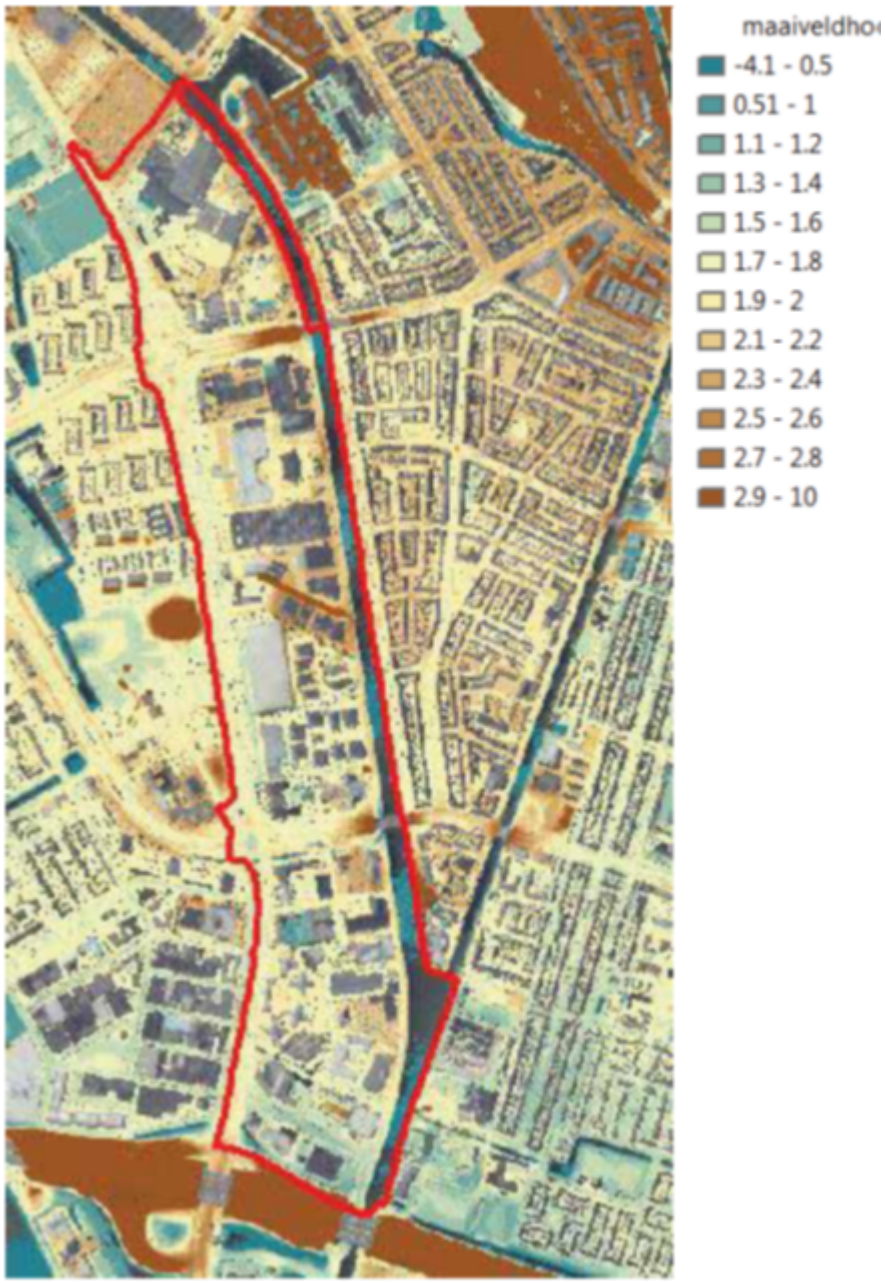
De veranderingen voor bodem (en water) door de transformatie van de Merwedekanaalzone zijn in het MER Merwedekanaalzone (2018) beoordeeld door te kijken naar veranderingen in bodemopbouw, bodemkwaliteit, waterbergende capaciteiten rioleringscapaciteit, gerelateerd aan werkzaamheden zoals ontwikkeling van bedrijven en woningen. Het ontwikkelen van bedrijven en woningen kan gepaard gaan met bodem beroerende werkzaamheden. Hierdoor kan de bodemopbouw verstoord worden. Bij bijvoorbeeld het plaatsen van bruggen en tunnels in het plangebied kan ook de grondwaterstand beïnvloed worden.

In het gehele plangebied is gekeken naar activiteiten die van invloed kunnen zijn op de bodemkwaliteit, bijvoorbeeld werkzaamheden die gepland zijn in (sterk) verontreinigde grond. Deze werkzaamheden kunnen pas uitgevoerd worden als er geen humane, ecologische of verspreidingsrisico's door de verontreiniging zijn, of deze risico's zijn weggenomen. Andere activiteiten kunnen juist risico's vormen, zoals het slopen van bestaande gebouwen, waarbij niet vooraf vastgesteld of er PCB's of asbest in het gebouw bevinden en deze zijn verwijderd. In 2020 moeten alle gevallen van ernstige bodemverontreiniging met onaanvaardbare humane, ecologische of verspreidingsrisico's (spoedlocaties) zijn gesaneerd of moeten in ieder geval de risico's beheerst te zijn. Dat staat in het Convenant bodem en ondergrond 2016-2020. Daarnaast moeten spoedlocaties met onaanvaardbare humane risico's, die in 2013 al bekend waren, uiterlijk in 2016 zijn gesaneerd of de risico's beheerst.

5.10.2.1 Bodemopbouw

De ontwikkeling kan een effect hebben op de bodemopbouw door de aanleg van infrastructuur, ondergrondse (parkeer) garages, gebouwen, cunetten en bouwputten. Daarnaast kan er sprake zijn van grondverbetering. De beoordeling van veranderingen in de bodemopbouw is gebaseerd op informatie van de landelijke website DinoLoket. Er zijn risico's op het verstoren van bodemopbouw bij graafwerkzaamheden. Als er gegraven wordt in bijzondere lagen, zoals veen, kan dit gevolgen hebben voor de gehele bodemopbouw en grondwaterstand, zoals inklinking en verdroging. Gemiddelde grondwaterstanden zijn beschikbaar en inzichtelijk op een digitale kaart op de gemeentelijke website van Utrecht. Het verstoren van grondwaterstanden kan door het tijdelijk verlagen van de grondwaterstand (bemaling) bij bouwputten of voor de aanleg van leidingen.

Het maaiveld van het plangebied varieert tussen circa NAP+ 1,1 m in het zuiden tot circa NAP+2,2 m in het noorden (Afbeelding 11-113). Op basis van gegevens uit het DinoLoket is in Tabel 11-7 een globale weergave van de bodemopbouw in het plangebied weergegeven.



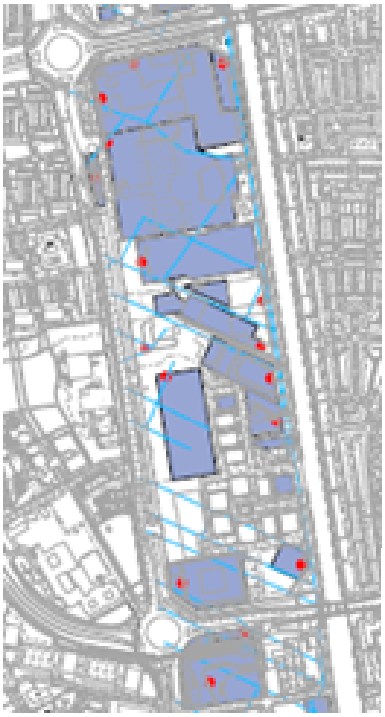
Maaiveldhoogte t.o.v. NAP (bron: www.AHN.nl)

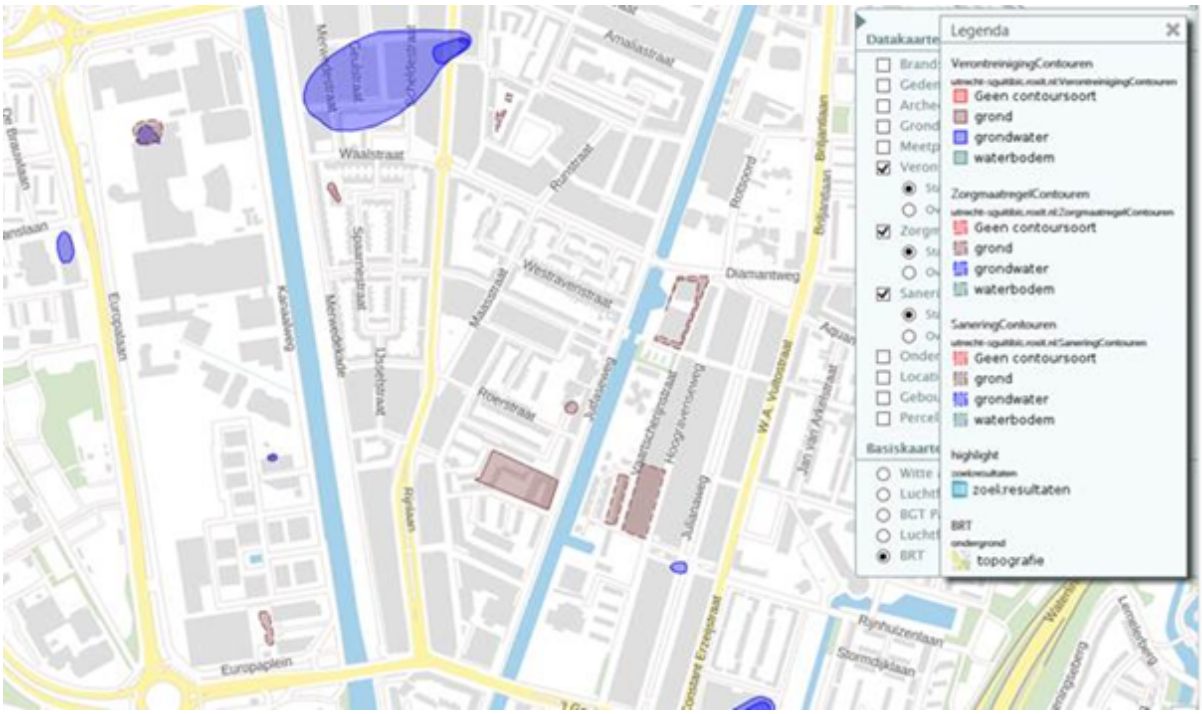
De gronden die binnen het plangebied voorkomen zijn algemeen voorkomend en hebben geen bijzondere status. Ook is door het realiseren van de huidige bebouwing en cunetten de bodem al geroerd. Grote negatieve effecten door de planontwikkeling worden daarom ook niet verwacht.

5.10.2.2 Bodemkwaliteit

In de Merwedekanaalzone moet rekening worden gehouden met bodemverontreiniging. Het industriële verleden van het voormalig bedrijventerrein heeft namelijk sporen in de ondergrond achtergelaten. Er is een aantal locaties aanwezig, die verdacht zijn op mogelijke bodemverontreinigingen. Voorbeelden hiervan zijn bedrijfsmatige activiteiten, zoals drukkerijen, verfspuiterijen, autogarages, brandstoftanks en gedempte sloten.

Uit het bodeminformatiesysteem van de gemeente blijkt dat enkele geregistreerde gevallen van ernstige en mogelijk spoedeisende bodemverontreiniging aanwezig zijn in het gebied. Het gaat zowel om grond- als grondwaterverontreinigingen die zijn of worden gesaneerd, beheerst of gemonitord. Bovendien zijn restverontreinigingen aanwezig.





Overzicht gevallen van bodemverontreiniging

In het gebied is een groot aantal bodemonderzoeken verricht, waarbij licht tot sterke verontreinigingen in zowel grond als grondwater zijn aangetroffen. De verontreiniging in de grond bestaan voornamelijk uit zware metalen, PAK en olie en kunnen worden gerelateerd aan voormalige bedrijfsactiviteiten en dempingen/ophogingen.

Op plaatsen waar geen of verouderde (historische) bodemonderzoeken zijn uitgevoerd is actualiserend bodemonderzoek noodzakelijk. Ook na sloop van gebouwen en voorafgaand aan de nieuwbouw in het gebied is (actualiserend) bodemonderzoek nodig. Omdat plaatselijk sprake zal zijn van ernstige verontreiniging moet rekening gehouden worden met bodemsaneringsmaatregelen.

Op basis van de Nota Bodembeheer 2017-2027 is de toepassingseis voor grond kwaliteit landbouw/natuur (gebiedsspecifiek).

De Merwedekanaalzone bevindt zich binnen de zogenaamde dynamische zone van het Gebiedsplan

Gebiedsgericht Grondwaterbeheer (GGG). Het diepere grondwater binnen deze zone in het eerste watervoerend pakket is diffuus licht tot sterk verontreinigd met vluchtige organische chloorkoolwaterstoffen. Bij bouwbemalingen, onttrekken en infiltreren van grondwater kan deze verontreiniging verspreiden. De gemeente wil verspreiding van verontreinigen door doorboring van de eerste scheidende laag in de dynamische zone voorkomen, om zo het grondwater uit het tweede watervoerende pakket te beschermen. Stroomafwaarts wordt in de drinkwaterwingebieden Leidsche Rijn en De Meern grondwater onttrokken uit het tweede watervoerend pakket voor de bereiding van drinkwater. Dit betekent dat er sprake is van een dieptebeperking voor bijvoorbeeld aanleg van bodemenergiesystemen tot de scheidende laag op een diepte van circa 50 m-mv. Bij bouwbemalingen, grondwateronttrekkingen en WKO kan aansluiting worden gezocht bij de gebiedsgerichte aanpak (GGG).

Om de gebiedsgerichte aanpak van het grondwater te monitoren heeft de gemeente een meetnet aangebracht. Enkele van deze peilbuizen staat ook in het eerste watervoerend pakket van de Merwedekanaalzone. Om het grondwater in de toekomst blijvend te kunnen monitoren mogen deze peilbuizen van het meetnet niet verwijderd worden.

5.10.2.3 Ondergrond

Hoe voller de bovengrondse ruimte, hoe intensiever de ondergrondse ruimte benut zal worden. Om alle gebruiksfuncties in de ondergrond voldoende ruimte te geven is planning, ordening en regie nodig. Er is bij het ontwerpen inzicht nodig in zowel bestaande als gewenste ondergrondse ruimteclaims, die nodig zijn om het gewenste bovengrondse gebruik te realiseren. Om de ondergrond duurzaam te gebruiken en beheren moet er een balans zijn tussen bescherming (gezonde, schone, levende en veilige bodem, archeologie) en benutting (bodemenergie, groen, waterberging, infrastructuur, afval).

Het is noodzakelijk om ondergrondse functies te ordenen, clusteren en waar mogelijk te minimaliseren of optimaliseren. En om effecten van ondergronds gebruik mee te nemen in de beschouwing om (toekomstige) conflicten te voorkomen. Zo gaan bijvoorbeeld ondergrondse bouw met waterglas en verticale hemelwaterinfiltratie niet goed samen met de aanwezigheid van open warmte/koude opslagsystemen in de bodem (verstopping).

Voor goed functionerende kringlopen is de ondergrond essentieel. De bodem reinigt en herbergt water. Een gezonde, levende bodem is de voedingsbodem voor het groen in het plangebied en zorgt met organische stof en CO_2 opslag voor een sponswerking van de bodem. Dit is belangrijk voor klimaatadaptatie. Er moet voldoende ruimte zijn of worden gemaakt voor bomen, kabels en leidingen, mogelijke afvalsystemen en ondergrondse parkeergarages. De ondergrond vervult nu ook meer en meer een rol voor duurzame energieopslag en –winning.

5.10.2.3.1 Zetting

De zettingsgevoeligheid in het plangebied varieert door aanwezigheid van klei en veenlagen in de bovengrond, die meer gevoelig zijn voor zetting. Het zuidelijk deel is volgens de indicatieve zettingsgevoeligheid meer gevoelig voor zetting. De huidige bebouwing en inrichting heeft de grond geroerd en gezet, waardoor de kans op daadwerkelijke zetting kleiner is.



Zettingsgevoeligheid (rood=meeste zetting verwacht)

5.10.2.3.2 Bodemenergie

Een van de mogelijkheden om te voorzien in duurzame energie is bodemenergie. Vanwege de gewenste woningdichtheid zijn gesloten bodemenergiesystemen onmogelijk, maar kan er worden ingezet op collectieve open warmte koude opslagsystemen. In een bodemenergieplan is aangegeven waar de bodemenergiesystemen kunnen worden geplaatst. Voor de energievoorziening kan in de toekomst mogelijk ook gebruikt gemaakt worden van het stadswarmtenet.

5.10.3 Conclusie

De bodemkwaliteit van het plangebied is niet volledig in beeld en niet overal actueel. Met historisch onderzoek op basis van het bodeminformatiesysteem kan inzicht worden gekregen in de bekende verontreinigingen op perceelniveau. Na sloop en voorafgaand aan de bouw moet aanvullend bodemonderzoek conform de NEN 5740 worden verricht zodat een actueel beeld wordt verkregen van de bodemverontreinigingssituatie. Afhankelijk van inrichting en grondverzet ligt het voor de hand deze onderzoeken zo op te zetten dat ook hiervoor voldoende informatie wordt verkregen. Mogelijk moeten saneringen worden uitgevoerd om de locatie geschikt te maken voor toekomstig gebruik. Onder deze voorwaarden vormt het aspect bodemkwaliteit geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Er geldt een dieptebeperking voor boringen en bodemenergiesystemen. Bij bouwbemalingen en grondwateronttrekkingen kan aansluiting worden gezocht bij de gebiedsgerichte aanpak van het grondwater volgens het Gebiedsplan.

Inzicht en ordening in de bestaande en gewenste ondergrondse ruimteclaims en de onderlinge beïnvloeding daarbij, kan toekomstig conflicterend ruimtegebruik beperken.

5.11 Natuurbescherming

5.11.1 Kader

Op grond van de Wet natuurbescherming moeten initiatiefnemers onderzoek doen naar de effecten van hun activiteiten op beschermde dier- en plantensoorten en beschermde gebieden. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet van tevoren duidelijk zijn dat de Wet natuurbescherming niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan. Ook moet worden gekeken naar de regels in de interim Omgevingsverordening van de provincie Utrecht en het beleid van de gemeente Utrecht.

5.11.1.1 Beschermde dier- en plantensoorten Wnb

Voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan moet er worden onderzocht:

1. of er beschermde soorten voorkomen in het plangebied;
2. of er verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming worden overtreden;
3. of er vrijstellingen gelden of dat er een ontheffing nodig is.

Als er een ontheffing nodig is, moet aannemelijk zijn dat deze verleend zal worden. Ook moet er duidelijkheid zijn over eventuele ontheffingsvoorwaarden en het treffen van mitigerende maatregelen.

5.11.1.2 Utrechtse soortenlijst

In de voormalige Flora en faunawet werden soorten beschermd die niet meer beschermd zijn onder de Wet natuurbescherming, die per 1 januari 2017 in werking is getreden. Hieronder vallen diverse kwetsbare soorten die voor Utrecht erg belangrijk zijn. Deze soorten zijn in de Utrechtse soortenlijst genoemd. De gemeenteraad heeft besloten dat bij gemeentelijke ruimtelijke plannen de Utrechtse soortenlijst bij het onderzoek en ontwikkelingen wordt betrokken zodat de soorten zo goed mogelijk beschermd worden. De lijst en overige informatie is te vinden op de gemeentelijke website onder Groenbeleid. https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/groen/

5.11.1.3 Beschermde gebieden; Natura 2000 en NNN

Bij het opstellen van een bestemmingsplan moet worden bekeken of het plan significante gevolgen kan hebben voor een of meerdere Natura 2000-gebieden. Het bestemmingsplan kan in beginsel alleen worden vastgesteld als er zekerheid bestaat dat de natuurlijke kenmerken van het betreffende gebied niet worden aangetast.

In de Interim Omgevingsverordening (artikel 6.1 en verder) zijn regels vastgelegd waar bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Het gaat in het geval van dit plangebied om regels voor het Nationaal Natuur Netwerk (NNN, voorheen EHS).

5.11.2 Plansituatie

5.11.2.1 Uitgevoerde onderzoeken

5.11.2.1.1 Algemeen onderzoek Merwedekanaalzone

Al in de PlanMER uit 2017 voor de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 (vastgesteld 2018) zijn de mogelijke effecten van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone op beschermde soorten en gebieden in beeld gebracht (zie Bijlage 36).

5.11.2.1.2 Onderzoek plangebied Merwede

In 2017 is een quickscan flora en fauna uitgevoerd specifiek voor het plangebied Merwede (deelgebied 5) in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb). Uit deze quickscan blijkt dat het plangebied functioneel leefgebied kan vormen van de beschermde soort(groep)en huismus, gierzwaluw, steenmarter en vleermuizen (zie Bijlage 19). In vervolg op deze quickscan uit 2017 is daarom in 2019 een soortgericht onderzoek uitgevoerd voor deelgebied 5 (zie Bijlage 20).

5.11.2.1.3 Onderzoek Europalaan Noord

In 2019 is een quickscan ecologie uitgevoerd voor de Europalaan Noord (zie Bijlage 21). Dit deel van het plangebied van het bestemmingsplan was niet meegenomen in de quickscan uit 2017 en in het soortgericht onderzoek uit 2019. In vervolg op dit onderzoek uit 2019 is in 2020 voor de Europalaan Noord een onderzoek naar vleermuizen, tongvaren, hondskruid en brede wespenorchis uitgevoerd (zie Bijlage 22).

5.11.2.1.4 Onderzoek nieuwe bruggen Merwede

Ook de locaties van de twee nieuwe bruggen over het Merwedekanaal zijn niet meegenomen in de quickscan uit 2017 en in het soortgericht onderzoek uit 2019. In 2020 is daarom een quickscan natuurwetgeving uitgevoerd specifiek voor de nieuwe bruggen in het plangebied van dit bestemmingsplan (zie Bijlage 23). Ook is in 2020 een mycologisch onderzoek (onderzoek naar paddenstoelen) uitgevoerd bij de aanlandplaatsen van deze nieuwe bruggen (zie Bijlage 24). Tot slot is in 2021, in vervolg op de quickscan uit 2020, voor de nieuwe bruggen een onderzoek naar vleermuizen uitgevoerd (zie Bijlage 25).

5.11.2.1.5 Onderzoek en vergunning Stikstof

In het kader van de gebiedsbescherming heeft de provincie Utrecht in 2020 een Wnb vergunning verleend vanwege de stikstofdepositie als gevolg van de ontwikkeling van het plangebied (zie Bijlage 26). Voor de aanvraag van deze vergunning is in 2020 een stikstofdepositieberekening uitgevoerd (zie Bijlage 27). In 2021 is opnieuw een stikstofdepositieberekening uitgevoerd volgens de actuele rekenmethodiek (zie Bijlage 28).

5.11.2.2 Beschermde dier- en plantensoorten Wnb

5.11.2.2.1 Plangebied Merwede

In 2017 is een quickscan flora en fauna uitgevoerd voor het plangebied Merwede. Uit deze quickscan blijkt dat het plangebied functioneel leefgebied kan vormen van de beschermde soort(groep)en huismus, gierzwaluw, steenmarter en vleermuizen (zie Bijlage 19). In vervolg op deze quickscan uit 2017 is daarom in 2019 een soortgericht onderzoek uitgevoerd voor deelgebied 5 (zie Bijlage 20).

In onderstaande tabel is een samenvatting weergegeven van de aanwezige gebouwbewonende soorten en de functies die het plangebied heeft voor deze soorten. Ook is in de tabel aangegeven voor welke soorten en functies vervolgstappen noodzakelijk zijn. Op basis van de onderzoeksgegevens is het uitgesloten dat het plangebied een functie heeft voor de gierzwaluw en steenmarter.

Aanwezige soort	Functie	Vervolgstappen noodzakelijk?
Huismus	3 nestlocaties Foerageergebied	ja ja
Gewone dwergvleermuis	4 zomerverblijven 1 kraamverblijf 5 paarverblijven	ja ja ja
Laatvlieger	1 zomerverblijf	ja

Verder blijkt uit de quickscan uit 2017 (zie Bijlage 19) dat binnen het plangebied algemeen voorkomende broedvogels waarvan het nest gedurende de broedperiode beschermd is en algemeen voorkomende amfibieën en zoogdieren voorkomen. Hiervoor geldt het volgende:

- Algemene broedvogels: Voer werkzaamheden bij voorkeur buiten het broedseizoen uit. Het broedseizoen loopt ongeveer van 15 maart tot 15 juli, maar kan afhankelijk van het weer en andere factoren verschuiven. Indien het niet mogelijk is om buiten het broedseizoen te werken,

dienen geschikte broedlocaties voorafgaand aan het broedseizoen ongeschikt te worden gemaakt en gehouden. Indien werkzaamheden starten binnen het broedseizoen, dient door een deskundig ecoloog onderzocht te worden of broedende vogels ter plaatse aanwezig zijn.
- Zorgplicht: Houd tijdens de werkzaamheden te allen tijde rekening met de algemene zorgplicht: werk zo veel mogelijk in één richting, de richting waarin soorten kunnen vluchten. Houd hierbij rekening met de ligging van wegen. Het materieel moet zorgvuldig en deskundig worden gebruikt, zodat geen onnodige schade wordt veroorzaakt of onnodige verstoring van flora en fauna optreedt.

5.11.2.2.2 Europalaan Noord

In 2019 is een quickscan ecologie uitgevoerd voor de Europalaan Noord (zie Bijlage 21). Voor het onderzoeksgebied geldt dat geen vogelsoorten waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn, waargenomen of te verwachten zijn.

Voor de andere mogelijk aanwezige soorten broedvogels geldt dat de werkzaamheden buiten het broedseizoen uitgevoerd moeten worden.

Uit de quickscan blijkt verder dat enkele boombewonende vleermuissoorten mogelijk hun vaste rust- en/of verblijfplaats, foerageergebied en/of vliegroute in het plangebied hebben. In vervolg op de quickscan uit 2019 is daarom in 2020 voor de Europalaan Noord een onderzoek naar vleermuizen uitgevoerd (zie Bijlage 22).

Tijdens het onderzoek werd in en in de nabijheid van het plangebied uitsluitend de gewone dwergvleermuis aangetroffen. Het plangebied en de omgeving van het plangebied wordt door gewone dwergvleermuis als foerageergebied gebruikt. Met het uitvoeren van de geplande werkzaamheden worden er geen negatieve effecten verwacht op functies van gewone dwergvleermuis. Met het uitvoeren van de werkzaamheden wordt de Wet natuurbescherming niet overtreden en er is dan ook geen ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig.

5.11.2.2.3 Nieuwe bruggen Merwede

In 2020 is een quickscan natuurwetgeving uitgevoerd voor de nieuwe bruggen in het plangebied van dit bestemmingsplan (zie Bijlage 23). Uit de quickscan blijkt dat de voorgenomen werkzaamheden mogelijk leiden tot negatieve effecten op binnen het plangebied mogelijk aanwezige functies van beschermde soort(groepen)en waardoor verbodsbepalingen van de Wnb overtreden worden.

Voor broedvogels (nest beschermde gedurende broedperiode) moeten mitigerende maatregelen getroffen worden. Als deze mitigerende maatregelen worden getroffen, zijn vervolgstappen niet nodig. Voor vleermuizen is afhankelijk van de voorgenomen werkzaamheden aanvullend vleermuizenonderzoek nodig. Uit de quickscan blijkt dat negatieve effecten op andere beschermde soort(groepen)en uitgesloten zijn.

In 2021 is, in vervolg op de quickscan uit 2020, een onderzoek naar vleermuizen uitgevoerd (zie Bijlage 25). Hieruit blijkt dat de kap van een esdoorn bij de kruising Merwedekade - Zijldiepstraat leidt tot het verlies van een mogelijk jaarrond gebruikte paarverblijfplaats van ruige dwergvleermuis. Als de boom daadwerkelijk wordt gekapt is een ontheffing nodig van de Wnb. Ruige dwergvleermuizen nemen relatief gemakkelijk alternatieve paarverblijfplaatsen in gebruik en het betreft slechts één verblijfplaats. Een ontheffing kan mede daarom redelijkerwijs worden verkregen. Er zijn geen zomer- en kraamverblijfplaatsen aangetroffen binnen de deelgebieden en directe invloedssfeer. Negatieve effecten op zomer- en kraamverblijfplaatsen zijn uitgesloten.

Het onderzoek sluit negatieve effecten op beschermde vliegroutes uit. Negatieve effecten op foerageergebied kunnen zich voordoen tijdens zowel de aanlegfase (bouwlampen) als gebruiksfase (extra verlichtingspunten ten opzichte huidige situatie). Het aantasten van de functionaliteit van essentieel foerageergebied van gewone en ruige dwergvleermuis betekent een overtreding van de Wet natuurbescherming waarvoor ontheffing vereist is. Mogelijk kunnen negatieve effecten voldoende gemitigeerd worden waardoor een ontheffing voor het aantasten van foerageergebied niet nodig is, bijvoorbeeld door het toepassen van aangepaste verlichting tijdens zowel de aanlegfase als de toekomstige gebruiksfase.

5.11.2.2.4 Gebiedsontheffing Wet natuurbescherming (Wnb)

Bij de gebiedsontwikkeling van het plangebied worden mitigerende maatregelen genomen waardoor overtreding van een aantal verbodsbepalingen van de Wnb geheel wordt voorkomen of wordt beperkt. Omdat echter niet iedere overtreding voorkomen kan worden, is voor overtreding van de betreffende verbodsbepalingen een ontheffing nodig.

Door de ontwikkelende marktpartijen is daarom in 2021 een gebiedsontheffing bij de provincie Utrecht aangevraagd voor Huismus, Gewone dwergvleermuis en Laatvlieger. De gemeente Utrecht heeft een eigen stadsbrede ontheffing voor het slopen en renoveren van panden en hoeft dus niet apart een gebiedsontheffing aan te vragen voor het plangebied van dit bestemmingsplan.

5.11.2.3 Utrechtse soortenlijst

5.11.2.3.1 Plangebied Merwede

In overeenstemming met de uitzonderingsbepalingen van het besluit van de gemeenteraad over de Utrechtse soortenlijst, is het formeel niet nodig om bij het natuuronderzoek van deelgebied 5 de Utrechtse soortenlijst te betrekken omdat dit deels afgerond en lopend onderzoek betrof ten tijde van de besluitvorming over de Utrechtse soortenlijst.

Wel is in het plan al rekening gehouden met de Utrechtse soorten. Bij de uitwerking van de plannen zijn de waarnemingen uit de Natuurwaardekaart (versie 2019) gebruikt. De natuurwaardekaart laat zien dat er enkele planten van de Utrechtse Soortenlijst in het gebied te vinden zijn. Verder zijn er waarnemingen van koolmees, gewone pad, egel en het konijn in het gebied.

Gezien het hoogstedelijke karakter van de nieuwe woonwijk Merwede is het mogelijk om het leefgebied voor een aantal al aanwezige soorten te versterken. Er liggen vooral kansen voor gebouwbewonende dieren en soorten van tuinen. Voor enkele soorten zal het gebied in de toekomst ongeschikt worden. Zij zullen via de groene verbindingen nieuw leefgebied ontdekken. In het projectgebied wordt extra leefgebied toegevoegd voor de Utrechtse soorten (en ook voor soorten die beschermd zijn onder de Wnb en voorkomen in Utrecht). Het gaat om leefgebied voor huismus, gierzwaluw, merel (en andere tuinvogels), gewone dwergvleermuis, laatvlieger, gewone pad, wilde bijen en vlinders.

5.11.2.3.2 Europalaan Noord

In het ecologisch onderzoek voor de Europalaan Noord is de Utrechtse soortenlijst betrokken. Uit het onderzoek (zie Bijlage 21) blijkt dat de uitvoering van de ingrepen op de onderzochte locatie niet door het voorkomen van Utrechtse soorten wordt verhinderd, mits aanvullend onderzoek wordt uitgevoerd naar brede wespenorchis, hondskruid en tongvaren.

Dit onderzoek is uitgevoerd (zie Bijlage 22) en hieruit blijkt dat de aanwezigheid van brede wespenorchis en hondskruid binnen het plangebied is uitgesloten. Aan de noordkant van het plangebied is in drie putten wel tongvaren aangetroffen. Bij werkzaamheden aan deze putten gaat deze groeiplaats mogelijk verloren. Wanneer bij het inrichten van de werkzaamheden de putten met tongvaren kunnen worden ontzien van de werkzaamheden, kan de vernieling van groeiplaatsen worden voorkomen. Verplaatsen van tongvaren is vaak weinig succesvol, om de groeiplaats te behouden kan deze het beste ongemoeid blijven. Als de nadelige gevolgen niet te voorkomen zijn dient het leefgebied gecompenseerd te worden zo dicht mogelijk bij het projectgebied, of wanneer dit niet mogelijk is op een alternatieve locatie binnen de gemeente. Door weer putten met openingen aan de bovenkant binnen het plangebied te realiseren, komen na de werkzaamheden weer groeiplaatsen voor tongvaren beschikbaar.

5.11.2.3.3 Nieuwe bruggen Merwede

In het ecologisch onderzoek naar de locaties van de nieuwe bruggen is de Utrechtse soortenlijst betrokken. Uit de quickscan (Bijlage 23) en het mycologisch onderzoek (Bijlage 24) blijkt dat negatieve effecten op de soorten van de Utrechtse soortenlijst zijn uitgesloten.

5.11.2.4 Diervriendelijk bouwen

De gemeente heeft de ambitie om diervriendelijk te bouwen. Onder 'diervriendelijk' bouwen wordt verstaan: bouwen met relatief kleine ingrepen, die verblijfsplekken creëren voor verschillende dieren in het stedelijk landschap. Met diervriendelijk bouwen wordt de biodiversiteit van de stad vergroot. Met diervriendelijk bouwen komen we ook tegemoet aan de provinciale ambities voor natuurverbetering in de stad voor de icoonsoort gierzwaluw.

In het plangebied wordt ingezet op diervriendelijk bouwen met nestplaatsen voor gierzwaluw, huismus en verblijfplekken voor vleermuizen. De natuurkwaliteit voor deze provinciale icoonsoort zal in de ontwikkeling van Merwede toenemen. De verwachting is dat de nestplaatsen snel ontdekt zullen worden. In de naastgelegen wijk Rivierenwijk zijn namelijk meerdere nestlocaties die jaarlijks worden gebruikt.

5.11.2.5 Natura 2000

Het plangebied ligt op afstand van Natura 2000-gebieden. De meest nabijgelegen delen van het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen liggen op minimaal 7 kilometer afstand. Dit betekent dat directe aantasting van deze gebieden als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het gebruik van het plangebied (door storingsfactoren oppervlakteverlies, versnippering en mechanische verstoring) op voorhand kunnen worden uitgesloten.

Effecten kunnen in beginsel alleen optreden door zogenaamde externe werking, waarbij veranderingen en activiteiten binnen het plangebied kunnen leiden tot veranderingen van de milieusituatie in de natuurgebieden (verstoring door geluid, licht, bewegingen en trillingen,

hydrologische veranderingen, stikstofdepositie en andere verontreinigingen). De effecten van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone op Natura 2000-gebieden zijn onderzocht in een Passende Beoordeling (zie Bijlage 35 PlanMER Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Bijlage 36 aanvulling PlanMER). Significant negatieve effecten zijn uitgesloten. Zie paragraaf 5.11.2.6 voor de onderbouwing van het ontbreken van negatieve effecten door stikstofdepositie.

5.11.2.6 Stikstofdepositie

Voor het project heeft de provincie Utrecht in 2020 een Wnb-(stikstof)vergunning verleend (zie Bijlage 26). Voor de aanvraag van deze vergunning is in 2020 een stikstofdepostieberekening gemaakt met Aerius (zie Bijlage 27). Het programma in het bestemmingsplan wijkt in enige mate af van het Wnb-vergunde programma. Daarbij gaat het vooral om de realisatie van twee fietsbruggen over het Merwedekanaal, de aanpassing/reconstructie van de Europalaan en een beperkte wijziging in vooral het niet-wonen programma. In 2021 is daarom opnieuw een berekening uitgevoerd volgens de actuele rekenmethodiek (zie Bijlage 28).

Er is voor zowel het Wnb-vergunde programma als het in het bestemmingsplan voorziene programma een berekening uitgevoerd. Daaruit blijkt dat er voor de realisatiefase geen stikstofdepositietoename wordt berekend ten opzichte van de AERIUS-berekening die aan de Wnb-vergunning ten grondslag heeft gelegen.

In de gebruiksfase volgt uit de nieuwe AERIUS-berekeningen dat er geen toenames van stikstofdepositie van meer dan 0,00 mol/ha/jr. zijn. Overigens zijn de berekeningen voor de realisatiefase ten overvloede. Op 1 juli 2021 zijn de Wet en het Besluit Stikstofdepositie en Natuurverbetering in werking getreden. Ingevolge daarvan geldt er voor de realisatiefase een vrijstelling voor het beoordelen van de effecten van de (tijdelijke) stikstofdepositie.

Hiermee bestaat de zekerheid dat kan worden uitgesloten dat de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden worden aangetast. De transformatie van de Merwedekanaalzone kan daarom plaatsvinden in overeenstemming met de Wet natuurbescherming, onderdeel gebiedsbescherming.

5.11.2.7 Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Aan de hand van de ligging van NNN-gebieden ten opzichte van het plangebied is in de genoemde onderzoeken bepaald welke effecten als gevolg van de werkzaamheden te verwachten zijn. Omdat het plangebied en de directe omgeving (<100 meter) geen onderdeel vormt van het NNN zijn negatieve effecten als gevolg van ruimtebeslag, geluid, trillingen en licht uitgesloten. Vervolgstappen zijn niet nodig.

5.11.2.8 Gemeentelijke groenstructuur

Binnen het plangebied voor de Merwedekanaalzone komen – met uitzondering van de gewenste verbinding Merwedekanaalzone-Park Transwijk – geen elementen voor die van belang zijn voor de groenstructuur van de stad Utrecht. De grenzen van het plangebied zijn echter wel belangrijke dragers van de groenstructuur: grote doorgaande wegen vormen lanen en parkways, de oevers van het Merwedekanaal worden verder ontwikkeld tot groene ecologische en recreatieve zones.

De herinrichting van het gebied borduurt voort op ingezet ruimtelijk beleid van de gemeente Utrecht. In het kader van het 'Rondje Stadseiland' bieden de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal en Merwedekanaal kansen voor sport en recreatie. Door het koppelen van recreatieve routes langs het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal ontstaat een route van 11 kilometer voor langzaam verkeer, met aandacht voor groen, ecologie en cultuurhistorie. De instandhouding van het Merwedekanaal als groene structuur is daarmee gewaarborgd.

De herinrichting van het plangebied heeft geen gevolgen voor de inrichting van de wegen op de randen. Het aan deze wegen gekoppelde groenbeleid kan worden gecontinueerd. De herinrichting van de Merwedekanaalzone heeft echter wel (positieve) gevolgen voor de oppervlakte en kwaliteit van de gemeentelijke groenstructuur. Met de ontwikkeling van het plangebied wordt het areaal groen uitgebreid. Uitwerking van de nieuwe structuur is opgenomen in het FO IP (zie Bijlage 12).

5.11.3 Conclusie

De conclusie is dat de Wet natuurbescherming en het beleid van de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht de uitvoering van het plan niet in de weg staat.

5.12 Bomen

5.12.1 Kader

Een van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid (nota Bomenbeleid) is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu. Voor 2030 zet de gemeente in op het behoud en de ontwikkeling van de bomenstructuur. Dit gebeurt door twee beleidsdoelstellingen:

- Waar mogelijk ontbrekende bomen in de bomenstructuur aanvullen om zo een samenhangende structuur te creëren. Dat betekent bij de ruimtelijke plannen in de komende jaren bezien waar bomen kunnen worden toegevoegd om zo de bomenlanen en pleinen te completeren. Daarnaast bij ingrepen in de huidige structuur op basis van een goed programma van eisen de structuur weer aanvullen;
- De bomenstructuur verder verbeteren door extra zorg aan beheer en onderhoud te besteden. Dit kan resulteren in extra zorg bij aanplanting van bomen, bij groeiplaatsen van oudere bomen, bij de verzorging van de bomen in de jeugdfase en bij bomenziekten.

Vanaf 21 november 2018 geldt de herplantplicht bij kapvergunningen. Als verplanten of behoud van een boom niet mogelijk is, dan geldt bij compensatie de volgende volgorde: 1e keus herplant op locatie, 2e keus herplant dichtbij locatie, 3e keus herplant elders. Als blijkt dat herplant niet mogelijk is, kan in het uiterste geval worden overgegaan tot financiële compensatie waarbij de inkomsten worden geoormerkt voor het aanplanten van bomen en groen elders in de gemeente Utrecht. Soms mag er worden afgeweken van de herplantplicht. Dat kan als er sprake is van onder- of bovengronds ruimtegebrek, onveiligheid, klimaat- of gezondheidsredenen. De herplantplicht is niet van toepassing op gevallen waarin het college of de raad op basis van een ruimtelijk plan een besluit heeft genomen of omgevingsvergunningen waarvan de aanvraag voor 21 november 2018 is ingediend.

5.12.2 Plansituatie

Zowel voor nhet plandeel Merwede als de Europalaan Noord zijn inventarisaties opgesteld en inriochtongsplannen gemaakt. Op beide onderscheiden deelgebieden wordt hieronder ingegaan.

5.12.2.1 Merwede

De aanwezige bomen in Merwede zijn geïnventariseerd. De rapportages zijn opgenomen in de bijlage van de toelichting. De huidige soortensamenstelling in Merwede is opgebouwd uit een gevarieerd mix van met name inheemse boomsoorten. De veelvoorkomende soorten zijn: Iep (Ulmus), Es (Fraxinus), Esdoorn (Acer), Populier (Populus) Kastanje (Aesculus). Hiernaast komen Acacia (Robinia) en Christusdoorn (Gleditsia) als ingeburgerde exoten voor in het plangebied. In totaal zijn binnen het plangebied Merwede 567 bomen geïnventariseerd en gecontroleerd op boomveiligheid. De uitkomst van deze inventarisatie is als volgt:

- 417 bomen zijn qua kwaliteit goed bevonden.
- 134 bomen zijn matig/redelijk van kwaliteit.
- 14 bomen zijn slecht van kwaliteit.
- 2 bomen zijn niet meer levend.

De staat van onderhoud van veel bomen op het terrein is achterstallig. Zo is er achterstallig onderhoud wat betreft begeleidingssnoei of is er bijvoorbeeld veel dood hout in bomen te vinden.

In totaal zijn 417 van de 567 bomen goedgekeurd en 134 van de 567 goedgekeurd met een matige of redelijke kwaliteit. Bij deze bomen hoeven, naast reguliere snoei, geen maatregelen te worden uitgevoerd. 14 bomen zijn aangewezen als attentieboom. Bij deze bomen is een symptoom van een gebrek waargenomen, die op dit moment nog geen risico vormt.

Twee bomen zijn dood (boomnummers 554122 en 560742), of dusdanig slecht dat de boom gerooid moet worden. Bij de overige risicobomen moet het dode hout worden verwijderd om het gevaar weg te nemen.



Abstractie kaart van de bomen inventarisatie in de huidige situatie



Overzicht te behouden en nieuwe bomen

De bomen blijven, voor zover mogelijk, behouden en worden ingepast in de ontwikkeling. Daar waar bebouwing, wegen en ondergrondse voorzieningen zijn gepland ter plaatse van bestaande bomen kunnen de bomen niet behouden blijven.

In bovenstaande afbeelding (zie ook Bijlage 29) is aangegeven welke bomen naar verwachting ingepast kunnen worden (donker groen). Het gaat om circa 103 bomen. Naast het behoud van deze bomen zijn er van de te verwijderen bomen nog 31 bomen mogelijk te verplanten naar een nieuwe locatie. De bomen die vervallen zullen worden gecompenseerd door de aanplant van nieuwe bomen in de openbare ruimte langs de nieuwe paden en tussen de gebouwen (lichtgroen). Tevens wordt de boomstructuur versterkt langs de ecologische zone, zoals benoemd in het Bomenbeleid Utrecht. Voor de huidige boomstructuur ligt momenteel het FO-IP ten grondslag dat in de aankomende vervolgfase nader uitgewerkt zal worden naar een VO inrichtingsplan waarin, een meer gedetailleerd bomenplan, onderdeel zal uitmaken.

In het FO IP worden bomen gezien als onderdeel van het Merwedebiotoop. Het Merwedebiotoop zet in op een gelaagde groenopbouw van grote bomen, kleinere bomen, heesters, struiken, bodembedekkers en een kruidlaag. Bij de inrichting maken we gebruik van principes uit de permacultuur, waarbij soorten die elkaar versterken of ondersteunen, naast elkaar staan. De bomen in Merwede krijgen zowel ondergronds als bovengronds veel ruimte. Door de principes van de Boommonitor te gebruiken, kunnen de bomen minimaal 60 jaar doorgroeien. De bestaande bomenstructuur wordt aangevuld met een gevarieerd bomenbestand, zowel in soorten, groottes als in leeftijd. De basis in de interne structuur van Merwede wordt gevormd door bomen van de 2e orde deze structuur wordt aangevuld met grote bomen op de wijk- en buurtpleinen (1^{e} grootte). Kleinere bomen (van de 3e grootte) en groot uitgroeiende solitaire struiken vullen dit palet aan. Bij de eerste en tweede grootte wordt gekozen voor bomen met een niet te dicht bladerdek. Ze bieden schaduw als het nodig is, maar laten ook toe dat in het voorjaar gefilterd zonlicht door het bladerdek op straat en de gevels valt.

Het sortiment wordt afgestemd op de ecologische ambitie van Merwede en zodanig gekozen zodat er het hele jaar verschillen te vinden zijn. Bewoners en bezoekers ervaren zo de seizoenen. Het planten van veel bomen vraagt om het optimaal afstemmen van ondergrondse en bovengrondse infrastructuur. De ondergrondse infrastructuur ligt daarom vooral buitenom met inprikkers de wijk in, waardoor bomen ongehinderd kunnen groeien.

5.12.2.2 Europalaan Noord

De Europalaan wordt heringericht. De vakgroep Stedelijke Omgeving van Stadsingenieurs heeft een Voorlopig Ontwerp (zie Bijlage 29) gemaakt voor wat betreft de inrichting van deze planlocatie. In het plangebied is op november 2019 door bomeninventarisatiebureau Terra Nostra een bomeninventarisatie uitgevoerd (zie Bijlage 29 van de toelichting).

Er zijn 260 bomen binnen de werkgrens van dit plandeel geïnventariseerd. De meeste bomen hebben een voldoende tot goede conditie, enkele bomen hebben een slechte conditie. De boomsoorten die voorkomen zijn vooral iep, esdoorn en linde. De stamdiameter van de bomen is variabel en tot 80 cm. Een aantal bomen (onder andere iep) zijn een aantal jaar terug aangeplant hebben een stamdiameter van circa 10 cm.

Met de herinrichting van de Europalaan Noord zullen circa 120 bomen moeten worden geveld. Hiervan zijn circa 102 bomen velvergunningsplichtig. Binnen de plangrens staan 56 bomen die beeldbepalend zijn door hun forse omvang. Ze hebben een goede conditie en toekomstverwachting. In het ontwerp worden ze aangeduid als 'boom bestaand met landschapswaarde'. Hiervan zullen ca 26 bomen gespaard kunnen worden.

In het verplantingsbeleid van BORG worden iepen niet verplant. Voor de kleine iepen in dit project is overleg geweest met BORG. Er is goedkeuring van de boomtechnisch adviseur van BORG verkregen om deze bomen te verplanten. Het gaat om circa 21 bomen, die zoveel als mogelijk een plaats binnen het project krijgen. Nader verplantingsonderzoek zal moeten uitwijzen of ze inderdaad ook verplantbaar zijn. In een volgende planfase zal aangegeven worden waar de iepen exact naartoe verplant zullen worden. De overige te verwijderen bomen zijn niet verplantbaar vanwege de soort, standplaats of omvang.

Er zullen totaal ongeveer 127 nieuwe bomen worden terug geplant. Hiermee wordt voldaan aan de bestuurlijke herplantplicht. Langs de rijbaan worden bomen van de 1e grootte gepland, de bestaande boomsoort is iep, deze wordt aangevuld met iepen die resistent zijn tegen iepziekte: Ulmus hollandica 'Groeneveld', Ulmus 'New Horizon', Ulmus 'Homestead' en Ulmus 'Cathedral'. De locatie van de nieuwe bomen is gecheckt met K&L. De bomen zullen op voldoende afstand van K&L worden geplaatst. Op een aantal plaatsen zullen leidingen moeten worden verlegd. Hiervoor is een verleggingsplan opgesteld door de K&L specialist. De groeiplaatsen zullen worden ingericht conform het HOR. Stadsbedrijven Stadsingenieurs.

Aan de noordzijde, grenzend aan het project Merwede, komen ongeveer 75 nieuwe bomen. In verband met de gevellijn en de beschikbare groeiplaatsbreedte is hier gekozen voor een 2e grootte boom. De te planten boomsoorten zijn divers, conform het bomenbeleidsplan, om zo een sterke boomstructuur te krijgen die niet direct uitvalt bij ziekte van een bepaalde boomsoort.

Het voorstel is een mix van de volgende boomsoorten: Acer platanoides 'Norwegian Sunset', Tilia cordata 'Corintihian' en Ulmus 'Frontier. De bermbreedte met grondverbetering, waar de 2e grootte bomen in komen te staan, is minimaal 2,50 meter breed conform de maatvoering zoals die eerder is toegepast in het project Westelijke Stadsboulevard. De afstand van het hart van de bomen tot de zijkant van de stadsverwarming is minimaal 2 meter. Langs de stadsverwarming wordt een wortelscherm toegepast. De bestaande gasleiding zal worden verlegd conform het verleggingsplan.

Groeiplaatsverbetering bij de nieuwe bomen zal plaatsvinden tot een diepte van minimaal 1 meter. Daarbij zal er in de groenbermen ter plaatse van de nieuwe bomen 'teelgrond geschikt voor bomen' conform de RAW Standaard worden toegepast.

Samenvattend zal er met het VO voor ongeveer 102 bomen een velvergunning moeten worden aangevraagd. Er zullen ongeveer 127 nieuwe bomen worden terug geplant.

5.12.3 Conclusie

Een groot aantal van de bestaande bomen kan waarschijnlijk behouden blijven, mits de kwaliteit voldoende is. De bomen die gekapt moeten worden voor de ontwikkeling van Merwede zullen gecompenseerd worden door nieuwe bomen in het plangebied en nieuwe bomen in het aangrenzende Merwedepark en of de Europalaan/Wilhelminalaan. Ook is er nog ruimte voor bomen op de binnenterreinen van de afzonderlijke bouwblokken echter maken deze geen onderdeel uit van de openbare ruimte (FOIP).

5.13 Water

5.13.1 Kader

Door ruimtelijke ontwikkelingen kan het functioneren van het watersysteem onder druk komen te staan. Het doel van de 'Watertoets' is het waarborgen van water gerelateerd beleid en water gerelateerde beheeraspecten door ruimtelijke ontwikkelingen vroegtijdig en evenwichtig te toetsen aan de relevante ruimtelijke plannen en besluiten van Rijk, provincies en gemeenten. Ruimtelijke plannen moeten wettelijk voorzien zijn van een 'Waterparagraaf', een ruimtelijke onderbouwing van de huidige en toekomstige waterhuishoudkundige situatie. Met de watertoets worden de waterhuishoudkundige gevolgen van plannen vroegtijdig inzichtelijk gemaakt, de afwegingen expliciet en toetsbaar vastgelegd en in het wateradvies van de waterbeheerders opgenomen.

Door afstemming met de waterbeheerder(s) wordt voorkomen dat door een ruimtelijke ontwikkeling de kansen voor de waterhuishouding niet worden benut en de bedreigingen niet worden herkend. Door de bestaande (geo)hydrologische situatie en randvoorwaarden, de geplande ontwikkeling en de ruimtelijke consequenties ten aanzien van de waterhuishouding te analyseren, kan het streven naar een duurzaam en robuust watersysteem tijdig in het ontwerpproces worden geïntegreerd.

In dit watertoetsproces participeren de volgende partijen:

Aanvrager:	Eigenaren collectief Merwede
Opsteller:	Gemeente Utrecht, Stadsbedrijven – Stadsingenieurs
	Okra Landschapsarchitecten BV
Adviseur:	Waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (beheerder oppervlaktewater)
	Gemeente Utrecht, Stadsbedrijven – Beheer openbare Ruimte en Gebouwen (beheerder riolering, oppervlaktewater)

In het algemeen is het beleid van het Rijk, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en het waterschap HDSR gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden (indien doelmatig) de waterkwaliteitstrits 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitstrits 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd. Deze volgorde betekent dat oplossingen waarbij het regenwater vastgehouden en nuttig gebruikt kan worden de voorkeur hebben boven aparte bergingsvoorzieningen. En bergen heeft weer de voorkeur boven het direct afvoeren van buiten het plangebied zoals het Merwedekanaal.

Dit beleid is per overheidsniveau in de onderstaande beleidsdocumenten verankerd:

- Europese richtlijn: Kaderrichtlijn Water (KRW);
- Rijksbeleid: Nationaal Waterplan, WB21, NBW, Waterwet, etc.;
- Provinciaal beleid: Nota Planbeoordeling, Waterhuishoudingsplan, Beleidsplan Milieu en Water, Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028, Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021, Provinciale verordening en de provinciale milieuverordening;
- Gemeentelijk beleid: Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019

- Waterschapsbeleid HDSR: Waterschapsbeleid: Waterwet, Waterbeheerplan “Waterkoers 2016-2021”, Beleidsregels Keur 2019.

5.13.2 Plangebied

Het plangebied wordt aan de oostzijde begrenst door het Merwedekanaal, aan de zuidzijde door de Beneluxlaan, aan de westzijde door de Europalaan en aan de noordzijde door de Koningin Wilhelminalaan. Aan de zuidzijde van het plangebied blijft de bestaande bebouwing bestaan.



Ligging plangebied

Hieronder is ingegaan op de verschillende wateraspecten:

Waterwet

Watervergunning – onttrekking en lozing

bestemmingsplan "Chw bestemmingsplan, Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1" (vastgesteld)

Tijdelijke onttrekking van grondwater tijdens de bouwfase is vergunningsplichtig en onder voorwaarden toegestaan, evenals tijdelijke lozing van bemalingswater op het oppervlaktewater. Nader onderzoek naar de kwantiteit en kwaliteit van het grondwater is noodzakelijk om na te gaan of er een lozingsvergunning nodig is om overtollig water te onttrekken en af te voeren.

Voor alle onderbemalingen, bronneringen en andere grondwateronttrekkingen waarbij middels bronbemaling een debiet groter dan of gelijk aan 10 m3/uur, 5000 m3/maand of 12.000 m3/jaar is een grondwateronttrekking voor bedrijfsmatige toepassingen vergunningplichtig (zie hoofdstuk 64 van de beleidsregels bij de Keur Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden 2018). Indien de grondwateronttrekking bij deze criteria onder de grenswaarden blijft, kan volstaan worden met een melding. Een (tijdelijke) lozing van grondwater op de openbare riolering is niet toegestaan, tenzij bij Algemene maatregel van bestuur (lozingsbesluiten) of bij maatwerkvoorschrift als bedoeld in de Wet Milieubeheer anders is bepaald.

Watervergunning – WKO onttrekking en lozing
Voor open (WKO) bodemenergiesystemen die permanent grondwater onttrekken is altijd een vergunning nodig in het kader van de Waterwet. De provincie verleent de watervergunning voor de onttrekking op basis van de Waterwet. Voor het verkrijgen van een vergunning worden de potentiële milieuhygiënische en hydraulische gevolgen van het open systeem onderzocht en waar mogelijk beperkt of voorkomen. Met het Wijzigingsbesluit bodemenergiesystemen worden er via instructieregels voorschriften aan de vergunning verbonden, die onder meer toezien op de retourtemperatuur en energiebalans. De vergunning vervult daarmee een belangrijke rol in de borging van de kwaliteit van bodem en grondwater.

Bij de aanleg en het onderhoud van bodemenergiesystemen komt afvalwater vrij. Er worden twee typen afvalwater onderscheiden:

- Afvalwater dat vrijkomt bij het boren van de gaten in de bodem voor de aanleg van bodemenergiesystemen;
- Afvalwater dat vrijkomt bij het ontwikkelen en beheer van open bodemenergiesystemen.

Voor het tijdelijk of permanent lozen van (afval)water dienen de voorwaarden hanteert te worden, zoals die hierboven beschreven staan onder het kopje watervergunning – onttrekking en lozing.

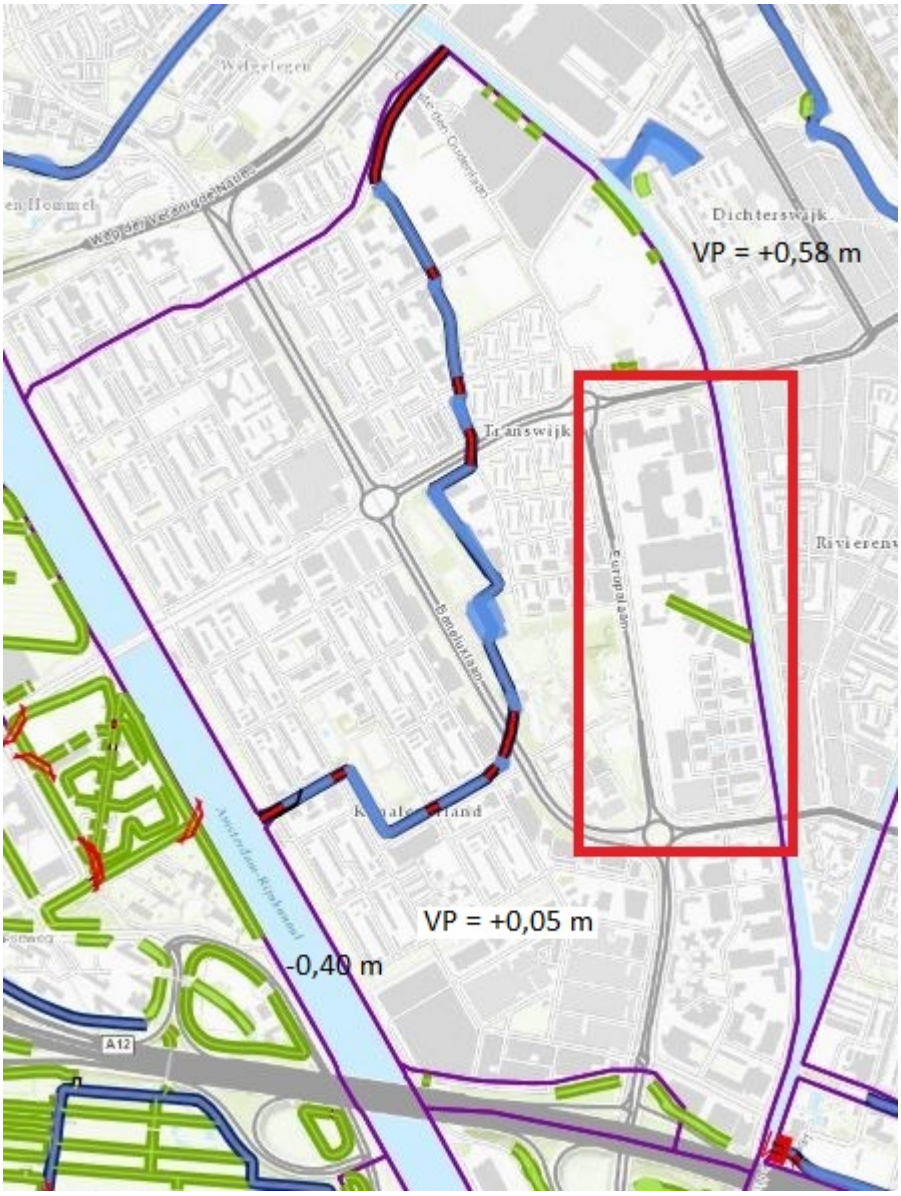
Watervergunning - Keur
Ten behoeve van het dempen en graven, aanleggen van vlonders en steigers en bouwen in en langs water is een Watervergunning van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden noodzakelijk. Alle wateraspecten (inclusief Keur-aspecten) worden in de watervergunning geregeld.

Rechtstreekse afvoer van hemelwater naar oppervlaktewater is vergunning- of meldingsplichtig in het kader van de Waterwet. Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, is het niet toegestaan om uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) zonder KOMO-keurmerk toe te passen voor dak, dakgoot en regenpijp indien het hemelwater vanaf deze oppervlakken direct afvoert naar het oppervlaktewater.

In het kader van het rioleringsplan dient als de plannen concreter worden, te worden aangegeven of al het regenwater in het plangebied geborgen kan worden of dat een overloop voorziening richting oppervlaktewater zal worden aangebracht waarvoor er voor dit project mogelijk een watervergunning aangevraagd dient te worden.

Waterhuishouding
Peilgebieden en oppervlaktewater
In de bestaande situatie ligt er binnen het plangebied oppervlaktewater. In het midden ligt een smalle doorlopende tertiaire watergang, als aftakking van het Merwedekanaal, die pal naast het plangebied ligt. Dit bestaande oppervlaktewater zal in de nieuwe situatie gedempt worden. Echter dient het wel 1:1 teruggebracht te worden in de nieuwe situatie. Hieraan wordt voldaan door een nieuwe watergang terug te brengen.

Het plangebied ligt het peilgebied Kanaleneiland (zie figuur hieronder). Dit peilgebied heeft een waterstand van +0,05 m NAP. Door dit peilgebied ligt globaal een primaire watergang van noordoost naar zuidwest. Aan de noordoostzijde wordt water vanuit het Merwedekanaal ingelaten. Dit peilgebied heeft het stadspeil van Utrecht +0,58 m NAP. Na de inlaat wordt water middels een duiker en een primaire watergang, naar de stadsvijvers gevoerd, die midden in park Transwijk liggen. Aan de zuidzijde van de stadsvijvers ligt een primaire watergang, die zorgt dat het water afgevoerd kan worden naar het Amsterdam Rijn Kanaal. Het ARK is een apart peilgebied met een waterstand van -0,40 m NAP.



Ligging peilgebieden en oppervlaktewater binnen peilgebied Kanaleneiland.

Vanwege het ontbreken van oppervlaktewater in het plangebied en de ambities ten aanzien van klimaat en duurzaamheid hoog liggen, wordt er een diagonale watergang door het plangebied aangelegd. Deze watergang zal een open verbinding krijgen met het Merwedekanaal. Ten westen van de Europalaan wordt er een stuw aangebracht, om het Merwedekanaalpeil van +0,58 m NAP naar +0,05 m NAP te brengen. Onder de Europalaan wordt een duiker aangelegd, die er voor zorgt dat het nieuwe oppervlaktewater wordt verbonden met de stadsvijvers in park Transwijk. De waterverbinding heeft naast waterhuishoudkundige ook een ecologische betekenis. De waterverbinding zorgt voor voldoende doorstroming, zodat de waterkwaliteit gegarandeerd blijft. Daarnaast draag deze bij aan het groen blauwe netwerk van de wijk Zuidwest.

Waterkeringen
In of nabij het plangebied bevindt zich geen fysieke waterkering.

Grondwater

1e watervoerend pakket
Het langjarige grondwaterregime in de diepere ondergrond wordt gereguleerd door de grondwaterstroming in het eerste watervoerend pakket (1e WVP). De gemeente Utrecht beschikt sinds 1962 over een peilbuizenmeetnet. Sinds 2002 worden de grondwaterstanden automatisch opgeslagen door dataloggers die tweemaal per dag het grondwaterpeil registreren.

De gemiddelde, langjarige stijghoogte van het 1e WVP zijn afgeleid uit de dichtstbijzijnde peilbuizen en vastgelegd in de 'Grondwatercontourkaart gemeente Utrecht' (09-10- 2012).

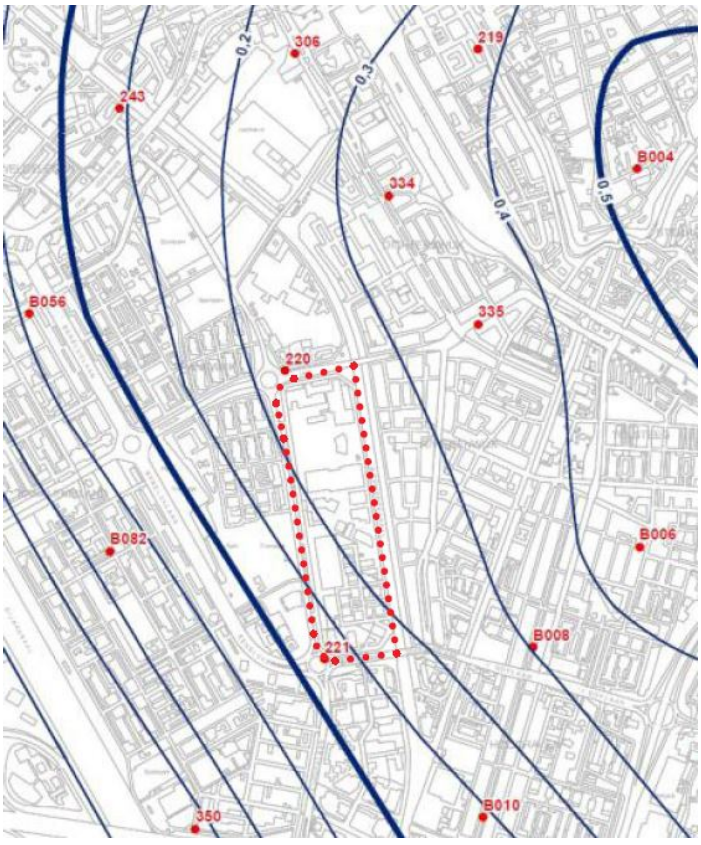
Freatisch pakket
De momentane, freatische grondwaterstand is afhankelijk van het neerslagverloop, de bodemopbouw en de aard en omvang van afwatering- en ontwateringsvoorzieningen. Slecht doorlatende lagen als klei en veen belemmeren de interactie met het 1WVP en kunnen een lokale schijngrondwaterstand creëren. Bodemonderzoek dient uit te wijzen wat de lokale bodemgesteldheid is en wat de consequenties hiervoor zijn voor de freatische grondwaterstand en de toepasbaarheid van IT-riolen en wadi's. De grondwaterstroming in het omvangrijke plangebied varieert sterk als gevolg van de lokale geohydrologische situatie en is ten noorden van het spoor noordoostelijk en ten zuiden van het spoor Utrecht-Gouda zuidwestelijk gericht.

Op basis van deze kaart (zie hieronder) wordt voor het plangebied, van noord naar zuid, de volgende gemiddelde seizoen variatie verwacht:

- droge periode, gemiddelde lage grondwaterstand (GLG) = NAP +0.15/+0.10/0.00 m;
- gemiddeld periode, gemiddelde grondwaterstand (GGG) = NAP +0.25/+0.20/+0.10 m;
- natte periode, gemiddelde hoge grondwaterstand (GHG) = NAP +0.45/+0.40/+0.30 m;

Drooglegging en ontwateringsdiepte
Een droge ondergrond is een belangrijke randvoorwaarde voor het faciliteren van een bestemming van een gebied. Voldoende drooglegging en ontwateringsdiepte in een plangebied is van groot belang om overstroming (inundatie) en grondwateroverlast te voorkomen, juist bij de toepassing van een kelder.

De drooglegging, het verschil tussen maaiveld en streefpeil, moet volgens de norm van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden minimaal 1,0 meter zijn. De ontwateringsdiepte, het hoogteverschil tussen maaiveld en de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG), moet volgens de norm van de gemeente Utrecht minimaal 0,7 meter bedragen. De gemiddelde ontwateringsdiepte in het plangebied is +2.00 meter (maaiveld) – +0.45 meter (GHG) = +1,55 meter. De gemiddelde ontwateringsdiepte in het plangebied Merwedekanaalzone deelgebied 5 fase 1 voldoet hieraan.



Isohypsenkaart GGG gemiddelde grondwaterstand (bron: gemeente Utrecht).

Riolering
In de bestaande situatie van deelgebied 5 wordt in het rioolstelsel hemelwater en vuilwater in één buis ingezameld. Dit afvalwater wordt door transportriolen onder vrij verval afgevoerd, deels naar het rioolgemaal aan de Beneluxlaan en deels naar het rioolgemaal Kanaalweg. Beide zijn hiervoor beschikbaar. De capaciteit van dit gemaal is voldoende om het rioolwater van huishoudens en bedrijven te verpompen en af te voeren richting de rioolwaterzuivering aan het Zandpad in

Overvecht.

In deelgebied 5 wordt bij hevige regenval het teveel aan hemelwater uit het gemengde riool tijdelijk opgevangen in een bergzinkbassin. Dit bergbezinkbassin is gelegen in het noordoosten van het plangebied en heeft een overstort naar het Merwedekanaal.

In de toekomst wordt in deelgebied 5 afvalwater en hemelwater via aparte leidingen ingezameld, waarbij er geen neerslag meer wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinrichting.

Voor installatietechnische eisen voor leidingwerk binnen het perceel geldt het Bouwbesluit en de voorschriften in de Omgevingsvergunning voor de Wabo activiteit Bouw. In de aanvraag om omgevingsvergunning moet het leidingplan voor riolering en hemelwater tot en met de grens van het terrein of erf zijn uitgewerkt. Voorschriften en instructies voor het aan (laten) sluiten op openbare voorzieningen voor de inzameling, transport of verwerking van afvalwater worden gesteld in de Omgevingsvergunning. Ondermeer worden voorschriften aan plaats, aanlegdiepte en diameter van leidingwerk ter plaatse van de grens van het erf in de omgevingsvergunning gesteld wanneer sprake is van aansluiting op openbare riolering en afvalwater.

Voor de afvoer of verwerking van huishoudelijk afvalwater, eventueel bedrijfsafvalwater, en hemelwater gelden de op de activiteit betrekking hebbende algemene lozingsregels van het Activiteitenbesluit Milieubeheer, het Besluit Lozen Afvalwater Huishoudens of het Besluit Lozen Buiten Inrichtingen.

Wateropgave
Bij ruimtelijke ontwikkelingen is de wateropgave en de benodigde watercompensatie afhankelijk van de aard en omvang van de toename aan verhard, afvoerend oppervlak en van de omgang met het hemelwater. Om de waterhuishouding op orde te houden en wateroverlast te voorkomen, zijn bij een verhardingstoename van meer dan 500 m^2 maatregelen vereist (administratieve ondergrens voor watercompensatie binnen de bebouwde kom).

De voorgenomen toekomstige ontwikkeling heeft een positief effect op de waterhuishouding, omdat verhard oppervlak drastisch afneemt en de hoeveelheid onverhard en wateroppervlakken toenemen. Op basis van de vlekkenkaart, is de onderstaande figuur opgesteld.

Onderdeel	Bestaande situatie in m^2	Nieuwe situatie in m^2	Afname / Toename verhard oppervlak
Dakoppervlak openbaar	89.477	14.369	+ 7147
Dakoppervlak particulier		82.255	
Verhard openbaar	170.045	65.911	- 51.005
Verhard particulier		53.129	
Onverhard openbaar	28.047	70.345	+ 42.298
Water openbaar	980	2540	+ 1560
Totaal	288.549	288.549	

Oppervlaktetabel ten aanzien van bestaande en nieuwe situatie plangebied

Klimaatbestendige inrichting op particulier terrein
De gemeente Utrecht en HDSR hebben hoge ambities als het gaat om klimaatbestendige inrichting. Vanwege deze ambitie wordt de eis gesteld dat op nieuwe bouwkavels het regenwater volledig geborgen dient te worden op eigen terrein. Het uitgangspunt is dat minimaal 90 % van de jaarlijkse neerslag wordt vastgehouden, gebruikt en geïnfiltreerd wordt in de bodem voordat we afwentelen op het oppervlaktewater. Hieraan wordt voldaan als 45 mm water ten opzichte van het aanwezige verharde oppervlak geborgen wordt, waarbij parkeerdekken en parkeergarages onder binnentuinen gezien worden als verhard oppervlak. De bergingsvoorzieningen moeten in circa 48 uur leeg kunnen lopen.

Daarnaast moeten de bouwblokken zo ingericht worden, dat een extreme regenbui van eens in de 100 jaar geen schade veroorzaakt aan de gebouwen door instromend regenwater. Hieraan wordt voldaan als een bui van 80 mm in één uur verwerkt kan worden en dat het regenwater weg kan stromen naar een calamiteitenberging of naar het oppervlaktewater zonder dat er schade optreedt in gebouwen.

De bergingsopgave dient door de projectontwikkelaar voorgelegd te worden aan de gemeente Utrecht en HDSR ter toetsing.

Het belangrijkste nuttig gebruik van neerslag in de Merwedekanaalzone is de vochtvoorziening van beplanting en bomen. Op de daken en in de binnentuinen moet zoveel regenwater worden vastgehouden dat dak- en binnentuinen ook in droge periodes over voldoende water kunnen beschikken. De inrichting van de nieuwbouwkavels zal veelal bestaan uit 60% dakoppervlak en 40% oppervlak binnentuin. De gemeente Utrecht stelt als eis dat van de nieuwbouwkavels, minimaal 50% van het dakoppervlak uitgevoerd moet worden als groen dak.

Groene daken leveren buiten de esthetische waarde en biodiversiteit een goede bijdrage voor de waterhuishouding, vanwege het grote waterbergend vermogen. Daarnaast gaat het hitte stress tegen, vanwege de verkoeling die ontstaat door verdamping van de vegetatie. Als groene daken gecombineerd worden met zonnepanelen, leveren de panelen meer op vanwege de koelte onder de panelen. Daarnaast zorgt een groen dak voor minder stookkosten in koude perioden, maar zorgt ook voor minder airco kosten in warme perioden.

Binnen het projectgebied betekent dat een waterberging op particulier terrein van (82.255 + 53.129) x 0,045 m = ongeveer 6092 m^3.

Hemelwater in openbare ruimte
Ook voor de openbare ruimte geldt dat er zoveel mogelijk regenwater vastgehouden en nuttig gebruikt moet worden voor het aanwezige groen door infiltratie in de bodem via bij voorkeur bovengrondse, en waar dat niet kan ondergrondse infiltratievoorzieningen voordat er afgewenteld wordt op het oppervlaktewater. Het streven is op jaarbasis om minimaal 90% van de neerslag te infiltreren en vast te houden in de bodem, bij voorkeur op de plek waar het valt. De benodigde bergingscapaciteit is sterk afhankelijk van de infiltratiecapaciteit van de bodem. Bij het ontbreken van infiltratiecapaciteit wordt er in het openbare gebied een berging gevraagd van 45 mm ten opzichte van het verharde oppervlak, zodat er slechts eenmaal per tien jaar regenwater afgewenteld hoeft te worden op de watergangen in de directe omgeving, zoals het Merwedekanaal. Binnen het projectgebied betekent dat een waterberging in de openbare ruimte van (14.369 + 65.911) x 0,045 m = ongeveer 3613 m^3.

Daarnaast worden er zoveel mogelijke interessante combinaties met groen en beleving, zoals wadi's en groen blauwe verbindingen gemaakt. Ook worden er maatregelen genomen om de water-ecologische en ruimtelijke kwaliteit te verbeteren, zoals het vergroenen van oevers.

Tegengaan wateroverlast bij extreme buien in openbaar gebied
Het gebied wordt zo ingericht, dat zelfs een zeer extreme regenbui, die eens in de 100 jaar voor kan komen, van 80 mm in één uur geborgen of afgevoerd kan worden zonder dat er schade optreedt in gebouwen en vitale infrastructuur, zoals nutsvoorzieningen, door instromend regenwater en er ook geen gezond- en veiligheidsrisico's kunnen optreden, zoals bijvoorbeeld door opdrijvende putdeksels. Straten en publieke ruimtes moeten binnen 3 uur na de bui weer toegankelijk zijn.

Waterkwaliteit
Het hemelwater van dakoppervlak en erfverharding kan direct worden afgevoerd naar de infiltratievoorziening. Op deze manier wordt het hemelwater op een natuurlijke wijze gezuiverd. Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp.

Klimaatadaptatie
Het klimaat verandert: hogere temperaturen, een sneller stijgende zeespiegel, nattere winters, heftigere buien en kans op drogere zomers. Daar moeten we in de toekomst in Nederland rekening mee houden. De verwachting van het KNMI is dat het klimaat in Nederland in 2050 ongeveer overeen zal komen met het huidige klimaat in Zuid-Frankrijk. Maar ook nu is klimaatverandering merkbaar.

Extreme neerslag, droogte en hitte kunnen leiden tot maatschappelijke ontwrichting. Dit geeft aanleiding om aanpassing van de inrichting van de bebouwde omgeving aan het veranderende klimaat te agenderen en aan te werken. Dit beleid is in 2014 vastgelegd in de Deltabeslissing voor Nederland. In het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie zijn voorstellen opgenomen om de ruimtelijke inrichting van Nederland klimaatbestendig en water-robuust te maken. Alle overheden en marktpartijen zijn daar samen verantwoordelijk voor. Het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie heeft als doel:

- De bebouwde omgeving is in 2050 nog steeds aantrekkelijk om te leven;
- Uiterlijk in 2020 zijn ruimtelijke ingrepen klimaatbestendig opgebouwd en getoetst.

De gemeente Utrecht werkt samen met 14 gemeenten, provincie Utrecht, HDSR en Veiligheidsregio Utrecht in het Netwerk Water & Klimaat aan deze opgaven.

Het klimaat robuust maken van Utrecht gaat over de thema's wateroverlast, hittestress en droogte, waarvoor verschillende basisprincipes worden gehanteerd.

In de voorgaande paragrafen is aangegeven hoe we omgaan met een teveel of een tekort aan water. Voor het voorkomen van hittestress is het streven dat de gevoelstemperatuur op een hete zomerdag in de stad niet meer dan 5 graden Celsius hoger is ten opzichte van het buitengebied (referentie KNMI De Bilt).

Om hiervoor te zorgen worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Iedereen heeft binnen 200 m loopafstand van zijn woning in de openbare ruimte een koele plek van minimaal 200 m^2 beschikbaar. Een koele plek is een plek met schaduw van bomen, gebouwen of doeken die ingericht is als verblijfsplek is met bij voorkeur veel groen i.v.m. verdamping. Daarnaast is de plek openbaar toegankelijk en is voorzien van een zitgelegenheid in de schaduw.
- In de openbare ruimte, waar mensen verblijven en zich verplaatsen, is er tenminste 50% schaduw op het heetste moment van de dag (referentie: hoogste zonnestand op 21 juni). Voor de hoeveelheid groen wordt er naar gestreefd om minimaal 30 bomen per ha te planten en om maximaal 60% verharding toe te passen.

5.13.3 Verslaglegging van gevoerd overleg gemeente - waterbeheerder

HDSR verzoekt om de nieuwe dwarsverbinding als “water” (WA) te bestemmen op de verbeelding. Deze watergang krijgt namelijk een primaire status. Om de watergang een primaire status te kunnen geven gelden de volgende uitgangspunten:

- Deze nieuwe diagonale watergang moet, via een duiker onder de Europalaan, en middels een nieuwe watergang verbonden worden met het primaire systeem in Kanaleneiland. Dit gebied valt echter buiten het geldende bestemmingsplangebied. Wij vragen u om aan te geven hoe een en ander wordt geborgd.
- Uit oogpunt van varend onderhoud is het van belang dat de watergang tussen de Europalaan en het primaire watersysteem in Kanaleneiland minimaal 5 meter breed wordt (op waterlijn), een diepte krijgt van minimaal 1,10 meter, en voorzien wordt van een aantal inlaatplaatsen voor een maaiboot.

HDSR vraagt om in het vervolgproces het waterschap actief te blijven betrekken en wil graag meedenken over de concrete invulling van de ambities en inrichtingsvraagstukken, waaronder ook de nieuwe diagonale watergang en infiltratievoorzieningen. Zie de Nota vooroverleg (Bijlage 32) voor de gemeentelijke reactie op de vooroverlegreactie van de HDSR op het concept van het ontwerpbestemmingsplan.

5.14 Archeologie

5.14.1 Wettelijk Kader

In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag van Malta ondertekend en in 1998 geratificeerd. Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard dienen te blijven. Alleen als behoud in situ niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud van de archeologische informatie ex situ, door middel van opgraven en bewaren in depot. Een ander uitgangspunt is dat het onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden in een zo vroeg mogelijk stadium dient plaats te vinden, zodat hiermee bij de planontwikkeling rekening gehouden kan worden. Een derde uitgangspunt is het 'de verstoorder betaalt principe'. Alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen te worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet ingegaan. Deze wet heeft betrekking op archeologie op het land en onder water. Samen met de toekomstige Omgevingswet maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijft artikel 38a van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Artikel 38a schrijft voor dat in een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met in de grond te aanwezige dan wel te verwachten archeologische resten.

5.14.1.1 Verordening en bestemmingsplan

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg is een vergunningenstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In bestemmingsplannen wordt verwezen naar de verordening en een regel opgenomen (dubbelbestemming Waarde - Archeologie). In deze dubbelbestemming is opgenomen dat de voor Waarde- archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Met deze specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Door de verordening en de daarbij behorende Archeologische Waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de Archeologische Waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

5.14.1.2 Gemeentelijke archeologische waardenkaart

De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische Monumentenzorg. Deze waardenkaart is geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische Rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te laten sporen en zo nodig veilig te stellen.

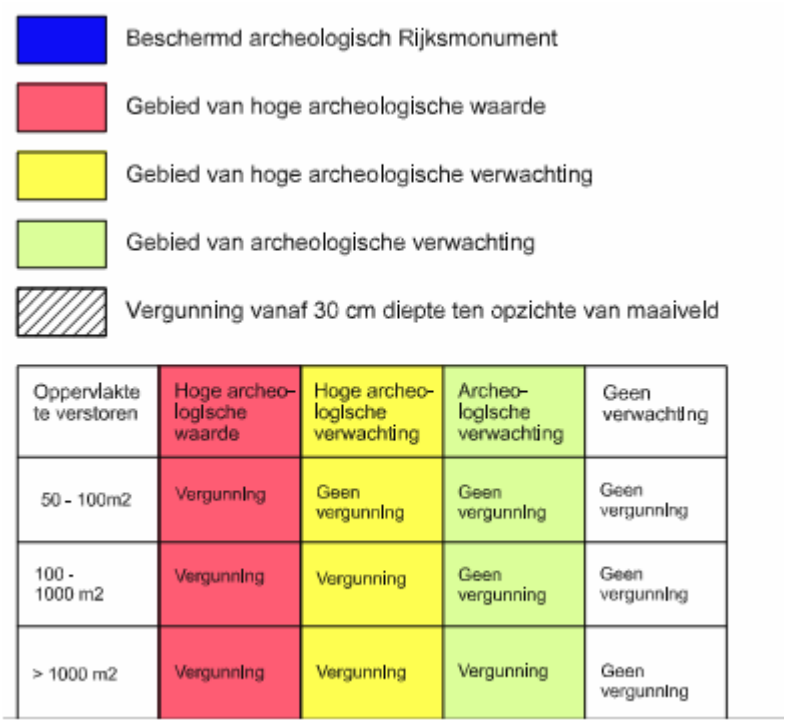
Beschermde archeologische Rijksmonumenten worden op grond van de Erfgoedwet beschermd. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijven paragraaf 2 en 3 van hoofdstuk II van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Hierin staat dat aantasting van de beschermde archeologische monumenten niet is toegestaan. Voor wijziging, sloop of verwijdering van een archeologisch Rijksmonument moet een vergunning worden aangevraagd waarop de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed beslist.

Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar die niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 50 m2 en dieper dan 50 cm onder het huidige maaiveld. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn (er wordt een middelhoge tot hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100 m2 en dieper dan 50 cm onder het huidige maaiveld. Bij gebieden met een archeologische verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager (er wordt een middelhoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 1.000 m2 en dieper dan 50 cm onder het huidige maaiveld. Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.

5.14.2 Plansituatie

Het plangebied bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een gebied van archeologische verwachting (groen) en een gebied van hoge archeologische waarde (rood) (zie afbeelding). In gebieden waar een archeologische verwachting (groen) geldt, dient op grond van de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht bij grondroerende werkzaamheden groter dan 1.000 m^2 en dieper dan 50 cm onder maaiveld een vergunning aangevraagd te worden. In gebieden waar een hoge archeologische waarde (rood) geldt, dient op grond van de Verordening Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht bij grondroerende werkzaamheden groter dan 50 m^2 en dieper dan 50 cm onder maaiveld een vergunning aangevraagd te worden. Aan de archeologievergunning kunnen voorwaarden verbonden worden, bijvoorbeeld dat er een archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd of dat er maatregelen moeten worden genomen om archeologisch waardevolle resten in de bodem te ontzien. De archeologische verwachting (groen) is gebaseerd op de ligging van dit gebied op een oude stroomgordel van de Rijn, waarop bewoningssporen vanaf de prehistorie kunnen worden aangetroffen. De hoge archeologische waarde (rood) betreft de verwachting op de Romeinse Limesweg, die bij eerdere onderzoeken in het plangebied ook is aangetoond.


MERWEDEKANAAL



Oppervlakte te verstoren	Hoge archeologische waarde	Hoge archeologische verwachting	Archeologische verwachting	Geen verwachting
50 - 100m2	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
100 - 1000 m2	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
> 1000 m2	Vergunning	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning

5.14.2.1 Globale ligging plangebied in uitsnede Archeologische waardenkaart

In het plangebied is een archeologisch bureauonderzoek en verkennend archeologisch booronderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat het noordelijke deel van het plangebied bestaat uit oever- op beddingafzettingen op stroomruggronden, die behoren tot het Oude Rijnstelsel en wordt doorkruist door een restgeul. Het zuidelijke deel van het plangebied bevindt zich op een zijtak van de Houtense stroomgordel, een fossiele rivierloop die onderdeel is van het Kromme Rijnstelsel waarop bewoningssporen vanaf de late bronstijd en mogelijk vanaf het Neolithicum kunnen voorkomen. Aanwijzingen voor een restgeul van deze rivierloop zijn in het zuiden van het plangebied aangetroffen. In de restgeul kunnen resten van beschoeiingen, boten, visfuiken en andere water gerelateerde archeologische resten worden verwacht. Het zichtbaar maken van de Limesweg / loop van de Oude Rijn is een mooie ruimtelijke en cultuurhistorische kans.

In het plangebied Europalaan 22-24 (zie afbeelding) is een archeologisch proefsleuvenonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek heeft aangetoond dat deze locatie op de noordrand van de smalle Hoograven stroomgordel ligt. De natuurlijke ondergrond bestaat hier uit Oeverafzettingen, met in de top een zwak ontwikkelde vegetatiehorizon. Dit niveau vormde een voormalig loopniveau vanaf de Late Bronstijd tot in de Romeinse tijd en helt af in noordelijke richting waar zich een komgebied bevond. Sporen van menselijke activiteit zijn niet aangetroffen in deze vegetatiehorizon. Na de romeinse tijd is deze stroomgordel afgedekt geraakt met een pakket komklei. Op de locatie zijn geen aanwijzingen aangetroffen voor de restgeul die op basis van het verkennend booronderzoek kon worden verwacht.



Ligging Plangebied Europalaan 22-24

Door belemmeringen in het plangebied (bestaande bebouwing, obstakels in de ondergrond (kabels & leidingen, puin, bestaande bebouwing, etc.)) kon een groot deel van het plangebied niet afdoende door middel van boringen worden onderzocht. Dit betekent dat de archeologische verwachting zoals weergegeven op de Archeologische Waardenkaart voor een groot deel van het plangebied gehandhaafd blijft (zie afbeeldingen; archeologische verwachting (groen) en hoge archeologische waarde (rood)).

Voor enkele zones binnen het plangebied geldt dat op basis van het archeologisch bureauonderzoek en verkennend booronderzoek de archeologische verwachting naar beneden is bijgesteld naar 'geen archeologische verwachting (vrijgegeven)' (zie hieronder). Ook de zones die aantoonbaar tot op grote diepte zijn verstoord hebben geen archeologische verwachting meer (op de afbeelding aangegeven als 'geen archeologische verwachting (recent verstoord diepe kelders'). De locatie plangebied 22-24 is eveneens vrijgegeven. Voor deze zones geldt dat er geen archeologische verplichtingen meer van toepassing is.





5.14.2.2 Plangebied met huidige archeologische verwachtingen

De archeologische verwachting (groen) is gebaseerd op de ligging van dit gebied op een oude stroomgordel van de Rijn, waarop bewoningssporen vanaf de prehistorie kunnen worden aangetroffen. De hoge archeologische waarde (rood) betreft de verwachting op de Romeinse Limesweg, die bij eerdere onderzoeken in het plangebied van deelgebied 5 ook is aangetoond.

5.14.2.3 Toelichting Europalaan

In het plangebied Europalaan Noord zijn nog geen archeologische onderzoeken uitgevoerd. Voor het gehele plangebied geldt dat er een vergunningsplicht met voorwaarden van toepassing is bij bodemingrepen dieper dan 50 cm en groter dan respectievelijk 50 m2 (rood) en 1000 m2. Het booronderzoek in het aangrenzende plangebied Deelgebied 5 heeft aangetoond dat in het midden van het plangebied mogelijk een (rest) geul van de Oude Rijn in de ondergrond aanwezig is. Ook de restgeul van de Houtense stroomgordel die in het zuidelijk deel van deelgebied 5 is aangetroffen is naar verwachting ook aanwezig in het plangebied Europalaan Noord. In de restgeul kunnen resten van beschoeiingen, boten, visfuiken en andere water gerelateerde archeologische resten worden verwacht. Het zichtbaar maken van de Limesweg / loop van de Oude Rijn is een mooie ruimtelijke en cultuurhistorische kans.

5.14.3 Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Delen van het bestemmingsplan die van waarde zijn, zijn voorzien van een beschermende regeling.

5.15 Cultuurhistorie

5.15.1 Kader

In en om het plangebied zijn er een aantal elementen die vanuit cultuurhistorie van belang zijn om rekening mee te houden in de planontwikkeling. In de volgende paragraaf wordt inzicht gegeven welke cultuurhistorische elementen relevant zijn voor dit bestemmingsplan.

5.15.2 Plansituatie

5.15.2.1 Het Merwedekanaal

Het Merwedekanaal is in de 19e eeuw gegraven. Naast het kanaal is de Kanaaldijk en de karakteristieke Vleutense wetering aangelegd. Het Merwedekanaal heeft nooit de (verwachte) betekenis gekregen voor de internationale scheepvaart. Het gehele gebied langs het kanaal bleef daarom lange tijd in trek als hoveniersgebied en de bedrijven die zich wel langs het kanaal vestigden hadden veelal een lokale betekenis, zoals onder meer het Jongeriuscomplex. In 1924 werd aan de oostzijde van het kanaal, ter hoogte van het Jongeriuscomplex, de huidige Veilinghaven gegraven en het veilinggebouw gebouwd voor de groente- en fruitveiling. De OPG is sinds 1960 actief op het terrein aan de Europalaan 2. De OPG heeft sinds 1960 het gebied vergroot, en verder bebouwd.

5.15.2.2 Verkaveling

Middeleeuwse strokenverkaveling met langgerekte kavels en sloten. Met de aanleg van het Merwedekanaal schuin aangesneden. Sommige oudere bebouwing volgt deze kavelrichting.

5.15.2.3 Parallelvaart

De parallelvaart - genaamd de Vleutense Wetering – is aangelegd bij het graven van het Merwedekanaal. De nog aanwezige delen van deze vaart zijn onderdeel van het historische profiel van de Kanaalweg (voorheen de Kanaaldijk).

5.15.2.4 Perceel Kanaalweg 29

Perceel met Middeleeuwse strokenverkaveling. Het water is een restant van de Rijnsloot, onderdeel van de Middeleeuwse verkaveling.

5.15.2.5 Bij Kanaalweg 29-30 damsluis en restant Rijnsloot

Voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie gemaakte damsluis in de Kanaaldijk (Kanaalweg). Het water is een restant van de Rijnsloot, onderdeel van de Middeleeuwse verkaveling.

5.15.2.6 Kanaalweg 30 - voormalige drukkerij Roto Smeets

Voorgebouw (kantoordeel) met bijzondere architectuur (Bar architecten, 1993) Karakteristieke gevel met houten kolommen van zes meter hoog. Dit gebouw kan helaas niet ingepast worden in het nieuwe stedenbouwkundige plan.

5.15.2.7 Kanaalweg 23,24,25,26 aardewerkfabriek Mobach Rijksmonument

De oudste nog aanwezige bedrijvigheid aan het kanaal. Fabriekscomplex uit 1913 met zeldzame moffeloven. Bijzondere gevelarchitectuur en industriële hallen. Twee voormalige arbeiderswoningen in eenvoudige baksteenarchitectuur op het erf. Situering op perceel met deels nog middeleeuwse kavelrichting.

5.15.2.8 Kanaalweg 20 en 21

Dubbel woonhuis (1932) in karakteristieke jaren dertig stijl. Bakstenen gevels, serre en pannen kap. Situering op perceel met deels nog middeleeuwse kavelrichting.

5.15.2.9 Europalaan 2b voormalig OPG-terrein

Bedrijvencomplex van de Onderlinge Pharmaceutische Groothandel (1961). Naoorlogs beeldbepalend complex met bijzondere architectuur en bouwconstructies. Bestaat uit een hoofkantoor, bulkhallen, een fabricagegebouw (nu: de alchemist) en een groot depot (1985). Architectuur van het hoofdkantoor en het fabricagegebouw heeft als kenmerk onder andere bijzonder materiaalgebruik. De hallen hebben als bijzondere constructie shedschaaldaken. Het depot heeft een uitgesproken betonconstructie met in de gevel metselwerkinvulling.



Bestaande gebouwen OPG terrein
Europalaan 2b/ Kon. Wilhelminalaan 2 – voormalige Sociale Werkplaats; Hal met bijzondere dakconstructie (1964). In de gevel een glaskunstwerk van Lex Metz.

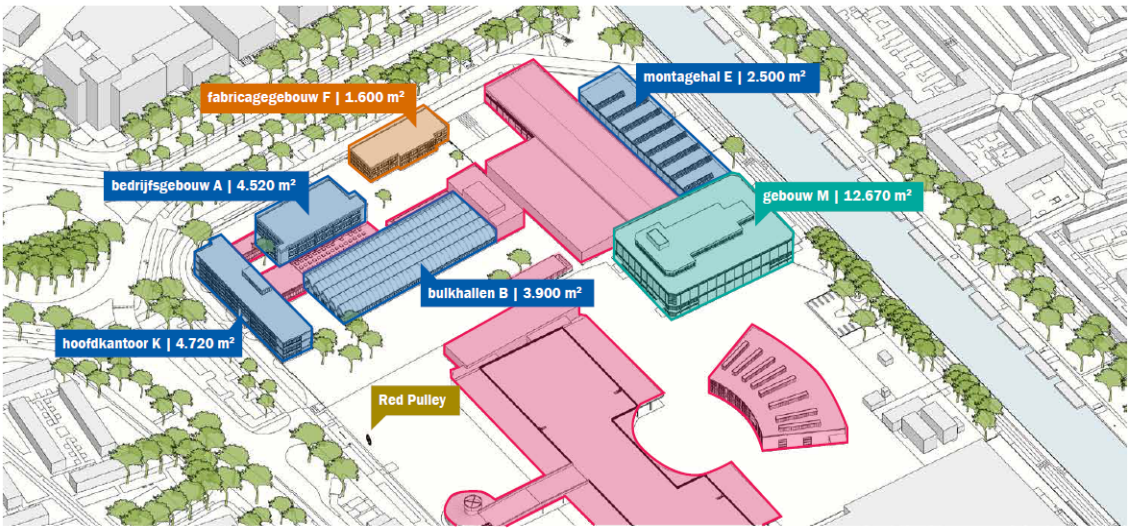
5.15.2.9.1 Onderzoek OPG terrein

De Gemeente Utrecht heeft onderzocht:

1. In hoeverre de bestaande gebouwen op het OPG kunnen worden ingepast;
2. In hoeverre de bestaande functies op het OPG terrein kunnen worden ingepast;
3. In hoeverre de bestaande huurders op het OPGterrein kunnen worden ingepast;
4. In hoeverre tijdelijke huurcontracten kunnen worden verlengd na 31-12-2019;
5. Mogelijkheden voor verkoop OPG.

De uitkomst voor onderdelen 1 en 2 zijn gebruikt als input voor de uitwerking van de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 en het Stedenbouwkundig Plan Merwede (zie Bijlage 10).

Behoud en renovatie	4 gebouwen	15.640 m² BVO
Behoud en transformatie	1 gebouw	12.670 m² BVO
Sloop met uitzondering van het constructief geraamte	1 gebouw	1.600 m² BVO
Sloop	13 gebouwen	23.000 m² BVO
Behoud / verplaatsen	1 kunstwerk	



principe tekening behoud en sloop
beeld: Mei

5.15.2.10 Europalaan Noord

De cultuurhistorische waarden van de Europalaan Noord waar in de planvorming rekening mee is gehouden, staan in Bijlage 30.

5.15.3 Conclusie

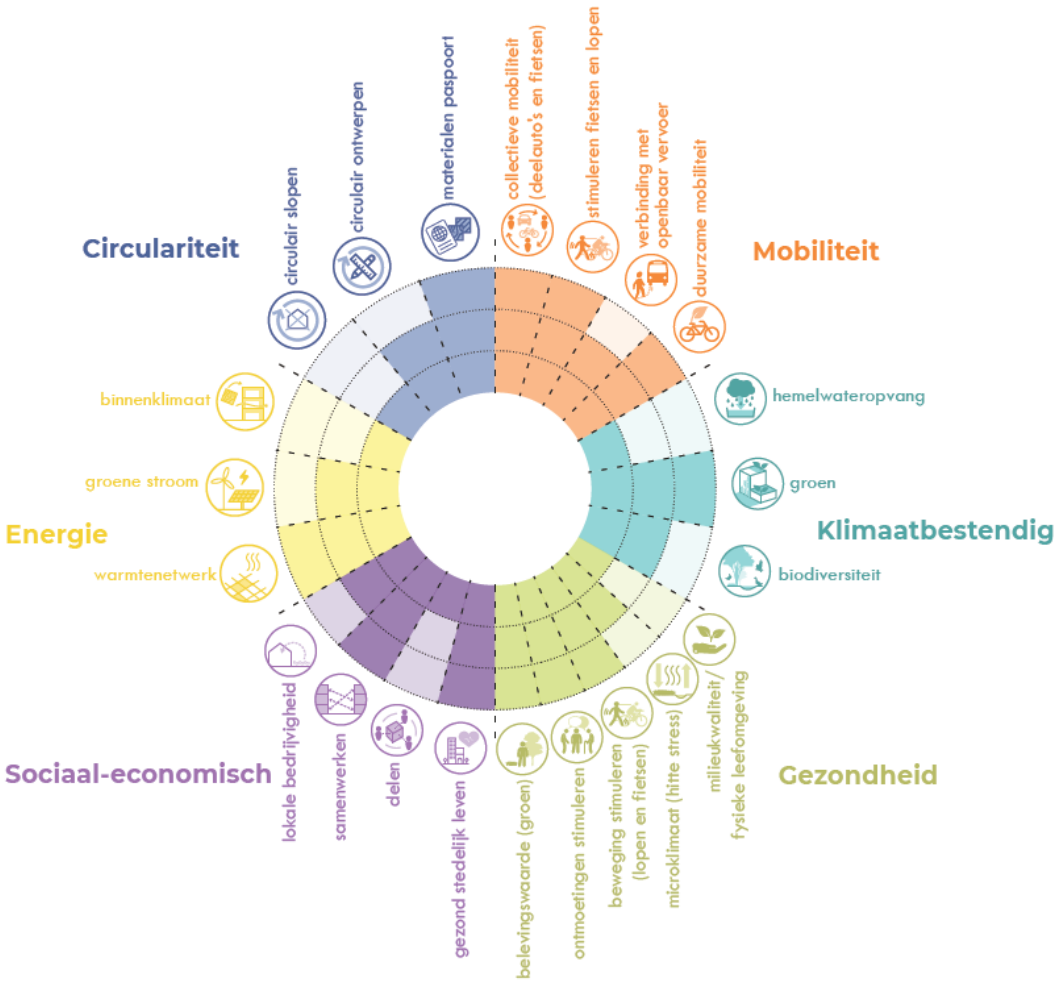
Met uitzondering van Kanaalweg 30 is de bebouwing van cultuurhistorische waarde in dit bestemmingsplan positief bestemd en voorzien van een specifieke aanduiding die sloop in beginsel verhinderd. Het pand van Mobach aan de Kanaalweg 24 is ook op Rijksniveau beschermd. In de uitwerking van het SP Merwede is rekening gehouden met cultuurhistorische kavelstructuren.

5.16 Gezondheid en kwaliteit van de leefomgeving

Merwede moet een voorbeeld worden van duurzame en gezonde verstedelijking in Utrecht. Al het moois bieden van hoogstedelijk leven, en tegelijk de nadelen minimaliseren. Wonen dicht bij het centrum, maar wel in een groene, natuurlijke, ontspannende omgeving. Alles kunnen fietsen, maar wel beschikking hebben over een auto als je die nodig hebt. Goed en betaalbaar wonen in een levendige stadswijk voor iedereen, waar men elkaar nog kent. Merwede legt de lat hoog bij de verschillende ambities, maar weet ook dat er soms keuzes gemaakt moeten worden in deze hoogstedelijke wijk, en niet elke ambitie maximaal gehaald kan worden. Dit plan is dan ook het resultaat van een integrale en meervoudige afweging tussen de verschillende duurzame, ruimtelijke, sociale en programmatische ambities die er zijn.

De missie van het thema gezondheid is te vatten in de thema's:

- Gezondheidsbescherming; lucht geluid (minder uitstoot en geluid van auto's).
- Gezondheidsbevordering; gebruik van fiets en lopen etc.
- Prettig voelen.



Merwede is een binnenstedelijke leefomgeving met een stedelijke mix van wonen, werken en voorzieningen. De wijk biedt de bewoners en gebruikers een plek waar de druk op welzijn en gezondheid door milieufactoren zo laag mogelijk is. Het is een groene, gezonde en veilige wijk, die uitnodigt tot lichamelijk bewegen. Een leefomgeving met voldoende zonlicht en beschutting, schone lucht en niet te veel geluidshinder. Het is een aangename en aantrekkelijke plek om te wonen, werken en verblijven.

In het Stedenbouwkundig Plan is rekening gehouden met voldoende zonlicht in de openbare ruimte en daglichttoetreding in de gebouwen, en het beperken van wateroverlast, hittestress en windhinder. Het gebied voldoet uiteraard aan de wettelijke normen voor geluidshinder en luchtkwaliteit, maar wij kijken verder dan normen: hoe aangenaam kunnen we Merwede maken? Vanaf de grotere stedenbouwkundige opzet met de configuratie van gebouwen tot aan de detaillering en het materiaalgebruik voor gebouw en openbare ruimte, wordt gestreefd naar optimaal comfort en prettige ervaringen.

Een goede balans
De dichtheid en ambities vragen om het maken van keuzes en het vinden van een juiste balans. Met het stedenbouwkundig plan en de onderliggende principes proberen we zo veel mogelijk ambities te realiseren voor zowel de woningen als de openbare ruimte. Het plan gaat uit van een groot aantal woningen die we, door de combinatie van hoge, lage, diepe en minder diepe geschakelde panden, zo goed mogelijk proberen te krijgen. Ook hier is het zoeken naar een goed evenwicht, want een deel van de woningen zal een enkelzijdige oriëntatie krijgen. Dit is inherent aan de mobiliteitskeuze en sterke verdichting. De kwaliteit van deze woningen zit dan bijvoorbeeld in de nabijheid van voorzieningen, een collectieve daktuin, een groen binnenterrein of een grandioos uitzicht.

In de openbare ruimte en in de binnentuinen wordt ingezet op zichtbaar en beleefbaar groen. Voldoende groen, gevarieerd en goed geplaatst, zowel grotere bomen als lagere begroeiing, draagt bij aan een prettig leefmilieu. Het tempert zon en wind, biedt beschutting en markeert fijne plekken in de openbare ruimte. Het is leefgebied voor vogels en insecten en brengt de natuur tot diep in het hoogstedelijk gebied. Overal in het gebied zijn deze groene plekken zichtbaar en bereikbaar, om in rust van te genieten of juist om elkaar te treffen.

Gezondheidsbecherming
Behalve dat groen in Merwede een rol speelt bij klimaatadaptatie en bijdraagt aan de groene netwerken en biodiversiteit in de stad, draagt het ook bij aan de gezondheid van mensen in het gebied. Er bestaat een duidelijke relatie tussen groen en gezondheid:

- rechtstreeks door een positief effect op de fysieke leefomgeving oftewel milieukwaliteit, waaronder geluiddemping, minder fijnstof, minder hittestress en betere waterhuishouding.
- indirect doordat groen gezond gedrag bevordert, niet alleen fysiek (lopen en fietsen, sporten en spelen), maar ook sociaal (ontmoeten).
- een hogere beleving van de omgeving, wat bijdraagt aan het welbevinden en geluk van bewoners. Het geeft ruimte voor ontspanning, ontplooiing, gevoel van sociale cohesie en van veiligheid.

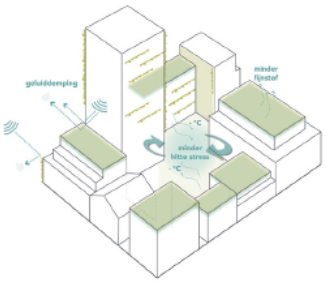
Onderzoek in binnen- en buitenland laat steeds weer zien dat bewoners van stenige wijken een slechtere gezondheid en lagere levensverwachting hebben dan bewoners van groene wijken. Vandaar dat groen in de wijk ook wel 'vitamine G' wordt genoemd. Kinderen, ouderen en mensen uit lagere sociaaleconomische klassen hebben het meeste baat bij groen in de wijk.

Gezondheidsbevordering
Gezondheid gaat echter niet alleen maar over groen. Het begint met de juiste gezondsheidbeschermende maatregelen. In het Stedenbouwkundig Plan Merwede is dan ook optimaal rekening gehouden met geluidhinder, windhinder, fijnstof, veiligheid en bezonning. Ook bij de nadere uitwerking van de plannen zullen deze factoren hoog op de agenda staan.

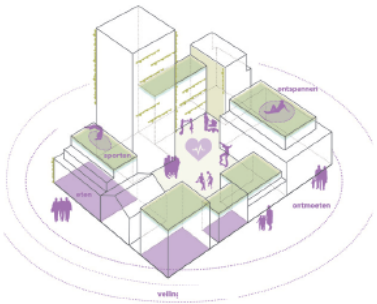
Het fysiek welbevinden wordt positief beïnvloed door onder meer bewegen, sporten en ontspannen maar ook door passende zorg en goede voeding. Zo komen er sport- en zorgvoorzieningen, loop- en fietsroutes en een doelgerichte invulling van openbaar gebied en plinten. Daarnaast wordt het aantrekkelijk gemaakt om buiten te bewegen door de groene, natuurrijke afwisselende omgeving. Kinderen kunnen op ontdekkingstocht in de natuurplekken in de parken en in de ecologische verbindingszone.

Het mentaal welbevinden wordt een belangrijk onderwerp voor het Merwede lab. In dit lab worden inzichten ontwikkeld met experts en professionals uit de stad, de praktijk, het beleid en de wetenschap. In het Merwede lab worden in ieder geval de volgende zaken onderzocht en geborgd:

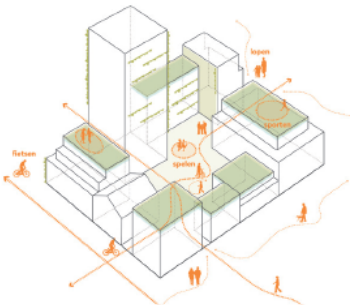
- aandacht voor scholing, persoonlijke ontwikkeling en welbevinden in de programmering.
- ontwerpen op mogelijkheden tot ontmoetingen van allerlei soort, omvang en vrijblijvendheid, ruimte voor levendigheid en voor delen maar ook ruimte voor rust en terugtrekken (stilteplekken).
- codesign met belanghebbenden van publieke en collectieve ruimten op aspecten die van belang zijn voor het mentale welbevinden, zoals veiligheid, identiteit, natuur, speelplekken en ontmoetingsplekken. Onderdeel hiervan is het onontworpen en oningevuld laten van delen van het plan, zodat de gemeenschap die zelf vorm kan geven.
- eigenaarschap in het gebied organiseren middels een blijvende gebiedsorganisatie, een 'gebiedsportier' of een 'burgemeester' van Merwede.
- aanhaken bij stadsbrede kennisontwikkeling en eventueel monitoring van de gezondheid middels de bekende Leefbaarheidsmonitor.



Milieukwaliteit



Welbevinden en geluk



Bevorderen gezond gedrag

Prettig voelen
Merwede is ontworpen met een focus op lopen en fietsen, ondersteund door hoogwaardig openbaar vervoer op loopafstand en een innovatieve mobiliteitsstrategie met inzet van deelauto's op grote schaal en parkeren op afstand. In de wijk geldt een ambitieuze norm van 0,3 parkeerplek per woning (inclusief deelauto's en parkeren door bezoekers). Auto's mogen niet de wijk in rijden, maar rijden direct een parkeergarage in, waar een bescheiden aantal plekken is. Het aantal verkeersbewegingen zal hierdoor meer dan gehalveerd worden ten opzichte van een reguliere wijk. In paragraaf 4.2 wordt uitgebreid ingegaan op het mobiliteitsconcept.

Bewegen door lopen en fietsen komt niet alleen de gezondheid van bewoners ten goede, maar draagt ook bij aan vermindering van het autogebruik en daarmee aan de leefbaarheid van het gebied en de bereikbaarheid van de stad. Dat betekent meer ruimte, meer veiligheid, minder geluid en minder uitstoot. Voor het slagen van de ontwikkeling van Merwede is dat cruciaal.

Het energiegebruik van huishoudens in een standaard nieuwbouwwoning, vergelijkbaar met die in Leidsche Rijn, wordt gemiddeld voor twee derde bepaald door het gebouwgebonden en huishoudelijk gebruik en voor een derde door mobiliteit, met name autokilometers. Het inzetten op elektrische (deel)auto's draagt bij aan een (circulaire) deeleconomie, maar ook aan de reductie van de CO2-emissies door gemotoriseerd vervoer. Gebaseerd op de verkeersmodellen die gebruikt zijn voor de mobiliteitsstrategie van Merwede, zijn de CO2-emissies per huishouden berekend en vergeleken met die van andere wijken met dichtheden die in Utrecht gebruikelijk zijn. In Merwede liggen de emissies door autokilometers twee derde onder dat gemiddelde. Dat komt door de focus op lopen en fietsen in het stedenbouwkundig ontwerp.

Deze maatregelen zijn noodzakelijk om te zorgen voor een gedragsverandering van de toekomstige bewoner van Merwede.

Een groene inrichting
De groene en autovrije openbare ruimte biedt volop ruimte voor spelen, sporten en ontmoeten. Het spelen wordt voor een belangrijk deel op een informele manier geïntegreerd in de openbare pleinen, parken en straten. Ook de binnenterreinen dragen bij aan ruimte voor spelen. Bijna alle grotere binnenterreinen bieden ruimte voor spelen en een groot deel daarvan is openbaar toegankelijk. In Merwede komen ook 'formele speelplekken' waarbij geldt dat we deze zo groen mogelijk inrichten en ruimte bieden voor initiatieven van de toekomstige bewoners. Om het Merwedepark en de pleinen geschikt te maken voor de jongsten en open te houden voor ontmoeting en groen worden de plekken voor oudere kinderen niet enkel in de wijk, maar ook in Park Transwijk gerealiseerd waar meer ruimte is voor grote speelplekken op afstand van woningen.

Gezondheid gaat echter niet alleen maar over groen. Het begint met de juiste gezondheidsbeschermende maatregelen. In dit bestemmingsplan is dan ook optimaal rekening gehouden met geluidhinder, windhinder, fijnstof, veiligheid en voor zo veel mogelijk met bezonning. Ook bij de nadere uitwerking van de plannen zullen deze factoren hoog op de agenda staan.

Het fysieke welbevinden wordt positief beïnvloed door onder meer bewegen, sporten, ontspannen maar ook door passende zorg en goede voeding. Zo komen er sport- en zorgvoorzieningen, loop- en fietsroutes en een doelgerichte invulling van openbaar gebied en plinten.

Sociaal economische structuur
Merwede staat voor gezond stedelijk leven, en sociale en economische factoren spelen hierbij een grote rol. De transitie naar een duurzame en circulaire samenleving kan alleen plaatsvinden als iedereen meedoet. De gebouwde omgeving kan hier handvatten voor bieden in de programmering van soorten detailhandel, horeca en bedrijvigheid die bijvoorbeeld nieuwe circulaire oplossingen bieden en toepassen, maar ook door aantrekkelijke placemaking en programmering van de openbare ruimte, waar een stimulans van uitgaat voor een duurzamere levensstijl.

Daarnaast kunnen collectieve voorzieningen en ruimten en slimme ontwerpen die ontmoetingen faciliteren, de sociale structuren in de wijk ondersteunen. Want uiteindelijk zijn het de mensen die Merwede maken. Hun trots op en zorg voor de wijk zullen de wijk tot een succesvolle leefomgeving maken.

Goede mogelijkheden tot ontwikkeling, leren, werken en je eigen leven vormgeven zijn belangrijk voor gezonde mensen. Met momenteel zo'n 450 bedrijven in het gebied en met verschillende scholen en onderwijsinstellingen en plintruimte voor voorzieningen, ligt er een mooie basis in de wijk.

Om sociale processen en de sociaaleconomische structuur van Merwede te versterken geldt een aantal algemene voorwaarden voor de ruimtelijke inrichting van gebieden, waarmee in het stedenbouwkundig plan rekening is gehouden.

- Identiteit. Zichtbaarheid en uitstraling krijgen onder meer vorm met beeldbepalende gebouwen die een belangrijke identificatie functie hebben en in sterke mate het beeld van de wijk bepalen. In Merwede wordt identiteit met name bepaald door de groene openbare ruimte en de binnen-

en daktuinen en bijzondere bestaande en nieuwe gebouwen.
- Betrokkenheid. Dat veronderstelt een positieve relatie tussen de mens en zijn leefomgeving. Vanuit een betrokkenheid met de plek en de activiteiten op en rondom die plek wordt mentaal of moreel eigenaarschap gevormd.
- Flexibiliteit. Flexibiliteit van de gebouwde omgeving zorgt ervoor dat de leefomgeving fysiek (openbare ruimte én gebouwen) en sociaal kan blijven meebewegen met ontwikkelingen in de samenleving.
- Bereikbaarheid. Functies moeten op slimme plekken in het stedelijk netwerk liggen en zich openen naar de publieke ruimte. Ze moeten toegankelijk zijn, een duidelijke identiteit hebben en uitnodigen tot interactie.
- Functiemenging. Dit bevordert diversiteit en aantrekkelijkheid van buurten. In Merwede is het programma gericht op een zeer brede doelgroep. Bovendien liggen alle noodzakelijke voorzieningen in het gebied (zie ook hoofdstuk 4 van de toelichting).
- Gezondheid. Merwede biedt een gezonde leefomgeving met zo min mogelijk geluidsoverlast en vervuilde lucht, met veel groen en een omgeving die uitnodigt tot activiteit. Daarbij gaat het niet alleen om bewegen (lopen en fietsen, sporten en spelen), maar ook om sociaal contact (ontmoeten) en ontspanning (beleving).
- Aantrekkelijkheid. De openbare ruimte is schoon en heel, met mooie (duurzame) materialen en kleuren, voldoende groen, met een menselijke maat en prettige verlichting. Dat is mede de reden voor het inzetten op een royale aanplant van groen, zowel in de openbare ruimte van Merwede als in de binnentuinen en op een deel van de daken, met een natuurlijke uitstraling en met veel eetbare planten en bomen.
- Veiligheid. Veiligheid is essentieel voor de leefbaarheid van een gebied. Afwezigheid van criminaliteit is daarbij belangrijk net als het gevoel van sociale veiligheid. Dat gaat veel verder dan een politiekeurmerk en hangt nauw samen met betrokkenheid van bewoners, met mentaal en moreel eigenaarschap en met de sociale processen in de wijk.

Kwaliteit van de leefomgeving
Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de bezonning en windhinder in het gebied en de effecten van het plan op de bestaande omgeving (zie bijlage).

Bezonning
In een compact plan met een relatief hoge dichtheid bestaat de kans dat onvoldoende zonlicht het straatniveau bereikt. Juist om dit te voorkomen zijn de blokken compact en de reeks van wisselende gebouwen langs de straten sterk verschillend in hoogte, met regelmatige doorzichten op een groen binnengebied. Zo bereikt de zon altijd wel op meerdere plekken het straatniveau en is er altijd een goed bezonde plek nabij. Vooral op die plekken die uitnodigen tot verblijven, de verschillende pleinen en pleintjes, het Merwedepark, de Diagonaal en de kommen aan de Europaplein wordt hiermee rekening gehouden, door precieze plaatsing van hogere én lagere gebouwen. Maar ook 'gewone' straten behouden recht op voldoende zon.

Om de kwaliteit van de leefomgeving te borgen zijn minimumeisen voor de bezonning van de parken, pleinen, straten en binnenterreinen vastgesteld. Voor bezonning in Merwede geldt dat op basis van een representatieve invulling van het gebied beoordeeld is of kan worden voldaan aan de in het bestemmingsplan kwaliteitsniveau voor bezonning van gebouwen en de openbare ruimte en binnenterreinen. We maken daarbij onderscheid tussen:

- Merwedepark & Europalaan
- Pleinen
- Straten en binnenterreinen
- Gevels van de geplande en bestaande bebouwing

Als basis geldt voor de gebouwen de lichte TNO norm van minimaal 2 uur bezonning van de gevel per dag in de periode februari-oktober. Voor de bezonning van de openbare ruimte is de periode maart-september maatgevend. Hiervoor is in de regels voor voorwaardelijke verplichting opgenomen.

Conclusie
Uit de studie (zie Bijlage 31) blijkt dat voldaan wordt aan de minimale voorwaarden uit het Stedenbouwkundig Plan Merwede. Enkele individuele binnenterreinen op maaiveld halen echter niet de doelstelling van 50% bezonning op basis van de proefverkaveling. Voor deze binnenterreinen kan worden overwogen om het niveau van het binnenterrein te verhogen of de lagere bebouwing aan de zuidzijde van het blok te plaatsen zodat meer zon kan toetreden.

Ook de effecten van Merwede op de bestaande gebouwen buiten het plangebied zijn beschouwd. Ook hier geldt dat het minimaal hanteren van de lichte TNO norm als uitgangspunt. Uit de studie kan worden geconcludeerd dat voor alle woonboten gedurende twee uren per dag bezonning mogelijk is. Door de slankheid van de hoogteaccenten is de schaduwwerking op de aangrenzende gebouwen

van korte duur. Gemiddeld worden de omliggende gebouwen het hele jaar door niet meer dan een uur per dag beschaduwd.

Windhinder
Bij de beoordeling van windhinder wordt onderscheid gemaakt tussen de drie activiteiten doorlopen, slenteren en langdurig zitten. Deze activiteiten zijn gekoppeld aan de functie van een gebied. Een parkeerterrein behoort bijvoorbeeld tot activiteit I: doorlopen. Slenteren doet men bijvoorbeeld in een winkelstraat, onoverdekt winkelcentrum of park. Bij langdurig zitten valt te denken aan zitten op een bankje in een park.

Het criterium voor slenteren is in dit plangebied van toepassing bij de hoofdingangen van gebouwen, de twee centrale pleinen en het Merwedepark. Op locaties waar een horeca terras is gepland wordt het criterium zitten gehanteerd en op de overige locaties wordt de activiteitenklasse doorlopen gehanteerd. Voor windhinder geldt eveneens dat de kwaliteit is beoordeeld op basis van een representatieve invulling van het plangebied. De beoordeling heeft plaatsgevonden op basis van NEN8100 en is getoetst (zie Bijlage 31) aan de kwaliteit die in het Stedenbouwkundig Plan is beschreven voor de openbare ruimte en binnenterreinen. Voor het aspect windhinder is net als voor bezonning in de regels een beoordelingskader opgenomen.

Conclusie
In het hele Merwedepark wordt voldaan aan het criterium voor 'slenteren'. Ook zijn er diverse gebieden die voldoen aan het criterium voor 'zitten' en dus geschikt zijn voor gebruiksfuncties zoals horeca terrassen. Ook het plein in het noorden van het plangebied heeft een goed windklimaat en voldoet ook grotendeels aan het criterium voor activiteitenklasse 'zitten'. Het zuidelijke plein daarentegen wordt blootgesteld aan hogere windsnelheden, al voldoet het nog voornamelijk aan het criterium voor 'slenteren'.

In de straten loodrecht op de Europalaan komen hogere windsnelheden voor. In de meeste gevallen wordt nog steeds aan het criterium 'doorlopen' voldaan, behalve op een centrale plek in het midden van het gebied aan de zijde van de Europalaan. Hier zijn aanvullende maatregelen nodig om te kunnen voldoen aan de eisen uit het Stedenbouwkundig Plan. Ter plaatse van de hoofdingangen van gebouwen dient volgens NEN 8100 minimaal aan het criterium 'slenteren' te worden voldaan. Een aandachtspunt is daarom het plaatsen van hoofdentrees in de straten grenzend aan de Europalaan.

Andere gebieden waar hoge windsnelheden optreden bevinden zich in het noorden van de ontwikkeling langs de Kon. Wilhelminalaan en het Zuiden aan de Beneluxlaan. Ook hier is een zorgvuldige planning van de hoofdingangen van het gebouw nodig. Daarnaast wordt lokaal niet voldaan aan het criterium 'doorlopen'. Aanbevolen wordt om hier mee rekening te houden bij het plannen van eventuele fiets- en voetpaden.

In sommige straten loodrecht op de Europalaan bestaat een beperkt risico op windgevaar. Volgens NEN 8100 mag een matig risico op windgevaar alleen worden geaccepteerd op locaties die vallen binnen activiteitenklasse I (doorlopen). Voor slentergebieden (zoals gebouwingangen) zijn lokaal aanvullende maatregelen nodig om het windklimaat te verbeteren.

Conclusie
Een gemengd programma met verschillende woontypen en een verschillende voorzieningen, de groene openbare ruimte met voldoende speelplekken en mogelijkheden voor bewegen, en de kwaliteit van de binnenterreinen zijn vertaald in het SP en het FO IP. De regels maken een koppeling met het SP Merwede. Voor zowel bezonning, als wind is in Artikel 5 een beoordelingskader opgenomen om bij de uitwerking van de individuele bouwblokken nader onderzoek te doen naar de bezonning en wind om een goede bezonning en windklimaat te waarborgen. Op basis van artikel 5.7 kan het college naar aanleiding van de hierboven bedoelde onderzoeken ook nadere eisen stellen aan de op te richten bebouwing.

5.17 Klimaat en duurzaamheid

5.17.1 Kader

Uitgangspunt van de gemeente Utrecht is te streven naar duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Onder duurzame ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan die voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoefte te voorzien. Dit houdt in dat het streven is naar een evenwicht tussen de 3 P's. People (sociale component), Planet (ecologie en milieu) en Profit (economie). Voor gebruikers levert duurzaamheid een hoog kwalitatieve leefomgeving op door verhoging comfort, veiligheid en gezondheid.

5.17.1.1 Klimaatneutraal

Utrecht wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn. Klimaatneutraliteit houdt in dat er op jaarbasis net zo veel energie in het gebied wordt opgewekt als gebruikt. Dit geldt voor:
- de gebouwgebonden energievraag;
- de gebruiksgebonden energievraag; en
- het energiegebruik in de openbare ruimte.

Het is daarbij de ambitie de energievraag zo laag mogelijk te houden en de benodigde energie op te wekken met duurzame energiebronnen. Vanzelfsprekend wordt alle nieuwbouw aardgasloos gebouwd.

In de warmtevisie zijn hiervoor de eerste beleidsregels vastgelegd (Visie warmtevoorziening Utrecht). Concreet betekent dit op dit moment voor Utrecht dat er wordt ontworpen met de BENG methodiek om de energiebehoefte (BENG 1) te beperken en uit wordt gegaan van lage temperatuur warmteafgiftesystemen in gebouwen. Daarnaast dienen voorzieningen te worden getroffen rekening houdend met zowel het gebouwgebonden verbruik (verwarming, etc.) en gebruiksgebonden verbruik (tv, etc.). Doel is zo min mogelijk CO2 uitstoot van het gebouw, conform motie 2017/61: Utrecht bouwt BENG.

5.17.1.2 Warmte koudevraag

Het doel is om op gebouwniveau een zo laag mogelijke energievraag te realiseren, voor woningen met energiebehoefte BENG1 = 25 kWh/m^2.a. Uitgangspunt is dat het gebied zelfvoorzienend is in de warmte- en koudebehoefte van de bebouwing. Optimalisatie van energievraag, waarbij mogelijk meer energie opgewekt, dan zelf benodigd. Eventuele energie-overschotten worden (tegen vergoeding) beschikbaar gemaakt voor de omgeving door sytemen te koppelen. Door deze koppeling kunnen ook alle gebouwen in het plangebied gedurende de bouwfase – waarin enkele bronnen nog niet operationeel zijn of tijdelijk moeten worden afgeschakeld – van warmte/koude worden voorzien.. Afwijken van deze ambitie kan alleen als onderbouwd kan worden dat het plan dan onhaalbaar wordt en andere gemeentelijke ambities onmogelijk worden.

Als op basis van een onderbouwing blijkt dat het gebied niet zelfvoorzienend kan zijn dan is regeneratie met warmte- of koudebronnen van buiten het gebied mogelijk, zoals stadsverwarming of Thermische Energie uit Oppervlaktewater.

5.17.1.3 Elektriciteitsvraag

Uitgangspunten zijn om op gebouwniveau een zo laag mogelijke elektriciteitsvraag te realiseren en op gebiedsniveau energieneutraal te ontwikkelen.

Optimalisatie van energievraag, waarbij mogelijk meer energie wordt opgewekt dan zelf benodigd is. Eventuele elektriciteits- overschotten worden beschikbaar gesteld aan de omgeving. Als energieneutraliteit op perceels- of gebiedsniveau niet mogelijk is dan is duurzame opwekking buiten het plangebied mogelijk onder strikte voorwaarden.

Voor de concrete vereisten aan onderbouwingen en voorwaarden wordt verwezen naar het Utrechtse Energieprotocol.

5.17.1.4 Energie ondergrond

Het wordt steeds drukker in de Utrechtse bodem. Door de toenemende vraag naar duurzame energie in Utrecht stijgt ook de vraag naar bodemenergie. Hierdoor is er meer sturing nodig op de verdeling in de ondergrond. Als warmte en koude niet goed verdeeld zijn, dan kunnen minder huizen en woningen gebruik maken van bodemenergie. Daarom heeft de gemeente een verordening interferentiegebieden bodemenergiesystemen vastgesteld, die per 1 november 2018 van kracht is.

Door de verordening regelt de gemeente de verdeling van bodemenergie. Vraag en aanbod in de bodem worden op elkaar afgestemd. Voor een goede diepere grondwaterkwaliteit is er een verbod op het doorboren van de waterscheidende laag tussen 1e en 2e watervoerende pakket (circa 50 meter dieptebeperking). In de bodemverordening staan nadere regels.

De positie van nieuwe bronnen moeten voldoen aan de eisen die gesteld worden door de provincie in het Bodem-, Water- en Milieuplan (https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/alle-onderwerpen/bodemenergie/beleid-bodemenergie). De provincie geeft een vergunning af ten aanzien van bronpositie en gebruik (onttrekking), op basis van onder andere verwachte koude- en warmtevraag van een bepaald gebied of bouwplan. De vergunning is dus een manier om een claim op de ondergrond te borgen.

5.17.1.5 Circulair bouwen

In Utrecht is circulair bouwen de norm, zoals gesteld in motie 252 te 2016. De Utrechtse ambitie is dat we in 2050 een circulaire, oftewel een oneindig hernieuwbare stad willen zijn. Dit betekent dat we optimaal gebruik van grondstoffen en materialen, duurzame energiebronnen en menselijk kapitaal in onze stad, op een manier die goed is voor inwoners en hun omgeving. We bouwen daarom met minder nieuwe, en zoveel mogelijk hergebruikte en hernieuwbare grondstoffen. De materialen die we gebruiken zijn goed voor de leefomgeving en geschikt voor hergebruik. Gebouwen ontwerpen en construeren we zó dat ze hun waarde behouden, doordat ze zolang mogelijk opnieuw te (her)gebruiken zijn; in hun oorspronkelijke vorm of in delen, voor dezelfde of andere functies.

5.17.1.6 Klimaatadaptatie

De klimaatwetenschappen tonen aan dat de aarde opwarmt, dat klimaatpatronen verschuiven en extremen in weer toenemen. Voor Nederland betekent dit dat in de toekomst langere periodes met hoge temperaturen worden verwacht, onderbroken door intensievere regenbuien in vergelijking met hedendaags. Binnen stedelijk gebied leidt dit met name tot uitdagingen op het gebied van voldoende waterberging en beperken hittestress in gebouwen en openbare ruimte. Gemeentelijke plannen moeten bijdragen aan voldoende waterberging op eigen terrein en het beperken van hittestress. De ambities ten aanzien van water staan verwoord in paragraaf 5.13.

Om hittestress in gebouwen te voorkomen moet het gebouw zo worden gebouwd, dat gevels koel blijven, een goede ventilatie in het gebouw aanwezig is en in de zomer geen directe zoninval optreedt. Om hittestress in de openbare ruimte voorkomen moet deze zo worden ingericht dat de temperatuur laag blijft.

5.17.1.7 Innovatie

De ontwikkelingen op het vlak van duurzaamheid gaan razendsnel. Met de huidige inzichten zijn normeringen opgesteld. Het is zaak voortdurend in het oog te houden of deze normen in de loop van het ontwikkelproces moeten worden bijgesteld. Op diverse momenten in planproces, met name bij momenten waarbij gemeenteraad of college betrokken wordt zal beoordeeld worden of de gehanteerde uitgangspunten en ambities moeten worden bijgesteld.

5.17.1.8 Duurzaam gebruik ondergrond

Vanwege het intensieve gebruik van de ondergrond en de wens om de ondergrond geschikt te houden voor gebruik door volgende generaties moeten we er zorgvuldig mee om te gaan. Ondergrondkwaliteiten kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan gebiedsopgaven mits dit duurzaam plaatsvindt. Op basis van de volgende principes wordt hier invulling aan gegeven:

a. Onomkeerbaarheid: voorkom onomkeerbare veranderingen van de eigenschappen van de bodem (terugneembaarheid).
b. Minimaal ruimtegebruik: ook al is er ondergrondse ruimte genoeg, streef naar een minimaal ruimtegebruik om toekomstige ontwikkeling op voorhand niet te beperken.
c. Robuust: functies op ingrepen in de ondergrond dienen bestendig te zijn tegen veranderingen van de fysieke omgeving en lange termijnbehoeften van de stad.
d. Afwenteling: wentel geen overlast of beperkingen af op derden of naar de toekomst
e. Nature based solutions: maak gebruik van de veerkracht en eigenschappen van de ondergrond in plaats van de technische oplossingen toe te passen.

Afwijken van deze principes kan alleen naarmate respectievelijk de hernieuwbaarheid, omkeerbaarheid en beheersbaarheid van een ingreep of functie in de ondergrond (gecombineerd) afneemt zal de onderbouwing van het nut, noodzaak en impact van een geplande ingreep die afwijkt van deze principes beter moeten worden onderbouwd vanuit een brede maatschappelijke afweging.

5.17.2 Plansituatie

5.17.2.1 Het plan: een intrinsiek duurzame wijk

Door klimaatverandering hebben we vaker last van extreme neerslag, hittegolven en droge periodes. Dat is overal merkbaar, maar zorgt vooral in stedelijk gebied voor problemen. Voor Merwede is hiermee expliciet rekening gehouden in het ontwerp.

De openbare ruimte kent een hoog percentage groen, waardoor water goed kan infiltreren in de bodem. Het groen creëert een microklimaat dat bijdraagt aan het temperen van de klimaateffecten. Daarbij wordt de aanplant zo gekozen dat de seizoenen optimaal beleefd kunnen worden. Ook komen er veel eetbare planten en bomen.

Groen in Merwede krijgt een natuurlijke uitstraling en dat groen wordt per jaar rijker en interessanter door natuurlijke groei en ontwikkeling. Merwede draagt significant bij aan de stedelijke biodiversiteit met een veelheid aan insecten, vogels en kleine zoogdieren, waaronder vleermuizen.

Dit draagt bij aan de leefbaarheid van de wijk en de gezondheid van bewoners en beleving voor bijvoorbeeld kinderen.

Omwille van wateroverlast en droogte wordt bij extreme regenbuien regenwater vooral vastgehouden in plaats van zo snel mogelijk afgevoerd naar riool en/of oppervlaktewater. Dat geldt niet alleen voor de openbare ruimte, maar ook in binnentuinen en op daken. 50 Procent van de daken worden groen, waarvan de helft als retentie- of polderdak. Dat is een combinatie van een waterbergend dak met daktuin, met een royale aanplant.

Dat laatste is ook een belangrijk instrument tegen hittestress. De rijke beplanting biedt niet alleen schaduw maar zorgt ook voor verdampingskoeling. Daarnaast heeft zo'n beplanting een belangrijk psychologisch effect. Bewoners en bezoekers beleven het thermisch comfort aangenamer en vinden de hitte draaglijker.

De gezamenlijke partijen in deelgebied 5 van de MWKZ hebben zich gecommitteerd aan een zo duurzaam mogelijk plan. De partijen onderkennen ook dat het een zoektocht is om een zo optimaal mogelijk resultaat te bereiken. De uitvoeringsstrategie voorziet daarom ook in de nodige flexibiliteit. Het plan wordt per blok ontwikkeld en dat geeft de mogelijkheid om bij iedere ontwikkeling te kijken naar de mogelijkheden die er zijn op het gebied van circulariteit. We starten vanuit de huidige kennis en technieken, en zorgen voor flexibiliteit om gedurende de ontwikkeling van Merwede gebruik te maken van de nieuwste inzichten en technieken. We richten ons hierbij zowel op 'de stenen' en installaties als op de ambitie om het leven van de toekomstige bewoners samen met hen en op een positieve manier vorm te geven en slim in te regelen.

Om dit waar te maken richten we het Merwede lab op dat de innovaties en trends in de samenleving op het vlak van gezond stedelijk leven, social design, energieopwekking en circulariteit en klimaatadaptatie bijhoudt en inbrengt in het planproces. Het Merwede lab wordt een onderdeel van de gebiedsorganisatie Merwede. Het doel van het lab is de ontwikkeling van toepasbare kennis om een positieve invloed van de gebouwde omgeving op de gezondheid van mensen te bewerkstelligen. Het lab produceert direct toepasbare werkwijzen, tools en input voor de gebiedsontwikkeling van Merwede. De transitie naar een duurzame en circulaire economie en lifestyle is hier expliciet een onderdeel van.

De aanpak bestaat uit het verbinden van kennis over gezond stedelijk leven, energietransitie en circulaire economie, met bottom-up initiatieven uit Merwede en omgeving. Deze verbinding levert concreet toepasbare bevindingen op voor Merwede. Het Merwede lab levert input voor de planvorming voor de openbare ruimte en de gebouwen, doet voorstellen voor het verleggen van de meetlat voor circulariteit en energie en regelt subsidieaanvragen. De opgebouwde kennis van het Lab zal worden gedeeld met de stad.

5.17.2.2 Energie

Merwede wordt een bijna energieneutrale wijk. Dit begint bij het gebruik. Merwede heeft forse ambities op het gebied van de isolatiewaarden, waardoor de warmtebehoefte voor verwarming minimaal is. Hierbij hebben we ook aandacht voor de uitstraling van de gebouwen, bijvoorbeeld in de hoeveelheid glasoppervlak.

In Merwede is vervolgens elke vierkante meter van de ondergrond en de daken in gebruik. De ondergrond wordt volledig benut voor de energievoorziening(warmte) en de daken voor de helft voor klimaatbestendigheid en hittestress (groen) en de andere helft voor energieopwekking (electra). Daarbovenop wordt Merwede vanzelfsprekend aardgasloos, komt verwarming en koeling zoveel mogelijk van bodemenergie en wordt de benodigde elektriciteit zoveel mogelijk in het gebied zelf opgewekt.

5.17.2.3 Maximale bodemenergie

Voor verwarming en koeling van de gebouwen maken we gebruik van bodemenergie. Elke kubieke meter grond onder Merwede wordt optimaal benut voor uitwisseling van warmte en koude om zoveel mogelijk aan de energievraag te voldoen. De beschikbare bodemcapaciteit is beperkt, doordat alleen gebruik mag worden gemaakt van het eerste watervoerende pakket. De energieopgave voor het gebied als geheel kan daardoor alleen worden gerealiseerd als er één gezamenlijk systeem komt van bronnen, leidingen en dergelijke voor warmte-koudeopslag (WKO). Rekening houdend met de fasering van de ontwikkeling van het gebied kan dat modulair worden opgebouwd. Met 6.000 woningen (in de eindsituatie) en ruim 100.000 vierkante meter voorzieningen is dit systeem het grootste in zijn soort in Nederland. Door een gezamenlijke WKO is daarnaast optimale benutting en uitwisseling van energie mogelijk en zodoende de meest efficiënte manier van warmte- en koudegebruik.

5.17.2.4 Duurzame inzet Merwedekanaal

Merwede bestaat voornamelijk uit woningbouw. Dat betekent dat uit de bodem veel meer warmte voor verwarming wordt betrokken dan koude voor koeling. Dit warmtetekort zal worden aangevuld met duurzame warmte die in voldoende mate aanwezig is in het oppervlaktewater van het Merwedekanaal. Bijkomend voordeel is dat hierdoor het Merwedewater in de zomer afkoelt, wat gunstig is voor het microklimaat en de watercondities in het gebied en de omgeving. Met de inzet van het Merwedekanaal is dit het eerste grote project in de regio dat gebruik maakt van oppervlaktewater als duurzame warmtebron en daarmee een voorbeeld voor vergelijkbare opgaven. In combinatie met warmtewisselaars en warmtepompen in gebouwen, heeft Merwede zo een eigen 'wijkwarmtenet' dat veel duurzamer is dan de stadswarmte van Utrecht.

5.17.2.5 Groene stroom

Behalve aardgasloos wordt Merwede ook all electric. Daartoe wordt groene stroom zoveel mogelijk in het gebied zelf opgewekt met zonnepanelen op de daken. Daarbij moeten we rekening houden met beperkingen, zoals installaties op de daken en schaduwwerking van hoogbouw. Bovendien krijgt een groot aantal daken (50 procent) een groene inrichting en spelen ze een rol in de wateropvang. Alles bij elkaar komt er circa 3 hectare zonnepanelen op daken te liggen. Daarmee kan voor maar liefst 75 procent in de energiebehoefte voor gebouwen worden voorzien.

5.17.2.6 Circulariteit

De gezamenlijke partijen in deelgebied 5 van de MWKZ hebben zich gecommitteerd aan een zo duurzaam mogelijk plan. De partijen onderkennen ook dat het een zoektocht is om een zo optimaal mogelijk resultaat te bereiken. De uitvoeringsstrategie voorziet daarom ook in de nodige flexibiliteit. Het plan wordt per blok ontwikkeld en dat geeft de mogelijkheid om bij iedere ontwikkeling te kijken naar de mogelijkheden die er zijn op het gebied van circulariteit. We starten vanuit de huidige kennis en technieken, en zorgen voor flexibiliteit om gedurende de ontwikkeling van Merwede gebruik te maken van de nieuwste inzichten en technieken. We richten ons hierbij zowel op 'de stenen' en installaties als op de ambitie om het leven van de toekomstige bewoners samen met hen en op een positieve manier vorm te geven en slim in te regelen.

5.17.3 Conclusie

In de planontwikkeling is aandacht voor de aspecten klimaat en duurzaamheid.

5.18 Kabels, leidingenen straalpaden

In het plangebied zijn geen kabels en leidingen aanwezig waarvoor een beschermende regeling in het plan moet worden opgenomen. Ook is er geen sprake van straalpaden die tot een hoogtebeperking van de bebouwing moeten leiden.

5.19 Toegankelijkheid

5.19.1 Kader

Utrecht wil een stad zijn waar iedereen mee kan doen, waar we niemand buitensluiten. Een inclusieve toegankelijke stad. We willen dat alle inwoners en bezoekers, met en zonder beperking, alle (openbare) gebouwen, woningen, de openbare ruimte en dienstverlening kunnen gebruiken.

Utrecht werkt al sinds 2007 actief aan toegankelijkheid, eerst met Agenda 22 en nu volgens het VN-verdrag handicap. Het uitgangspunt van het VN-verdrag handicap is 'niets over ons zonder ons'. Samenwerking met de belangenorganisaties voor inwoners met een beperking in een zo vroeg mogelijk stadium van de planontwikkeling is daarmee noodzakelijk. De ambities van de gemeente voor het VN-verdrag handicap staan in de agenda 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'. In de agenda 'Utrecht voor iedereen toegankelijk' zijn drie kansen omschreven die we als gemeente willen pakken. Dit zijn: sneller en concreet resultaat, niet alleen fysiek maar ook sociaal toegankelijk en samenwerken met de stad. Met het uitvoeringsprogramma 'Utrecht voor iedereen toegankelijk' laten we zien wat we al doen en wat we nieuw op pakken. Dit zijn acties die nodig zijn voor het benutten van de drie kansen.

Daarnaast moeten gebouwen en woningen voldoen aan het Bouwbesluit 2012. Met ingang van 1 juli 2021 en 1 januari 2022 treedt een aantal wijzigingen van het Bouwbesluit 2012 in werking. Er zijn dan nieuwe toegankelijkheidseisen voor bijvoorbeeld drempels bij hoofdingangen van nieuwe publiek toegankelijke gebouwen en alle toegangen bij nieuwbouwwoningen.

5.19.2 Plangebied

5.19.2.1 Gebouwen

Iedereen, met of zonder beperking, kan de gebouwen binnen komen, in de gebouwen doen waarvoor ze zijn bestemd en gebruik maken van de buitenruimte zoals een balkon of tuin. Zo kan in een hotel iedereen de kamers bereiken, bij het bed komen, in de badkamer, bij de wc, en kan iedereen in de foyer, ontbijtzaal of het restaurant eten en drinken. In een kantoor kan iedereen bij de receptie, in de vergaderkamers, in de werkruimtes, in de wc en de kantine. Kortom, de gebouwen zijn toegankelijk voor mensen met een beperking. Voor het bouwen of grootschalig verbouwen van gemeentelijke openbare gebouwen geldt de Utrecht Standaard Toegankelijk. Daarnaast moeten gebouwen ook voldoen aan het Bouwbesluit.

Bij gebouwen die niet van de gemeente zijn, zoals in dit geval, willen wij graag dat Utrecht Standaard Toegankelijk wordt gebruikt. De Utrecht Standaard Toegankelijk beschrijft een ontwerpmethode waarbij het uitgangspunt is dat letterlijk alles toegankelijk is voor iedereen, behalve wanneer er goede redenen zijn om hier bij bepaalde onderdelen van het gebouw van af te wijken. Hiermee een manier van werken om ervoor te zorgen we ervoor dat in de gebouwen in Utrecht iedereen kan doen wat hij of zij volgens de bestemming komt doen (in een bioscoop kom je een film kijken en een kopje koffie drinken, een kaartje kopen en ga je naar de wc, etc.).

5.19.2.2 Woningen

Voor woningen is het Bouwbesluit van kracht. Utrecht wil graag rolstoelbezoekbare en rolstoelbewoonbare woningen. Wij willen dat iedereen, ook als hij of zij gebruik maakt van een rolstoel, alle nieuwe of verbouwde woningen kan bezoeken. Iedereen kan vanaf de openbare weg bij de voordeur komen, een brief in de bus doen, aanbellen, binnengaan, in de woonkamer komen en bij het toilet, gebruik maken van de buitenruimte zoals een balkon of tuin. Dit houdt bijvoorbeeld in dat er geen trappetjes of opstapjes zijn, binnen of buiten de woning. Dit is een woning die bezoekbaar is. We willen dat mensen in een rolstoel in alle nieuwe of verbouwde nultredenwoningen (woningen waarbij de entree, woonkamer/eetkamer, keuken, badkamer, toilet en ten minste één slaapkamer zonder trap bereikbaar zijn) kunnen wonen. Of het is gemakkelijk om daarvoor te zorgen. De ambitie van Utrecht gaat hiermee verder dan het Bouwbesluit.

Het is mogelijk dat bestaande bouwwerken bijvoorbeeld van oudsher niet aan de toegankelijkheidsambities voldoen. Bestaande bouwwerken mogen door het verbouwen daarvan in ieder geval niet minder toegankelijk worden. Woningen die in privébezit zijn en door de eigenaar bewoond worden zijn hiervan uitgezonderd.

5.19.2.3 Openbare ruimte

De openbare ruimte moet zo zijn ingericht dat iedereen, met of zonder beperking zich goed kan verplaatsen. In de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte staan de uitgangspunten. Het Handboek Openbare Ruimte en de richtlijn Voetpaden voor iedereen kunnen helpen bij de uitwerking. Aandacht is nodig bij hoogte verschillen en het overbruggen daarvan.

5.19.3 Conclusie

Zo veel mogelijk woningen in Merwede zijn voor iedereen bereikbaar, ook als van een rolstoel gebruik wordt gemaakt. Toepassing van de Utrecht Standaard Toegankelijk is uitgangspunt bij gebouwen die niet van de gemeente zijn. Vanwege het hoogstedelijke karakter van Merwede zal het woningprogramma voor een deel uit relatief kleine woningen bestaan. Ook voor deze kleinere woningen wordt gestreefd naar toegankelijkheid hoewel dit in de praktijk lastig kan zijn. Bij het ontwerp van de woningen en de openbare ruimte wordt rekening gehouden met het feit dat mensen langer zelfstandig wonen. Een deel van de woningen wordt daarom levensloopbestendig ontworpen. Naast drempelloos en nul-treden uitvoeren vraagt dit ook om aanpassingen van maatvoering van de verschillende ruimten. Voor grote woningen is dit eenvoudiger te realiseren, voor kleine woningen is dit afhankelijk van de oriëntatie van de woning en is het zoeken naar een balans tussen haalbaar en wenselijk. Het streven is om 20% van de woningen levensloopbestendig uit te voeren of dusdanig uit te voeren dat de woning gemakkelijk aanpasbaar is voor bewoning met een lichamelijke beperking.

Bij de inrichting van de openbare ruimte (Functioneel Ontwerp Inrichtingsplan) wordt de Kadernota gevolgd. Borging van toegankelijkheid vindt plaats via de toetsing in de BING.

5.20 Conclusie

Er zijn geen belemmeringen voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

6.1.1 Inleiding

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de integrale gebiedsontwikkeling/transformatie van het plangebied Merwede. Met betrekking tot dit plangebied faciliteert dit bestemmingsplan de ontwikkeling van een gemengde stadswijk met een mix van wonen, werken en recreëren, en infrastructuur.

6.1.2 Financiële uitvoerbaarheid

Voor de integrale gebiedsontwikkeling/transformatie van het plangebied Merwede werkt de gemeente samen met een aantal eigenaren in het plangebied. Met deze eigenaren heeft de gemeente een samenwerkingsovereenkomst afgesloten voor de realisatie van het plan Merwede. In deze overeenkomst zijn ook afspraken gemaakt over de financiële uitvoerbaarheid van de transformatie. Deze samenwerkingsovereenkomst is een anterieure overeenkomst conform artikel 6.24 Wro.

Voor de integrale gebiedsontwikkeling van het plangebied Merwede is op basis van het Stedenbouwkundig plan een grondexploitatieberekening gemaakt. In deze grondexploitatieberekening worden de kosten en opbrengsten geraamd, en wordt het verwachte resultaat van de gebiedsontwikkeling bepaald. De opbrengsten worden gerealiseerd door de verkoop van bouwgrond voor woningen, werkplekken en voorzieningen (zowel maatschappelijk als commercieel). De kosten worden met name bepaald door de grondverwerving, het bouw- en woonrijp maken van de locatie, de kosten van collectieve voorzieningen (onder andere WKO, mobiliteit), de kosten van bovenwijkse voorzieningen en de kosten van planontwikkeling. Waar nodig hebben adviesbureau's input geleverd voor deze ramingen. Om de effecten van rente en inflatie te bepalen, zijn de kosten en opbrengsten gefaseerd in de tijd. Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn de doorlooptijd van procedures, beschikbaarheid van gronden en de ingeschatte opname van bouwkavels door de markt.

De conclusie van de grondexploitatieberekening is dat de kosten worden gedekt door de opbrengsten van deze gebiedsontwikkeling. Ook wordt een bijdrage geleverd vanuit Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid.

Gelet op het bovenstaande is het bestemmingsplan daarmee financieel uitvoerbaar.

6.1.3 Economische uitvoerbaarheid

In de samenwerkingsovereenkomst zijn afspraken gemaakt over de gefaseerde realisatie van het plan. Gezien de grote vraag naar woningen in Utrecht (zie de gemeentelijke Woonvisie “Utrecht beter in balans”) is het de bedoeling om de transformatie binnen 10 jaar te realiseren; die bedoeling is ook vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst. Daarmee is het aannemelijk dat de bestemmingen binnen de planperiode wordt gerealiseerd.

6.1.4 Kostenverhaal

In dit bestemmingsplan maakt de gemeente aangewezen bouwplannen (conform artikel 6.2.1 Bro) mogelijk, en geldt dus de verplichting tot kostenverhaal. In de samenwerkingsovereenkomst zijn met eigenaren in het plangebied afspraken gemaakt over dit kostenverhaal. Hiermee is het kostenverhaal anderszins verzekerd, en is er geen noodzaak tot het vaststellen van een exploitatieplan.

Op de eigendommen van eigenaren die niet participeren in de samenwerkingsovereenkomst (SOK) worden geen aangewezen bouwplannen mogelijk gemaakt, met uitzondering van één perceel waar een school is gepland. De exploitatieplanplicht wordt voor deze locatie verbonden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen.

6.1.5 Planschade

Naast de kosten voor het maken van het bestemmingsplan moet een inschatting worden gemaakt van het risico van planschade. De gemeente heeft daarom een planschaderisico-inventarisatie laten opstellen. Eventuele kosten van planschade zijn meegenomen in de grondexploitatieberekening, en hierover zijn afspraken gemaakt in de samenwerkingsovereenkomst. De kosten van eventuele planschade worden dus gedekt uit de opbrengsten van de gebiedsontwikkeling.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het concept ontwerpbestemmingsplan is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. De ingekomen reacties, en het gemeentelijk commentaar daarop zijn opgenomen in een Nota van vooroverleg. Deze nota is als bijlage bij de toelichting opgenomen, zie Bijlage 32.

6.2.2 Participatie vooraf; Merwede

Wat betreft de participatie bij de Merwedekanaalzone heeft de gemeente de afgelopen jaren veel overleg gevoerd met diverse belanghebbenden, experts en geïnteresseerden om de omgevingsvisie deel 2 en Stedenbouwkundig Plan Merwede kwalitatief te versterken. In bijlage 6 van de omgevingsvisie is een schema opgenomen dat de belangrijkste participatiemomenten laat zien, gekoppeld aan de mijlpalen in de besluitvorming. Met verschillende belangengroepen (zoals gebruikers van het gebied, professionele relaties, woonbootbewoners, roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal) vindt structureel overleg plaats. En er zijn stadsgesprekken, buurtgesprekken en straatgesprekken gehouden voor grotere groepen belangstellenden en omwonenden. Ook zijn er aparte trajecten opgestart op verzoek van belanghebbenden, zoals bijvoorbeeld de Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk, de Buurtagenda Dichterswijk en de monitoringsopzet voor de omliggende wijken (zie later in deze paragraaf).

Tijdens alle bijeenkomsten en gesprekken is gestreefd naar zoveel mogelijk transparantie en openheid over de stand van zaken van dat moment en het inzichtelijk maken van alle belangen die spelen. Waar mogelijk is geprobeerd om inbreng en verbeterpunten in de plannen op te nemen. Helaas is het niet mogelijk aan ieders individuele belang tegemoet te komen. In deze reactienota laten we zien wat er met de opgehaalde inspraakreacties is gedaan, zodat de gemeenteraad uiteindelijk een afgewogen besluit kan nemen.

Tijdens de inspraakperiode van 30 januari tot 11 maart 2020 zijn er verschillende plannen voor de Merwedekanaalzone ter inzage gelegd. Iedereen kon in deze periode reageren op de Omgevingsvisie deel 2 'De uitwerking', het Voorlopige Ontwerp Stedenbouwkundig Plan (VOSP) Merwede en de onderliggende planproducten/bijlagen. Per mail of brief stuurden belanghebbenden en belangstellenden hun inspraakreacties.

Op vijf spreekuren in februari en maart 2020 en per e-mail konden vragen gesteld worden over de stukken en een reactie worden gegeven. Daarnaast was er wekelijks een telefonisch spreekuur voor het stellen van vragen. Ook zijn er buurtgesprekken georganiseerd, waarbij de impact van de plannen op een specifieke buurt centraal stonden.

De ingekomen reacties zijn gebundeld en van een gemeentelijke reactie voorzien in een Nota van Inspraak (zie de projectwebsite op www.utrecht.nl).

6.2.3 Participatie vooraf; Herinrichting Europalaan Noord

In april 2021 is het Integraal Programma Van Eisen (IPvE) en Functioneel Ontwerp (FO) op de website gepubliceerd en met een wijkbericht onder de aandacht gebracht. Op 18 mei 2021 was er een digitale informatiebijeenkomst.

Doel van het IPvE Europalaan Noord is het verzamelen van alle gegevens die nodig zijn voor het maken van een goed ontwerp voor de herinrichting van Europlaan Noord. Het FO geeft een globaal beeld van de beoogde inrichting van de openbare ruimte. Op het IPvE-FO hebben we reacties ontvangen die ons helpen om het Voorlopig Ontwerp te maken.

In een reactienota geven we een overzicht van de binnengekomen reacties. Omdat veel reacties over dezelfde onderwerpen gaan, hebben we de reacties gebundeld. Er zijn in totaal 80 reacties ingediend. De belangrijkste thema’s die uit de reacties naar voren komen zijn: voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, keerlus en ontsluiting Lanslaan, autoverkeer, waterverbinding en groen.

6.2.4 Ontwerpbestemmingsplan

In het kader van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is een wijkbericht verstuurd naar een ruim verspreidingsgebied, is een nieuwsbrief verstuurd, is een persbericht uitgestuurd en zijn direct belanghebbenden geïnformeerd over de terinzagelegging. Tijdens de periode van terinzagelegging worden spreekuren gehouden. Hier kunnen belangstellenden informatie krijgen over het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting

7.1 Algemeen

7.1.1 Wettelijke grondslag

7.1.1.1 Wet ruimtelijke ordening, besluit ruimtelijke ordening

7.1.1.1.1 Bestemmingsplan

Artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening geeft de gemeenteraad de bevoegdheid om bestemmingsplannen vast te stellen. Deze bevoegdheid is in hoofdstuk 3 van die wet en in het Besluit ruimtelijke ordening verder beschreven en ingekaderd. Er zijn ook nog andere wetten met bepalingen over de inhoud van bestemmingsplannen, zoals de Wet geluidhinder.

7.1.1.1.2 Beleidsregels

Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan voor een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan onderzoekt de gemeente of de aanvraag voldoet aan deze voorwaarden.

7.1.1.2 Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet

Sinds de wijziging van het Besluit per 28 oktober 2016 beschikt de gemeente Utrecht juridisch gezien over één bestemmingsplan voor het gehele grondgebied. Dat bestemmingsplan kan in zijn geheel of gedeeltelijk gewijzigd worden.

Op grond van artikel 7c van het Besluit Crisis- en herstelwet kunnen onder andere regels in het bestemmingsplan worden opgenomen over het behouden of maken van een veilige en gezonde leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit. In de vakliteratuur spreekt men van 'een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte'. Met 'verbreed' wordt dan bedoeld: niet alleen 'een goede ruimtelijke ordening' (bestemmingsplan), maar ook andere aspecten van de leefomgeving (de onderwerpen die onder de Omgevingswet gaan vallen).

Het artikel maakt het ook mogelijk om een bouwverbod in een bestemmingsplan op te nemen en de exploitatieplanplicht 'door te schuiven' naar het moment van het verlenen van een omgevingsvergunning. Een exploitatieplan kan in dat geval door burgemeester en wethouders worden vastgesteld bij een omgevingsvergunning voor het bouwen. In het bestemmingsplan kunnen op grond van artikel 7c, ook regels worden gesteld waarvan de uitleg bij de uitoefening van een bij die regels aan te geven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Daarbij kan worden bepaald dat de beleidsregels worden vastgesteld door de raad of door burgemeester en wethouders.

7.1.2 Voortuitlopen op de Omgevingswet

7.1.2.1 Korte schets van de Omgevingswet

De Omgevingswet vraagt om een integrale benadering van de leefomgeving, gericht op een doelmatig beheer en ontwikkeling van de 'fysieke leefomgeving' (in dit plan kortweg 'de leefomgeving' genoemd). De gemeente krijgt meer ruimte om zelf te besluiten wat in een gebied het belangrijkst is. Verder is het doel van de wet om het aantal regels te verminderen, ervoor zorgen dat de regels makkelijker te vinden en te begrijpen zijn en dat de procedures korter zijn.

Om dat te bereiken bundelt de Omgevingswet zo'n 25 wetten in één wet en 100 Algemene maatregelen van bestuur (verder: Amvb; een Amvb is een besluit van de regering dat ook wettelijke regels bevat) in 4 Amvb's. Vervolgens zijn de provincies en de gemeenten aan zet. De gemeenten moeten al hun bestemmingsplannen terugbrengen naar één omgevingsplan. In het omgevingsplan moeten ook de regels over de leefomgeving worden opgenomen die nu nog in verordeningen staan, zoals regels uit de kapverordening.

De Omgevingswet gaat over de leefomgeving, dus niet alleen over de ruimtelijke ordening, maar ook over milieuthema's en archeologie en over andere onderwerpen waar activiteiten bij horen die gevolgen kunnen hebben voor de leefomgeving, zoals windenergie of het beheersen van de

gevolgen van de klimaatverandering. Die verbreding, van ruimtelijke ordening naar leefomgeving, geldt ook voor het omgevingsplan.

7.1.2.2 Nieuwe termen

De Omgevingswet gebruikt nieuwe termen. Een 'bestemming' wordt in die wet 'functie' genoemd en 'gebruik' is straks een 'activiteit'. Om te oefenen met de nieuwe termen en om er alvast aan te wennen, zijn deze termen al gebruikt in de regels van dit bestemmingsplan.

De term 'functie' betekent in dit plan: bestemming, gebruiksdoel; de term 'locaties' betekent hetzelfde als 'gronden' in het bestemmingsplan. 'Activiteit' kan doen, maar ook laten doen of nalaten betekenen.

Om het onderscheid tussen een functie en een activiteit te verduidelijken wordt de activiteit in dit bestemmingsplan meestal met een werkwoord, bijvoorbeeld bouwen, beschreven.

7.1.3 Structuur van de regels

In Hoofdstuk 1 Inleidende regels van de regels staan de gebruikelijke artikelen van een bestemmingsplan: een artikel waarin de verklaring van de begrippen staat en een artikel waarin staat hoe gemeten moet worden.

De regels over functies (bestemmingen) staan in Hoofdstuk 2 Functies.

De regels over activiteiten zijn verdeeld over drie algemene hoofdstukken van de regels:

- Hoofdstuk 3 Bouwen;
- Hoofdstuk 4 Gebouwen en locaties gebruiken;
- Hoofdstuk 5 Grondwerk

In Hoofdstuk 6 Overgangs- en slotregels staat het overgangsrecht voor gebruik en bouwen. Ook is in dit hoofdstuk opgenomen op welke manier naar het bestemmingsplan kan worden verwezen.

7.1.4 Afwijken van het bestemmingsplan

Op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) kan met een vergunning afgeweken worden van de regels van het bestemmingsplan. De Wabo geeft in artikel 2.12 drie manieren voor het verlenen van de vergunning om te mogen afwijken:

1. de reguliere procedure voor het afwijken op grond van regels die in het bestemmingsplan zelf staan (Wet ruimtelijke ordening) en voor de vergunning voor een activiteit die op grond van de regels vergunbaar is (Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet);
2. de reguliere procedure voor het afwijken voor een activiteit die valt onder een categorie van de lijst van artikel 4 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht;
3. als het bovenstaande niet van toepassing is: er moet een ruimtelijke onderbouwing gemaakt worden en de uniforme, openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht wordt gevolgd.

Het is dus altijd mogelijk om een vergunning aan te vragen om van de regels van het bestemmingsplan af te wijken. Onder de Omgevingswet blijft deze systematiek min of meer hetzelfde, waarbij het volgen van de reguliere vergunningprocedure, het uitgangspunt is.

Er is een duidelijk verschil tussen methode 1 enerzijds en de methodes 2 en 3 anderzijds. Bij de vergunningverlening volgens methode 1 toetst het college van burgemeester en wethouders de aanvraag alleen aan de regels van het bestemmingsplan (en eventuele beleidsregels). Als de aanvraag past, kan de vergunning worden verleend. Het college bekijkt dus niet of de aanvraag voldoet aan de Wet ruimtelijke ordening, omdat de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan die toets al gedaan heeft. Bij de methodes 2 en 3 is dat anders en zal het college uitgebreider onderzoeken of het afwijken wel wenselijk is.

7.1.5 Bedrijfsactiviteiten en functiemenging

Bedrijfsactiviteiten kunnen effect hebben op de leefomgeving door uitstoot van stoffen, aantrekking van verkeer of door geluid. Aan de hand van het mogelijke effect heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) een lijst opgesteld met bedrijfstypen. Per type is aangegeven hoe groot de afstand tussen zo'n bedrijfstype en een 'gevoelige functie, zoals wonen of onderwijs, moet zijn voor een goed woon- en leefklimaat bij de gevoelige functie. De Lijst van Bedrijfsactiviteiten die op de VNG-lijst is gebaseerd, is in dit bestemmingsplan gebruikt voor de aanwezige bedrijven.

Voor bedrijvigheid in een woonwijk wordt de planologische term 'functiemenging' gebruikt. Bij functiemenging gaat het vaak om bedrijfsactiviteiten die in of bij een woning plaatsvinden. Deze activiteiten mogen het woon- en leefklimaat dan niet of nauwelijks verstoren. Aan de hand van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging, wordt bekeken welke bedrijven passend kunnen zijn in de woonomgeving. Bij de Lijst is, in hetzelfde document, een toelichting opgenomen. De lijsten zijn als bijlagen bij de regels van het bestemmingsplan opgenomen.

7.2 Begrippen en meten (hoofdstuk 1 van de regels)

7.2.1 Artikel 1 Begrippen

Dit artikel verwijst naar bijlage 1 van de regels, waarin begrippen die een verduidelijking nodig hebben, zijn uitgelegd.

7.2.2 Artikel 2 Meten en berekenen

De regels in dit artikel maken duidelijk hoe de gemeente gaat meten, als er in een regel een maat staat, zoals een bouwhoogte. Ondergeschikte overschrijdingen zijn toegestaan, zoals voor zonnepanelen.

7.2.3 Anti-dubbeltelregel

De verplichte "Anti-dubbeltelregel" uit het Besluit ruimtelijke ordening is in Artikel 2 Meten en berekenen, lid 2.5 Anti-dubbeltelregel, opgenomen. Deze regel voorkomt dat steeds vanuit de feitelijke situatie van het heden wordt gemeten. Als een bewoner bijvoorbeeld 60% van zijn tuin mag volbouwen en dat ook heeft gedaan, ontstaat een nieuwe tuin. Deze regel verhindert dat de bewoner nu ook weer 60% van de nieuwe, kleinere tuin mag volbouwen.

7.3 Functies (bestemmingen; hoofdstuk 2 van de regels)

7.3.1 Inleiding

In Hoofdstuk 2 Functies van de regels zijn bij elke functie (bestemming) regels opgenomen waarin het doel van de functie is vastgelegd.

In het eerste lid van het artikel dat bij een functie hoort, staat de beschrijving van het doel van die functie. De activiteiten die bij een functie horen, worden in de regels vaak globaal beschreven. Niet elke denkbare activiteit is benoemd. Dat kan niet en als het al zou kunnen dan zou het bestemmingsplan onnodig star worden.

Als de regel de functie wonen uitgebreid zou beschrijven, bijvoorbeeld: de functie wonen is bedoeld als een locatie waar personen die deel uitmaken van een huishouden eten, drinken en slapen, is niet duidelijk of je er ook mag gitaarspelen of plantjes mag houden in de vensterbank en ook niet of je een hotel mag beginnen in een huis, want een huishouden op vakantie kan in een hotel eten, drinken en slapen.

Om richting te geven aan de uitleg van de beschrijving van het doel, maken artikelleden die volgen op die beschrijving met voorbeelden duidelijk welke activiteiten bij de functie passen of welke activiteiten in ieder geval niet passen.

De meeste artikelen in dit hoofdstuk hebben dezelfde, vaste opbouw:

1. de beschrijving van het doel van de functie,
2. regels die voorbeelden geven van passende activiteiten, om het doel te verduidelijken, soms aangevuld met activiteiten die in een speciaal geval zijn toegestaan, bijvoorbeeld op een plek die op de plankaart is aangegeven;
3. regels die activiteiten verbieden; het gaat dan om activiteiten die op de locatie van de functie zeker niet wenselijk zijn en waarover geen discussie mag ontstaan of die wel of niet passen bij de functie.

Elke functie heeft in elk geval een regel waarin het doel wordt beschreven. De regels die onder 2 en 3 genoemd zijn, zijn weggelaten, als ze voor een functie niet nodig zijn. Het is bijvoorbeeld wel duidelijk dat een café niet past in de functie Maatschappelijk. De regel 'de activiteit horeca mag niet' is daar niet opgenomen. Bij een andere functie is dat niet zonder meer duidelijk. Daarom kan bij die functie wel een regel met een horecaverbod opgenomen zijn. In Artikel 19 Activiteiten die niet zijn toegestaan, lid 19.2 Activiteiten die in het algemeen niet mogen, staan activiteiten opgesomd die niet mogen op grond van de functie, behalve als de regels bij de functie expliciet aangeven dat de

activiteit wel mag. In de regels bij de functies zijn de activiteiten die artikel 19.1 Een activiteit moet passen bij het doel van functies verbiedt niet nogmaals opgenomen.

De artikelen met regels over een functie die beschermd moet worden, zoals belangrijke leidingen, hebben de volgende opbouw:

1. de beschrijving van het doel van de functie,
2. bescherming van de locatie; de bescherming bestaat meestal uit regels die de activiteiten bouwen en grondwerk verbieden.

7.3.2 Artikel 5: de functie Gemengd

7.3.2.1 Inleiding

Met dit bestemmingsplan wil de gemeente de bouw van een nieuwe, hoogstedelijke woonwijk mogelijk maken. Zo'n woonwijk bestaat niet alleen uit gebouwen met woningen, maar heeft ook andere voorzieningen, zoals winkels, scholen, horeca, maatschappelijke en commerciële voorzieningen, verkeersvoorzieningen en groen.

Een deel van het groen dat nodig is voor een goed functionerende, gezonde, nieuwe woonwijk wordt op grond van de bestemming Groen gerealiseerd. De rest van het gebied dat de gemeente wil transformeren naar een hoogstedelijke woonwijk heeft de functie (bestemming) Gemengd. Artikel 5 Gemengd is de kern van het bestemmingsplan: het artikel biedt de basis voor het bouwen van de nieuwe woningen, de daarbij horende voorzieningen (niet woonfuncties) en de aanleg van de openbare ruimte.

7.3.2.2 Gebiedstransformatie en de gevolgen voor bewoners en gebruikers

De transformatie van het gebied betekent dat het gebied helemaal opnieuw ingericht wordt en veelal ook nieuwe functies krijgt. Nu is Merwede nog een vrij gesloten en geïsoleerd gebied en straks een bruisende wijk. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2030, het 'koersdocument' van de omgevingsvisie Utrecht, kiest de gemeente voor een realisatie van een intensief ruimtegebruik en een hoge dichtheid in het plangebied. De keuze is onder meer ingegeven door de ligging op korte afstand van het centrum, zodat een hoge mate van stedelijkheid én een beperkt gebruik van de auto voor de hand ligt. Onderdeel van de ruimtelijke strategie is de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone met een zwaar accent op wonen en bebouwing in hoge dichtheden. Voetgangers en fietsers krijgen voorrang. Hiervoor is het noodzakelijk een aantal fiets en voetgangersbruggen over het Merwedekanaal aan te leggen.

In de omgevingsvisies '*Merwedekanaalzone deel 1, Ruimtelijke agenda*' en '*Merwedekanaalzone deel 2, uitwerking van de ruimtelijke agenda*' is de hierboven geschetste koers uitgewerkt. Deze omgevingsvisies zijn op hun beurt weer vertaald naar een concreet Stedenbouwkundig Plan. Dat Stedenbouwkundig Plan Merwede gaat uit van de hoge dichtheden die in de Ruimtelijke Strategie als passend voor dit gebied worden beschouwd. Die hoge dichtheid vraagt om een kwalitatief goede inrichting van het gebied, zeker gezien de gemeentelijke ambities op het gebied van gezonde verstedelijking.

Met vaststelling van de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2, de aanvulling op het MER, het Stedenbouwkundig Plan Merwede en de daarmee samenhangende documenten heeft de gemeenteraad uitgebreid stil gestaan bij de belangen van bewoners en belanghebbenden in en om het plangebied. Die belangen blijken niet altijd verenigbaar met het algemene belang om de Merwedekanaalzone te verbeteren en woningen en voorzieningen te bouwen.

Vooral de nieuwe bruggen over het Merwedekanaal vormen een gevoelig punt voor veel bewoners van Rivierenwijk en in het bijzonder voor de bewoners van enkele woonboten die moeten wijken voor die bruggen. Hetzelfde geldt voor de bedrijven en gebouwen die nu zijn georiënteerd aan de Kanaalweg, die door het nemen van een verkeersbesluit, wordt afgesloten voor autoverkeer, en waarvan het ruimtebeslag en de activiteiten zal moeten passen in de nieuwe (woon)omgeving.

De gemeente heeft overleg gevoerd met de eigenaren van betreffende woonboten over aankoop (verwerving) op basis van minnelijk overleg. Als een eigenaar niet tot verkoop of tot beëindiging van de functie wil overgaan of zicht op overeenstemming op redelijke voorwaarden binnen een passende termijn ontbreekt, heeft de gemeente de mogelijkheid om op basis van dit bestemmingsplan een onteigeningsprocedure in gang te zetten ter uitvoering/realisering van het bestemmingsplan met de daarin opgenomen bestemmingen (functies).

Een onteigeningsprocedure is een wettelijk omschreven procedure, die zorgvuldig moet worden doorlopen en die met veel waarborgen voor de eigenaar is omkleed, juist gelet op het beoogde gevolg ten behoeve van het algemeen belang.

7.3.2.3 Flexibiliteit, fasering en uitvoering met beleidsregels

De ontwikkeling van het hele plangebied gaat een aantal jaren duren. Zo'n lange periode eist een flexibele opzet van de regeling in het bestemmingsplan. Flexibiliteit gaat vaak wel ten koste van duidelijkheid en zekerheid over de invulling van het plangebied. De regels van dit bestemmingsplan zoeken een balans tussen zekerheid en flexibiliteit door de belangrijkste elementen van de ontwikkeling vast te leggen, zoals het programma, de stedenbouwkundige hoofdopzet, en daarbij kwalitatieve eisen te stellen aan de uitvoering. Het college van burgemeester en wethouders krijgt, als uitvoerend bestuursorgaan, de zorg voor een invulling die aan die kwalitatieve eisen voldoet. En het college krijgt ook de opdracht om te zorgen voor een jaarlijks monitoringsrapport, zodat de gemeenteraad een vinger aan de pols kan houden.

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de eerste fase van de bouw van het plan Merwede. In de deze fase, globaal tot en met 2028, wordt het bouwen van 4.250 woningen mogelijk gemaakt en het daarbij behorende voorzieningenprogramma.

In grote lijn is wel bekend wat er gebouwd moet worden: dat staat in lid 5.1 Doel van de functie. Maar voor een goede beoordeling moet de situatie op het moment van een vergunningaanvraag bekeken worden aan de hand van actuele gegevens. Zo bepalen de gebouwen die er op dat moment al staan, welke gebouwen nog nodig zijn voor het totale doel. Met beleidsregels kunnen burgemeester en wethouders zorgen voor een flexibele sturing. Als het nodig is, kunnen zij de beleidsregels wijzigen, bijvoorbeeld als uit de jaarlijkse monitoring blijkt dat er bijsturing nodig is of als er maatschappelijke ontwikkelingen of uitkomsten uit het MerwedeLab zijn die vragen om een andere invulling of fasering. De businesscase Merwede moet daarbij bewaakt worden. De beleidsregels zorgen in ieder geval dat een vergunning voldoet aan de voorwaarde in artikel 5 en 7 van de regels van het bestemmingsplan. Het SP Merwede vormt hierbij uiteraard de basis.

7.3.2.4 Uitleg van de regels in artikel 5

7.3.2.4.1 Het doel van de functie Gemengd

In het eerste lid, lid 5.1 Doel van de functie, is onder 1 het doel van de functie beschreven, namelijk de transformatie van Merwede tot hoogstedelijk, autoluw woonmilieu met een goede mix van woningen en voorzieningen, groen en een fijnmazig verkeersnetwerk voor langzaam verkeer. Om te kunnen beoordelen of activiteiten die leiden tot het invullen van het gebied passend zijn, is het doel in de regels concreet gemaakt aan de hand van kwalitatieve kenmerken en stedenbouwkundige principes. De ontwikkeling moet passen in de ambities van de gemeente op het gebied van duurzaamheid, energie, zuinig gebruik van grondstoffen, circulair bouwen, diervriendelijk bouwen en klimaatadaptatie. Deze kenmerken zijn gebaseerd op de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 en uitgewerkt in het Stedenbouwkundig Plan Merwede dat als basis voor dit bestemmingsplan dient.

De inrichting van het gebied verleidt bewoners en bezoekers om te gaan lopen, fietsen en het openbaar vervoer te gebruiken. De openbare ruimte is autovrij, dagelijkse voorzieningen liggen op loop- en fietsafstand; de loop- en fietsroutes in (en rondom) het plangebied vormen een fijnmazig netwerk. Bij de ontwikkeling wordt voorzien in voorzieningen voor het stimuleren van deelmobiliteit, gelegen op centrale plekken binnen Merwede.

In artikel 5.2 Activiteiten en voorzieningen die zijn toegestaan zijn de activiteiten genoemd die in ieder geval in het plangebied passen. Hierin zijn ook de kwantitatieve kenmerken van de activiteiten opgenomen die in het gebied mogelijk zijn.

Zo is in artikel 5.2 lid 1, onder a het maximale aantal woningen opgenomen dat in deze fase van Merwede wordt gerealiseerd. In de bij dit bestemmingsplan behorende beleidsregels is vastgelegd welke woningbouwcategoriën in welke mate worden gerealiseerd, wie de doelgroepen zijn en aan welke minimale kwaliteitseisen de woningen moeten voldoen qua vloeroppervlakte.

In 5.2 lid 1, onder b, wordt verwezen naar de '*tabel Programma niet woonfuncties*' waarin het programma voor de verschillende voorzieningen in het gebied is opgenomen. Dit zijn commerciële en maatschappelijke voorzieningen die passen bij een hoogstedelijk woonmilieu en die ervoor zorgen dat bewoners binnen de wijk kunnen voorzien in hun dagelijkse levensbehoeften, naar de dokter kunnen gaan, elkaar kunnen ontmoeten en de kinderen in de wijk naar school kunnen gaan.

In 5.2 lid 1, onder c en verder, worden de verschillende randvoorwaarden beschreven waaraan de activiteiten in het gebied verder moeten voldoen. Deze voorwaarden zijn nodig om binnen de hoge verdichting die in het gebied voor ogen wordt gestaan een goede balans te vinden tussen de verschillende activiteiten zodat het gebied voor al zijn gebruikers prettig en leefbaar blijft. Een aantal randvoorwaarden ziet ook op de wijze van inrichting van de openbare ruimte. De gemeente is hiervoor verantwoordelijk. Het openbaar gebied wordt aangelegd overeenkomstig het FO/DO Inrichtingsplan.

Het plangebied gaat niet in één keer op de schop. Daarom zijn in lid 5.2, onder 2 ook doelen

beschreven voor locaties waar nog niet gebouwd wordt of locaties die al gereed zijn. De regel onder 3 geeft de ruimte aan tijdelijke activiteiten op de locaties waar de bouw nog niet voorbereid wordt of nog niet gestart is.

7.3.2.4.2 Uitvoering: het doel van de functie verwezenlijken

Maar ook met het programma en de beschreven kenmerken is het lastig om te beoordelen of een bouwproject past. Als de eerste vergunningaanvraag bijvoorbeeld om het bouwen van een hoogteaccent gaat, dan moet de gemeente onder meer kunnen beoordelen of die woontoren wel op de juiste plek wordt gebouwd, of het in de eerste fase wel wenselijk is om direct zoveel woningen te bouwen en of de gekozen plek voor de afwikkeling van verkeer en voor het aanleggen van groen wel handig is. Voor zo'n beoordeling zijn nadere regels nodig. In artikel 5 is daarom bepaald dat het college bij toetsing of een vergunning kan worden verleend, toetst aan de vastgestelde beleidsregels. De beleidsregels vertellen hoe het college de regels van artikel 5 uitlegt en op welke punten het college let bij de beoordeling van een bouwaanvraag. In de praktijk is hier een belangrijke rol weggelegd voor het C-team en het Q-team Merwede. Verwezen wordt ook naar de toelichting op de beleidsregels Merwede. Het doel is om te borgen dat het juiste programma in de gewenste vorm in Merwede wordt gerealiseerd.

Zoals hierboven aangegeven eist het systeem via de beleidsregels ook een vorm van monitoring: met enige regelmaat moet getoetst worden wat er nog nodig is en of het project nog voldoet aan de hogere doelstellingen voor het woon-werkgebied. Daarbij is niet alleen het 'programma' (wat bouwen we, voor wie bouwen we en hoe vullen we de openbare ruimte in) van belang, maar ook de fasering en financiële uitvoerbaarheid van het geheel. Voor de monitoring is een Plan van Aanpak opgesteld.

De bestemming Gemengd ligt gedeeltelijk binnen de invloedsfeer van bestaande en te handhaven bedrijven. Voor het bedrijf aan de Europalaan is sprake van in een gemengd gebied passende bedrijfsfunctie (particuliere opslag); het aanhouden van een afstand tot het perceel is niet noodzakelijk. Voor het in het plangebied gevestigde nutsbedrijf en de productie van keramiek geldt dat met onderzoek is aangetoond dat na het treffen van maatregelen aan de gebouwen en/of het aanpassen van de bedrijfsvoering, het bouwen van (woon)gebouwen nabij deze bedrijven mogelijk is. Het aspect akoestiek is voor beide bedrijven maatgevend.

7.3.2.4.3 Bouwen mag alleen met vergunning

Aan de hand van de regels in lid 5.3 Nieuwe activiteiten en voorzieningen alleen met vergunning, lid 5.4 Beoordelingskader vergunningaanvraag en de beleidsregels wordt gekeken of de aanvraag past binnen de doelstellingen van het bestemmingsplan en het SP Merwede. In deze regels is het bouwvergunningsysteem opgenomen. De regels gaan voor de regels over het bouwen die in hoofdstuk 3 staan. In dit artikel staan op hoofdlijnen de harde randvoorwaarden waaraan de bebouwing moet voldoen onder andere qua hoogte en situering. In samenhang met de verbeelding worden 3 zones onderscheiden waarvoor een maximale bouwhoogte wordt gegeven. Afwijking van die bouwhoogten is mogelijk om hoogteaccenten te maken. Bij de wijze van bouwen en het realiseren van hoogteaccenten gelden ruimtelijke voorwaarden. De spelregels en richtlijnen 'Coulissestad' zoals opgenomen in het SP Merwede zijn hier van toepassing verklaard. Volgens het SP Merwede is langs het Merwedekanaal een zone uitgezonder van hoogbouwaccenten.

De daadwerkelijke invulling van de gebiedsontwikkeling vindt plaats aan de hand van hoofdstuk 6.2 onder 2 tot en met 13 van het door de gemeenteraad vastgestelde Stedenbouwkundig Plan Merwede (spelregels en richtlijnen) en het Beeldkwaliteitsplan. Waar in het bestemmingsplan in de regels en op de verbeelding de harde randvoorwaarden van de ontwikkeling op hoofdlijnen zijn vastgelegd geven de beleidsregels en hoofdstuk 6.2 onder 2 tot en met 13 van het door de gemeenteraad vastgestelde Stedenbouwkundig Plan Merwede, daarvan een nadere invulling op detailniveau.

Het door het college aangestelde kwaliteitsteam (Q-team) adviseert aan de hand van deze kaders of individuele bouwaanvragen passen binnen de gewenste ontwikkeling van Merwede. Naast de verwijzing naar het SP is in de regels een aantal beoordelingskaders opgenomen waaraan een aanvraag omgevingsvergunning wordt getoetst. Een belangrijk kader is het parkeren; voor Merwede wordt maatwerk toegepast. Dit maatwerk wordt tezamen met het vastgelegde maximaal aantal parkeerplaatsen ín het plangebied bewaakt door een parkeerbalans per aanvraag omgevingsvergunning. Ook het parkeren op afstand is daarbij gemaximeerd.

Tezamen garanderen ze flexibiliteit van het bouw- en ontwikkeltempo, de benodigde voorinvesteringen en het zorg dragen voor een levendig gebied, ook tijdens de periode van transformatie.

In de regel 5.4.9 en 5.4.10 zijn beoordelingscriteria voor de borging van de realisatie van voorzieningen en de mobiliteitsmaatregelen opgenomen waaraan voldaan moet worden voordat de

woningen in gebruik genomen mogen worden. Deze maatregelen zijn nodig om de ambities en kwaliteiten voor het gebied te behalen.

Het betreft onder andere het tijdig realiseren van (mobiliteits)voorzieningen. Deze hubs en voorzieningen zijn namelijk randvoorwaardelijk voor het mobiliteitsconcept van Merwede dat vanaf het eerste begin van de ontwikkeling van Merwede operationeel moet zijn. De in dit artikel opgenomen normen en kwalitatieve voorwaarden zijn afkomstig uit het Stedenbouwkundig Plan Merwede.

Naast de voorwaardelijke verplichtingen geldt dat de gemeente verantwoordelijk is voor de hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte, het tijdig realiseren van fietsbruggen, het invoeren van betaald parkeren in de omliggende wijken, het beschikbaar stellen van parkeren op afstand, de aanpak van de Europalaan Noord en het voeren van overleg met de provincie over de komst van hoogwaardig openbaar vervoer.

7.3.2.4.4 Opsomming van activiteiten die in ieder geval verboden zijn

In lid 5.6 Activiteiten die niet mogen staan de activiteiten benoemd die in ieder geval niet mogen op de locatie met de functie Gemengd.

7.3.2.4.5 Nadere eisen

In lid 5.7 Nadere eisen is geregeld dat het college van B&W op basis van de uitkomsten van de onderzoeken uit lid 6, maar ook op basis van de beleidsregels die gelden voor het gebied nadere eisen kan stellen aan plaatsing en vormgeving van gebouwen om de beleidsambities te halen. Ook kan het college op basis van deze regels nadere eisen stellen aan het tijdelijk gebruik van gronden voor het kunnen realiseren van het totale plan. Hierdoor is er in het plangebied een zekere schuifruimte die nodig is om de ontwikkeling logistiek in goede banen te leiden.

7.3.2.4.6 Afwijkingsbevoegdheden

In lid 5.8 zijn afwijkende activiteiten met vergunning opgenomen. Het gaat hier om expliciete mogelijkheden om na afweging van belangen activiteiten of bouwmogelijkheden toe te laten die verder gaan dan de randvoorwaarden zoals opgenomen in lid 5.2. Zo kan bijvoorbeeld een zwaardere categorie horeca worden toegelaten mits het behoud van de leefbaarheid kan worden aangetoond.

Bij verhuur aan andere doelgroepen dan internationale studenten (bijvoorbeeld expats) wordt in een overeenkomst (bijvoorbeeld een anterieure overeenkomst of erfpachtovereenkomst) vastgelegd dat verhuur langer dan 6 maanden plaatsvindt met tijdelijke huurcontracten.

Bij het exploiteren van een accommodatie voor tijdelijk verblijf geldt de verplichting voor het afdragen van toeristenbelasting.

7.3.2.4.7 Wijze van meten

Om onduidelijkheden bij bouwplantoetsing te voorkomen is in aanvulling op Artikel 2 en Artikel 18 een bijzondere bepaling opgenomen over de wijze van meten van de bouwhoogte. Duidelijk wordt gemaakt dat bepaalde ondergeschikte en noodzakelijke voorzieningen zijn toegelaten. De exacte inpassing van dergelijke voorzieningen moet in lijn zijn met het Beeldkwaliteitsplan Merwede.

7.3.2.4.8 Toepassingsbereik Artikel 18

Om aan te sluiten bij het Stedenbouwkundig Plan Merwede is een bijzondere bepaling opgenomen voor de toepassing van de 10% regeling zoals opgenomen in artikel 18. Om extra gebouwkwaliteit te krijgen wordt de mogelijkheid geboden om bijvoorbeeld een grotere verdiepingshoogte toe te laten, mits het gebouw hiermee niet meer dan 5% hoger wordt dan toegestaan op grond van de bouwregels. Op basis van artikel 18 kan ook een grotere bouwhoogte tot maximaal 10% worden toegelaten mits voldaan wordt aan de in artikel 18 opgenomen criteria.

7.3.3 De andere functies (bestemmingen)

7.3.3.1 Artikel 3 Bedrijf

In het plangebied is een aantal bestaande bedrijven aanwezig. Deze zijn positief bestemd en krijgen - voor zover deze niet meedoen in de transformatie - een passende bedrijfsbestemming voor zover dit ruimtelijk inpasbaar is. Het plan heeft tot doel een gemixte wijk te realiseren waarin ook ruimte is voor bedrijvigheid. Echter, die bedrijvigheid moet dan wel passen bij een gezond stedelijk woonmilieu. De toegelaten bedrijfscategorie is dan ook maximaal categorie B van de lijst van bedrijfsactiviteiten. Ook kan de huidige bedrijfsvoering voor zover die zwaarder is, worden voortgezet door middel van een maatbestemming.

De ontsluiting van bedrijven via de Kanaalweg en het parkeren op eigen terrein is onder het

overgangsrecht gebracht; dat betekent dat dit in de eindsituatie niet gewenst is en kan worden voortgezet tot het moment waarop met een verkeersbesluit de Kanaalweg wordt afgesloten voor autoverkeer. Een uitzondering geldt voor het bedrijf Mobach.

Gezien de transformatie van het gebied naar een hoogstedelijk gemengd gebied met het accent op wonen kan aan de bestaande (industriële) bedrijven niet bij recht nieuwe uitbreidingsruimte worden verleend. Mochten de bedrijven in de toekomst willen uitbreiden dan zal per geval worden gekeken wat mogelijk is. Voor Mobach is rekening gehouden met de mogelijkheid voor het realiseren van een nieuwe expeditieruimte aan de noordzijde van het pand.

Zoals elders in de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven is aanpassing van de bedrijfsvoering van het bedrijf aan de Kanaalweg voorwaardelijk voor de bouw van woningen.

7.3.3.2 Artikel 4 Bedrijf - Nutsvoorziening

Dit betreft een transformatorstation en een gasdrukmeet- en regelstation die reeds in het gebied aanwezig zijn. Deze voorzieningen kunnen blijven functioneren in het plangebied.

Het bedrijf blijf via de Kanaalweg bereikbaar (in de bestemming Groen). Hiertoe zal te zijner tijd ook een ontheffing worden verleend van het verkeersbesluit. Met de eigenaar van het perceel worden afspraken gemaakt over een groene invulling zodat dit perceel bij het Merwedepark kan worden betrokken.

7.3.3.3 Artikel 6 Groen

Locaties met de functie (bestemming) Groen maken deel uit van de openbare ruimte. Deze functie is toegekend aan het Merwedepark en aan een deel van het groen dat een wezenlijk onderdeel is van de structuur van een wijk of gebied. In deze groenvoorzieningen is bewegen, ontmoeten en spelen in de open lucht vanzelfsprekend. Groenvoorzieningen dragen bij aan een gezond leefklimaat en vergroten de leefbaarheid van een wijk of gebied.

Binnen de functie 'Groen' is ook oppervlaktewater en sierwater toegestaan en er mogen voet- en fietspaden worden aangelegd en veldjes waar honden ongelijnd uitgelaten mogen worden. Langs de bouwgrens en ter hoogte van de twee bestaande woningen aan de Kanaalweg is binnen de bestemming Groen het gebruik van tuin onder voorwaarden toegestaan. Ook is het toelaten van overhangende balkons onder voorwaarden mogelijk gemaakt.

In de bestemming is ook met een aanduiding aangegeven waar (aanlandingen van) bruggen zijn toegelaten. Dit is ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat.

Auto's horen niet thuis op een locatie met deze functie. Paden voor calamiteiten en voor onderhoud en bevoorrading van de bedrijven Stedin en Mobach zijn mogelijk gelet op de maatschappelijke noodzaak en het incidentele karakter.

De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van het groen op basis van het Functioneel Ontwerp/DO Inrichtingsplan Openbare ruimte.

7.3.3.4 Artikel 7 Maatschappelijk

Deze functie is toegewezen aan de locatie waarvan vaststaat dat daar een van de basisscholen in het gebied gerealiseerd gaat worden. Omdat deze gronden nog niet geheel in het bezit van het eigenaren collectief zijn moeten zij nog verworven worden. Daarbij wordt gestreefd naar een minnelijke verwerving maar kan een onteigening niet geheel uitgesloten worden. Het verlenen van een omgevingsvergunning is aan de orde als alsnog een exploitatieplan is vastgesteld voor deze locatie danwel een anterieure overeenkomst is gesloten met de huidige eigenaar.

7.3.3.5 Artikel 8 Verkeer

De stedelijke verbindingswegen zoals de Europalaan en de Koningin Wilhelminalaan krijgen de bestemming Verkeer. Volgens de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2, het Mobiliteitsbeleid van de gemeente en het FO/IPvE Europalaan Noord, wordt de Europalaan Noord ingericht als groene stadsboulevard met in het midden een HOV baan en aan weerzijden fietspaden.

7.3.3.6 Artikel 9 Verkeer - Openbaar vervoer

Het bestemmingsplan anticipeert ook op de herinrichting van de Europalaan, die nodig is om de ambities voor het gebied qua bereikbaarheid, mobiliteit, geluid en luchtkwaliteit te halen. Voor een goede bereikbaarheid van het gebied en een goede werking van het mobiliteitsconcept zijn hoogwaardige openbaar vervoersverbindingen onontbeerlijk. Deze bestemming voorziet in de mogelijkheid om hoogwaardig openbaarvervoersbanen in middenligging op de Europalaan te realiseren.

7.3.3.7 Artikel 10 Verkeer - Verblijfsgebied

Onder de functie (bestemming) 'Verkeer - Verblijfsgebied' vallen wegen, fiets- en voetpaden, pleinen, groenvoorzieningen en bouwwerken die bij de functie passen, zoals fietsenstallingen. Wegen met deze functie zijn vooral bedoeld voor het bestemmingsverkeer.

7.3.3.8 Artikel 11 Water

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor waterlopen, waterhuishouding, scheepvaart, waterbeheer en waterberging, groenvoorzieningen en kunstwerken. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd. In de bestemming is één ligplaats voor een woonboot opgenomen. De aanduiding wijkt af van de ligging van de huidige woonboot; dit om een goede inpassing van de brug mogelijk te maken.

Bruggen over het water zijn alleen toegestaan waar dat is aangeduid op de verbeelding. Bovendien moeten ze voldoen aan minimale eisen voor doorvaarthoogte. Ook is een minimale doorvaartbreedte in de regels opgenomen die obstakelvrij moet zijn.

7.3.3.9 Artikel 12 Wonen

Deze functie is opgenomen voor de twee bestaande woningen aan de Kanaalweg.

7.3.3.10 Artikel 13 Waarde - Archeologie

De dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' is opgenomen ter veiligstelling en bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen. Door de daarin opgenomen specifieke gebruiksbepaling waarin wordt verwezen naar de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg is een handelen in strijd met het bestemmingsplan een strafbaar feit.

Voordat een omgevingsvergunning voor het bouwen of het uitvoeren van werken mag worden verleend op gronden met deze dubbelbestemming, moet met een proefsleuven onderzoek nader onderzoek worden gedaan naar archeologische waarden. Over de wijze waarop het onderzoek moet worden gedaan en over de wijze waarop omgegaan moet worden met de resultaten van het onderzoek wordt advies ingewonnen bij het Team Erfgoed van de gemeente.

Een vergunning is niet nodig als kan worden aangetoond dat de gronden ter plaatse van een ingreep al zijn verstoord.

7.3.3.11 Artikel 14 Waterstaat - Waterkering

Deze regel heeft betrekking op de bescherming van de waterkering langs het Merwedekanaal.

7.4 Bouwen (hoofdstuk 3 van de regels)

7.4.1 Inleiding

Alle regels over het bouwen zijn in dit hoofdstuk opgenomen. Deze regels gelden voor de hele gemeente gelden. De regels houden rekening met het feit dat ze in combinatie met een ouder bestemmingsplan gelden of die, zoals in dit plan, deel uitmaken van een bestemmingsplan, een 'Chw-plan' (Chw staat voor: Crisis- en herstelwet, zie paragraaf: 7.1.2 Voortuitlopen op de Omgevingswet), dat anticipeert op de Omgevingswet.

In andere hoofdstukken kunnen ook regels staan die voor een bouwer van belang kunnen zijn. Als iemand bijvoorbeeld een bijgebouw bouwt dat past binnen de regels voor het bouwen, maar na de bouw het bijgebouw gebruikt als buurtcafé of als winkel, dan is er toch sprake van strijd met de regels van dit bestemmingsplan.

In dit plan en in een Chw-plan dat op dit plan gebaseerd is, is in enkele gevallen een 'overige zone - bouwen' aan locaties toegekend. Zo'n zone omvat alle functies waar hoofdgebouwen gebouwd zijn of gebouwd kunnen worden. Grofweg zijn dat de functies die niet tot het openbare gebied behoren, later aangevuld met agrarische functies.

Als een regel geen verwijzing naar de 'overige zone - bouwen' heeft, dan geldt de regel in principe dus voor het hele grondgebied van de gemeente waarvoor een bestemmingsplan geldt, inclusief de gebieden met een Chw-plan. Alleen gebieden met een beheersverordening houden hun eigen regeling.

De artikelen in hoofdstuk 3 Bouwen van de regels zijn als volgt ingedeeld:

- inleidende en algemene bepalingen (Artikel 15 Inleidende bepalingen over het bouwen en Artikel 16 Bijzondere regels over bouwen);
- bouwen is toegestaan op grond van het bestemmingsplan (Artikel 17 Bouwen is toegestaan);
- vergunning nodig voor het bouwen (Artikel 18 Bouwen met vergunning).

7.4.2 Inleidende bepalingen over het bouwen (Artikel 15)

De regel in lid 15.1 Werking van de regels in dit hoofdstuk zorgt ervoor dat dit hoofdstuk in de hele gemeente kan gelden. In de inleiding hierboven is al uitgelegd dat het hoofdstuk dan ook geldt in gebieden waar een ander bestemmingsplan geldt. Dat kan zelfs een oud bestemmingsplan zijn dat in de vorm van een boek met papieren plankaarten is vastgesteld, zoals het bestemmingsplan Binnenstad. In de bestemmingsplannen die tot nu toe werden gemaakt, staan de regels over het bouwen in twee hoofdstukken. Wat je waar mag bouwen staat vrijwel zonder uitzondering in hoofdstuk 2. Per bestemming worden aparte regels gegeven, meestal in het tweede lid. In de bestemming staat ook wanneer burgemeester en wethouders bevoegd zijn om in afwijking van die regels een vergunning geven.

In hoofdstuk 3 van de bestemmingsplannen staan algemene regels over het bouwen. Die regels zijn overigens grotendeels vervangen door het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik, dat de gemeenteraad op 30 november 2017 heeft vastgesteld. Om de regels verder te uniformeren zullen de hoofdstukken 3 tot en met 5 van dit bestemmingsplan te zijner tijd het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik vervangen.

Met de regel in lid 15.1 blijven de regels die in bestemmingsplannen in hoofdstuk 2 staan van toepassing, naast de regels die in hoofdstuk 3 van dit plan staan. Dat is eigenlijk logisch, want het is een juridisch principe (het 'lex specialis'-beginsel) dat een bijzondere regel voorgaat op een algemene regel.

De regel in lid 15.2 Nieuwe bouwwerken verbindt het bouwen met de functie van het gebouw. Als de functie van het gebouw niet past bij de functie van de locatie, mag het bouwen ook niet. Een bedrijfspand past bijvoorbeeld wel op een locatie met de functie Bedrijf, maar niet op een locatie met de functie Wonen. Een vergunningaanvraag voor een bedrijf op zo'n locatie zal op grond van lid 15.2 moeten worden geweigerd.

7.4.3 Bijzondere regels over bouwen (Artikel 16)

7.4.3.1 Lid 16.1 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

Dit lid zorgt voor de uitvoering van het parkeerbeleid. De regel onder 1 en 3 zorgen ervoor dat een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen moet voldoen aan het gemeentelijk parkeerbeleid. Dat betekent dat de aanvrager moet zorgen voor voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen. Wat voldoende is, hangt natuurlijk af van wat er gebouwd wordt. Het college gebruikt beleidsregels om te toetsten of een bouwplan voorziet in voldoende parkeergelegenheid. Bij de vaststelling van dit bestemmingsplan zijn staan die beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto, bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013.

De constructie in dit lid vloeit voort uit artikel 3.1.2, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening en uit de vergelijkbare bepaling in het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, artikel 7c, zesde lid. Die wettelijke regelingen staan toe dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening "vage regels" bevat die concreet worden gemaakt met beleidsregels.

Uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 maart 2017 (201605713/1/R3) over het bestemmingsplan "Facetherziening parkeren" van de gemeente Groningen volgt dat de gemeente een dynamische verwijzing naar parkeernormen in de regels mag opnemen. In deze uitspraak overweegt de Afdeling: "Wel moet duidelijk zijn naar welke beleidsregels wordt verwezen. Hoewel in artikel 4, lid 4.4, van de planregels niet wordt verwezen naar specifieke beleidsregels, kan er naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid geen onduidelijkheid over bestaan dat ten tijde van de vaststelling van het plan hiermee de "Beleidsregels Parkeernormen 2012" van de gemeente Groningen worden bedoeld. Er zijn in de gemeente Groningen immers geen andere beleidsregels met betrekking tot parkeren."

7.4.3.2 Lid 16.2 Woningvorming en omzetting

Deze regel heeft vooral een signaalfunctie. De regel is strikt genomen niet nodig, omdat Artikel 20 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte sowieso van toepassing is. De beleidsmatige toelichting staat bij dat artikel.

7.4.3.3 Lid 16.3 Koppeling met geluidbeleid

Lid 16.3 betreft de koppeling met het geluidbeleid. Geluidgevoelige functies zijn alleen toegestaan als de gevelbelasting niet hoger is dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde, dan wel een verleende hogere grenswaarde. Voor Merwede is een maximale gevelbelasting vanwege wegverkeerslawaai vastgelegd tot 58dB(A). Hiervoor wordt verwezen naar het ontwerpbesluit hogere waarden en de daarin opgenomen voorwaarden, zoals opgenomen bij de bijlagen bij de toelichting.

7.4.4 Bouwen is toegestaan (Artikel 17)

Voor de duidelijkheid: het "bouwen is toegestaan" in de kop van Artikel 17 Bouwen is toegestaan wil zeggen dat op grond van hoofdstuk 3 van de regels geen vergunning nodig is. Vaak is op grond van de wet wel een omgevingsvergunning nodig of brengt de bouwactiviteit ook een vergunningplichtige activiteit met zich mee, bijvoorbeeld het bouwen bij een gasleiding.

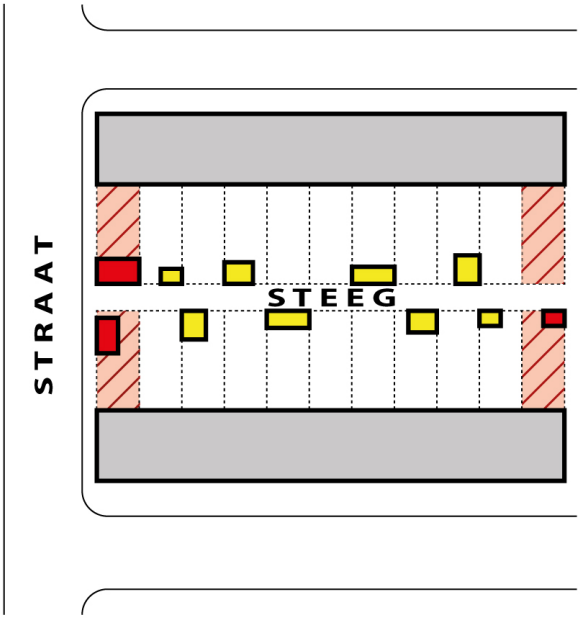
Het eerste lid, 17.1 Vergunningvrij bouwen beschrijft de gevallen waarin geen vergunning nodig is. Onder 1 worden de bouwwerken bedoeld die op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht zonder vergunning, zelfs zonder bouwvergunning, gebouwd mogen worden. De regel onder 2 spreekt voor zich. Het derde onderdeel verwijst naar bouwregels die gekoppeld zijn aan een functie (bestemming). Op een locatie met die functie is het bouwen dus niet toegestaan. Maar het kan ook zijn dat een functie juist regels bevat waardoor het bouwwerk past in het bestemmingsplan. Dan is het bouwen dus toegestaan.

In lid 17.2 Gevallen waarin het overschrijden van de bouwgrens is toegestaan staan de kleine afwijkingen van regels over het bouwen, afwijkingen die normaal gesproken geen effect hebben op de planologische of stedenbouwkundige invulling van een gebied en de leefbaarheid niet aantasten. Deze regels staan ook al in het Chw bestemmingsplan Algemene regels voor bouwen en gebruik. Meestal is voor de genoemde bouwwerken wel een omgevingsvergunning nodig. Dit lid bepaalt slechts dat voor de *afwijking* (namelijk de overschrijding van de bouwgrens) geen vergunning nodig is.

Het bouwen van een bijbehorende bouwwerk is onder voorwaarden geheel vergunningvrij (zie hierboven bij lid 17.1 Vergunningvrij bouwen). De voorwaarde waar lid 17.3 Bijbehorend bouwwerk dat aan een openbaar gebied grenst verwijst luidt: "c. op een afstand van meer dan 1 m vanaf openbaar toegankelijk gebied, tenzij geen redelijke eisen van welstand van toepassing zijn". Met deze voorwaarde wil de wetgever voorkomen dat bijbehorende bouwwerken die invloed hebben op de beleving van de openbare ruimte zonder welstandstoets gebouwd mag worden. Er zijn echter gevallen waarin het bijbehorende bouwwerk zonder bezwaar of zelfs bij voorkeur op de grens van het openbare gebied gebouwd kunnen worden. De regels in lid 17.3 Bijbehorend bouwwerk dat aan een openbaar gebied grenst beschrijven die gevallen en zorgen dat voor die gevallen snel een vergunning voor de activiteit bouwen verleend kan worden. Het begrip "openbaar toegankelijk gebied" is uit de regeling in Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht overgenomen.
De regel onder 1 gaat over wat men een gesloten bouwblok noemt. Een bijhorend bouwwerk op de grens van het perceel is daar geen bezwaar. "Aan alle zijden omgeven [..] door hoofdgebouwen", betekent niet dat er geen openingen in de bebouwing mag zitten, bijvoorbeeld openingen om verkeer naar een binnenterrein toe te laten. Het gaat erom dat aan alle zijden min of meer gesloten bebouwing staat die een duidelijk binnenterrein vormt voor de bewoners van die gebouwen.

Afbeelding: openbaar gebied dat "omgeven is door hoofdgebouwen"
p grond van de regeling in Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht is het bouwen van bijbehorende bouwwerken aan een achterom toegestaan, behalve bij percelen die op de hoek liggen. De achterom valt namelijk niet onder het begrip "openbaar toegankelijk gebied". Op de tekening hieronder zijn de bijbehorende bouwwerken die vergunningvrij zijn geel gekleurd. Op de hoeken, rood ingetekend, is het van belang dat zorgvuldig gekeken wordt naar het effect op de openbare ruimte. Als een bouwplan stedenbouwkundig past en voldoet aan de eisen van welstand, is het bouwen met een vergunningverlening mogelijk.

A*fbeelding: percelen aan een steeg of achterom*



In lid 17.4 Bouwen in de openbare ruimte staan de regels over het bouwen in de openbare ruimte. De meeste bouwwerken die daar normaal gesproken te vinden zijn, mogen op grond van de Wabo zonder vergunning gebouwd worden. De gemeente is, afgezien van nutsvoorzieningen, over het algemeen de enige partij die in de openbare ruimte iets bouwt. Meestal zijn het voorzieningen die bij de inrichting van het openbare gebied horen, zoals banken in het park. Het uitgangspunt bij de regeling voor het bouwen in de openbare ruimte is dat de gemeente zichzelf geen vergunningen hoeft te geven. In de praktijk overlegt de gemeente veranderingen van de inrichting van de openbare ruimte met omwonenden. Als omwonenden bezwaar hebben, kunnen zij dat ook zonder vergunningprocedure aan de gemeente laten weten.

Met de regels in lid 17.4 Bouwen in de openbare ruimte is voor het bouwen van voorzieningen die het algemeen belang dienen in principe geen vergunning nodig. Er zijn een paar voorwaarden:

- het gebouwde, dus het resultaat van de bouw, mag de verkeersveiligheid of de waterveiligheid niet aantasten; het spreekt voor zich dat ook tijdens de bouw gezorgd moet worden voor de veiligheid van het verkeer, maar dat kan bijvoorbeeld met verkeersregelaars geregeld worden;
- het bouwen mag niet in strijd zijn met de beschermende regels voor bijvoorbeeld leidingen;
- het bouwen komt niet in strijd met de toegewezen functie, wat bijvoorbeeld bij de functies Groen en Verkeer en Verblijf betekent dat het bouwen geen aantasting van bomen tot gevolg mag hebben.

In het geval van speelvoorzieningen geldt een maximum hoogte. Geluidwerende voorzieningen worden in de praktijk alleen aangebracht als dat nodig is en dan niet hoger dan nodig is. Daarom is geen maximale hoogte in de regel opgenomen. Dat geldt ook voor kunstwerken. Het plaatsen van een kunstwerk in de openbare ruimte gebeurt altijd in overleg met de omwonenden. Een regel over de omvang is dus niet nodig.

7.4.5 Bouwen met een vergunning (Artikel 18)

In Artikel 18 Bouwen met vergunning staan de mogelijkheden voor het met een vergunning bouwen in afwijking van regels en voor het bouwen dat zonder vergunning niet is toegestaan. De grondslagen voor deze vergunningen staan respectievelijk in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening en in artikel 7c, lid 14, van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. De werking is overigens vergelijkbaar: de bouwmogelijkheid die vergund kan worden, is in overeenstemming met de geest van het bestemmingsplan, als aan de voorwaarden die bij de vergunningplicht horen wordt voldaan.

Dit artikel biedt de mogelijkheid om bouwwerken te bouwen die de buren als hinderlijk kunnen ervaren. Daarom doet degene die wil bouwen er goed aan om even met de buren te gaan praten, voordat de vergunningaanvraag gedaan wordt. Zie ook paragraaf 7.1.4, waarin is uitgelegd hoe de

afwijkmethode, methode 1, zich verhoudt tot de andere methodes om af te wijken van regels van het bestemmingsplan. De vergunning die met toepassing van de Crisis- en herstelwet vereist is, volgt ook deze methode 1.

Lid 18.1 Bouwen buiten de bouw- en bestemmingsgrens
De werking van lid 18.1 Bouwen buiten de bouw- en bestemmingsgrens heeft net als artikel 17 Bouwen is toegestaan, lid 17.2 Gevallen waarin het overschrijden van de bouwgrens is toegestaan, tot doel om kleine afwijkingen toe te kunnen staan. In tegenstelling tot de regel in artikel 17.2, mag op grond van lid 18.1 Bouwen buiten de bouw- en bestemmingsgrens ook de bestemmingsgrens overschreden worden. De afwijking kan daardoor ingrijpender zijn. Daarom is voor deze afwijking een vergunning van burgemeester en wethouders nodig. Het is niet de bedoeling dat de afwijking de aard van de aangrenzende functie (bestemming) aantast. Dan zou sprake zijn van een wijziging van die functie. Het college is daartoe niet bevoegd. Zo is in de gevallen die onder c genoemd zijn een vrije hoogte als voorwaarde opgenomen, om te voorkomen dat de grond waarboven gebouwd wordt niet meer veilig gebruikt kan worden en daarmee feitelijk ongeschikt wordt voor de functie. Dit lid is een voortzetting van de regeling in het Chw bestemmingsplan Algemene regels voor bouwen en gebruik.

Lid 18.2 Bouwen met een kleine afwijking van regels
In lid 18.2 staan de kleine afwijkingen die doorgaans in een apart artikel met als titel 'Algemene afwijkingsregels' in bestemmingsplannen worden opgenomen. Deze regel is een uitbreiding ten opzichte van het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik.

Lid 18.3 Bouwen of verbouwen van ondergeschikte bouwwerken voor mantelzorg
De regel in lid 18.3, onder 1, verwijst naar het vergunningvrije bouwen. De regel in lid 18.3, onder 2, is bedoeld zo min mogelijk belemmeringen op te werpen voor het maken van een mantelzorgwoning in een bestaand of nieuw bijgebouw.

De regel 'voor zover de vergroting voor het doel noodzakelijk is' is bedoeld om een onnodig gebruik van deze afwijkingsmogelijkheid tegen te gaan. Zo is deze afwijkingsmogelijkheid, uitzonderingen daargelaten, niet bedoeld in situaties waarbij de mantelzorg ook met een vergunningvrije aanpassing geregeld kan worden of voor een grotere omvang dan redelijkerwijs nodig is voor de mantelzorgwoning.

Onder 'aantasting van het woon- en leefklimaat' wordt bijvoorbeeld verstaan extra schaduw op het buurperceel of vermindering van privacy. Of die aantasting onevenredig is, moet per geval bezien worden. Van buren mag in dit geval enige tolerantie verwacht worden.

Een vergunning geldt voor de tijd dat de bewoner mantelzorg verleent. Daarna gelden de gewone regels weer. Dat betekent dat het deel dat te groot, waar de vergunning voor verleend was, weer moet worden afgebroken. Ook moeten voorzieningen die van de aanbouw of het bijgebouw een woning maakten weer weggehaald worden.

Lid 18.4 Bouwen op locaties waar het bouwen in verband met de functie verboden is
Bouwen op locaties die beschermd worden in de regels - meestal zit er iets bijzonders in de bodem - is doorgaans niet toegestaan. De vergunning die hier gevraagd wordt, zorgt ervoor dat onderzocht wordt wat de gevolgen van het bouwen zijn voor de beschermde functies en of het bouwen gezien die gevolgen mogelijk is. Het zal duidelijk zijn dat het bouwen op een gasleiding vrijwel nooit vergund kan worden, terwijl een klein gebouwtje op een waterkering bespreekbaar kan zijn.

Op locaties met een beschermde functie geldt vaak ook nog een andere functie. Een bouwwerk zal ook aan de eisen van die functie moeten voldoen. Dat blijkt uit de regel onder 1. De regel onder 2 ziet op de noodzakelijke bescherming van de beschermde functie. "Bij wet" betekent: dat in de wet (tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet: de Wet milieubeheer) of op grond van de wet is bepaald wat een kwetsbaar object is. De regel onder 2 volgt uit artikel 14 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen en na inwerkingtreding van de Omgevingswet uit een vergelijkbaar artikel 5.18 en 5.19 (nummering van de versie Staatsblad 2018, nr. 292) van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Als voor het bouwen ook de bodem verstoord wordt of kan worden, is ook een vergunning op grond van artikel 18.4 nodig. Lid 2 sluit bij dat artikel aan, maar is nog wat strenger, omdat een bouwwerk blijft en ook na het bouwen geen gevaar mag opleveren.

7.5 Gebouwen en locaties gebruiken (hoofdstuk 4 van de regels)

7.5.1 Inleiding

In de Wet ruimtelijke ordening staat dat de gemeente waar nodig regels moet stellen over "het gebruik van de grond en van de zich daar bevindende bouwwerken". Daarmee bedoelt de wetgever dat de gemeente duidelijk moet maken wat je op een plek mag doen of bouwen en als er iets gebouwd is, waarvoor je het gebouw mag gebruiken. De Omgevingswet heeft de term 'gebruik' vervangen door 'activiteit'. Dit bestemmingsplan gebruikt de nieuwe term. Het bouwen is al in hoofdstuk 3 Bouwen van de regels geregeld. Andere activiteiten staan in de hoofdstukken 4 Gebouwen en locaties gebruiken en 5 Grondwerk. De regels in hoofdstuk 5 gaan alleen over het gebruiken van de bodem en de ondergrond. De andere regels over activiteiten staan in dit hoofdstuk.

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een dergelijk gebruiksverbod hoeft daarom niet meer in de regels te worden opgenomen.

7.5.2 Activiteiten die niet zijn toegestaan (Artikel 19)

Artikel 19 Activiteiten die niet zijn toegestaan verbiedt een aantal activiteiten.

Lid 19.1 Een activiteit moet passen bij het doel van functies
In paragraaf 7.3.1 is uitgelegd hoe het bestemmingsplan duidelijk maakt welke activiteiten passen bij de functie. In dit lid staat dat activiteiten die niet passen bij een functie die is toegewezen aan een locatie niet zijn toegestaan op die locatie. Als er op één locatie twee of meer functies gelden, dan moet een activiteit bij al die functies passen. Op een locatie met de functie Groen en de functie Leiding - Gas, mag géén eik geplant worden. Die activiteit past prima bij de functie Groen, maar levert gevaar op voor de gasleiding en is dus verboden.

Lid 19.2 Activiteiten die in het algemeen niet mogen
In bestemmingsplannen zijn altijd regels opgenomen, meestal onder het kopje "strijdig gebruik", die voor alle functies (bestemmingen) gelden. Deze regels maken duidelijk welke activiteiten in ieder geval niet mogen, ook al lijkt de activiteit binnen het doel van een functie te passen. De activiteiten die lid 19.2 noemt, zijn niet toegestaan, behalve als een regel uit hoofdstuk 2 expliciet aangeeft dat dat gebruik wel mag.

Spullen opslaan in de voortuin leidt bijvoorbeeld tot een rommelig straatbeeld. Daarom is dat onwenselijk en verboden. En seksinrichtingen mogen bijvoorbeeld alleen gevestigd worden met een vergunning op basis van de APV in een gebouw dat de functie (bestemming) 'seksinrichting' heeft. Utrecht heeft geen algeheel verbod op prostitutie of seksinrichtingen. De gemeenteraad heeft prostitutiebeleid vastgesteld waarin aan het aantal seksinrichtingen een maximum is gesteld. Dat maximum aantal prostitutiebedrijven is opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening. Het Utrechtse prostitutiebeleid voorziet niet in uitbreiding van de mogelijkheden voor prostitutie. Raamprostitutie wordt geconcentreerd op de daarvoor aangewezen locatie aan het Zandpad. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel en het beleid om prostitutie zoveel mogelijk te concentreren op één plek, zijn nieuwe seksinrichtingen niet toegestaan. Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde maximumstelsel betekent de regeling in dit bestemmingsplan geen algemeen verbod, maar wel een verbod op nieuwe vestigingen van seksinrichtingen. Prostitutie is ook niet toegestaan als bedrijf-aan-huis.

Bij toepassing van de regel onder j staat de activiteit 'opslaan' centraal. Een auto die bij een garagebedrijf staat geparkeerd om te worden gerepareerd valt niet onder deze regel, omdat er geen sprake is van opslag.

De regel onder k maakt een uitzondering voor het gewone tuinafval. Met 'tijdelijk' wordt de periode bedoeld die een bewoner redelijkerwijs nodig heeft om het tuinafval af te voeren of op te laten halen.

7.5.3 Algemene regels over de activiteiten in de woning, nieuwe woonruimtes (Artikel 20)

7.5.3.1 Inleiding

De functie (bestemming) wonen komt in veel bestemmingsplannen voor. Wonen kan het hoofddoel zijn, zoals bij de functie Wonen, maar ook een doel dat onder een bredere functie valt, bijvoorbeeld onder Gemengd of Woongebied. De regels in de verschillende bestemmingsplannen over de functie komen vaak op hetzelfde neer, maar er zijn ook verschillen, bijvoorbeeld in de definitie van wonen. Dat is beleidsmatig niet handig en voor de handhaving lastig uitvoerbaar. De algemene regels van dit bestemmingsplan zorgen voor één uniforme regeling voor het wonen die, ongeacht de regeling in een bestemmingsplan, op eenzelfde wijze het gemeentelijke woonbeleid uitvoert.

De Omgevingswet maakt onderscheid tussen functies en activiteiten. Het omgevingsplan, dat straks in de plaats komt van dit bestemmingsplan, moet functies toewijzen aan locaties. De functie geeft het doel van een locatie aan. Het omgevingsplan regelt vervolgens welke activiteiten zijn toegestaan. Als hoofdregel van het omgevingsplan geldt dat een activiteit moet passen bij het doel van een functie.

Dit bestemmingsplan anticipeert op de opzet en werking van het omgevingsplan. Dat blijkt uit de inhoud van dit artikel dat regelt welke activiteiten in een woning zijn toegestaan, in plaats van het "gebruik" te regelen, wat tot nu toe de gewoonte was.

Let op: de regels van Artikel 20 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte *gaan niet over het bouwen!*
Voor de duidelijkheid: de regels in dit artikel gaan niet over het *bouwen of verbouwen* van woningen. In oudere bestemmingsplan staan de meeste bouwregels in hoofdstuk 2 van de regels van het bestemmingsplan, onder de diverse functies (bestemmingen). Daarnaast gelden de algemene bouwregels. In nieuwe bestemmingsplannen die een aanduiding ''overige zone - bouwen" hebben, staan de bouwregels zoveel mogelijk in hoofdstuk 3 Bouwen van de regels en alleen in bijzondere gevallen deels in hoofdstuk 2.

7.5.3.2 Relatie met de huisvestingsverordening

In Artikel 20 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte is onderscheid gemaakt tussen twee manieren van wonen: het wonen in een woning en het wonen in een woonruimte die niet alle voorzieningen van een woning heeft, zoals een toilet, een doucheruimte of een keuken. De voorzieningen worden in het laatste geval gedeeld met andere bewoners. Deze woonvorm wordt in dit bestemmingsplan 'het bewonen van onzelfstandige woonruimte' genoemd. Daarmee sluit het bestemmingsplan aan op de termen van het woonbeleid.

De reden om onderscheid te maken tussen de twee manieren van wonen is dat woningen een ander effect op de leefomgeving hebben dan onzelfstandige woonruimtes. In de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten, een onderdeel van de omgevingsvisie, wordt dit nader uitgelegd. De regels in dit artikel zijn gebaseerd op die beleidsnotitie.

Vooralsnog bieden twee wetten bescherming tegen ongewenste effecten van woningsplitsing en van het omzetten van woningen: de Wet ruimtelijke ordening die opgaat in de Omgevingswet en de Huisvestingswet. De Wet ruimtelijke ordening en de Omgevingswet zien vooral op de leefbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving, terwijl de Huisvestingswet een goede woningvoorraad voorop stelt. Vanuit deze verschillende gezichtspunten heeft de gemeente regels gesteld in zowel de huisvestingsverordening als het bestemmingsplan. Helaas leidt dat in een aantal gevallen tot een dubbele vergunningplicht.

De minister heeft aangekondigd om de werking van de Huisvestingswet zo te willen verruimen dat gemeenten woningonttrekking in de vorm van bed-and-beakfast of vakantieverhuur (zoals via Airbnb) kunnen reguleren in de gemeentelijke huisvestingsverordening.

De regeling in dit bestemmingsplan sluit aan bij de standaardregeling in andere bestemmingsplannen (bed-and-breakfast, bedrijf-aan-huis) en bij de regeling in het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik (woningvorming en omzetting). De eventuele aanpassing van de huisvestingsverordening en de Huisvestingswet zijn dus nog niet doorgevoerd.

7.5.3.3 Uniformering van de regels over het wonen

De gemeente bereidt een uitbreiding van het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik voor. Lid 20.1 Uniforme toepassing van regels over wonen wordt daarin opgenomen en zorgt voor de uniformering van regels van de alle bestemmingsplannen die nu in de gemeente gelden. De regels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld volgens de nieuwste standaard. De regel in lid 20.2 Algemene regels over wonen verandert daarom niets aan de interpretatie van de regels van dit bestemmingsplan. De regel is hier opgenomen om te zorgen dat de algemene regels van dit bestemmingsplan gelijkluidend zijn met de regeling die in voorbereiding is.

Lid 20.1 Uniforme toepassing van regels over wonen
Op grond van artikel 7g van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, heeft de gemeente Utrecht juridisch gezien één bestemmingsplan (zie: paragraaf 7.1.1.2). Dat bestemmingsplan bestaat, net zoals straks het eerste, "tijdelijke", omgevingsplan, uit alle bestemmingsplannen die de gemeenteraad heeft vastgesteld. Die bestemmingsplannen zijn opgesteld op basis van standaardregels. Toch zitten er verschillen tussen bestemmingsplannen, bijvoorbeeld omdat de standaard regelmatig verbeterd is en omdat het doel van het plan soms om een speciale benadering vroeg. In sommige bestemmingsplannen is uit de bestemmingsomschrijving niet eenduidig op te maken of het doel wonen alleen woningen toestaat of ook onzelfstandige woonruimte of bijzondere woonvormen. Daardoor kan de indruk ontstaan dat de functie (bestemming) ook onzelfstandige woonruimte toelaat of zelfs een omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. De regels van lid 20.1 zorgen voor een uniforme uitvoering van de bestemmingsplannen, zodra dit artikel is opgenomen in het bestemmingsplan Chw Algemene regels over bouwen en gebruik.

De regel onder 1 komt hierop neer: hoe een bestemmingsplan de functie (bestemming) wonen ook omschrijft, het doel van de woonfunctie is het bouwen, in stand laten of gebruiken van een woning. Dat blijkt uit de regel die alleen de activiteit "wonen in een woning" toestaat. De regel onder 1 vervangt dus als het ware de doeleindenomschrijving of bestemmingsomschrijving van het bestemmingsplan. De zinsnede "op grond van de toegewezen functie" is toegevoegd om te voorkomen dat ook vergunningen die de activiteit wonen toestaan onder deze regel vallen. De zinsnede "voor zover het die activiteit [namelijk het wonen] betreft" is nodig voor gemengde bestemmingen. Als een bestemming wonen en maatschappelijk toestaat, dan zou zonder die zinsnede de maatschappelijke functie onbedoeld weggepoetst worden.

Een doeleindenbeschrijving of bestemmingsomschrijving die de functie wonen aan een locatie toekent, kan daarbij nuanceringen aanbrengen. Uit de beschrijving kan bijvoorbeeld blijken dat een functie (bestemming) bedoeld is voor het bouwen van zorgwoningen. Een strikte toepassing van de regel in lid 20.1, onder 1, zou een dergelijke nuancering ongedaan maken en dat is natuurlijk niet de bedoeling. De regel onder 2 maakt daarom een uitzondering op de regel onder 1 voor gevallen waarin de bestemming expliciet verwijst naar een bijzondere vorm van wonen of, anders gezegd, naar de aard van een woning, zoals studentenwoning.

Daarbij maakt die regel onder 2 onderscheid tussen a. de situatie dat de functie (bestemming) uitsluitend die bijzondere vorm van wonen wil toestaan en b. de situatie dat de functie (bestemming) wonen toestaat en daarnaast ook nog de bijzondere vorm.

Het doel van de functie (bestemming) kan ook informatie over het type of over het aantal woningen bevatten, zoals het doel: "wonen, 48 gestapelde woningen". De regel onder 3 regelt daarom dat de regels over het type (gestapeld, vrijstaand, eengezinswoning) en de aantallen blijven gelden, ongeacht de uitkomst van de toepassing van regel 1.

Voorbeeld om bovenstaande te verduidelijken
In het bestemmingsplan Kruisvaartkwartier staan in artikel 7 Wonen onder meer de volgende doeleinden genoemd:
"a. wonen, eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast, waarbij het aantal zelfstandige woningen ten hoogste 431 bedraagt;
b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - 1', 'specifieke vorm van wonen - 2', en 'specifieke vorm van wonen - 3', zijn de volgende functies uitsluitend toegestaan met een omgevingsvergunning [etc.]"

Op grond van de regel van lid 20.1, onder 1, moet de regel die hierboven onder a staat gelezen worden als: "[wonen in] woningen". De doeleinden onder b vallen onder onderdeel 2, onder b, van lid 20.1. Die regel bepaalt dat de bijzondere vormen ook zijn toegestaan als de functie die bijzondere vorm toestaat. Dat is hier het geval.

Op grond van lid 20.1, onder 3, blijft de regel van bestemmingsplan Kruisvaartkwartier dat er maximaal 431 zelfstandige woningen mogen worden gebouwd ook van kracht. In feite wordt het hierboven genoemde doel onder a dus als volgt "vertaald" door lid 20.1: a. maximaal 431 woningen. En de doeleneinden onder b blijven ongewijzigd gelden. De vertaalde regel komt in de plaats van de oorspronkelijke regel. De algemene regels van dit bestemmingsplan staan bed-and-breakfast en

bedrijf-aan-huis toe in alle woningen: zie hieronder in de paragrafen 3.4.3.6 en 5.4.3.77.5.3.7.

7.5.3.4 Algemene regels over wonen

De kern van Artikel 20 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte staat in lid 20.2. De regel is een logisch vervolg op de regel onder 20.1: als wonen in de functie (bestemming) past, bedoelen we dat er een woning mag zijn. Onder een woning verstaan complex van ruimte voor het wonen en wel door één huishouden per woning (lid 20.2). Die regel volgt ook uit de definitie van een woning (zie Bijlage 1 Begrippen).

Een woning heeft woonruimtes en ook voorzieningen, zoals een keuken, toilet en een doucheruimte, die een normaal huishouden nodig heeft. De voorzieningen zijn alleen voor het huishouden van de woning bedoeld en dus niet voor andere huishoudens. Als de voorzieningen worden gedeeld, zoals in een studentencomplex, dan heet dat in dit bestemmingsplan 'wonen in onzelfstandige woonruimte'. Als iemand op zolder een keuken en een toilet bouwt, is er al gauw sprake van woningsplitsing. De zolder is dan door het toevoegen van de noodzakelijke voorzieningen een zelfstandige woning geworden. Woningsplitsing is niet altijd mogelijk en alleen toegestaan, als de eigenaar van de te splitsen woning een vergunning heeft gekregen om te mogen splitsen (zie "woningvorming" in lid 20.3 Woningvorming en omzetting van de regels en de toelichting daarop hieronder in paragraaf 3.4.3.5).

De regel van lid 20.2, onder 3, verruimt het normale begrip huishouden met twee bijzondere situaties die voor de toepassing van de regels als één huishouden worden gezien. De eerste is de situatie dat de hoofdbewoner twee kamers aan studenten verhuurt, de zogenoemde 'hospitaregeling'. Zonder de regel onder 3 zou in die situatie op grond van lid 20.3 een vergunning nodig zijn voor het bewonen van onzelfstandige woonruimtes (de studentenkamers). Met de regel onder 2 worden de studentenkamers aangemerkt als een deel van het huishouden en daarmee blijft lid 20.3 buiten toepassing. Ook mantelzorg valt onder deze regeling, waardoor het maken van een mantelzorgwoning in een bijgebouw niet als het maken van een extra woning wordt gezien.

Hospitaregeling nader toegelicht
De regel in lid 20.2, onder 3a, volgt uit de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten. Daarin wordt de regel als volgt toegelicht: ”Van de hospitaregeling zoals die voorheen gold, wordt vaak misbruik gemaakt. Dit kan niet veranderd worden door het intensiveren van toezicht en handhaving. Ook heeft de regeling een aantal ongewenste neveneffecten. Zo kunnen met de regeling gemakkelijk arbeidsmigranten en prostituees in de anonimiteit worden gehuisvest. De regeling is daarom aangescherpt, zodat alleen nog de echte (ouderwetse) hospitasituatie uitgezonderd wordt van de vergunningplicht. De nieuwe regeling houdt in dat de eigenaar in de woning woont en kamers verhuurt aan maximaal 2 personen.

In zo'n situatie is er strikt genomen geen sprake van omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. Er is eerder sprake van inwoning: huurders bewonen woonruimte die door de eigenaar van de woning in gebruik is voor zijn of haar huishouden. Er bestaan één of meerdere huurcontracten van de eigenaar met de huurders. Daardoor is het niet langer mogelijk dat er huurcontracten tussen een hoofdhuurder en onderhuurders gelden. De eigenaar-bewoner moet voor minimaal 10% eigenaar van de woning zijn.” Met de vergunningplicht wordt de omzettingsvergunning van de huisvestingsverordening bedoeld. Iemand die kamers verhuurt op een manier die in strijd is met de regel onder 3a en die daarvoor geen vergunning heeft, kan handhaving verwachten op grond van die verordening, maar ook op grond van dit bestemmingsplan.

De activiteit wonen
De regels in lid 20.2, onder 1 en 4, maken, wellicht ten overvloede, duidelijk dat de *activiteit* wonen alleen toegestaan is op locaties waaraan de *functie* wonen of de functie bedrijfswoning (zie de volgende alinea) is toegekend.

Bedrijfswoningen
De regels van Artikel 20 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte zijn alleen van toepassing op bedrijfswoningen, waar dat expliciet is aangegeven. In de bedrijfswoning mag één huishouden wonen en mogen ook de activiteiten bedrijf-aan-huis en bed-and-breakfast plaatsvinden, maar de andere activiteiten die in dit artikel worden geregeld zijn niet toegestaan in bedrijfswoningen. Dus: geen splitsing en geen onzelfstandige bewoning.

Wonen in bestaande onzelfstandige woonruimtes
Uit de regels in lid 20.1 en in lid 20.2, onder 2 en 3, volgt dat wonen in onzelfstandige woonruimtes niet is toegestaan op locaties met de functie wonen. Dat is niet terecht in de gevallen waarin die onzelfstandige woonruimtes legaal bewoond worden. Lid 20.2 regelt daarom onder 5 dat die gevallen toegestaan zijn.

De regel onder 5b laat open hoe de gemeente toestemming heeft verleend. Het kan een vergunning op grond van de huisvestingsverordening zijn, een vergunning op grond van een wet die inmiddels is

ingetrokken of een vergunning. Het gaat erom dat uit de vergunning blijkt dat de gemeente in de onzelfstandige bewoning toegestemd heeft. Een brief van de belastingdienst is bijvoorbeeld niet toereikend, ook niet als de eigenaar daarin wordt opgeroepen zijn huurinkomsten aan te geven. Uit zo'n brief blijkt immers niet dat de gemeente akkoord is met de onzelfstandige woonruimte op dat adres, nog afgezien van het feit dat de belastingdienst niet bevoegd is daar een besluit over te nemen.

De regel onder 5c ligt in het verlengde van de regel onder 1. In de jaren '90 van de vorige eeuw hebben burgemeester en wethouders gedoogverklaringen afgegeven. Die zijn, als de onzelfstandige bewoning sindsdien onafgebroken heeft plaatsgevonden, nog geldig. Dat geldt natuurlijk niet voor een gedoogverklaring waarin een einddatum is opgenomen.
Omdat omzetting woningen aan de markt onttrekt heeft de minister al op 1 mei 1975 een aanwijzing gegeven op grond van het toen geldende artikel 56 van de Woningwet. Gevolg van die aanwijzing was dat er een vergunning nodig was voor de omzetting. Dat artikel 56 was overigens in de Woningwet opgenomen om splitsingen door speculanten tegen te gaan. Voor 1 mei 1975 was het omzetten van woningen nog niet verboden. De regel onder 5d erkent dat een omzetting van voor die tijd legaal is, ook zonder vergunning, tenzij de woonruimten tussentijds weer als woning gebruikt zijn.

De regels onder 5c en 5d gelden alleen als voldaan wordt aan de voorwaarde dat de omvang van het gebruik van de woning voor onzelfstandige woonruimte niet is vergroot.

7.5.3.5 Woningvorming (splitsing) en omzetting

Lid 20.3 Woningvorming en omzetting
Dit lid gaat over het realiseren van een nieuwe woning in een bestaande woning (woningvorming, splitsing) en over het omzetten van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. Het gaat dus niet over het bouwen van een woning of van onzelfstandige woonruimte.

De regels in lid 20.3 zijn een ongewijzigde voortzetting van de geldende regeling in het Chw bestemmingsplan Algemene regels voor bouwen en gebruik. Die regeling volgt uit de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten. Voor een inhoudelijke toelichting: zie de omgevingsvisie van Utrecht.

Het voorbeeld in paragraaf 7.5.3.4 laat zien dat ook lichte veranderingen van een woning, bijvoorbeeld het plaatsen van een keuken of een extra toilet, gezien moeten worden als het splitsen van een woning. Dat is het geval als die verandering de zelfstandige bewoning deel van een huis mogelijk maakt, terwijl het andere deel nog steeds zelfstandig bewoond kan worden. Of het nieuwe deel ook daadwerkelijk als zelfstandige woning functioneert is niet van belang bij de beoordeling of er sprake is van het splitsen van de woning.

Voor het splitsen van een woning is een vergunning nodig, zodat de gemeente kan toetsen of de leefkwaliteit gewaarborgd blijft. Een extra woning kan namelijk effect hebben op bijvoorbeeld het aantal verkeersbewegingen of het gebruik van parkeerplaatsen.

In onderdeel 2 staat een verbod op het creëren of in stand houden van een woning in een aan-, uit of bijgebouw. Uit de regels over het wonen kan afgeleid worden dat dat niet mag. Met deze regel kan daar geen twijfel meer over bestaan. Dat vergroot de kans op de succesvolle handhaving. De regel houdt uiteraard geen verbod in om een uitbouw te gebruiken als woonruimte van een woning.

In een studentenstad als Utrecht is er een grote behoefte aan onzelfstandige woonruimte. De gemeente spant zich in om daarin te voorzien, maar wel voor zover de leefbaarheid niet teveel in het gedrang komt. Een woning die omgezet wordt naar een gebouw met onzelfstandige woonruimtes verandert de leefomgeving, omdat er meer volwassen bewoners komen die daar doorgaans voor hooguit enkele jaren blijven wonen. Tijdelijke bewoners leveren een andere bijdrage aan de sociale cohesie van een buurt dan een huishouden dat langdurig in een woning woont. Om te kunnen toetsen of leefbaarheid van een straat of buurt niet teveel wordt aangetast mag het omzetten alleen met een vergunning, waarbij de beleidsregels van de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten worden toegepast (zie hierboven).

7.5.3.6 Bedrijf-aan-huis

Lid 20.4 Bedrijf-aan-huis
Een belangrijk onderdeel van de functie (bestemming) Wonen is de regeling van het aan-huis-verbonden beroep of bedrijf, in dit bestemmingsplan bedrijf-aan-huis genoemd, als ondergeschikte activiteit bij het wonen.

In een woonomgeving staat het wonen voorop en moet het bedrijf-aan-huis qua hinder daarbij passen. Daarom zijn in lid 20.4, onder 1, acht voorwaarden opgenomen. Een bedrijf-aan-huis is een bedrijf dat als onderneming is ingeschreven in het register van de Kamer van Koophandel. Bij een bedrijf-aan-huis moet in eerste instantie gedacht worden aan de zogenoemde vrije beroepen, zoals

advocaat, belastingconsulent, bouwkundig architect, tolk-vertaler of een beroep in de geneeskunde, verzorging of gezondheid. Maar ook een beroep of bedrijf dat bedrijfsmatig diensten verleent of ambachtelijke bedrijvigheid verricht waarbij de werkzaamheden uit handwerk bestaan, zoals bloemschikken, decorateur, fietsenreparateur, fotograaf, glazenwasser, hoedenmaker, hondentrimmer, instrumentenmaker, kaarsenmaker, kapper of schoonheidsspecialist is mogelijk.

En daarnaast zijn lichte bedrijven in categorie A of B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving toegestaan. Het voorgaande is in de regels beschreven onder 1, onderdeel g. In alle gevallen geldt dat het bedrijf moet voldoen aan alle regels, ook die van andere wetten. Op de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving staat bijvoorbeeld een timmerfabriek van maximaal 200m^2. Op grond van de regels mag zo'n fabriek maximaal 60m^2 groot zijn en het is maar de vraag of timmerwerk in elk huis mogelijk is gezien de kans op overlast bij de buren.

Bij de beoordeling of een bedrijf-aan-huis past in de woonomgeving, de voorwaarde die onder 1a genoemd wordt, de gemeente in ieder geval kijken of het bedrijf niet meer verkeer of parkeerdruk veroorzaakt dan een woning. Daarnaast zal de gemeente het beleid over de leefomgeving dat in de omgevingsvisie staat toepassen, zoals het geluidsbeleid.

De andere voorwaarden voor een bedrijf-aan-huis zijn:

- in het bedrijf aan huis gebruikt in totaal maximaal 60 m^2, wat helemaal in de woning mag, zolang er niet meer dan een derde van de woning voor het bedrijf-aan-huis gebruikt wordt of, als een bijbehorend bouwwerk groter is dan 100m^2, helemaal in het bijbehorend bouwwerk (voorwaarden b tot en met e);
- een bedrijf waarvoor een milieuvergunning nodig is, is niet toegestaan (voorwaarde h), omdat dergelijke bedrijven niet in de woonomgeving passen;
- een horecagelegenheid, met inbegrip van een hotel, of een seksinrichting zijn in ieder geval niet als bedrijf-aan-huis toegestaan.

Zoals de naam al aangeeft, gaat het bij een bedrijf-aan-huis om een beroeps- of bedrijfsuitoefening in combinatie met het wonen en dus door één van de bewoners van de woning. Afgezien van die voorwaarden moet degene die een bedrijf-aan-huis heeft zich als een goede buur gedragen. De regels daarvoor staan in artikel 37 van Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek: De eigenaar van een erf mag niet […] onrechtmatig […] aan eigenaars van andere erven hinder toebrengen zoals door het verspreiden van rumoer, trillingen, stank, rook of gassen, door het onthouden van licht of lucht of door het ontnemen van steun." En ook regels van het Bouwbesluit, bijvoorbeeld over opslag van gevaarlijke stoffen, moeten nageleefd worden.

Op grond van de regel in lid 20.4, onder 2, kunnen burgemeester en wethouders met een vergunning ook een bedrijf-aan-huis toegestaan dat qua hinder vergelijkbaar is met een bedrijf dat voldoet aan de regel onder 1g.

Parkeren bij een woning met een bedrijf-aan-huis is verwerkt in de parkeernorm voor woningen die is opgenomen in de Bijlage parkeernormering bij de Nota stallen parkeren. Dit parkeren valt onder bezoekersparkeren.

7.5.3.7 Logies, bed-and-breakfast, vakantieverhuur

Lid 20.5 Logies: bed-and-breakfast en particuliere vakantieverhuur
De regeling voor bed-and-breakfast die in Utrecht wordt gehanteerd, staat een bed-and-breakfast toe in woningen als deze wordt gedreven door de hoofdbewoner of een volwassene uit het huishouden van de hoofdbewoner, en de woning voor minimaal 50% in gebruik blijft als woning.

Parkeren bij een woning met een bed-and-breakfast is verwerkt in de parkeernorm voor woningen die is opgenomen in de Bijlage parkeernormering bij de Nota stallen parkeren. Dit parkeren valt onder bezoekersparkeren.

De gemeente heeft in het verleden toegestaan dat een bed-and-breakfast in een bijgebouw werd aangeboden. In de praktijk blijkt dat de regeling lastig handhaafbaar is. Een belangrijk kenmerk van een bed-and-breakfast is dat de bewoner gastheer of gastvrouw is. Dat kenmerk komt niet tot zijn recht als de bed-and-breakfast in een bijgebouw is ondergebracht. Daarnaast kan de mogelijkheid van een bed-and-breakfast leiden tot de onbedoelde mogelijkheid om twee bed-and-breakfasts te exploiteren: een in en een buiten de woning. De mogelijkheid is daarom geschrapt. Een bestaande, legale bed-and-breakfast in een bijgebouw valt daarmee onder het algemene overgangsrecht. Een bewoner die toch een bed-and-breakfast in een bijgebouw wil kan een vergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan aanvragen ten behoeve van een bed-and-breakfast in een bijgebouw (zie voor het afwijken: paragraaf 7.1.4).

Particuliere vakantieverhuur, bijvoorbeeld via Airbnb, is toegestaan zolang de woonfunctie in hoofdzaak behouden blijft. Om daarop toe te zien hebben burgemeester en wethouders beleidsregels vastgesteld. Een verhuurder die zich niet houdt aan de beleidsregels, verricht een

activiteit die in strijd is met toegewezen functie (bestemming) en loopt het risico op handhaving door de gemeente.

Andere vormen van logies zijn in de woning niet toegestaan.

7.5.4 Horeca als onderdeel van een andere activiteit (Artikel 21 en 22)

In Artikel 21 Additionele horeca en Artikel 22 Ondersteunende horeca in een winkel of verkoop in horeca is het gemeentelijke horecabeleid uit de nota Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018 (5Mb) verwoord dat gaat over ondergeschikte horeca-activiteiten. Dat zijn horeca-activiteiten die passen bij een functie die in de eerste plaats voor een andere activiteit bedoeld is. Er is dus geen zelfstandige horeca-vestiging. Additionele horeca is een logisch onderdeel van de belangrijkste activiteit van een functie, zoals een bedrijfskantine in een kantoor of koffiecorner in een museum. Ondersteunende horeca in een winkel is een activiteit die plaatsvindt om de hoofdactiviteit, verkoop, te versterken.

7.5.4.1 Additionele horeca (Artikel 21)

Additionele horeca is alleen toegestaan, als het voldoet aan een aantal voorwaarden. De eerste voorwaarde in artikel 21 bevat een limitatieve lijst van activiteiten die zich bij uitstek lenen voor de additionele horeca-activiteit. Daarmee wordt de regeling duidelijker en beter toepasbaar. Voor additionele horeca bij de genoemde activiteiten is geen vergunning nodig, omdat additionele horeca wordt gezien als een ondergeschikt onderdeel van die activiteit. Ondergeschikt betekent dat de horeca-activiteit ook in zijn uitstraling een deel is van de hoofdactiviteit, wat bijvoorbeeld blijkt uit de ruimte die ervoor beschikbaar is. Een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte moet gezien worden als maximum.

Het Ontwikkelingskader laat de mogelijkheid open dat er andere dan de in de regels genoemde activiteiten zijn die gecombineerd mogen worden met additionele horeca. Zo'n andere activiteit zal als gevolg van deze regeling een vergunning moeten aanvragen voor additionele horeca, zodat de gemeente kan toetsen of de andere activiteit zich leent voor additionele horeca en belanghebbenden de gelegenheid krijgen om bezwaar te maken.

Onder de hoofdactiviteit "bedrijfsactiviteiten in bedrijven", genoemd onder 1, vallen alle bedrijfsmatig verrichte activiteiten, dus ook het werk van een verkoper in een warenhuis. In een warenhuis is additionele horeca dus toegestaan, als het een kantine voor het personeel is. Als de kantine ook het winkelende publiek bedient, dan gelden de regels voor ondersteunende horeca.

Het percentage van 30% dat onder 2 genoemd wordt is overgenomen uit het Ontwikkelingskader. De regel is volgens het Ontwikkelingskader alleen van toepassing op 'kleinschalige' functies. In de regel onder 2 is 'kleinschalig' vertaald in maximaal 1200m^2. Boven de grens van 1200m^2 geldt een percentage van 25%, zonder maximum oppervlak. De jarenlange praktijk heeft uitgewezen dat zich geen problemen voordoen bij functies die niet kleinschalig zijn. De algemene regel dat additionele horeca ondergeschikt moet zijn aan de hoofdfunctie geeft voor functies met een grotere omvang voldoende sturing.

Uit de regels volgt dat de ruimte voor de horeca-activiteit niet los van de hoofdfunctie gebruikt kan worden. De ruimte waar de horeca-activiteit plaats vindt, mag dus niet verhuurd worden of anderszins in gebruik worden gegeven aan derden, bijvoorbeeld voor feesten en partijen.

7.5.4.2 Ondersteunende horeca in een winkel of verkoop in horeca (Artikel 22)

In dit artikel zijn regels opgenomen voor de mengvormen 'winkel met ondergeschikte horeca' en 'horeca met ondergeschikte verkoop' en ook voor de gevelbankjes die bij een onderneming met zo'n mengvorm geplaatst mogen worden. De Drank- en horecawet is uiteraard ook van toepassing op zo'n mengvorm. Een horecagelegenheid met een verkoopruimte of een winkel met een horecadeel mag op grond van die wet geen alcohol schenken.

Ondersteunende horeca is horeca die hoort bij de functie van een gebouw en ondergeschikt is aan die functie. Dat moet blijken uit de aard van de functie en uit de omvang van de ondersteunende horeca. In de winkelbranche is een groeiende behoefte aan ondersteunende horeca.

De regels in artikel 22 volgen het horecabeleid (zie de inleiding van deze paragraaf). Anders dan bij de regels over additionele horeca is hier het kader uit het horecabeleid vrijwel ongewijzigd overgenomen. Alleen de omvang van het horecadeel, beschreven onder 4, 5 en 6, is zo genoteerd dat de maximaal toegestane omvang van het horecadeel niet verspringt, als het percentage waarmee gerekend moet worden verandert.

De regel over de zichtbaarheid van het horecadeel combineert twee elementen uit het horecabeleid: het horecadeel van de winkel zelf is niet zichtbaar, maar er is ook geen bord op de gevel, waaruit blijkt dat er een horecadeel is. Uit de regel dat de ondersteunende horeca alleen via de ingang van

de winkel bereikbaar is volgt dat ook het horecagedeelte van de winkel zich moet houden aan de algemeen gehanteerde winkeltijden.

Ondersteunende verkoop is verkoop in een deel van een horecagelegenheid. De regels hiervoor zijn opgenomen in lid 22.2 Voorwaarden voor ondersteunende verkoop in een horecabedrijf. De regels zijn vergelijkbaar met de regels voor ondersteunende horeca. Ze volgen ook uit het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018. Het horeca wil beide mengvormen van horeca en winkel een gelijk speelveld geven. Wat ook blijkt uit de regeling voor gevelbankjes.

7.5.4.2.1 Gevelbankjes

Het Ontwikkelingskader geeft ook aan onder welke voorwaarden gevelbankjes zijn toegestaan. Een van die voorwaarden is dat het gaat om mengvormen die hiervoor zijn besproken, dus een winkel met ondergeschikte horeca of andersom. Gevelbankjes zijn bedoeld voor klanten die het drankje of hapje dat ze binnen gekocht hebben buiten willen opeten. Uit de regel in lid 22.3 Gevelbankjes bij ondersteunende horeca of bij horeca met ondersteunende verkoop onder 2 volgt dat het niet de bedoeling is dat een gevelbankje gebruikt wordt als een terras waar bediend wordt. Dat zou, zeker bij ondersteunende horeca in de winkel, afbreuk doen aan bijvoorbeeld de regel dat het horecadeel niet zichtbaar mag zijn. Als er wel bediend wordt, valt een gevelbank onder de werking van het terrassenreglement en moet de ondernemer beschikken over een vergunning op grond van de horecaverordening.

De regel onder 4 biedt aan de ondernemer de mogelijkheid om meer dan één gevelbank te plaatsen, zo lang de totale breedte maar aan de regel voldoet.

Op grond van de horecawetgeving mag een winkel met ondersteunende horeca geen alcohol schenken. Dat geldt ook voor een horecagelegenheid met een winkeldeel.

7.5.5 Met vergunning een bedrijf in een hogere categorie toestaan (Artikel 23)

Deze afwijkmogelijkheid zorgt ervoor dat de Lijst van Bedrijfsactiviteiten bij de regels, flexibel toegepast kan worden. Zo kunnen bedrijven die niet op de lijst staan of die in een te zware categorie staan toegestaan worden, als blijkt dat de belasting op de omgeving vergelijkbaar is met een bedrijf uit een lichtere categorie.

7.5.6 Functietoedeling bij kruisende functies (Artikel 24)

De regels in Artikel 24 Kruisingen, tunnels, bruggen en viaducten voorkomen dat bij kruisingen, tunnels, bruggen en viaducten een dubbele functie wordt aangewezen of in de regels bij de functies waarin kruisingen en dergelijke voorkomen steeds wordt vermeld dat activiteiten van een gekruiste functie op een kruising ook passend zijn. De werking van de regel spreekt voor zich: onder een spoorviaduct met de functie Verkeer – railverkeer mag je fietsen of rijden als het spoor de functie Verkeer kruist.

De regel geldt alleen bij kruisingen en alleen in gevallen dat de functie die gekruist wordt aan weerszijden van de kruising hetzelfde is.

7.6 Grondwerk: activiteit in de bodem (hoofdstuk 5 van de regels)

7.6.1 Hoofdstuk 5 Grondwerk

In hoofdstuk 5 Grondwerk zijn regels gesteld aan activiteiten die de bodem en de ondergrond kunnen verstoren. De inhoud van dit hoofdstuk wordt in de aanloop van de Omgevingswet stap voor stap opgebouwd. De eerste stap is het onderbrengen van de bescherming voor leidingen en voor archeologische resten in het bestemmingsplan. Later kunnen bijvoorbeeld regels worden toegevoegd die nodig zijn voor de bescherming van het grondwater of regels die nodig zijn om koude-warmteopslag in de bodem ordelijk te laten verlopen.

In de regels van het bestemmingsplan staat voor welk grondwerk een vergunning nodig is. Die vergunning werd eerder 'aanlegvergunning' genoemd. Op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder b, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht kan zo'n vergunning verleend worden. De wettelijke grondslag voor de vergunning is te vinden in artikel 3.3, onder a, van de Wet ruimtelijke ordening.

7.6.2 Vergunning in verband met de bescherming van een functie (Artikel 25)

De bescherming van leidingen en waterkeringen worden in bestemmingsplannen meestal geregeld in de zogenoemde 'dubbelbestemmingen'. In zo'n functie (bestemming) staat dan welke vergunningen nodig om te mogen graven of bouwen op de locaties waar de functie geldt.

Om het aantal regels te beperken en om te voorkomen dat voor de ene leiding andere regels gelden dan voor de andere, zijn in dit bestemmingsplan de regels die voor meer dan een functie gelden in een hoofdstuk met algemene regels opgenomen. Burgemeester en wethouders beoordelen aan de hand van een vergunningaanvraag of de te beschermen functie schade kan oplopen en of er gevaar kan ontstaan. Voordat dat ze een besluit nemen, vragen burgemeester en wethouders advies aan de beheerder.

Het bouwen op een leiding of waterkering is alleen toegestaan, als de bouwer een vergunning op grond van het tweede lid heeft die in werking is getreden. Dit volgt uit artikel 18 Bouwen met vergunning, lid 18.4 Bouwen op locaties waar het bouwen in verband met de functie verboden is.

7.7 Algemeen overgangsrecht (hoofdstuk 6 van de regels)

7.7.1 Overgangsrecht (Artikel 26)

In het Besluit ruimtelijke ordening zijn standaardregels opgenomen die in elk bestemmingsplan moeten worden overgenomen. De standaardregels zijn opgenomen in dit bestemmingsplan.

Als de in het plan opgenomen regels, voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsregels van toepassing. De overgangsregel heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, als de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn gebouwd, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Met een beroep op het overgangsrecht kan wel een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag ook worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is al aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Daarom is in de overgangsregeling bepaald dat het gebruik, dat al in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is natuurlijk ook afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik al zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

7.7.2 Slotregel (Artikel 27)

In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, opgenomen. De naam is een vereenvoudiging van de naam die in de officiële publicatie wordt gebruikt: "Chw bestemmingsplan, Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1". Die naam in de publicatie is nodig voor de website ruimtelijkeplannen.nl.

7.8 Bijlagen bij de regels

7.8.1 Lijst van bedrijfsactiviteiten

De toelichting van deze lijst is in bijlage Lijst van Bedrijven bij de regels opgenomen, bij de lijst met bedrijfsactiviteiten.

7.8.2 Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

7.8.2.1 Algemeen

In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Staat Bedrijfsactiviteiten bedrijventerreinen' en de 'Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijven functiemenging is gebaseerd op de Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De Lijst van Bedrijven functiemenging wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de Lijst van Bedrijven functiemenging) bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

7.8.2.2 Functiemengingsgebieden

In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de Lijst van Bedrijven functiemenging toegepast. Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige of ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de Lijst van Bedrijven functiemenging worden toegepast.

7.8.2.3 Kenmerken van de activiteiten

De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het vooral om:

- kleinschalige, meestal ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk inpandig geschieden.

7.8.2.4 De toegepaste Lijst van Bedrijven functiemenging

De bovenvermelde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van Bedrijven functiemenging. In de Lijst van Bedrijven functiemenging zijn de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking in de categorisering opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijven functiemenging zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de vermelde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.

In de Lijst van Bedrijven functiemenging is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

7.8.2.4.1 Categorie-indeling

Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van Bedrijven functiemenging hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

Categorie A
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B1
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B2
Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Categorie C
Activiteiten vermeld onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

7.8.2.4.2 Flexibiliteit

De Lijst van Bedrijven functiemenging blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijven functiemenging is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van Bedrijven functiemenging is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van Bedrijven functiemenging niet zijn vermeld, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

7.8.3 Lijst van horeca-inrichtingen

De categorie-indeling van horeca-activiteiten is overgenomen uit de beleidsnota Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018. In die nota zijn de indeling en de achterliggende keuzes toegelicht.

7.9 Handhaving

7.9.1 Doel handhavend optreden

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van dit bestemmingsplan.

Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om vergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden. Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een vergunning voor een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is niet groot, indien er op andere plaatsen - zonder vergunning - vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een vergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

7.9.2 Wijze van handhaven

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten bij handhaving van bestemmingsplannen tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk c.q. gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke kosten op de overtreder worden verhaald.

Het is ook mogelijk om, indien er zonder vergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit.

In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende vergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde vergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG5EUROPA-VA01.dgn

Plangebied

- Plangebiedgrens

Bestemmingen

- B — Bedrijf
- B-NV — Bedrijf - Nutsvoorziening
- GD — Gemengd
- G — Groen
- M — Maatschappelijk
- V — Verkeer
- V-OV — Verkeer - Openbaar vervoer
- V-VB — Verkeer - Verblijfsgebied
- WA — Water
- W — Wonen

Dubbelbestemmingen

- WS-WK — Waterstaat - Waterkering
- WR-A — Waarde - Archeologie

Gebiedsaanduidingen

- (oz-1) — overige zone - zone 1
- (oz-2) — overige zone - zone 2
- (oz-3) — overige zone - zone 3
- veiligheidszone

Bouwaanduidingen

- [ka] — karakteristiek
- [sba-1] — specifieke bouwaanduiding - 1
- [sba-2] — specifieke bouwaanduiding - 2
- [sba-3] — specifieke bouwaanduiding - 3
- [sba-4] — specifieke bouwaanduiding - 4

Functieaanduidingen

- (br) — brug
- (eco) — ecologie
- (sv-1) — specifieke vorm van verkeer - 1
- (sv-2) — specifieke vorm van verkeer - 2
- (sb-1) — specifieke vorm van bedrijf - 1
- (sb-ts) — specifieke vorm van bedrijf - transformatorstation
- (sg-1) — specifieke vorm van groen - 1
- (t) — tuin
- (-w) — wonen uitgesloten
- (wl) — woonschepenligplaats

Bouwvlak

- bouwvlak

Bouwaanduidingen

- 8 — Maximale bouwhoogte (m)

Stand van zaken d.d. 16-02-2022 versie a

Bestemmingsplan

Chw bestemmingsplan, Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1

Verbeelding

BLAD 1

Hierbij horen de regels van Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
Ontwerp	fase 1	22-10-2021	beroep	fase 3	
Vaststelling	fase 2		onherroepelijk	fase 4	

De digitale versie van de verbeelding is authentiek en rechtsgeldig boven alle andere versies.
Zie voor de digitale versie de websites http://www.ruimtelijkeplannen.nl en/of http://0344.ropublisceer.nl

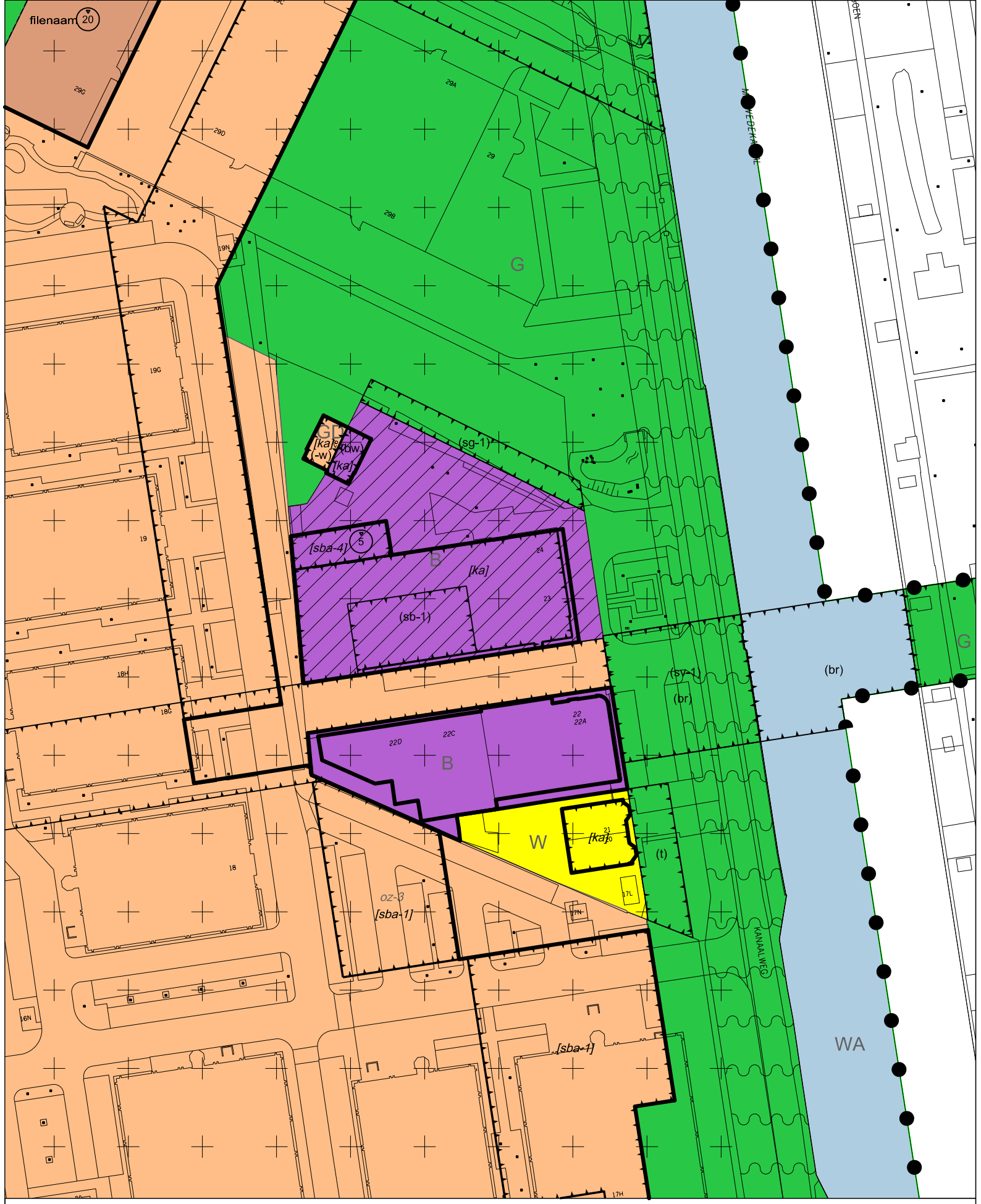
Identificatie (ldn) van het plan (Bestandsnaam)	NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG5EUROPA-VA01.dgn
ordernummer	
wijk	8_Zuid-West
projektnaam(dir)	Merwe.deelgeb.5. Europal.
subdirectory	NL.IMRO.0344..
schaal	1: 1000
pentabel	
datum	13-01-2022
datum	

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte / Stadsplateau 1 / 3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

Link naar RO publiceer Crisis- en herstelwet (Chw) bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 5, Europalaan fase 1

RoPubliceer 0344 (versie 2.0.1)



Begrenzing gebied delegatiebesluit

NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG5EUROPA-VA01.dgn

MERWEDE

MOBACH | 14-01-2022



Mobach

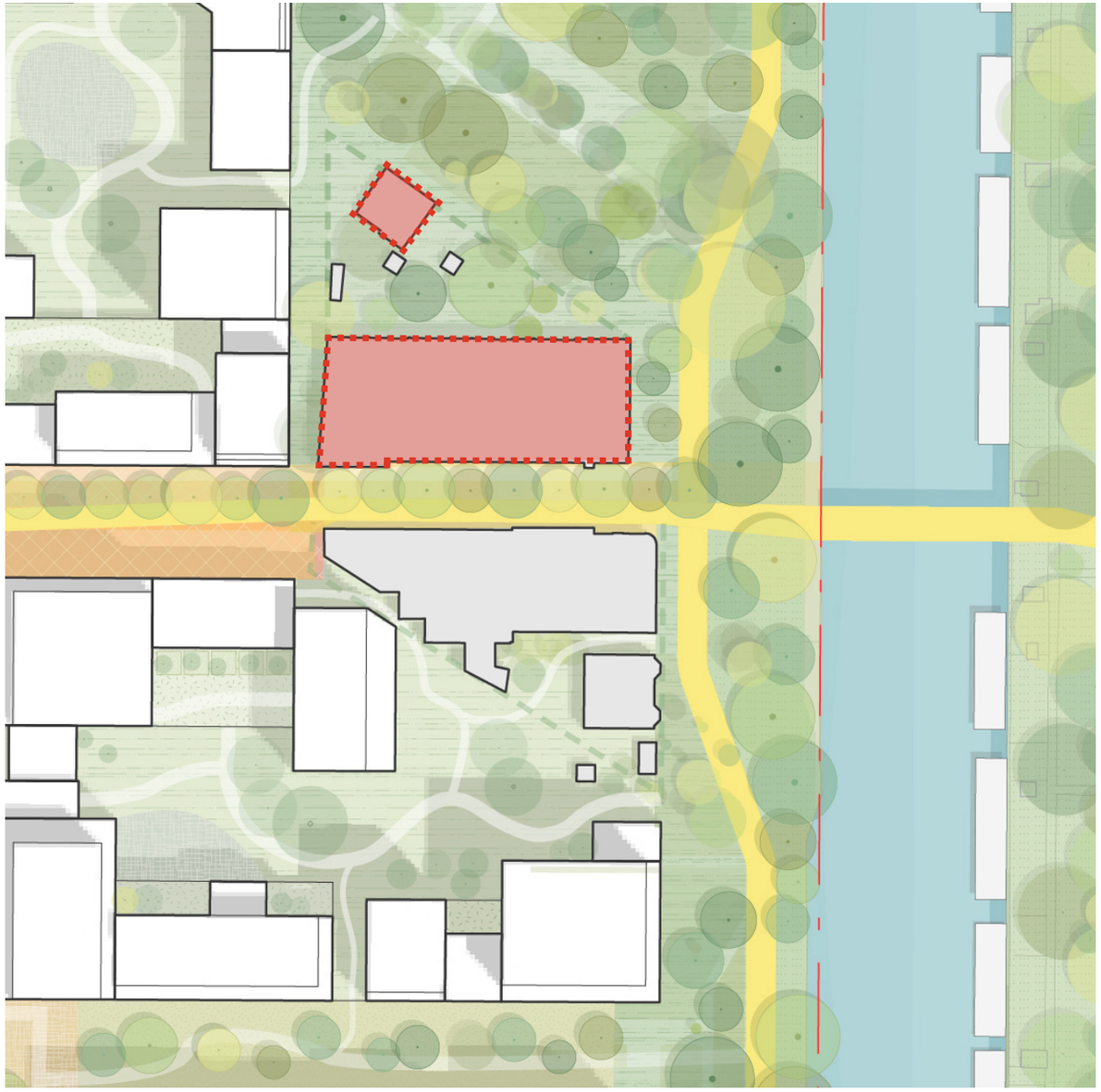
- deze studie is ten behoeve van de mogelijke herontwikkeling van Mobach



Bedrijfspand Mobach



Arbeiderswoningen Mobach



Mobach



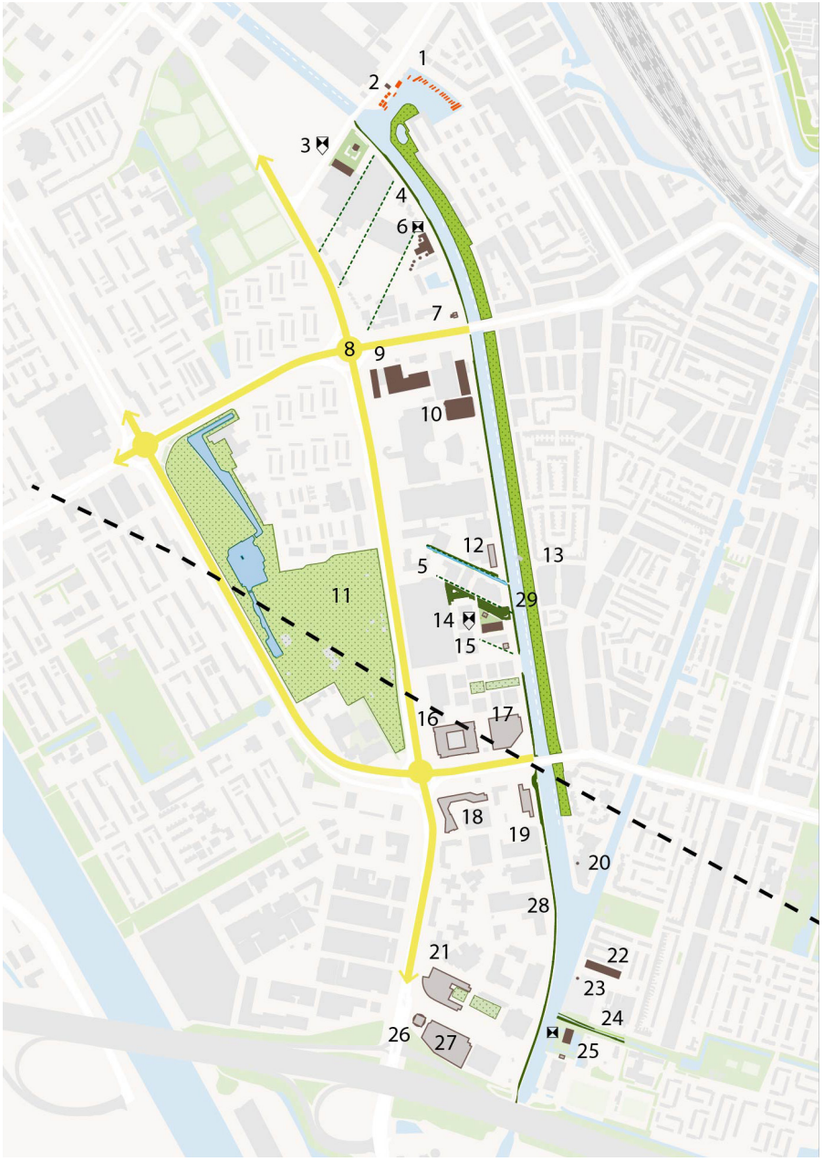
Bebouwing met cultuurhistorische waarde

De in deelgebieden 4, 5 en 6 te behouden gebouwen met cultuurhistorische waarde:
- Villa Jongerius (Rijksmonument)
- Hulpwarmtecentrale (in ieder geval de schoorstenen)
- Gebouwen A, K, B, E en M van de voormalig Onderlinge
- Pharmaceutische Groothandel (OPG)
- Fietsdepot
- Mobach (Rijksmonument)

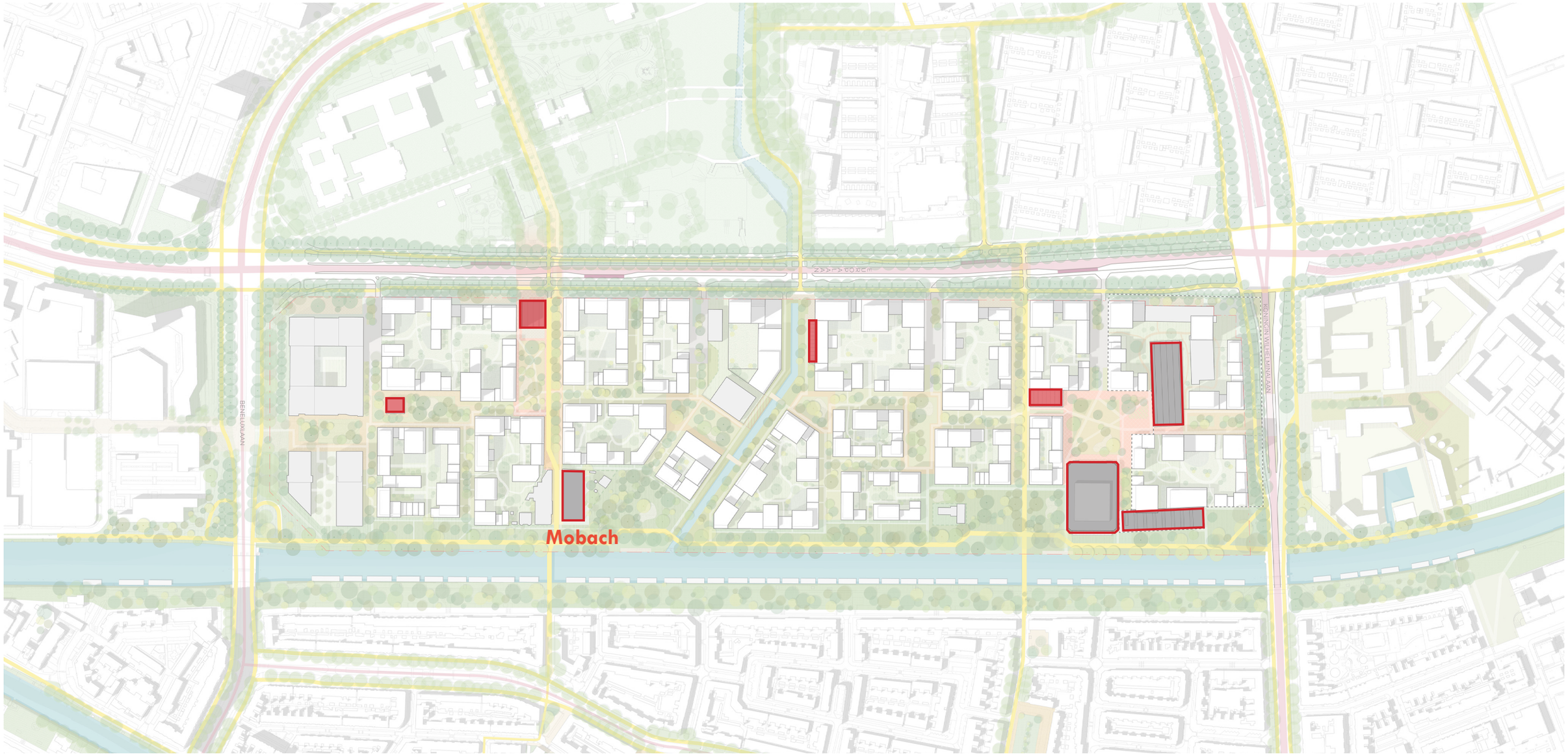
Te behouden structuren met cultuurhistorische waarde:
- Vleutense wetering en bruggetje over de wetering
- Oude kavelsloot en verkavelingsrichting
- Restant kade en bolders Merwedekanaal

Implicatie Mobaoch
- Aardewerkfabriek Mobach met bijbehorende woning (kanaalweg 24)
- Arbeiderswoningen behorende bij aardewerkfabriek Mobach (kanaalweg 25





Specials in Merwede



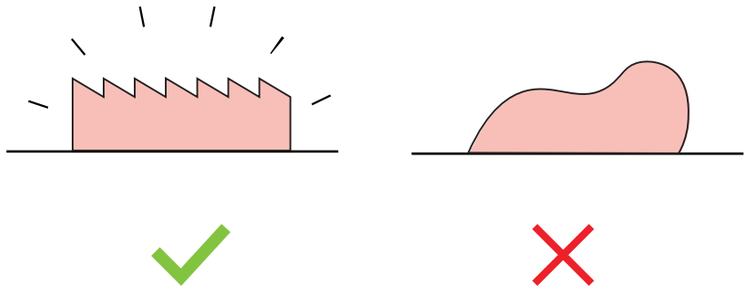
Beeldkwaliteit - Publiek gebouw

Doelstelling 14: Een aantal gebouwen zijn wat betreft maat en schaal afwijkend, bieden ruimte aan bijzondere programma's en dienen als oriëntatiepunten in het plan.

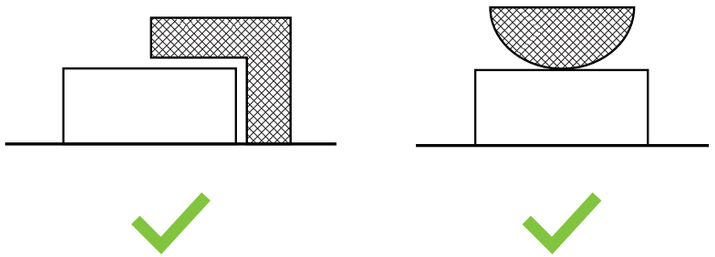
Een aantal gebouwen onttrekt zich aan de regels van het samengestelde bouwblok: nieuwe 'specials', bestaande gebouwen en de middelbare school. De specials staan op prominente plekken binnen Merwede en worden nieuwe, identiteitdragende gebouwen van de nieuwe wijk. Zij moeten tevens een prominente functie kunnen huisvesten.

Richtlijn:

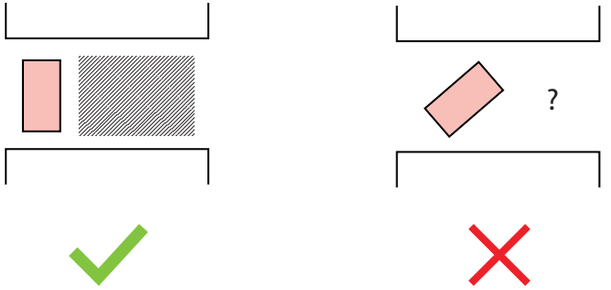
14.1 Nieuwe specials refereren op een eigentijdse wijze aan een industriële typologie.



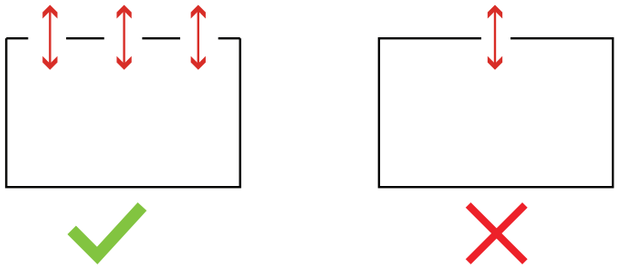
14.2 Bij bestaande specials toont een aanbouw of optopping zich als een nieuwe tijdslaag.



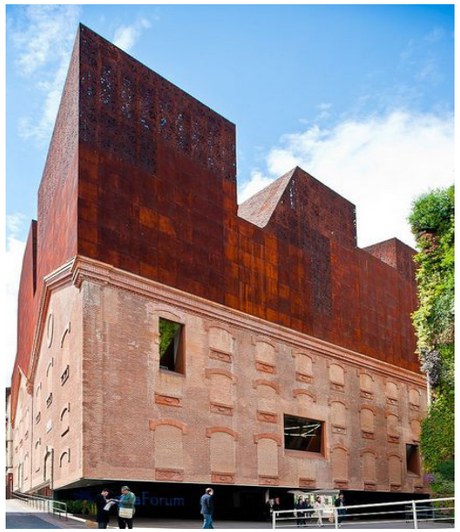
14.3 Het gebouw draagt bij aan een heldere ruimtedefinitie, middels positionering, bouwvolume en oriëntatie.



14.4 Gevels grenzend aan de openbare ruimte hebben een openbaar karakter.



Referenties























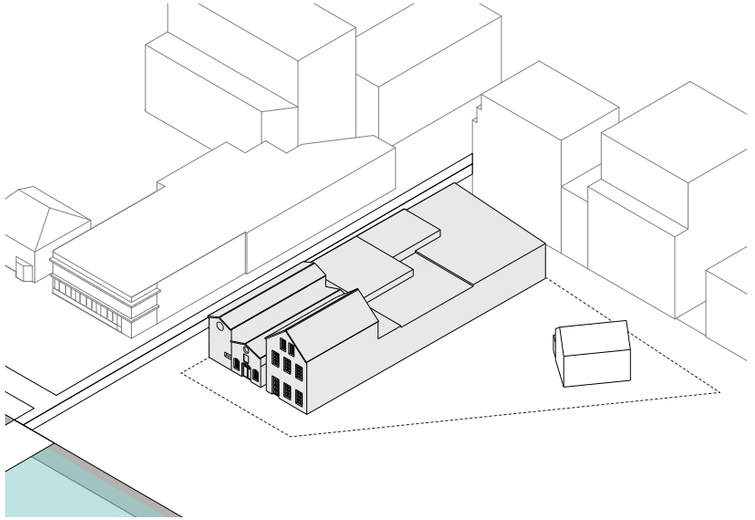


Voorwaarden Mobach

- Bij herontwikkeling van Mobach ontstaat er een grote kans om een publiek, actief programma te maken in bestaande bebouwing en plint van de nieuwbouw
- Nieuwbouw is een secundair volume en opzichte van het rijksmonument
- Het gevoel van een gebouw op een erf blijft behouden
- Het monument is zelfstandig zichtbaar/leesbaar
- Het gebouw is een ankerpunt, een special, in Merwede en valt voor wat betreft de beeldkwaliteit en programmering in de categorie ‘Publiek gebouw’
- Het uitgangspunt bij de specials, is dat het “laagte accenten” zijn, en zich daarmee onderscheiden van de samengestelde bouwblokken, die bestaan uit hogere en lagere panden, die schouder aan schouder staan. De specials zijn vormgegeven als eenduidige gebouwen of ensembles.
- Voor Mobach betekent dit, dat het zich in zijn omgeving als laag gebouw “presenteert”
- Het maximale bouwvolume van 4000 m2 BVO totaal is een inschatting, welke afhankelijk is van type programma wat er in komt.
- Randvoorwaarden die voor andere blokken gelden, in Merwede, zijn ook van toepassing bij Mobach, zoals inpandig fietspareken

Disclaimer: af te stemmen met erfgoed (gemeente Utrecht/RCE)

Bouwvolume



Bestaande BVO: 1.800 m^2

\+ 2200m^2

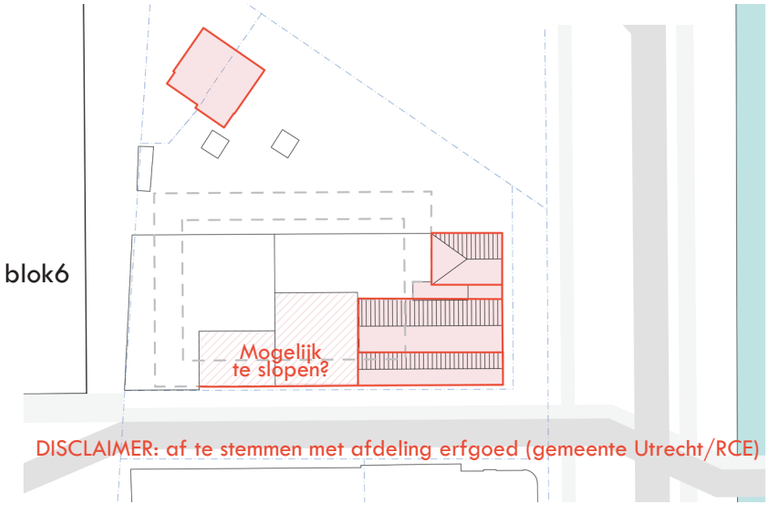
Totaal max. BVO: 4.000 m^2

Programma

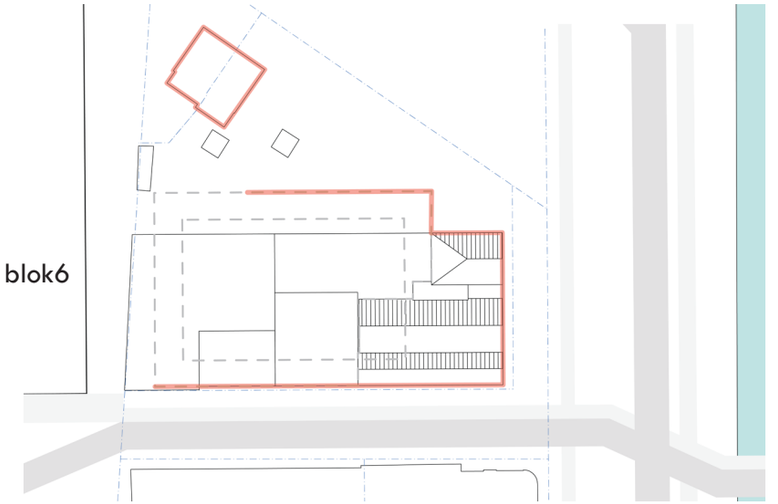
- programma nader te bepalen, in ieder geval publiek/commercieel programma in groot deel van de plint

Ontwikkelingsprincipes

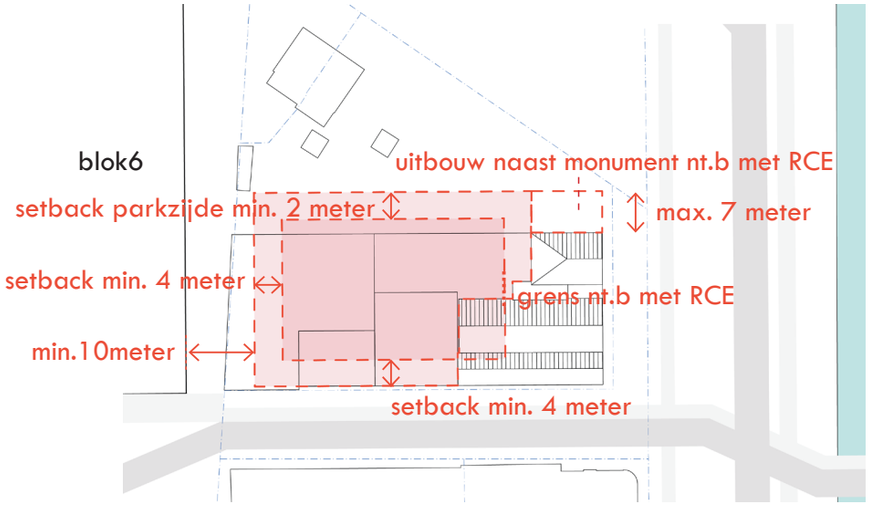
Te behouden

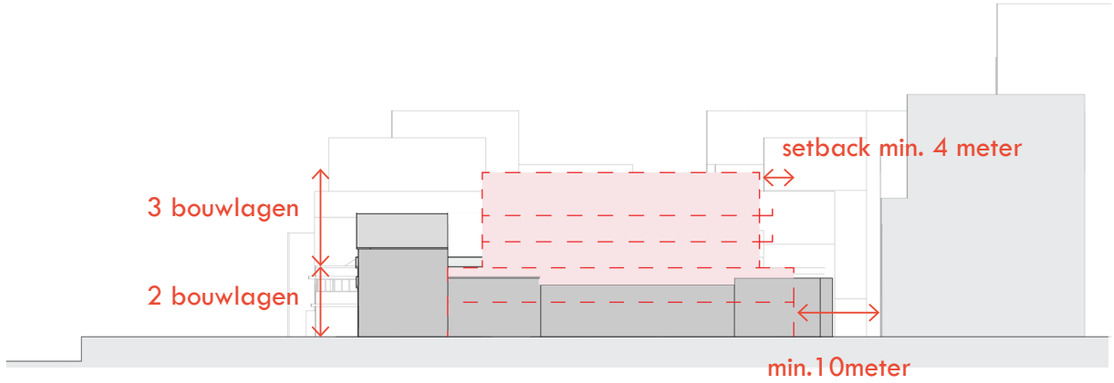


Actieve plinten

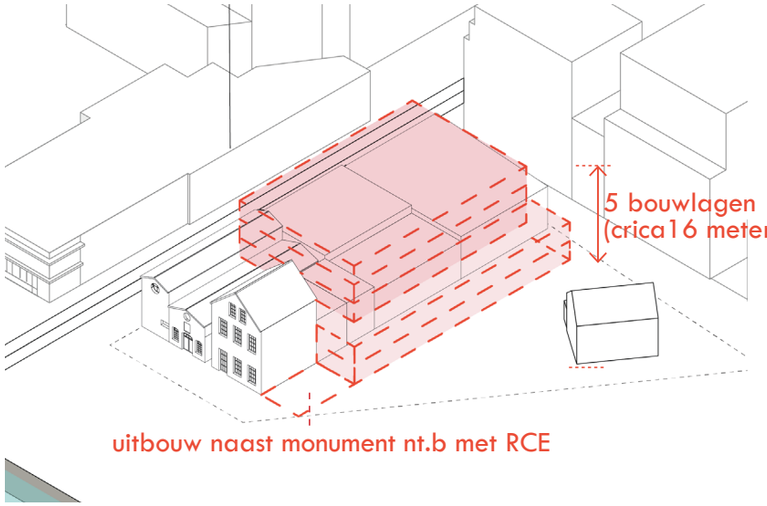


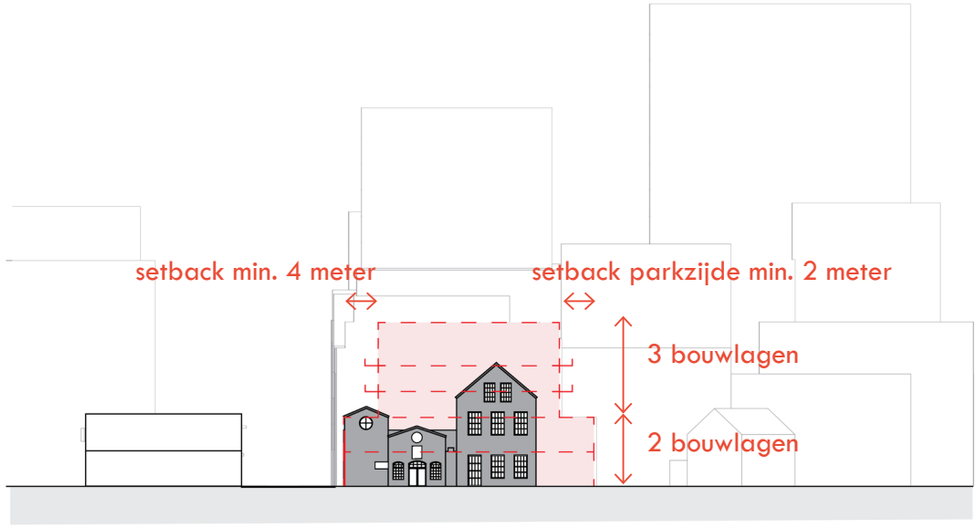
Bouwenvelop





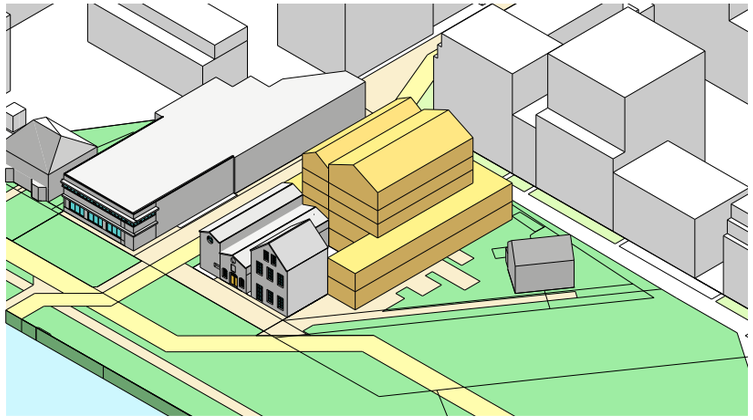
Hoogte



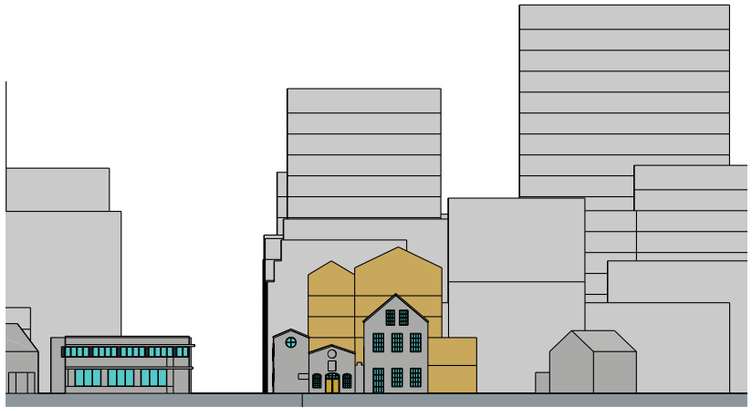


Voorbeelduitwerking 1

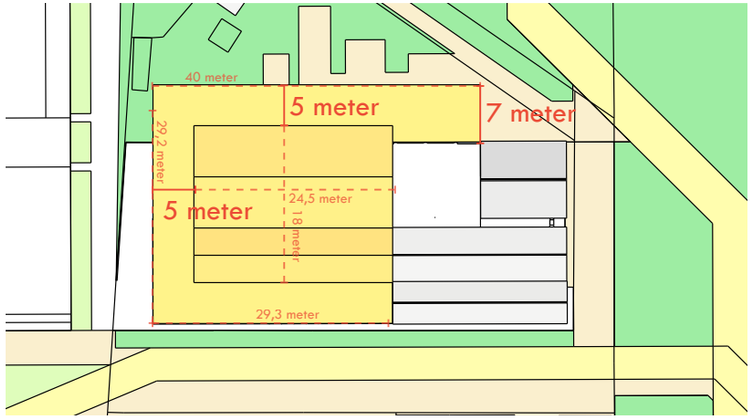
Axo Voor



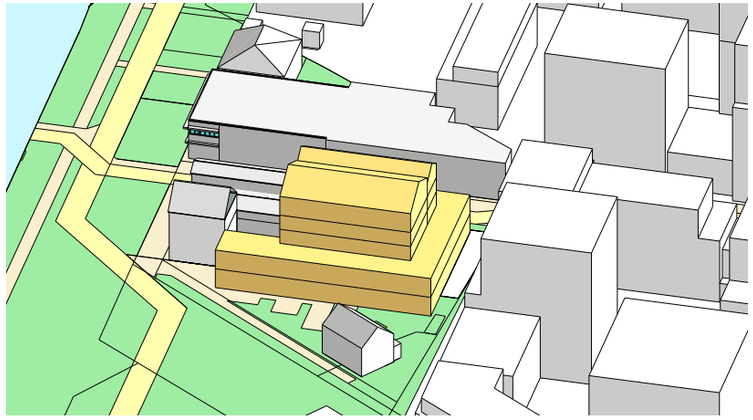
Vooraanzicht



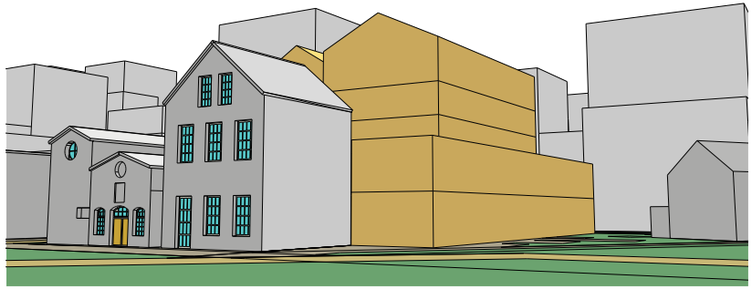
Top



Axo Achter

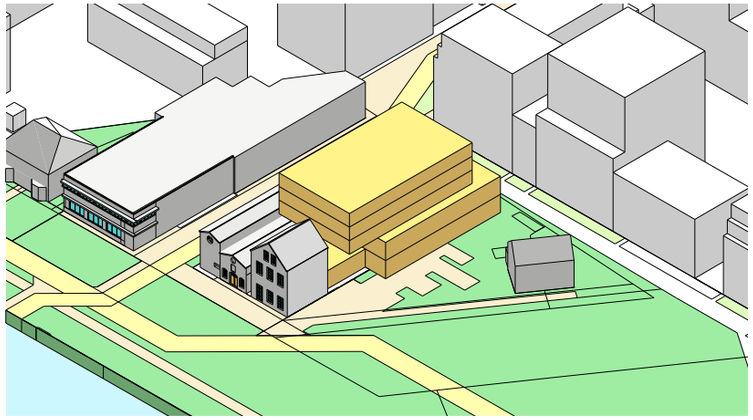


Ooghoogte

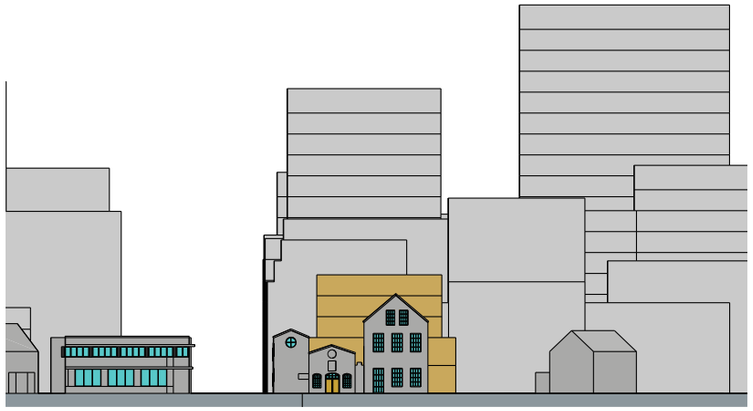


Voorbeelduitwerking 2

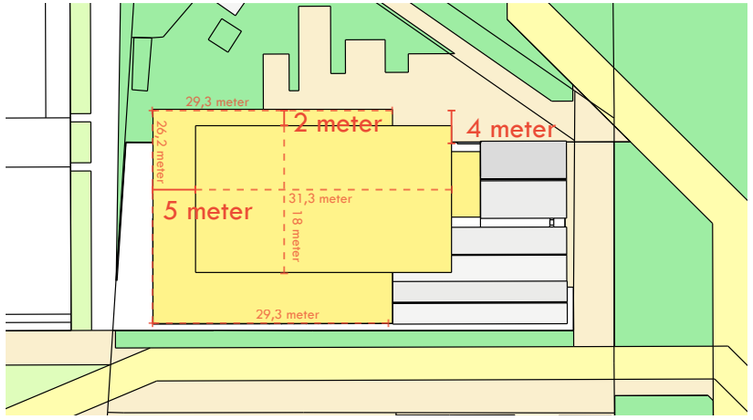
Axo Voor



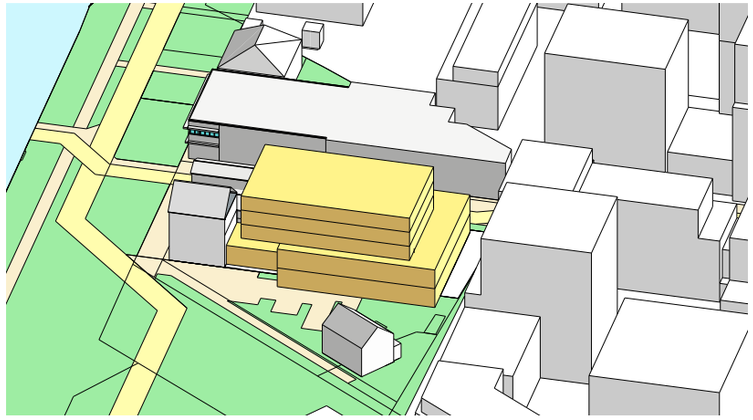
Vooraanzicht



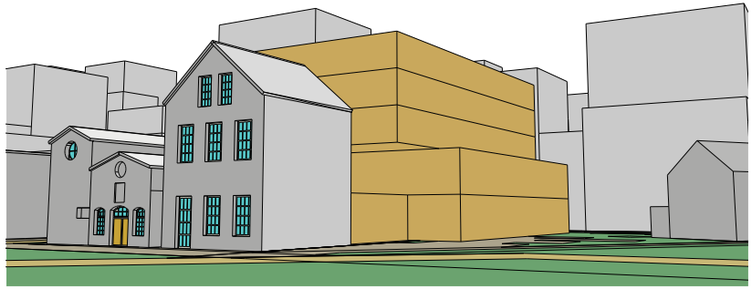
Top



Axo Achter

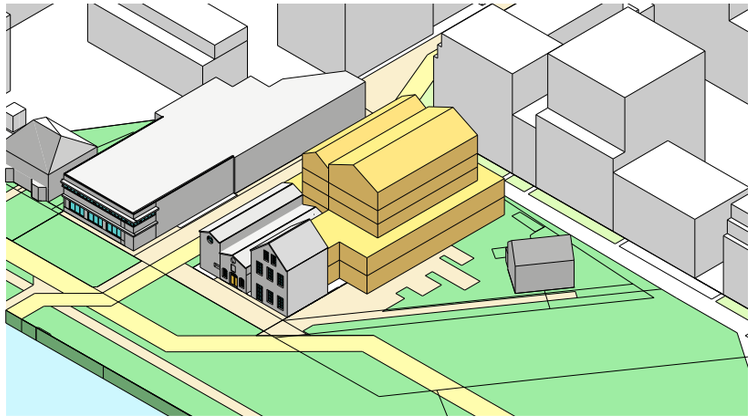


Ooghoogte

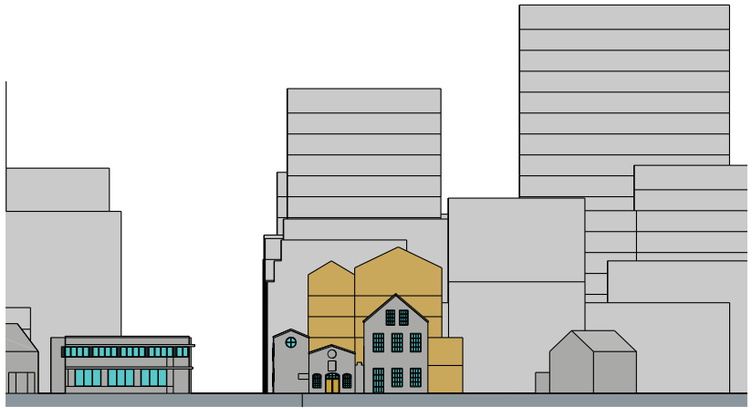


Voorbeelduitwerking 3

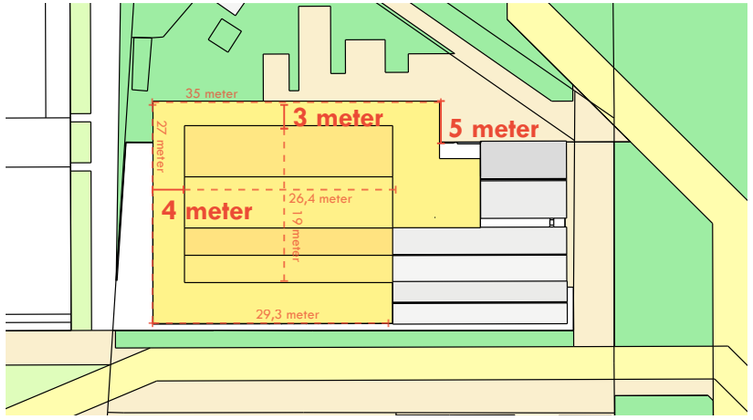
Axo Voor



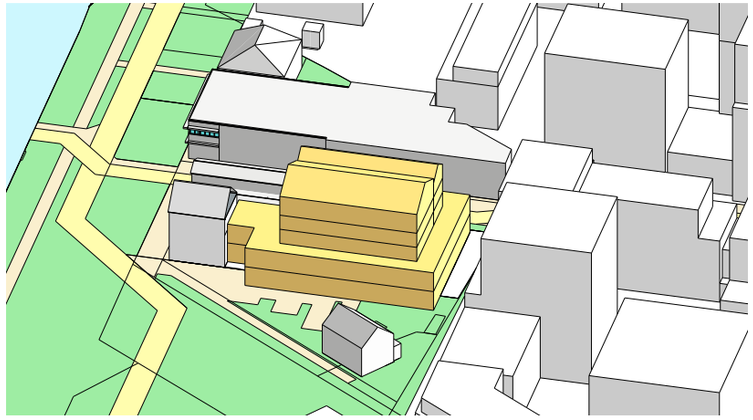
Vooraanzicht



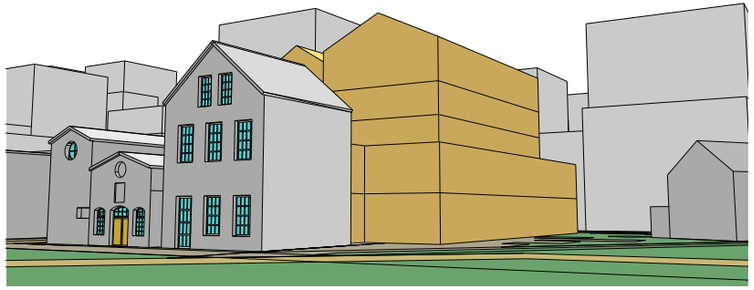
Top



Axo Achter



Ooghoogte



Technische toelichting bestemmingsplannen Merwedekanaalzone





16 november 2021

Team Merwedekanaalzone

Gemeente Utrecht

Inhoudsopgave

- Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1

Toelichting door Niel Glas – projectmanager deelgebied 5

- Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, partiële herziening

Toelichting door Karin van der Weele – projectmanager deelgebied 4

Gemeente Utrecht

Ontwerpbestemmingsplan Merwede Fase 1



Gemeente Utrecht

Vastgestelde uitgangspunten

Het ontwerpbestemmingsplan Fase 1 is de juridisch planologische vertaling van:



SAMENWERKINGSOVEREENKOMST

tevens inhoudende anterieure overeenkomst

MERWEDE

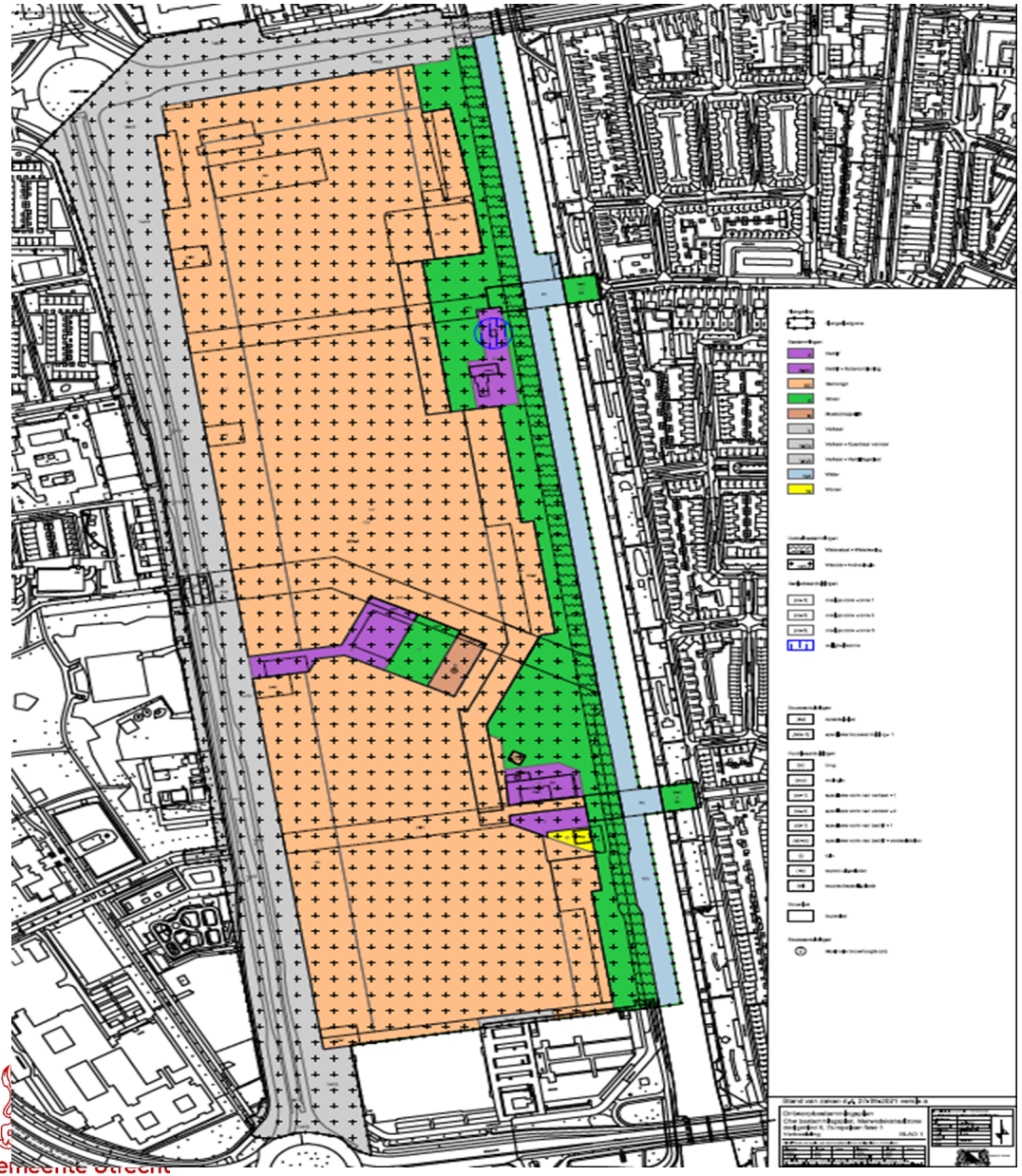
UTRECHT

- Inclusief amendementen en alle moties raadsbehandeling 7 oktober 2021
- Inclusief IPVE en FO Europalaan Noord (raadsbrief 8 juni 2021)

Proces

- Ontwerpbestemmingsplan ter inzage van 22 oktober t/m 2 december
  - 3 spreekuren (1x fysiek, 2x digitaal)
  - Technische toelichting
- Na 2 december opstellen vaststellingsrapport (beantwoording zienswijzen)
- Definitief bestemmingsplan ter vaststelling aanbieden aan Gemeenteraad (via college) -> medio januari 2022 publiceren voor raad
- Aankondiging behandelvoorraad commissie 13 januari 2022

Plangebied

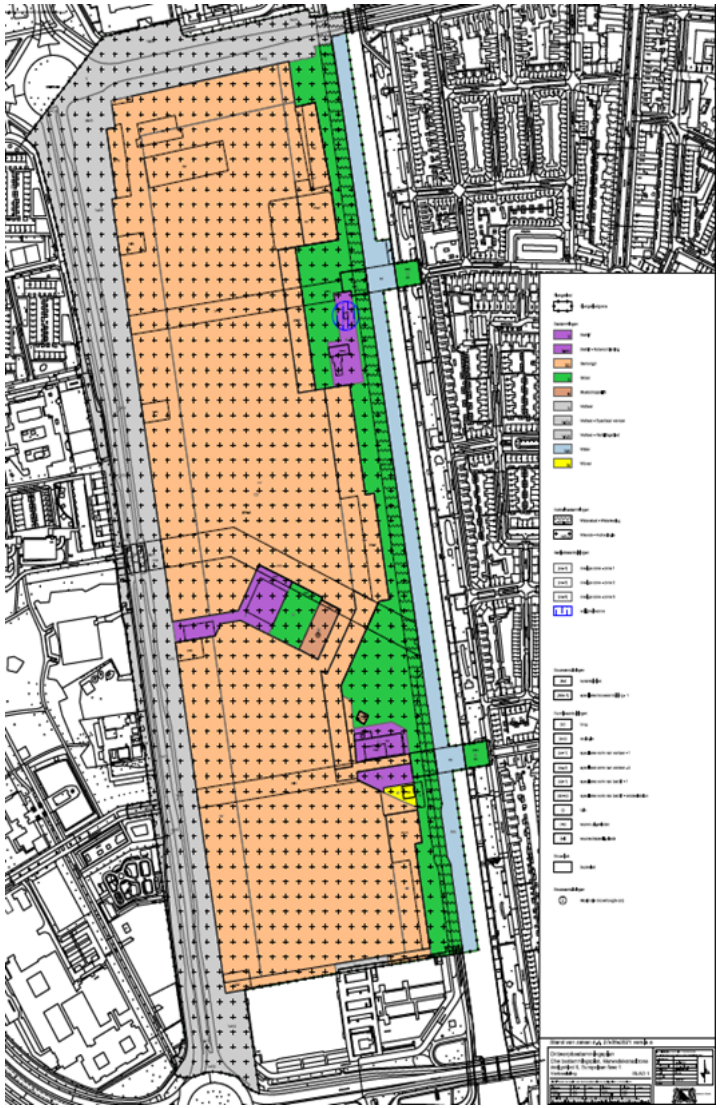


Begrenzing:

- Wilhelminalaan, noordzijde
- Europalaan, westzijde
- Gebouwen Pax, Max, Lux, zuidzijde
- Merwedekanaal/Rivierenwijk, oostzijde

Programma

- Programma enkel eerste fase
- Maximaal 4.250 woningen
- Maximaal 107.820 m2 voorzieningen; werken, detailhandel, horeca, diensten, vrije tijd/sport
- Inpassing bestaande bedrijven en functies



Gemeente Utrecht

Werking

- Geen blauwdruk, maar grote gemengde bestemming (zie SP: 2 voorbeeldverkavelingen)
- Sturing door “bouwverbod” via vergunningen en uitgebreide toetsing (meer grip)
  - Vergelijkbaar met bestemmingsplan Beurskwartier, maar ook eerder Leidsche Rijn
  - Kern wordt gevormd door artikel 5.3; in alle gevallen een toets aan de beoordelingskaders voordat een omgevingsvergunning kan worden verleend;

Artikel 5.3 Nieuwe activiteiten en voorzieningen alleen met vergunning

a. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning een nieuwe activiteit te starten of een voorziening te realiseren.

b. De omgevingsvergunning wordt alleen verleend voor de activiteiten en voorzieningen genoemd in het Stedenbouwkundig plan (juridisch vertaald in artikel 5.2) en uitsluitend als de aanvraag voldoet aan de in het Stedenbouwkundig plan opgenomen kwalitatieve voorwaarden (juridisch vertaald in artikel 5.4)

Wat is vastgelegd: beoordelingskaders

- De bestemming Gemengd kent Beoordelingskaders voor het verlenen van een omgevingsvergunning ten aanzien van onder andere:
  - Bouwen (programma, bouwhoogten, spelregels en richtlijnen SP Merwede, principe profiel oost-westverbindingen langzaam verkeer, ecologische diagonaal, locatie ‘inprikkers’ voor de auto, locatie maatschappelijke voorzieningen, maximaal aantal parkeerplaatsen
  - Geluid van bedrijven
  - Bezonning
  - Windhinder
  - Parkeren
  - Tijdige aanwezigheid voorzieningen
  - Tijdige aanwezigheid mobiliteitshub

Beoordeling tijdens planontwikkeling door checkteam en kwaliteitsteam

Beoordeling bij aanvraag omgevingsvergunning door VTH

Gemeente Utrecht

Wat is vastgelegd: beleidsregels

- De bestemming kent een verwijzing naar beleidsregels ‘Uitvoering programma Merwede’
- Beleidsregels:
  - geven uitwerking aan open normen in het bestemmingsplan ten aanzien van:
    - Woningbouwcategorieën
    - Energie, duurzaamheid en water
  - zijn vertaling van de privaatrechtelijke afspraken en ambities in de SOK op deze onderwerpen
  - het college is bevoegd om de beleidsregels aan te passen
  - het MerwedeLab kan aanleiding geven voor aanscherpen van de beleidsregels
  - geven aan hoe VTH een aanvraag voor een omgevingsvergunning toetst:
    - evenredige verdeling (voorzieningen)programma en
    - bij aanvraag voor een deel van een bouwblok is inzicht nodig in het gehele cluster

Kritieke pad

- Procedure bestemmingsplan is van belang vanwege:
  - WBI subsidie onder voorwaarde tijdige start bouw: uiterlijk september 2023
  - Voorbereidingsbescherming voorbereidingsbesluit: 12 weken termijn na einde ter inzage 3 december 2021
- Bij vaststelling door Gemeenteraad 24 februari 2022 is geen nieuw voorbereidingsbesluit nodig en wordt aangesloten op planning WBI subsidie.
- Aanbieden voor behandelvoorraad commissie 13 januari 2022, publicatie voor raad volgt daarna (medio januari)
- Verzoek: agendering in commissie 10 februari, raad 24 februari

Ontwerp herziening bestemmingsplan deelgebied 4



Gemeente Utrecht

Oorspronkelijk BP Deelgebied 4



- 600 woningen
- Maximale hoogtes/volume
- Hogere rand, lager binnengebied
- Hoogteaccent aan entrée
- Hoogteaccent aan kanaal
- Hindercirkel Eneco
- Parkeerregime zone B1

Gemeente Utrecht

Bouw De Nieuwe Defensie en herziening BP



- Vastgesteld SP en BP 2018
- Verdichtingswens irt Merwede 5
- Grote vraag sociale woningen
- Programmatische aanpassingswens
- Aankondiging extra prog. irt MIX MPR 2020
- Omgevingsvisie 2 MWKZ
- Verduurzaming: Warmtebuffer bij Eneco
- Nieuw parkeerbeleid, maatwerk
- Aankondiging extra programma MPR 2021
- Ontwerp herziening Bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 4

Programmawijziging Stedenbouwkundig Plan

- **Programma SP 2018, nav Bouwclaim BPD**
- Max 600 woningen
- 480 vrije sector, 120 sociale huur

- Max GBO vrije sector 66.000m2
- Gemiddeld per niet sociaal 138m2
- GBO sociale huur 7.650m2
- Gemiddeld GBO sociaal 63,7m2
- Gemiddeld GBO per woning 123m2

- **Nieuw programma, nav de MIX en coalitieakkoord**
- Max 950 woningen
- 480 vrije sector, 220sociale huur 100middenhuur,150koop NHGgrens

- Max GBO vrije sector +middenhuur +koop NHGgrens 66.000m2
- Gemiddeld per niet sociaal 90m2
- GBO sociale huur 12.650m2
- Gemiddeld GBO sociaal 57,5m2
- Gemiddeld GBO per woning 83m2

Aanpassing volume binnen BP



- 120 sociaal + 480 vrije sector koop
- Wordt aangevuld met:
  - 100 sociaal
  - 100 middenhuur
  - 150 koop NHG grens
  - 5000m2 GBO toevoeging

SVP

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan (2)



14-26 meter

max 14 meter
max 2x accent 35 meter

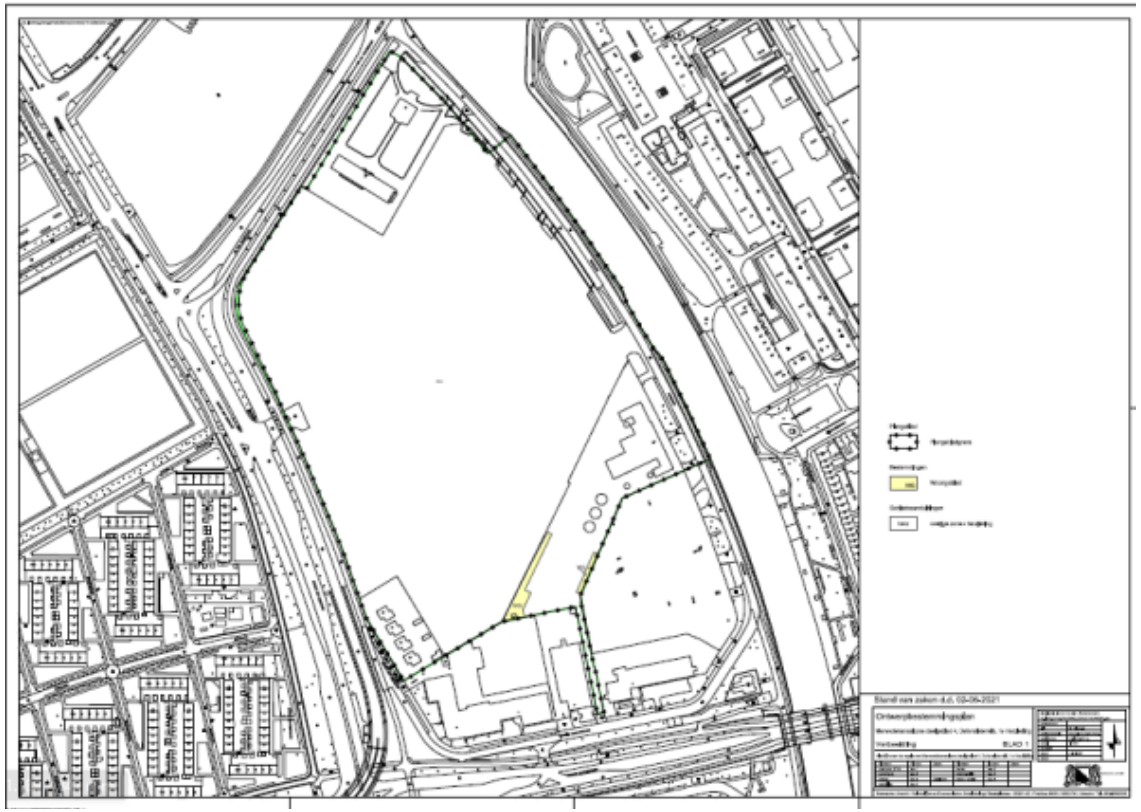
max 20 meter,
accenten 35 meter

14-26 meter
max 1x accent 70 meter

14-26 meter accent
50 meter

Gemeente Utrecht

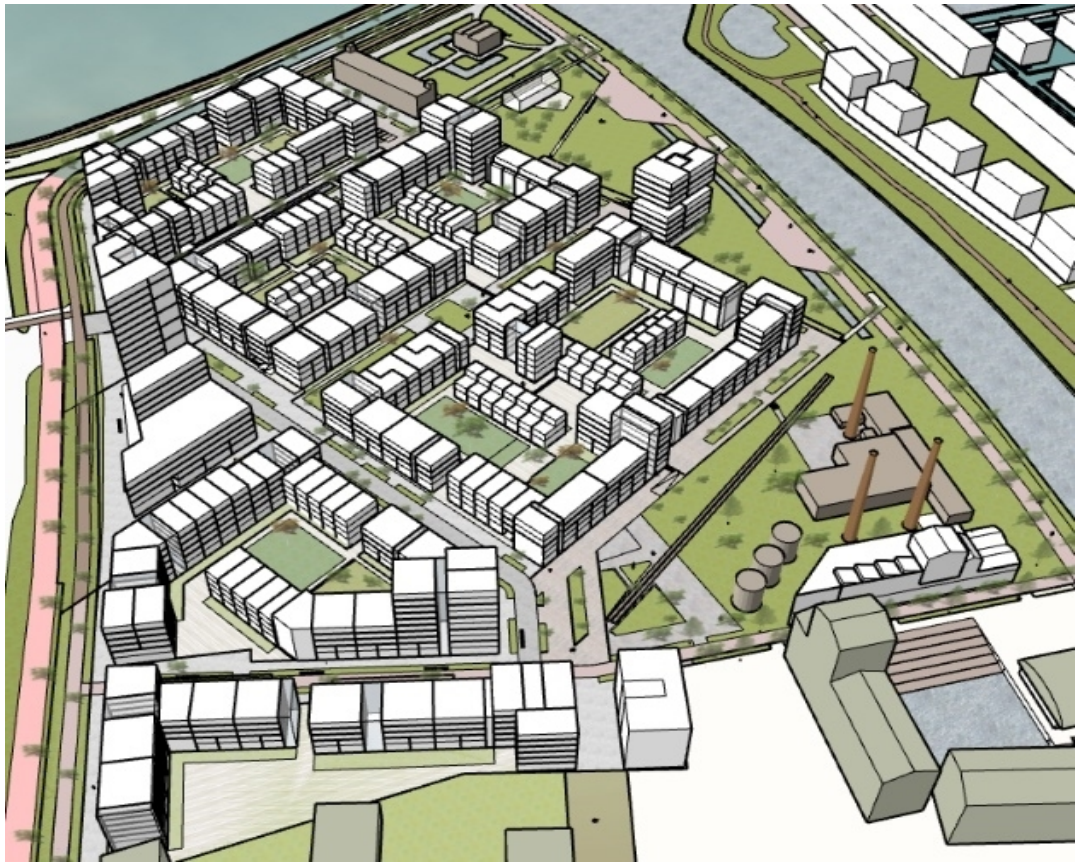
1e Herziening BP deelgebied 4



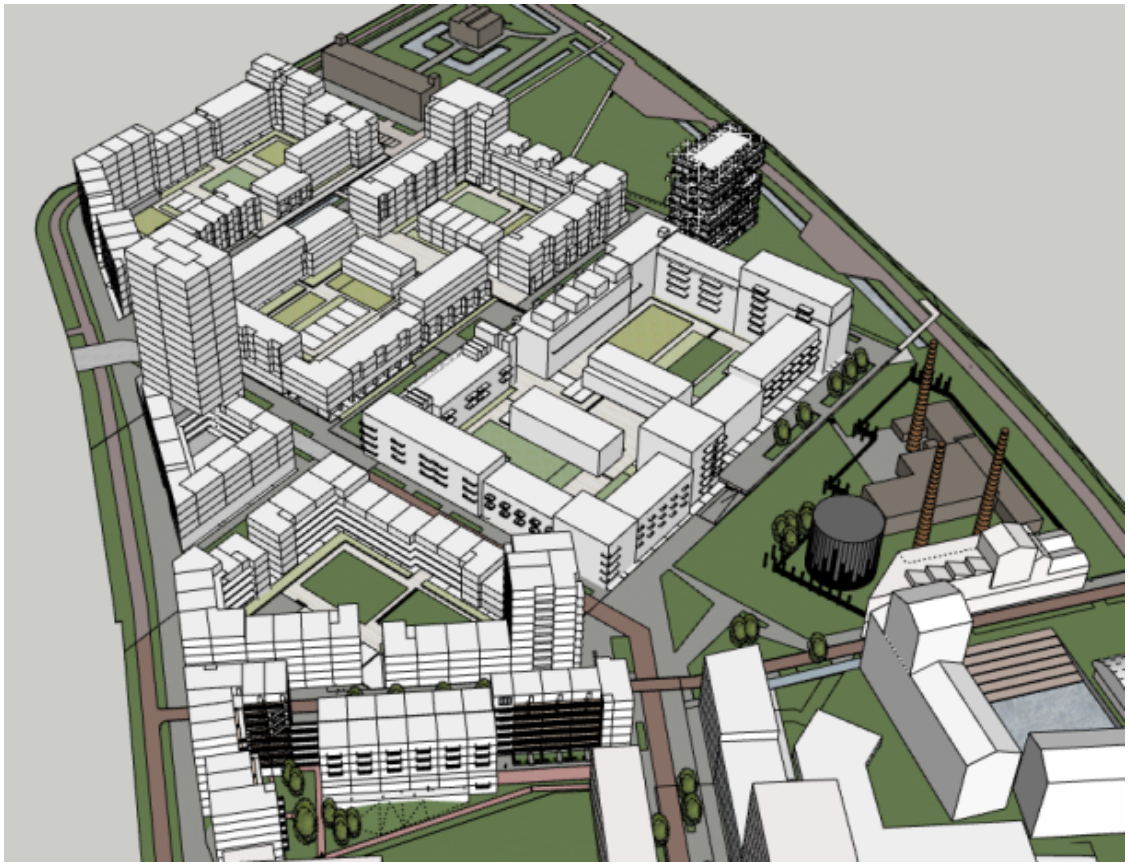
- 950 woningen
- Parkeerzone A2
- Bezoekers buiten gebied parkeren
- Plankaart gewijzigd deel Eneco woongebied (aankoop)
- Addendum

Gemeente Utrecht

SP oud



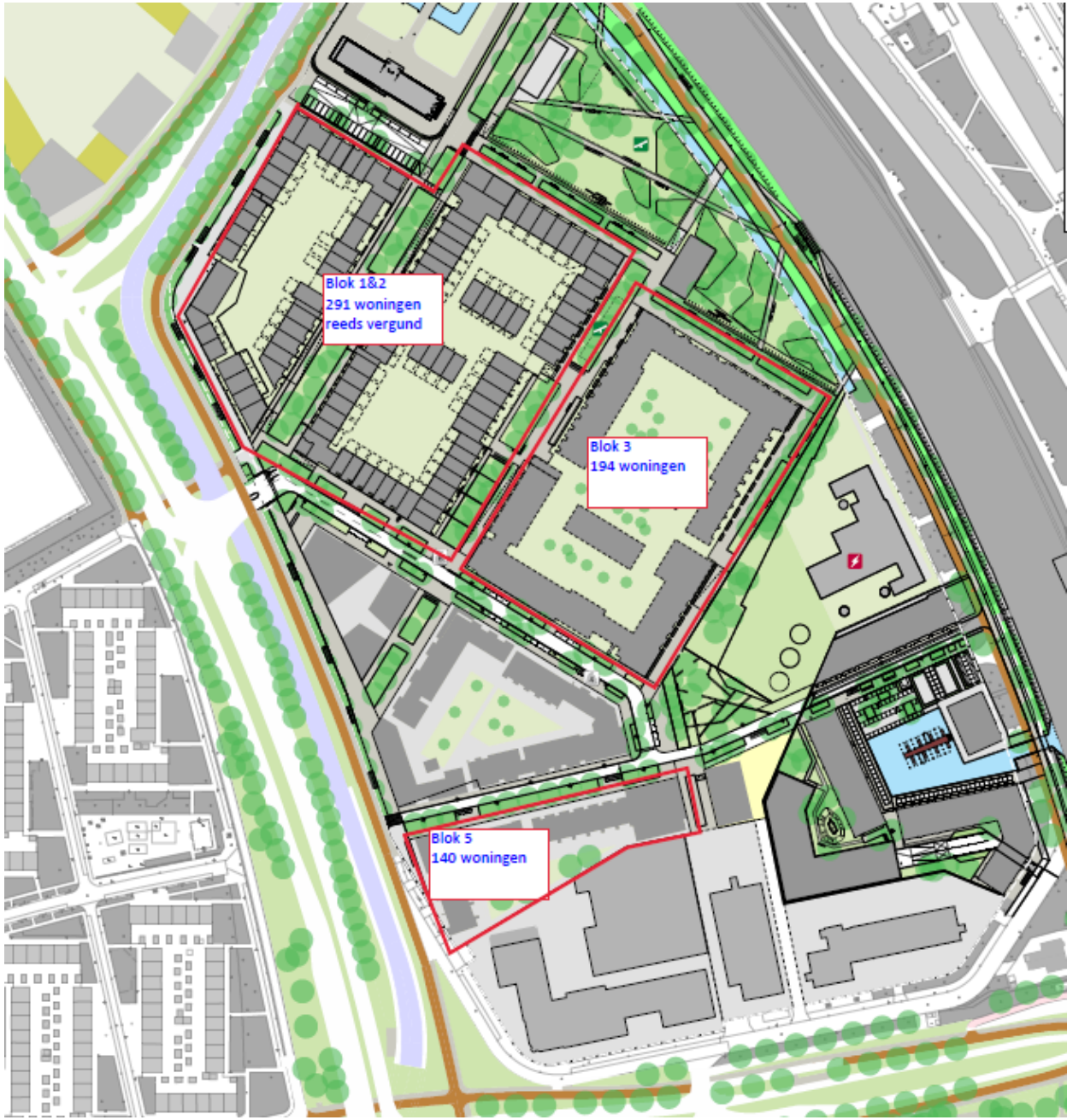
SP nieuw



Gemeente Utrecht

Kritieke pad

- Vaststelling bestemmingsplan gevraagd in Q1 2022
- Nodig ivm korting verhuurdersheffing Mitros
- Aanbieden voor behandelvoorraad commissie 13 januari 2022, publicatie voor raad volgt daarna (medio januari)
- Verzoek: agendering in commissie 10 februari, raad 24 februari/8 maart
- Voorwaarde bij korting verhuurdersheffing:
  - Woningen vóór januari 2025 verhuurd
  - Bouw kost 2 jaar -> start bouw in Q4 2022
  - Indiening aanvraag bouwvergunning: Q2 2022
  - Vaststelling bestemmingsplan: Q1 2022



Gemeente Utrecht

Vragen?





Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling Crisis- en herstelwet (Chw) bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 5, Europalaan fase 1

Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Sandra van Asperdt- Koren/Steven de Boer
Kenmerk	9573309
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. Het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 4 van het vaststellingsrapport vast te stellen;

2. Geen exploitatieplan vast te stellen;

3. Het bestemmingsplan Chw Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1 dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.MRO.0344.BPMERWEDEDG5EUROPA-VA01 gml met ondergrond NL.MRO.0344.BPMERWEDEDG5EUROPA-VA01 dgn vast te stellen, waarmee ten hoogste 4.250 woningen en maximaal 107.820 m2 bvo aan voorzieningen mogelijk worden gemaakt.

4. Het vaststellen van een bestemmingsplan voor het gebied dat door middel van arcering is aangeduid op ‘Kaart delegatiebesluit’ te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders.

5. Voor de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheid de volgende beleidsregels vast te stellen:
   a. aan het gearceerde gebied (‘Kaart delegatiebesluit’) mag in plaats van de bestemming ‘Bedrijf’ van artikel 3 van het Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1 (hierna: het bestemmingsplan), uitsluitend een gemengde bestemming als bedoeld in artikel 5 van het bestemmingsplan worden toegekend die past bij het gebruik dat en de bebouwing die in de omgeving van het gearceerde gebied op grond van het bestemmingsplan mag plaatsvinden respectievelijk mag worden opgericht en voorts met inachtneming van hetgeen in deze beleidsregels is bepaald;
   b. de planregels moeten regels bevatten die het in het gearceerde gebied aanwezige rijksmonument voldoende beschermen. Dat sprake is van voldoende bescherming moet blijken uit een uitgevoerd bouwhistorisch onderzoek en/of overleg met de RCE. Uit deze stukken moet blijken dat voor de beoogde (bouw)plannen of (-) geen omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 aanhef en onder f van de Wabo vereist is, of (-) een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 aanhef en onder f van de Wabo naar alle waarschijnlijkheid verleend zal kunnen worden;
   c. gebruik (in enge zin) en bebouwing moeten (-) in lijn zijn met de stedenbouwkundige spelregels en richtlijnen van het Stedenbouwkundig Plan Merwede (SP) dat de raad heeft vastgesteld (bijlage 10 bij de plantoelichting van het bestemmingsplan) en passen (-) in de studie die Bureau BuRa specifiek heeft gedaan voor het gearceerde gebied (‘Studie BuRa delegatiebesluit’). Ten aanzien van de studie van Bureau BuRA geldt dat deze past binnen de stedenbouwkundige spelregels en richtlijnen van het SP, met dien verstande dat in aanvulling op het in het SP (en het bestemmingsplan) vastgelegde bouwvolume maximaal 4.000 m2

brutovloeroppervlakte (met uitzondering van gebouwde, ondergrondse of half verdiept gelegen, parkeervoorzieningen en de bestaande bedrijfswoning) en programma binnen het gearceerde mag worden toegevoegd;

d. het kostenverhaal door middel van een anterieure overeenkomst en/of een exploitatieplan of exploitatieregels in het bestemmingsplan, met inachtneming van de daarvoor geldende wettelijke bepalingen uit de Wet ruimtelijke ordening, het Besluit ruimtelijke ordening en/of het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet is geregeld;
e. het college van burgemeester en wethouders verschaft de raad op de voet van artikel 10:16 lid 2 van de Algemene wet bestuursrecht inlichtingen over de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheid.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Geheimhouding

Het college heeft permanente geheimhouding opgelegd op grond van artikel 55 lid 1, 86 lid 2 en 25 lid 2 van de Gemeentewet op de Nadere toelichting op het raadsvoorstel ‘Vaststelling Crisis- en herstelwet (Chw) bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 5, Europalaan fase 1’ om de redenen genoemd in de artikelen 10 lid 2 onder b en g van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob). De raad wordt separaat gevraagd deze geheimhouding op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet in de eerstvolgende raadvergadering te bekrachtigen.

Mobach heeft een zienswijze ingediend op het ontwerpbestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 5 Europalaan Noord fase 1, en wil de mogelijkheid krijgen om in de toekomst – bij een eventuele bedrijfsbeëindiging als gevolg van de komst van de woonwijk in de Merwedekanaalzone – een andere invulling aan haar pand te kunnen geven. Er zijn op dit moment meerdere scenario’s. Daarom kan het college op dit moment geen objectief moment bepalen waaraan tijdelijke geheimhouding kan worden gekoppeld en is permanente geheimhouding opgelegd.

Openbaar maken van deze bijlage bij het raadsvoorstel schaadt de onderhandelpositie van de gemeente en leidt tot onevenredige benadeling van de gemeente en/of onevenredige bevoordeling van derden. De gemeente heeft er financieel en juridisch belang bij dat de informatie daarover niet openbaar wordt. Openbaarmaking benadeelt de gemeente onevenredig in haar rechtspositie.
In het kader van beheer van het geheimhoudingsregister en/of nieuwe ontwikkelingen zal het college u nader informeren en daarbij bepalen of dat gevolgen heeft voor de opgelegde geheimhouding.

Samenvatting

Met het vaststellen van het bestemmingsplan “Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1” wordt de bouw mogelijk gemaakt van een hoogstedelijk gemengd gebied in de Merwedekanaalzone, samen met verschillende private partijen. Het bestemmingsplan is de juridisch planologische vertaling van de eerste fase van het Stedenbouwkundig Plan Merwede zoals dat op 7 oktober 2021 door de gemeenteraad is vastgesteld. Het doel van het bestemmingsplan is het planologisch mogelijk maken van de eerste fase van de ontwikkeling en de herinrichting van de Europalaan Noord.

Met het delegatiebesluit wordt het mogelijk om een beoogde mogelijke herontwikkeling van Mobach ingeval van bedrijfsbeëindiging in overleg met hen verder uit te werken, binnen de kaders zoals die zijn opgenomen in de beleidsregels van dit besluit. Het bedrijf is in het bestemmingsplan in haar huidige vorm ingepast.

Context

Aanleiding

Op 7 oktober 2021 heeft de gemeenteraad een besluit genomen over de Omgevingsvisie deel 2 ‘Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda’. Dit is een vervolg op de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 ‘Ruimtelijke Agenda’. De Omgevingsvisie deel 2 geeft richting aan de verdere transformatie van de Merwedekanaalzone deelgebieden 4, 5 en 6 naar een gemixte stadswijk en zorgt voor een goede aansluiting op en verbinding met de omgeving.
Tegelijk met het vaststellen van de Omgevingsvisie deel 2 heeft de raad op 7 oktober 2021 het Stedenbouwkundig Plan Merwede (SP) vastgesteld. Het SP ziet op het eindbeeld voor Merwede (deelgebied 5), waarbij zowel fase 1 als fase 2 zijn ontwikkeld (6.000 woningen en ruim 100.000 m2 brutovloeroppervlakte (bvo) voorzieningen).

Het bestemmingsplan voor Merwede is de juridisch planologische vertaling van het SP Merwede voor fase 1, en maakt ten hoogste 4.250 woningen en maximaal 107.820 m2 bvo aan voorzieningen mogelijk. Het bestemmingsplan bevat ook de regeling voor de herinrichting van de Europalaan Noord volgens het Integraal Programma van Eisen/Functioneel Ontwerp zoals door het college vastgesteld op 6 juli 2021 en waarover de raad per brief op 8 juli 2021 is geïnformeerd.
Merwede wordt een hoogstedelijk gemengd gebied met wonen in hoge dichtheden, verschillende stedelijke functies, een autoluwe omgeving, nieuwe bruggen voor langzaam verkeer en een park langs het Merwedekanaal.

Juridische context

Op grond van artikel 3.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt de gemeenteraad een bestemmingsplan vast. Met de eerdere terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan met ingang van 19 oktober 2021 is de bestemmingsplanprocedure gestart. Voor iedereen is het mogelijk geweest om tijdens de zes weken dat het ontwerp ter inzage ligt zijn zienswijzen te geven. De zienswijzen worden beantwoord en waar nodig verwerkt in het bestemmingsplan. De raad kan het bestemmingsplan vervolgens vaststellen. Nadat het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan bekend is gemaakt, staat hiertegen zes weken lang beroep open bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (artikel 8.2 lid 2 sub a van de Wro).

Bij een eventuele herontwikkeling van Mobach in het geval van bedrijfsbeëindiging, ligt het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid voor de hand. Hierbij geeft de raad aan het college de mogelijkheid om een bestemming te wijzigen. De figuur van de wijzigingsbevoegdheid vervalt echter bij invoering van de Omgevingswet (voorzien per 1 juli 2022). Daarvoor in de plaats komt de mogelijkheid voor de raad om een delegatiebesluit te nemen. Hierbij delegeert de raad de bevoegdheid om een bestemmingsplan of omgevingsplan vast te stellen aan het college. De Crisis- en herstelwet biedt deze mogelijkheid om op deze manier vooruit te lopen op de Omgevingswet. De raad stelt hierbij de kaders, door beleidsregels vast te stellen op grond van artikel 10:16 lid 1 Algemene wet bestuursrecht.

Op grond van artikel 7c, dertiende lid, van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet heeft de raad de bevoegdheid om het vaststellen van delen van het bestemmingsplan te delegeren aan burgemeester en wethouders. De raad neemt hiervoor een afzonderlijk besluit, dat geen deel uitmaakt van het omgevingsplan of een verordening. Het delegatiebesluit is niet appellabel en ook niet mer-plichtig.
In het delegatiebesluit wordt bepaald binnen welke grenzen en onder welke voorwaarden de

bevoegdheid kan of moet worden uitgeoefend en, voor zover nodig, binnen welke termijn.

Na de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt voor “bestemmingsplan” gelezen: omgevingsplan en voor “wijzigen in een bestemming”: wijzigen in een functie.

Hogere waarden besluit
De voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder voor wegverkeerslawaai wordt overschreden. Een besluit hogere grenswaarden is nodig voor het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1.

Het ontwerp hogere waarden besluit heeft samen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Het besluit hogere waarden is namens het college (via mandaat) op 15 december 2021 - en derhalve vóór de vaststelling van het bestemmingsplan - genomen. Het hogere waardenbesluit is als bijlage van de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen (bijlage 16).

M.e.r.-beoordelingsbesluit
De ontwikkeling van Merwede, deelgebied 5 valt onder categorie D 11.2 van het Besluit milieueffectrapportage (de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject). De ontwikkeling van het plangebied overschrijdt de drempelwaarde van 2.000 woningen uit het Besluit m.e.r. Voor activiteiten die vallen onder kolom D en de drempelwaarde overschrijden geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Voor de ontwikkeling van Merwede is een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd.
Bij het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1 is een aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling opgesteld. De aanmeldingsnotitie bevat een beschrijving van de milieueffecten voor het plangebied.
Gelet op artikel 7.16 en 7.17 van de Wet milieubeheer en bijlage III van Richtlijn 85/337/EEG van 27 juni 1985 heeft het college van B&W op 14 september 2021 besloten dat op basis van de m.e.r.-beoordeling belangrijke nadelige milieugevolgen uitgesloten kunnen worden. Er is daarom geen project-MER opgesteld.

Beoogd effect
Het doel van het bestemmingsplan is om de ontwikkeling van de eerste fase van Merwede en de herinrichting van de Europalaan Noord mogelijk te maken, en daarmee een hoogstedelijk gemengd gebied met alle daarbij behorende functies en voorzieningen te realiseren, volgens de kaders van het SP Merwede en het IPvE/FO Europalaan Noord.

Het beoogde effect van het delegatiebesluit is een toekomstig bestemmingsplan waarbij de eventuele ontwikkelplannen in de toekomst (in geval van bedrijfsbeëindiging) zijn opgenomen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
Eind 2016 is de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2030) vastgesteld, waarbij de gemeente inzet op het faciliteren van de groei van de stad. In deze strategie is verkend hoe dat op een verdichtende manier mogelijk kan zijn en op welke locaties (zoals de Merwedekanaalzone). Met deze koers werd het wenselijk om een omgevingsvisie op te stellen voor de Merwedekanaalzone inclusief een milieueffectrapportage (PlanMER) gezien het aantal beoogde woningen (6000-9000) in dit gebied.

Als tussenstap in de uitwerking van het SP ‘Merwede’ is in oktober 2017 het Schetsontwerp Stedenbouwkundig Plan aan de gemeente en aan de stad gepresenteerd. Dit ‘groene boekje’ werd in beginsel positief ontvangen door het college en zij heeft hier op 13 maart 2018 met een brief inhoudelijk op gereageerd en de raad over geïnformeerd.

Op 8 februari 2018 stelde de raad de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 ‘De Ruimtelijke Agenda’ en de bijbehorende PlanMER vast. Na de gemeenteraadverkiezingen in maart 2018 kwam het nieuwe college met een Coalitieakkoord waarin is afgesproken om te onderzoeken hoe we maximaal 10.000 woningen kunnen realiseren in de Merwedekanaalzone.

In januari 2020 heeft het college de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 ‘Uitwerking van de

Ruimtelijke Agenda' met de bijbehorende aanvulling op de PlanMER en het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan 'Merwede' met bijbehorend Beeldkwaliteitsplan vrijgegeven voor ter visie legging van 30 januari tot en met 11 maart 2020. Daarover is de raad per brief van 9 januari 2020 geïnformeerd.

Daarna is de raad met diverse brieven geïnformeerd over de voortgang van de plannen (brief van 6 juli 2020 over Voortgang ontwikkeling Merwedekanaalzone, brief van 10 september 2020 over de Toekenning bijdragen Woningbouwimpuls voor Merwedekanaalzone, brief van 10 september 2020 over Aankoop woonarken Merwedeplantsoen 35 en 79). Op 10 maart 2021 ontving de raad de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 'Uitwerking van de ruimtelijke agenda' en het Stedenbouwkundig Plan Merwede (deelgebied 5) ter besluitvorming, inclusief een begeleidende brief. Met de raadsbrief van 2 april 2021 zijn de voorhangprocedures Merwedekanaalzone gestart op de Samenwerkingsovereenkomst (SOK), het oprichten van het mobiliteits-bedrijf en het oprichten van het WKO-bedrijf. Op 19 april 2021 ontving de raad de raadsbrief Concept Integraal Programma van Eisen en Functioneel ontwerp Europalaan Noord.
De beantwoording van de wensen en bedenkingen is per brief van 6 juli 2021 aan de raad gezonden. Parallel hieraan zijn een aantal raadsinformatiebijeenkomsten gehouden. De vragen die daarbij aan de orde zijn gekomen, zijn opgenomen in een groeidocument. De meest recente versie hiervan is op 14 juli 2021 per brief aan de raad gestuurd. Op 8 juli 2021 is de raad per brief geïnformeerd over het collegebesluit over het Integraal Programma van Eisen en Functioneel ontwerp Europalaan Noord.

Op 2 en 23 september heeft bespreking van de Omgevingsvisie deel 2 en het Stedenbouwkundig Plan Merwede plaatsgevonden in de commissie Stad en Ruimte. Op 17 september 2021 ontving de raad een Reactie op de vragen uit de commissie S&R van 2 september 2021 over de plannen voor de Merwedekanaalzone.
Op 7 oktober 2021 heeft de raad de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2, het Stedenbouwkundig Plan Merwede en het voorstel voor invoering betaald parkeren omgeving Merwedekanaalzone vastgesteld. De motie 2021-331 'Behoud Mobach' is daarbij unaniem door de raad aangenomen.

Op 20 oktober 2021 is de raad per brief geïnformeerd over het vervolg van de planvorming Merwedekanaalzone en daarbij uitgenodigd voor een technische toelichting op het bestemmingsplan. Deze technische toelichting heeft op 16 november 2021 plaatsgevonden. De toelichting is als bijlage bijgevoegd bij dit voorstel.

Op 22 november is de raad per brief geïnformeerd over het aangaan van het door het Addendum gewijzigde Samenwerkingsovereenkomst Merwede.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 4 van het vaststellingsrapport vast te stellen
Argumenten	
1.1	De zienswijzen geven aanleiding het bestemmingsplan op een aantal punten aan te passen.
	Er zijn 16 zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan ingediend. De zienswijzen en de beantwoording daarvan staan in het vaststellingsrapport. Samenvatting van de belangrijkste onderwerpen: - Invoeren betaald parkeren - Zorg voor vermindering woongenot

	- Nut en noodzaak en inpassing bruggen voor langzaam verkeer bij woonboten Zijldiepstraat - Wijze van inpassing Allsafe, Stedin en Mobach - Wenselijkheid van monitoring verkeersontwikkeling - Zorg voor belemmeringen voor de roeiverenigingen Naar aanleiding van de zienswijzen zijn de regels en verbeelding op een aantal onderdelen aangevuld en aangepast. Zo is de maximale bouwhoogte van de bruggen toegevoegd en is een maximum opgenomen voor het geluid van akoestische signalering. Het bedrijf Mobach is op basis van haar huidige bedrijfsvoering ingepast, met dien verstande dat de aanrijroute van de bevoorrading die op dit moment aan de zuidzijde van het pand plaatsvindt, is gewijzigd waardoor afwikkeling ook in oostwestrichting door Merwede mogelijk wordt. De maximale bouwhoogte achter de bestaande woningen Kanaalweg 20/21 is beperkt. Ook zijn de hoogste bouwaccenten van 70 en 100 op de verbeelding duidelijker begrensd, en is de afstand tussen brug en woonboten duidelijker geborgd. Ook zijn de bouwbepalingen in de bestemming Water verduidelijkt. Voor een compleet overzicht van de wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport.
1.2	<u>Er zijn ondergeschikte ambtshalve wijzigingen doorgevoerd in de toelichting en regels van het bestemmingsplan.</u>
	De voorgestelde wijzigingen zijn opgenomen in hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport. Deze wijzigingen zijn ondergeschikt. Het gaat om het verduidelijken van de regels. Zo is een ontbrekende verwijzing naar de fietsparkeernormen alsnog toegevoegd.
Beslispunt	
2	Geen exploitatieplan vast te stellen
Argumenten	
2.1	<u>Het kostenverhaal is geregeld in de door het addendum gewijzigde Samenwerkingsovereenkomst Merwede,</u>
	Voor de integrale gebiedsontwikkeling/transformatie van het plangebied Merwede werkt de gemeente samen met een aantal eigenaren in het plangebied. Met deze eigenaren heeft de gemeente een door het addendum gewijzigde samenwerkingsovereenkomst afgesloten voor de realisatie van het plan Merwede. Het college heeft op 16 november 2021 besloten deze overeenkomst aan te gaan. In deze overeenkomst zijn ook afspraken gemaakt over de financiële uitvoerbaarheid van de transformatie. Deze samenwerkingsovereenkomst is een anterieure overeenkomst conform artikel 6.24 Wro. Voor de integrale gebiedsontwikkeling van het plangebied Merwede is op basis van het Stedenbouwkundig plan een grondexploitatieberekening gemaakt. In deze grondexploitatieberekening worden de kosten en opbrengsten geraamd, en wordt het verwachte resultaat van de gebiedsontwikkeling bepaald. De opbrengsten worden gerealiseerd door de verkoop van bouwgrond voor woningen, werkplekken en voorzieningen (zowel maatschappelijk als commercieel). De kosten worden met name bepaald door de grondverwerving, het bouw- en woonrijp maken van de locatie, de kosten van collectieve voorzieningen (onder andere WKO, mobiliteit), de kosten van bovenwijkse voorzieningen en de kosten van planontwikkeling. Waar nodig hebben adviesbureau's input geleverd voor deze ramingen. Om de effecten van rente en inflatie te bepalen, zijn de kosten en opbrengsten gefaseerd in de tijd. Belangrijke

	uitgangspunten hierbij zijn de doorlooptijd van procedures, beschikbaarheid van gronden en de ingeschatte opname van bouwkavels door de markt. De conclusie van de grondexploitatieberekening is dat de kosten worden gedekt door de opbrengsten van deze gebiedsontwikkeling. Ook wordt een bijdrage geleverd vanuit Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid. Gelet op het bovenstaande is het bestemmingsplan daarmee financieel uitvoerbaar. In dit bestemmingsplan maakt de gemeente aangewezen bouwplannen (conform artikel 6.2.1 Bro) mogelijk, en geldt dus de verplichting tot kostenverhaal. In de samenwerkingsovereenkomst zijn met eigenaren in het plangebied afspraken gemaakt over dit kostenverhaal. Hiermee is het kostenverhaal anderszins verzekerd, en is er geen noodzaak tot het vaststellen van een exploitatieplan. Op de eigendommen van eigenaren die niet participeren in de samenwerkingsovereenkomst (SOK) worden geen aangewezen bouwplannen mogelijk gemaakt binnen dit bestemmingsplan.
Beslispunt	
3	Het bestemmingsplan Chw Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1 dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.MRO.0344.BPMERWEDEDG5EUROPA-VA01 gml met ondergrond NL.MRO.0344.BPMERWEDEDG5EUROPA-VA01 dgn vast te stellen, waarmee ten hoogste 4.250 woningen en maximaal 107.820 m2 bvo aan voorzieningen mogelijk worden gemaakt.
Argumenten	
3.1	<u>Het bestemmingsplan maakt de herontwikkeling mogelijk van deelgebied 5 Merwedekanaalzone tot een gemengde, groene en duurzame stadswijk Merwede</u>
	Met het vaststellen van het Stedenbouwkundige Plan Merwede (SP) en Beeldkwaliteitsplan (BKP) worden de ruimtelijke kaders vastgesteld voor de ontwikkeling van Merwedekanaalzone deelgebied 5, de zone langs het Merwedekanaal tussen de Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan. In het SP zijn de ambities en kaders uit de Omgevingsvisie deel 2 verder geconcretiseerd. Het SP kenmerkt zich door inzet op innovatie en hoogstedelijkheid met hoge ambities op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid, groen en leefbaarheid. Het SP is de basis voor de planologisch-juridische vertaling in het bestemmingsplan voor de verdere bouwplanontwikkeling. Het bestemmingsplan richt zich op fase 1 van de ontwikkeling. Het bestemmingsplan geeft vorm aan de mobiliteitsstrategie door lage autoparkeernormen voor te schrijven, een beperkt aantal ontsluitingen voor het autoverkeer vanaf de Europalaan mogelijk te maken, het aantal parkeerplaatsen in het plangebied te maximaliseren, geen parkeren op straat in het gebied mogelijk te maken, een mobiliteitshub voor te schrijven, als ook de aanwezigheid van voorzieningen vanaf het begin van de ontwikkeling van Merwede. Daarnaast worden routes voor langzaam verkeer, inclusief twee bruggen mogelijk gemaakt. Separaat heeft al besluitvorming plaatsgevonden door de gemeenteraad over de invoering van betaald parkeren in de omliggende wijken. In het bestemmingsplan is ruimte geboden voor de inpassing van bestaande en te handhaven functies en gebouwen in het plangebied. De inpassing van de andere eigendommen die geen onderdeel zijn van de SOK (Stedin, Allsafe, Metrohm, Kanaalweg 20/21, Kanaalweg 22, en Mobach) is in lijn met het SP Merwede. Voor het bedrijf Mobach geldt dat het bedrijf is ingepast en – door middel van een separaat

	delegatiebesluit – gefaseerd tot verder inpassing volgens het SP wordt gekomen. Zie ook argument 3.3. De huur van de benzineverkooppunten aan de Europalaan Noord is inmiddels opgezegd. De wijze van inrichten en de kwaliteit van de openbare ruimte in Merwede is van groot belang. Hiervoor is een Functioneel Ontwerp (FO) vastgesteld. In de regels van het bestemmingsplan is een aantal principes uit het SP/ FO Inrichtingsplan Openbare Ruimte vastgelegd, en is de Merwedepark opgenomen. Het FO wordt op dit moment verder uitgewerkt in een Voorlopig Ontwerp (VO).
3.2	<u>Het bestemmingsplan heeft een flexibele opzet die nodig is voor de stapsgewijze invulling van het gebied binnen de vastgestelde kaders.</u>
	De regels van het bestemmingsplan zijn globaal van opzet, waarbij de invulling kan plaatsvinden volgens het SP Merwede. Naast meer gedetailleerde bouw- en gebruiksregels en beoordelingskaders voor de invulling van het gebied, bevat de regeling een verwijzing naar de spelregels en richtlijnen uit het SP Merwede. Hiermee ontstaat flexibiliteit in de uitwerking en borging van de in de regels opgenomen kaders, aangevuld met de door de raad in het SP en de SOK vastgestelde privaatrechtelijke spelregels en richtlijnen. Binnen deze regels, spelregels en richtlijnen heeft het kwaliteitsteam Merwede een belangrijke rol heeft bij de advisering aan het college van B&W rondom de uitwerking van initiatieven naar concrete bouwaanvragen. De regels van het bestemmingsplan geven de mogelijkheid om beleidsregels vast te stellen voor wat betreft de woningbouwcategorieën, duurzaamheidsambities en de wijze van toetsing van aanvragen omgevingsvergunningen. De beleidsregels zorgen zo voor de verbinding tussen het bestemmingsplan, het SP en de SOK. Het vaststellen van beleidsregels is een bevoegdheid van het college. Met de regels van het bestemmingsplan in combinatie met de beleidsregels kan per bouwblok invulling worden gegeven aan de ambities van de stad en ook voldaan worden aan de op dat moment laatste stand van zaken ten aanzien van innovaties en veranderingen. Deze flexibiliteit is nodig, bijvoorbeeld als de huidige eisen voor duurzaamheid geactualiseerd kunnen of moeten worden, bijvoorbeeld als uitkomst van het MerwedeLab hier om vraagt. Met de beleidsregels maakt het college ook duidelijk hoe zij met de bevoegdheid om een omgevingsvergunning te verlenen omgaat, zodat er bijvoorbeeld een evenwichtige programmaverdeling plaatsvindt volgend de privaatrechtelijke afspraken.
3.3	<u>Met de wijze van bestemmen van het bedrijf Mobach is uitvoering gegeven aan motie 2021-M331</u>
	De motie ‘behoud Mobach in de Merwedekanaalzone’ is unaniem in raad aangenomen. De raad hecht aan behoud van Mobach in de Merwedekanaalzone op hun huidige locatie en van het college verwacht dat zij tot een wederzijds geaccepteerde en werkbare oplossing komt. In het bestemmingsplan is de bedrijfsvoering van Mobach positief bestemd.
Kanttekeningen/ Risico’s	
3.1	<u>Het bestemmingsplan wijkt deels af van het SP Merwede.</u>
	Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen wijkt het bestemmingsplan op enkele punten af van het vastgestelde SP Merwede: - Wijze van expeditie en parkeren werknemers Mobach - Beperken hoogte bebouwing achter Kanaalweg 20 en 21 - Maximale hoogte van de bruggen is toegevoegd (dit was namelijk niet in het SP opgenomen en is nu in het BP uitgewerkt)

Beslispunt	
4	Het vaststellen van een bestemmingsplan voor het gebied dat door middel van arcering is aangeduid op bijlage ‘Kaart delegatiebesluit’ te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders.
Argumenten	
4.1	<u>Het delegatiebesluit geeft Mobach ruimte om in de toekomst andere keuzes te maken.</u>
	In het kader van deze bestemmingsplanprocedure wil Mobach een eventuele toekomstige herontwikkeling niet uitsluiten. Het SP voorziet niet in het toevoegen van bebouwing ter plaatse van de huidige bedrijfspanden van Mobach. Door de bestemmingsplanbevoegdheid aan burgemeester en wethouders te delegeren, brengt de raad tot uitdrukking dat hij eventuele mogelijkheden voor toekomstige herontwikkeling van Mobach heeft gewogen en wordt ten behoeve van een eventuele beoogde herontwikkeling ingeval van bedrijfsbeëindiging in het delegatiebesluit een concreet kader gegeven aan de hand waarvan Mobach de eventuele beoogde herontwikkeling verder kan vormgeven.
4.2	<u>Het delegatiebesluit sluit aan bij de Omgevingswet</u>
	Voor het bieden van eventuele toekomstige ontwikkelruimte ligt het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid voor de hand. Hierbij geeft de raad aan het college de mogelijkheid om een bestemming te wijzigen. De figuur van de wijzigingsbevoegdheid vervalt echter bij invoering van de Omgevingswet (voorzien per 1 juli 2022). Daarvoor in de plaats komt de mogelijkheid voor de raad om een delegatiebesluit te nemen. Hierbij delegeert de raad de bevoegdheid om een bestemmingsplan of omgevingsplan vast te stellen aan het college. De raad stelt hierbij de kaders. In bijgevoegd delegatiebesluit is een aantal kaders opgenomen. De Crisis- en herstelwet biedt deze mogelijkheid om op deze manier vooruit te lopen op de Omgevingswet.
Kanttekeningen/ Risico’s	
4.1	<u>Er hebben nog geen nadere onderzoeken plaatsgevonden naar de monumentale status van het pand van Mobach.</u>
	Uit een nog uit te voeren bouwhistorisch onderzoek en/of overleg met de RCE moet duidelijk worden welke onderdelen van het pand zeker behouden moeten blijven en welke minder van belang zijn. Vooralsnog is hiervoor een aanname gedaan.
4.3	<u>Het SP voorziet niet in een herontwikkeling van Mobach</u>
	Het Stedenbouwkundig Plan dat op 7 oktober 2021 door de raad is vastgesteld gaat uit van de realisatie van 700.000 m2 BVO bestaande uit maximaal 6.000 woningen en circa 100.000 m2 aanvullende maatschappelijke en commerciële voorzieningen. In dit programma is de eventuele herontwikkeling van de locatie Mobach niet opgenomen, het bedrijf is in het Stedenbouwkundig Plan immers ingepast.
Beslispunt	
5	Voor de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheid de volgende beleidsregels vast te stellen: a. aan het gearceerde gebied (‘Kaart delegatiebesluit) mag in plaats van de bestemming ‘Bedrijf’ van artikel 3 van het Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1 (hierna: het

	bestemmingsplan), uitsluitend een gemengde bestemming als bedoeld in artikel 5 van het bestemmingsplan worden toegekend die past bij het gebruik dat en de bebouwing die in de omgeving van het gearceerde gebied op grond van dat het bestemmingsplan mag plaatsvinden respectievelijk mag worden opgericht en voorts met inachtneming van hetgeen in deze beleidsregels is bepaald; b. de planregels moeten regels bevatten die het in het gearceerde gebied aanwezige rijksmonument voldoende beschermen. Dat sprake is van voldoende bescherming moet blijken uit een uitgevoerd bouwhistorisch onderzoek en/of overleg met de RCE. Uit deze stukken moet blijken dat voor de beoogde (bouw)plannen of (-) geen omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 aanhef en onder f van de Wabo vereist is, of (-) een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 aanhef en onder f van de Wabo naar alle waarschijnlijkheid verleend zal kunnen worden; c. gebruik (in enge zin) en bebouwing moeten (-) in lijn zijn met de stedenbouwkundige spelregels en richtlijnen van het Stedenbouwkundig Plan Merwede (SP) dat de raad heeft vastgesteld (bijlage 10 bij de plantoelichting van het bestemmingsplan) en passen (-) in de studie die Bureau BuRa specifiek heeft gedaan voor het gearceerde gebied (‘Studie BuRa delegatiebesluit’). Ten aanzien van de studie van Bureua BuRA geldt dat deze past binnen de stedenbouwkundige spelregels en richtlijnen van het SP, met dien verstande dat in aanvulling op het in het SP (en het bestemmingsplan) vastgelegde bouwvolume maximaal 4.000 m2 brutovloeroppervlakte (met uitzondering van gebouwde, ondergrondse of half verdiept gelegen, parkeervoorzieningen en de bestaande bedrijfswoning) binnen het gearceerde mag worden toegevoegd; d. het kostenverhaal door middel van een anterieure overeenkomst en/of een exploitatieplan of exploitatieregels in het bestemmingsplan, met inachtneming van de daarvoor geldende wettelijke bepalingen uit de Wet ruimtelijke ordening, het Besluit ruimtelijke ordening en/of het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet is geregeld; e. het college van burgemeester en wethouders verschaft de raad op de voet van artikel 10:16 lid 2 van de Algemene wet bestuursrecht inlichtingen over de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheid.
Argumenten	
5.1	<u>Met de beleidsregels geeft de raad een concreet kader aan de hand waarvan Mobach de eventueel beoogde herontwikkeling verder vorm kan geven.</u>
	Met het vastleggen van de beleidsregels worden de kwaliteitseisen en randvoorwaarden uit het Stedenbouwkundig Plan geborgd voor een eventueel beoogde herontwikkelling van Mobach. Het maximaal toe te voegen bouwvolume van 4.000 m2 brutovloeroppervlakte is extra toevoeging en niet voorzien in het vastgestelde Stedenbouwkundig Plan. De studie van bureau BuRa is het antwoord op de vraag wat maximaal toelaatbaar is voor wat betreft de toe te voegen massa van een eventueel beoogde herontwikkeling. Het delegatiebesluit met de bijbehorende beleidsregels geeft de ruimte voor verdere uitwerking van een eventuele herontwikkeling, evenals voor het programmatisch deel daarvan.

Financiën

In de door het addendum gewijzigde Samenwerkingsovereenkomst Merwede (SOK) zijn afspraken gemaakt over het verhaal van kosten. De te ontwikkelen gronden zijn eigendom van de gemeente en het Eigenarencollectief (zijnde de ontwikkelende grondeigenaren in het gebied die allen individueel de SOK hebben ondertekend).
Voor de integrale gebiedsontwikkeling van het plangebied Merwede is op basis van het SP Merwede ter toetsing van de financiële haalbaarheid een geheime grondexploitatieberekening gemaakt. In deze berekening worden de kosten en opbrengsten geraamd, en wordt het verwachte resultaat van de

gebiedsontwikkeling bepaald. De opbrengsten worden gerealiseerd door de verkoop van bouwgrond voor woningen, kantoren, horeca en andere voorzieningen.
De kosten worden vooral bepaald door het bouw- en woonrijp maken van de locatie, de kosten van collectieve voorzieningen (onder andere WKO, mobiliteit), de kosten van planontwikkeling en bijdragen aan kosten buiten het plangebied.
De conclusie van de grondexploitatieberekening is dat de kosten worden gedekt door de opbrengsten van deze gebiedsontwikkeling. Dit bestemmingsplan is daarmee financieel uitvoerbaar.
De (financiële) afspraken met het Eigenarencollectief zijn opgenomen in de SOK. Deze afspraken hebben onder andere betrekking op het verplichte kostenverhaal in het kader van de Wro. Daarom is deze samenwerkingsovereenkomst een anterieure overeenkomst conform 6.24 Wro, waarmee het kostenverhaal anderszins is verzekerd en er geen noodzaak is tot het vaststellen van een exploitatieplan.
De gemeente heeft specifiek voor haar eigendom binnen de integrale gebiedsontwikkeling een eigen grondexploitatieberekening opgesteld. Deze bevat de grondexploitatiekosten en opbrengsten die specifiek door de gemeente als privaat eigenaar gemaakt en ontvangen worden (zowel gebaseerd op de afspraken in de SOK als op basis van eigen uitgangspunten). De conclusie van deze berekening is dat de kosten worden gedekt door de opbrengsten. De grondexploitatie is gelijktijdig met de besluitvorming over het SP op 7 oktober 2021 vastgesteld en geldt daarmee als financiële basis voor verdere planuitwerking en uitvoering.
Ten behoeve van de gebiedsontwikkeling zijn tevens bovenwijkse voorzieningen nodig. De kosten en dekking van deze maatregelen (waaronder de bijdrage bovenwijks uit de SOK en de Woningbouwimpuls-subsidie) zijn toegelicht in het geheime financieel kader Merwedekanaalzone.
Naast de kosten voor het maken van het bestemmingsplan moet een inschatting worden gemaakt van het risico van planschade. De gemeente heeft daarom een planschaderisico-inventarisatie laten opstellen. Eventuele kosten van planschade zijn meegenomen in de grondexploitatieberekening, en hierover zijn afspraken gemaakt in de samenwerkingsovereenkomst. De kosten van eventuele planschade worden dus gedekt uit de opbrengsten van de gebiedsontwikkeling.

Vervolg

De indieners van de zienswijzen worden op de hoogte gesteld van het vaststellingsbesluit. Na vaststelling wordt het bestemmingsplan met het vaststellingsbesluit, en het besluit hogere waarden (Wet geluidhinder) gepubliceerd op de websites www.officielebekendmakingen.nl, www.utrecht.nl/bestemmingsplan en www.ruimtelijkeplannen.nl. De besluiten met bijbehorende stukken worden zes weken ter inzage gelegd. Tegen het vaststellingsbesluit kan beroep worden ingesteld bij de Raad van State.
Na vaststelling van het bestemmingsplan stelt het college de beleidsregels (bijlage 33 toelichting Bestemmingsplan) ter uitvoering van het bestemmingsplan vast. De beleidsregels zien op de ambities voor Merwede ten aanzien van woningbouwcategorieën, duurzaamheid en waterberging.

Participatie

Er heeft geen participatie plaatsgevonden over dit voorstel. Participatie heeft uitvoerig plaatsgevonden bij de totstandkoming van de Omgevingsvisie deel 1, deel 2 en het Stedenbouwkundig Plan Merwede. Deze documenten hebben terinzage gelegen met de mogelijkheid voor een ieder om te reageren. Ook heeft het ontwerpbestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage gelegen met de mogelijkheid voor eenieder om een zienswijze in te dienen. Tijdens de termijn van terinzagelegging is een drietal inloopspreekuren gehouden en zijn nieuwsbrieven en wijkberichten verspreid.

Communicatie

De indieners van de zienswijzen worden op de hoogte gesteld van de raadsbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan.
Het raadsbesluit wordt ook formeel gepubliceerd.
Tenslotte wordt het raadsbesluit opgenomen in een digitale nieuwsbrief.

Niet-Referendabel

De Verordening raadgevend referendum is niet van toepassing, omdat het een raadsvoorstel betreft over de vaststelling van een bestemmingsplan (artikel 3 lid 2 onder f Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Bestemmingsplan Toelichting, bijlagen, regels, bijlagen van de regels, en verbeelding
- Vaststellingsrapport Chw bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 5 Europalaan, fase 1
- Kaart delegatiebesluit
- Studie BuRa Delegatiebesluit

Bijlagen informatief

- GEHEIM Nadere toelichting op het raadsvoorstel ‘Vaststelling Crisis- en herstelwet (Chw) bestemmingsplan
- Merwedekanaalzone, deelgebied 5, Europalaan fase 1’Presentatie van de technische toelichting op 16 november 2021

Chw bestemmingsplan, Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

De uitleg van de begrippen zoals die in de Bijlage 1 Begrippen, bij de regels, zijn opgenomen, is bepalend bij de uitleg van het bestemmingsplan.

Artikel 2 Meten en berekenen

Bij toepassing van de regels worden onderstaande regels over het meten en berekenen gebruikt.

2.1 Hoogtematen

1. De bouwhoogte van een bouwwerk: de afstand vanaf het peil tot aan het hoogste punt van het gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouw onderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouw onderdelen.
2. De goothoogte van een bouwwerk: de afstand vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, de druiplijn, het boeiboord of een daarmee gelijk te stellen constructie deel.
3. De hoogte van een kap: de afstand vanaf de bovenkant van de goot, de druiplijn, het boeiboord of een daarmee gelijk te stellen constructie deel tot het hoogste punt van de kap.

2.2 Dakhelling

De hoek die het dakvlak maakt ten opzichte van het horizontale vlak.

2.3 Oppervlakte

1. De oppervlakte van een bouwwerk: de oppervlakte, gemeten tussen de buitenwerkse gevelvlakken of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.
2. Brutovloeroppervlakte: totale binnen een gebouw beschikbare vloeroppervlakte, inclusief de verdiepingen, gemeten volgens NEN 2580.

2.4 Inhoud

De inhoud van een bouwwerk: de inhoud, gemeten tussen de

- onderzijde van de begane grondvloer,
- buitenzijde van de gevels, het hart van de scheidsmuren en
- buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.5 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Hoofdstuk 2 Functies

Artikel 3 Bedrijf

3.1 Doel van de functie

Locaties met de functie 'Bedrijf' zijn bedoeld voor:

1. bedrijven die in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging zijn opgenomen en die zijn ingedeeld in categorie A en B1;
2. ter plaatse van Kanaalweg 24 ook voor het daar gevestigde keramiekbedrijf, waarbij geldt dat de (gas)ovens en de droogruimte uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-1', met dien verstande dat de geluidbelasting van het bedrijf op de gevels van een nieuwe geluidgevoelige functie op het moment dat de betreffende geluidgevoelige functie in gebruik genomen wordt, voldoet aan de normering zoals bepaald in artikel 5.4.4 Beoordelingskader Geluid;
3. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-2' zijn ook opslaggebouwen (verhuur opslagruimte) tot en met ten hoogste categorie 2 in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten toegestaan.
4. ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning (bw)' is een bedrijfswoning toegestaan behorende bij de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 .

3.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, daarnaast zijn ook daarbij behorende activiteiten zoals het aanleggen en gebruiken van erven en groenvoorzieningen toegestaan.
2. De activiteit aanleggen en gebruiken van parkeerplaatsen voor maximaal 5 parkeerplaatsen voor de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2.
3. De activiteit aanleggen en gebruiken van parkeerplaatsen voor de functie op het adres Europalaan 22 - 24.
4. Het gebruik van bedrijfsruimte als onzelfstandig kantoor is toegestaan, mits het gebruik als kantoor samenhangt met de bedrijfsactiviteiten en het gebruik als kantoor ondergeschikt is aan de bedrijfsactiviteiten; het gebruik is beperkt tot maximaal 30% van het bruto vloeroppervlak van bedrijfsgebouwen van een bedrijf tot een maximum van 2.000 m^2 per bedrijf.

3.3 Bouwen op de locatie, alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder vergunning te bouwen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een vergunning alleen, als het beoogde bouwwerk aan de volgende voorwaarden voldoet:

3.3.1 Gebouwen

1. Gebouwen mogen uitsluitend in het bouwvlak worden gebouwd.
2. De bouwhoogte bedraagt maximaal de bestaande bouwhoogte; als op de verbeelding een maximale bouwhoogte is opgenomen mag de aangegeven bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bouwhoogte (m)', niet worden overschreden.
3. Ter plaatse van de aanduiding 'sba-4' mag uitsluitend een expeditieruimte gebouwd worden. Van deze bouwmogelijkheid mag slechts gebruik gemaakt worden en de expeditieruimte mag daarna slechts in stand gehouden worden indien en voor zolang alle laad- en losbewegingen ten behoeve van de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 uitsluitend ter plaatse van de nieuwe expeditieruimte plaatsvinden.

3.3.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3 meter bedragen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte van de schoorstenen (in uitgeschoven toestand) op het adres Kanaalweg 24 ten hoogste de bestaande bouwhoogte is.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

3.4 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het opslaan van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk;
2. Bevi-inrichtingen zijn niet toegestaan;
3. oprichting, uitbreiding en wijziging van inrichtingen en/of installaties als bedoeld in bijlage C of D van het Besluit milieueffectrapportage, zoals geldend ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan, waarbij de betreffende drempelwaarde genoemd in kolom 2 van de betreffende onderdelen worden overschreden, zijn niet toegestaan;
4. het opslaan van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 meter op onbebouwde gronden;
5. het gebruiken van bedrijfsruimte als zelfstandige kantoren;
6. parkeren, al dan niet behorend tot de bedrijfsfunctie, met uitzondering van de regel onder 3.2 onder 2.
7. het bedrijfsmatig verhuren of laten verhuren van parkeervoorzieningen.
8. het slopen of wijzigen van gebouwen zonder omgevingsvergunning ter plaatse van de aanduiding "karakteristiek". Dit geldt niet voor werken of werkzaamheden die:
   a. betrekking hebben op het normaal onderhoud en beheer;
   b. al in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
   c. mogen worden uitgevoerd krachtens een al verleende vergunning.
9. zodra de bebouwing in gebruik genomen wordt en zolang geen gebruik is gemaakt van de bouwmogelijkheid van artikel 3.3.1 lid 3, is laden en lossen uitsluitend toegestaan ter plaatse en op de wijze zoals beschreven in het rapport van Goudappel.
10. gebruik van de gronden met de aanduiding sba-4 voor andere activiteiten dan expeditie (laden en lossen).

3.5 Afwijkende activiteiten met vergunning

Burgemeester en wethouder kunnen in afwijking van de regel in 3.4 onder 8 een vergunning verlenen voor het slopen of wijzigen van gebouwen ter plaatse van de aanduiding 'karakteristiek' als:

1. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de karakteristieke waarden zoals beschreven in de Lijst van karakteristieke waarden. Hierbij geldt dat een cultuurhistorisch onderzoek inzicht moet bieden in de mogelijke gevolgen voor de karakteristieke waarden van het gebouw en de eventueel noodzakelijke maatregelen of aan te leggen voorzieningen;
2. advies is ingewonnen bij team Erfgoed van het organisatieonderdeel Ruimte van de gemeente Utrecht.

Artikel 4 Bedrijf - Nutsvoorziening

4.1 Doel van de functie

Locaties met de functie 'Bedrijf - Nutsvoorziening' zijn bedoeld voor:

1. nutsvoorzieningen die in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging zijn opgenomen en die zijn ingedeeld in categorie A of B1;
2. ter plaatse van de functie-aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - transformatorstation' ook voor een transformatorstation tot en met ten hoogste categorie 3.2 in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten, met dien verstande dat het maximaal vermogen ten hoogste 100 MWA bedraagt.

4.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, en daarnaast zijn ook daarbij behorende activiteiten zoals het aanleggen en gebruiken van tuinen, erven, parkeerplaatsen, fiets- en voetpaden, en groenvoorzieningen toegestaan.

4.3 Bouwen op de locatie, alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder vergunning te bouwen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een vergunning alleen, als het beoogde bouwwerk aan de onderstaande voorwaarden voldoet:

4.3.1 Gebouwen

1. Gebouwen mogen uitsluitend in het bouwvlak worden gebouwd.
2. De bouwhoogte bedraagt maximaal de bestaande bouwhoogte.

3. In afwijking van de regel onder 2 mag de bestaande bouwhoogte met maximaal 1,5 meter worden overschreden als dit noodzakelijk is voor het beperken van de milieuhinder van de nutsvoorzieningen.

4.3.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3 meter bedragen.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

4.4 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het opslaan van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk;
2. Bevi-inrichtingen zijn niet toegestaan;
3. oprichting, uitbreiding en wijziging van inrichtingen en/of installaties als bedoeld in bijlage C of D van het Besluit milieueffectrapportage, zoals geldend ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan, waarbij de betreffende drempelwaarde genoemd in kolom 2 van de betreffende onderdelen worden overschreden, zijn niet toegestaan;
4. het opslaan van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 meter op onbebouwde gronden;
5. het gebruiken van bedrijfsruimte als zelfstandige kantoren;
6. het bedrijfsmatig verhuren of laten verhuren van parkeervoorzieningen;
7. het aanleggen, bouwen en gebruiken van gebouwen of voorzieningen voor (beperkt) kwetsbare objecten binnen de aanduiding 'veiligheidszone'.

Artikel 5 Gemengd

5.1 Doel van de functie

1. Locaties met de functie Gemengd zijn bedoeld om te transformeren naar een hoogstedelijk gemengd woon- werkgebied waarbij de invulling van het gebied bijdraagt aan de doelstelling van een gezonde, klimaatbestendige, stedelijke ontwikkeling, met een goede mix van woningen, groen, stedelijke voorzieningen, een stevige sociaaleconomische structuur, zoveel mogelijk energieneutraal en circulair en een fijnmazig verkeersnetwerk voor langzaam verkeer.
2. De missie voor Merwede is te vatten in vijf thema's; mobiel Merwede, gezond en duurzaam, levendige stadswijk, groen tenzij, en Coulissestad, zoals verwoord in hoofdstuk 1.3 van het Stedenbouwkundig Plan Merwede.
3. De invulling van het gebied vindt plaats volgens de stedenbouwkundige principes; eenheid in verscheidenheid, samengesteld en pandsgewijs, gekaderd en toegankelijk, stad op ooghoogte, aflopende dichtheid en hoogte, en licht en lucht, zoals verwoord in hoofdstuk 6.1 van het Stedenbouwkundig Plan Merwede.
4. De leden 5.2 tot en met 5.11 bevatten de regels die gelden voor de binnen de functie '*Gemengd*' beoogde transformatie.

5.2 Activiteiten en voorzieningen die zijn toegestaan

1. De volgende activiteiten en voorzieningen zijn toegestaan, met inachtneming van de in dit lid en de artikelen 5.3 tot en met 5.11 gestelde regels en voorwaarden:
   a. Wonen en de daarbij horende activiteiten die voldoen aan artikel 20 van deze regels. Er zijn maximaal 4.250 woningen toegestaan.
   b. Activiteiten genoemd in *'tabel 1 Programma niet woonfuncties*' waarbij een minimum (m^2 BVO min) en maximum (m^2 BVO max) programma per functie geldt voor het gehele plangebied zoals in de tabel aangegeven. Bij de beoordeling van het maximale programma maatschappelijke voorzieningen wordt de invulling van het programma zoals opgenomen in de functies Maatschappelijk en Gemengd bij elkaar opgeteld.
   c. Gebruik van bedrijfsruimte als onzelfstandig kantoor, mits het gebruik als kantoor samenhangt met de bedrijfsactiviteiten en het gebruik beperkt blijft tot maximaal 30% van het bruto vloeroppervlakte van de bedrijfsgebouwen van het betreffende bedrijf en niet meer bedraagt dan 2.000 m^2 per bedrijf.
   d. Ter plaatse van de aanduiding '*specifieke vorm van verkeer - 1'* een langzaamverkeersverbinding die wordt aangelegd volgens het principe zoals aangegeven op pagina 116 'profiel Oost-weststraat fietsverbinding' van het Stedenbouwkundig Plan Merwede.
   e. Ontsluiting voor autoverkeer uitsluitend ter plaatse van de aanduiding '*specifieke vorm van verkeer - 2'*.

f. Voorzieningen voor autoverkeer, uitsluitend in gebouwde parkeervoorzieningen met maximaal 1.200 parkeerplaatsen.
g. Ter plaatse van de aanduiding '*ecologie*' een ecologische verbinding die wordt aangelegd volgens het principe 'diagonaal' zoals opgenomen op pagina 24 van het door het college van burgemeester en wethouders vastgestelde Functioneel Ontwerp (FO IP).
h. Horeca in de categorie D1, D2 of D3 van de Lijst van Horeca-activiteiten uitsluitend in hoekpanden, solitaire panden en panden die grenzen aan andere panden die geen woningen zijn, als:
   - dit past bij de leefbaarheid in de omgeving;
   - de horecagelegenheid verbondenheid heeft met de wijk;
   - mogelijke ongewenste effecten op de leefbaarheid worden voorkomen.
i. Terrassen bij horecagelegenheden zoals bedoeld in *'tabel 1 Programma niet woonfuncties*' zijn niet toegestaan.

2. Naast de activiteiten genoemd in de regels onder 1 en 3 zijn ook de daarbij behorende activiteiten, zoals sport- en spelvoorzieningen, het aanleggen, gebruiken en in stand houden van parken, tuinen, erven, verblijfsgebied, met daaronder begrepen pleinen, voet- en fietspaden en incidenteel gemotoriseerd verkeer zoals hulpdiensten, afvaldiensten, verhuiswagens en Licht Elektrische Voertuigen (LEV's) en ook voor verkeersbewegingen ten behoeve van (bevoorrading(s)verkeer) en laden en lossen voor de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2, nutsvoorzieningen, waterberging, bruggen, voorzieningen voor warmte-koudeopslag, voorzieningen voor de in- en uitlaat van oppervlaktewater, toegangspaden, voorzieningen voor het verzamelen en afvoeren van afval, voorzieningen voor laden en lossen en hulpdiensten, incidentele parkeerplaatsen voor deelauto's, parkeerplaatsen voor mindervaliden, markten en standplaatsen voor ambulante handel, kleinschalige evenementen en ontsluitingen van gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan.
3. Tijdelijke activiteiten zijn toegestaan zolang die de transformatie van het gebied niet verhinderen of vertragen of activiteiten die tijdelijk zorgen voor een passend gebruik van een locatie en activiteiten die nodig zijn voor de transformatie, zoals het gebruiken van de locatie als bouwterrein, het aanleggen van de verkeersstructuur. Ook zijn tijdelijke parkeerplaatsen toegestaan buiten de gebouwde parkeervoorzieningen, uitsluitend vooruitlopend op de definitieve gebouwde parkeervoorzieningen.

Tabel 1 Programma niet woonfuncties

Sector	Functie	m² BVO min	m² BVO max
Werken	Bedrijven in de categorie A en B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging, creatieve bedrijvigheid en stadslandbouw. Stadslandbouw is toegestaan mits naar aard en invloed gelijk te stellen met bedrijven categorie A en B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging en tot een maximum van 3.000 m² bvo	26.000	40.000
	Nieuwe zelfstandige kantoren	9.000	13.000
Detailhandel	Detailhandel supermarkt (minimaal 2 vestigingen van elk maximaal 1.250 m² bvo) Detailhandel dagelijks, afhaalzaken daaronder begrepen	2.200 750	2.500 1.000
	Detailhandel niet dagelijks	1.075	1.800
Horeca	Horeca in de categorie D1, D2 en D3 van de Lijst van Horeca-activiteiten	1.500	3.000
	Foodhal (maximaal 1 vestiging)	0	2.750
Vrije tijd/Leisure	Leisure	2.000	7.000
	Sportschool Zwembad	0 0	1.270 1.100
Diensten	Dienstverlening	800	2.400
Maatschappelijke voorzieningen		27.750	32.000

Totaal		71.075	107.820

5.3 Nieuwe activiteiten en voorzieningen alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning een nieuwe activiteit te starten of een voorziening te realiseren.
2. De omgevingsvergunning wordt alleen verleend voor de activiteiten en voorzieningen genoemd in lid 5.2 en uitsluitend als de aanvraag voldoet aan het in lid 5.4 vastgelegde '*beoordelingskader vergunningaanvraag*'.

5.4 Beoordelingskader vergunningaanvraag

5.4.1 Beoordelingskader Bouwen

1. De bebouwing in de functie Gemengd heeft in totaal een maximum bruto vloeroppervlak van 525.000 m^2 exclusief ondergronds programma.
2. Nieuwe gebouwen zijn aardgasvrij.
3. Gebouwen worden in het bouwvlak gebouwd.
4. Er wordt een '*passend woningprogramma'* gerealiseerd. Wat moet worden verstaan onder een '*passend woningbouwprogramma'* is nader omschreven in de '*Beleidsregels Uitvoering programma Merwede, gemeente Utrecht*'.
5. De bebouwing is '*ambitieus als het gaat om duurzaamheid en circulariteit*'. Wat wordt verstaan onder '*ambitieus als het gaat om duurzaamheid en circulariteit*' wordt nader omschreven in de '*Beleidsregels Uitvoering programma Merwede, gemeente Utrecht*'.
6. Er mogen alleen nieuwe woningen gebouwd worden indien geborgd is dat het minimale programma vermeld in '*tabel 1 Programma niet woonfuncties*' gerealiseerd en in gebruik genomen wordt met inachtneming van de kaarten '*intensiteiten*', '*voorzieningenclusters*' en '*maatschappelijke voorzieningen*' op pagina 68 van het Stedenbouwkundig Plan Merwede. Hierbij geldt dat het minimum programma geldt voor de eindfase.
7. De hoogte van de eerste bouwlaag van een gebouw is minimaal 3,5 meter hoog. Dit wordt gemeten vanaf de bovenkant van de vloer van de eerste bouwlaag tot de onderkant van de vloer van de tweede bouwlaag.
8. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan in '*tabel 2 maximale bouwhoogten*' per zone is aangegeven.
9. In aanvulling op de regel onder 8 zijn hoogteaccenten toegelaten met dien verstande dat:
   a. de maximale bouwhoogte voor gebouwen in de betreffende zone niet meer bedraagt dan in '*tabel 2 maximale bouwhoogten*' voor hoogteaccenten is aangegeven.
   b. de in de tabel aangegeven maximale bouwhoogten 70 meter en 100 meter uitsluitend gebouwd mogen worden ter plaatse van de specifieke bouwaanduidingen 'sba-2' en 'sba-3' en waarbij het in de tabel aangewezen maximaal aantal gebouwen per aanduiding geldt.
10. In aanvulling op de regel onder 8 en 9 geldt dat ter plaatse van de aanduiding '*sba-1*' hoogteaccenten niet zijn toegestaan.
11. Nieuwe zelfstandige kantoren zijn uitsluitend toegestaan als vaststaat dat, binnen 6 maanden na ingebruikname van een nieuw kantoor, de totale bruto vloeroppervlakte aan zelfstandige kantoren in het plangebied niet meer bedraagt dan de bestaand aanwezige bruto vloeroppervlakte aan zelfstandige kantoren en dit bestaand aanwezige bruto vloeroppervlakte daarna ook niet toeneemt.
12. Voorzieningen in de ondergrond die nodig zijn voor het functioneren van het bouwwerk zijn alleen toegestaan als zij passen bij een doelmatige verdeling van het gebruik van de ondergrond en doorboren de scheidingslaag tussen het eerste en het tweede waterhoudend pakket alleen als daar een dringende reden voor is.
13. Bebouwing moet voldoen aan het Beeldkwaliteitsplan Merwede en de spelregels, richtlijnen en afwijkingsmogelijkheden uit hoofdstuk 6.2 (onder 2 tot en met 13) van het Stedenbouwkundig Plan Merwede.
14. Voorzieningen voor het stallen van fietsen, hoofdzakelijk inpandig in de bouwblokken. Om het fietsen en stallen aantrekkelijk te maken liggen de fietsenstallingen zo veel mogelijk op maaiveld en voorziet ieder bouwblok bij voorkeur in de interne behoefte aan fietsparkeren.
15. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt:
   a. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen.
   b. De regel onder a geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
   c. In afwijking van de regel onder a mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

Tabel 2 Maximale bouwhoogten

Zone	Bouwhoogte	Bouwhoogten hoogteaccenten
Overige zone - zone 1	37	55
Overige zone - zone 2	31	43
Overige zone - zone 3	25	31
Stedelijke accenten		
Overige zone - zone 1		70 (maximaal 1 gebouw) ('sba-3')
Overige zone - zone 1		100 (maximaal 1 gebouw) ('sba-2')

5.4.2 Beoordelingskader Parkeren

Voor parkeren geld het volgende beoordelingskader:

1. De gronden met de functie Gemengd mogen slechts worden bebouwd onder de voorwaarden dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd en in stand wordt gehouden, en dat voor het laden en lossen van goederen voldoende voorzieningen in de openbare ruimte worden getroffen.
2. Of sprake is van voldoende parkeergelegenheid wordt beoordeeld aan de hand van de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013) gebiedstype A2, met dien verstande dat de afwijkingsbevoegdheden uit paragraaf 5.2 van deze Nota waaronder de aanwijzing als maatwerkgebied op de volgende wijze worden ingevuld:
   a. een korting tot 30% op het bewonersdeel van de parkeernorm bij woningen door inzet van deelauto's;
   b. een korting van 10% door additioneel fietsparkeren;
   c. parkeren op loopafstand en op afstand in een P+R (zie lid 5.4.10);
   d. een lagere parkeernorm voor bezoek (maatwerk, onderbouwd in het concept)
3. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen dient aan de hand van een parkeerbalans aangetoond te worden:
   a. dat voor het bouwplan een evenredig deel wordt gebruikt van de 1.200 parkeerplaatsen als bedoeld in artikel 5.2 lid 1 onder f; en
   b. dat uiterlijk bij ingebruikname van de gebouwen zodanige maatregelen en voorzieningen op eigen terrein of in de omgeving van het bouwplan getroffen zullen zijn, dat mede gelet op de beschikbaarheid van een P+R-voorziening op afstand met 437 parkeerplaatsen en de overige (toekomstige) ontwikkelingen binnen de bestemming 'Gemengd', toepassing van de in lid 2 sub a en b genoemde reductiefactoren redelijkerwijs gerechtvaardigd is.
   c. Bij de beoordeling van de aanvraag onder 3 wordt bij de beoordeling van "evenredigheid" ook de inzet van deelauto's en parkeren op afstand per bouwaanvraag betrokken.
4. Voor fietsparkeren gelden de normen zoals opgenomen in Bijlage 6 Regels fietsparkeren.

5.4.3 Beoordelingskader Ecologie

Groene daken moeten zodanig worden ingericht en in stand worden gehouden dat zij kunnen fungeren als leefgebied voor planten en dieren.

5.4.4 Beoordelingskader Geluid

Voor geluid geldt het volgende beoordelingskader:

1. Voldaan wordt aan de grenswaarde voor het langtijdgemiddelde geluid vanwege bedrijven en voorzieningen van maximaal 45 dB(A) etmaalwaarde op de gevel van een woning en andere geluidgevoelige functies, en dat deze maximale geluidbelasting in stand wordt gehouden.
2. Als uit een deskundigenonderzoek blijkt dat niet doelmatig en/of kosteneffectief kan worden voldaan aan het bepaalde in de regel onder 1, kan er worden afgeweken van de genoemde maximale etmaalwaarde, met dien verstande dat een etmaalwaarde van maximaal 50dB(A) is toegestaan. Uit een deskundigenonderzoek moet blijken dat alle doelmatige en/of kosteneffectieve maatregelen om het geluidniveau te verminderen worden getroffen.
3. Vanwege de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 geldt een grenswaarde voor het langtijdgemiddelde geluid van maximaal 50dB(A) etmaalwaarde op de gevel van een woning en andere geluidgevoelige functies, en dat deze maximale geluidbelasting in stand wordt gehouden.
4. Vanwege de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 geldt een maximaal geluidniveau van 70 dB(A) gedurende de dagperiode (07:00-19:00uur), 65 dB(A) gedurende de avondperiode (19:00-23:00 uur) en 60 dB(A) gedurende de nachtperiode (23:00-07:00uur). Laden en lossen ten behoeve van de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 is gedurende de dagperiode van toetsing aan het maximale geluidniveau uitgesloten. Laden en lossen is gedurende de avond- en nachtperiode niet toegestaan.
5. De grenswaarde voor het langtijdgemiddelde geluid vanwege bedrijven en voorzieningen op de gevel van een woning en andere geluidgevoelige functies, bedraagt in de nachtperiode (23:00-07:00 uur) in alle gevallen maximaal 35 dB(A).

5.4.5 Beoordelingskader Bezonning

Voor bezonning geldt het volgende beoordelingskader:

1. Bezonning Merwedepark en Europalaan: Voor verblijfsplekken in het Merwedepark en aan de Europalaan geldt dat er het hele jaar minimaal 2 uur zonlicht per dag is.
2. Bezonning pleinen: Verblijfsplekken op de centrale pleinen, ontvangen in de periode van 21 maart tot en met 21 september direct zonlicht, waarbij 75% van een plein minimaal twee bezonningsuren per dag heeft.
3. Straten en binnenterreinen: Verblijfsplekken in binnenterreinen en straten ontvangen voldoende zon in de periode van 21 maart tot en met 21 september, waarbij:
   a. 50% van binnenterreinen minimaal 2 uur direct zonlicht kan ontvangen, en
   b. 75% van de straten minimaal 2 uur direct zonlicht kan ontvangen.
   c. Als de binnenterreinen niet aan deze eisen kunnen voldoen, is het toegestaan om de bezonning van de lager gelegen daken (mits collectief toegankelijk) mee te nemen in de bepaling van het bezonde oppervlakte.
4. Bezonning gevels: Van het totale geveloppervlak van een blok ontvangt de gevel in zoveel mogelijk gevallen 50% minimaal 2 uur per dag direct zonlicht in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. De situering en vorm van de bebouwing mag niet leiden tot overmatige schaduw op de aangrenzende blokken. Voor de bezonning van de omliggende gebouwen geldt dat in zoveel mogelijk gevallen 60% van de omliggende gevels aan de noord-, oost- en westzijde van het blok minimaal 2 uur per dag direct zonlicht in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober ontvangen.

5.4.6 Beoordelingskader Wind

Voor windhinder en windgevaar volgens NEN 8100 geldt het volgende beoordelingskader:

1. voor parken, pleinen, straten en binnentuinen mag geen sprake zijn van de kwalificatie 'slecht' voor windhinder.
2. voor verblijfsplekken (bijvoorbeeld horecaterrassen) geldt dat moet worden voldaan aan kwaliteitsklasse A.
3. voor windgevaar mag geen sprake zijn van de kwalificatie 'gevaarlijk'. Matig risico op windgevaar wordt alleen geaccepteerd op locaties die vallen binnen activiteitenklasse I (doorlopen).

5.4.7 Beoordelingskader Water

Voor water geldt het volgende beoordelingskader:

1. Elk bouwblok houdt zijn eigen hemelwater zo veel mogelijk zelf vast en verwerkt dit. Dit wordt nader ingevuld met de '*Beleidsregels Uitvoering programma Merwede, gemeente Utrecht*'.
2. Van regel 1 kan worden afgeweken als bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt aangetoond dat het hemelwater op een andere manier binnen het plangebied wordt vastgehouden en wordt verwerkt.

5.4.8 Beoordelingskader Binnenterreinen

Voor binnenterreinen geldt het volgende beoordelingskader:

Binnenterreinen hebben een groene invulling die zoveel als mogelijk collectief in stand wordt gehouden. Een binnenterrein biedt ruimte voor ontmoeting, spelen, en is in ieder geval gedurende de dagperiode publiek verbonden met het netwerk van straten, pleinen en parken, en vormt blijvend een verlengde van de Merwedebiotoop.

5.4.9 Beoordelingskader Voorzieningen

Bij het verlenen van de omgevingsvergunning als bedoeld in lid 5.3 '*Nieuwe activiteiten en voorzieningen alleen met vergunning*' voor de activiteit Wonen, moet door de aanvrager aangetoond zijn dat op het moment dat het eerste cluster nieuwbouwwoningen in gebruik is genomen, er in het plangebied een voorziening in gebruik is en in stand wordt gehouden voor dagelijkse detailhandel, een huisartsenpost en een apotheek.

Tijdelijke voorzieningen zijn toegestaan vooruitlopend op het gereedkomen van de permanente bebouwing voor de hiervoor genoemde voorzieningen.

5.4.10 Beoordelingskader Mobiliteit

Bij het verlenen van de omgevingsvergunning als bedoeld in lid 5.3 '*Nieuwe activiteiten en voorzieningen alleen met vergunning*' voor de activiteit Wonen, moet door de aanvrager aangetoond zijn dat op het moment dat het eerste cluster nieuwbouwwoningen in gebruik is, er één of meer mobiliteitshubs in werking zijn en in werking blijven die voldoen aan de volgende voorwaarden:

1. Een mobiliteitshub is gelegen op een centrale plek in het plangebied, nabij loop-, fiets- en openbaarvervoervoorzieningen, centrale gebouwde parkeervoorzieningen, en de niet woonfuncties volgens '*Tabel 1 Programma niet woonfuncties*' van lid 5.2 Activiteiten en voorzieningen die zijn toegestaan.

2. Een mobiliteitshub bestaat uit een mobiliteitswinkel, logistieke service, buffer (voor voertuigen en goederen) en een digitaal managementsysteem om de deelmobiliteit te bedienen en de reductie van autogebruik te ondersteunen (mobiliteitshub). Huisvesting van deze voorzieningen in niet permanente gebouwen is toegestaan vooruitlopend op het gereedkomen van de permanente bebouwing voor de genoemde voorzieningen in deze regel.
3. De 2e mobilititeitshub moet beschikbaar zijn voor ingebruikname van het laatste cluster nieuwe woningen.
4. Het Mobiliteitsconcept Merwede wordt bewaakt en beheerd.
5. Het Mobiliteitsconcept Merwede wordt doorontwikkeld.
6. De functie van mobiliteitsregisseur is ingesteld en ingevuld.

5.5 Beleidsregels Uitvoering programma Merwede

Ter invulling van de beoordelingscriteria van lid 5.4.1 onder 4 (*passend woningbouwprogramma*), lid 5.4.1 onder 5 (*ambitieus als het gaat om duurzaamheid en circulariteit*) en lid 5.4.7 Beoordelingskader Water stellen burgemeester en wethouders de '*Beleidsregels Uitvoering programma Merwede, gemeente Utrecht*' vast.

Burgemeester en wethouders beoordelen aan de hand van de Beleidsregels of een aanvraag voldoet aan de beoordelingscriteria van lid 5.4.1 onder 4, lid 5.4.1 onder 5 en lid 5.4.7 Beoordelingskader Water. Voor zover de vastgestelde beleidsregels worden gewijzigd, treden de gewijzigde beleidsregels in de plaats van de daarvoor geldende beleidsregels.

De beleidsregels gaan over:

1. de mate waarin een bouwblok in voldoende mate bijdraagt aan het woningbouwprogramma naar categorie en het programma niet woonfuncties;
2. de wijze van situering en uitwerking van gebouwen voldoende bijdraagt aan ecologische verbindingen en groen, waaronder dakgebruik;
3. de mate waarin een gebouw een evenredige bijdrage levert aan duurzaamheid en klimaat, energie en circulariteit.

5.6 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. opslag, anders dan tijdelijke opslag in verband met het bouwen, van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 meter op onbebouwde gronden;
2. Bevi-inrichtingen;
3. oprichting, uitbreiding en wijziging van inrichtingen en/of installaties als bedoeld in bijlage C of D van het Besluit milieueffectrapportage, zoals geldend ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan, waarbij de betreffende drempelwaarde genoemd in kolom 2 van de betreffende onderdelen worden overschreden, zijn niet toegestaan;
4. shisha-lounges;
5. het gebruiken van ruimtes voor belhuizen:
6. het vestigen van gevoelige functies binnen een afstand van 50 meter vanaf de bestemmingsgrens aan de zijde van de Europalaan en Wilhelminalaan;
7. wonen ter plaatse van de aanduiding '*wonen uitgesloten*';
8. in de openbare ruimte is op of boven maaiveldniveau geen plaats voor het parkeren van auto's, met uitzondering van incidentele parkeerplaatsen voor deelauto's, mindervaliden, en laden/lossen en voor zover geen sprake is van een tijdelijke activiteit als bedoeld in lid 5.2 onder 3.
9. het slopen of wijzigen van gebouwen zonder omgevingsvergunning ter plaatse van de aanduiding "*karakteristiek*". Dit geldt niet voor werken of werkzaamheden die:
   a. betrekking hebben op het normaal onderhoud en beheer;
   b. al in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
   c. mogen worden uitgevoerd krachtens een al verleende omgevingsvergunning.

5.7 Nadere eisen

1. Burgemeester en wethouders kunnen om onevenredige windhinder of windgevaar te voorkomen nadere eisen stellen aan de plaatsing en vormgeving van gebouwen met een bouwhoogte vanaf 30 meter als het in regel 5.4.6 Beoordelingskader Wind bedoelde onderzoek daartoe aanleiding geeft.
2. Burgemeester en wethouders kunnen om onevenredige schaduwwerking te voorkomen nadere eisen stellen aan de plaatsing en vormgeving van gebouwen als het in regel 5.4.5 Beoordelingskader Bezonning bedoelde onderzoek daartoe aanleiding geeft.
3. Burgemeester en wethouders kunnen om onevenredige aantasting van de karakteristieke waarden van het gebouw te voorkomen nadere eisen stellen aan de plaatsing en vormgeving van gebouwen.

4. Voor het behalen van de doelstellingen als bedoeld in lid 5.1, kunnen burgemeester en wethouders nadere eisen stellen aan:
   a. de verkeersveiligheid;
   b. de milieusituatie;
   c. de sociale veiligheid;
   d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
   e. de ventilatie van woongebouwen gelegen aan de Europalaan voor de luchtkwaliteit;
   f. de aard, omvang en duur van de tijdelijke activiteiten zoals bedoeld in regel 5.2 onder 3;
   g. de situering en toegankelijheid van voorzieningen voor fietsparkeren in gebouwen.

5.8 Afwijkende activiteiten met vergunning

5.8.1 Bezonning

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in 5.4.5 Beoordelingskader Bezonning voor het afwijken van de minimale eisen van de bezonning van straten en pleinen, mits dit niet leidt tot overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard of onevenredige afbreuk doet aan de kwaliteit van de openbare ruimte. In de afweging worden de doelen uit de regel in lid 5.1 Doel van de functie betrokken.

5.8.2 Gevoelige functies

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in 5.6 Activiteiten die niet mogen onder 6 voor het toelaten van gevoelige functies binnen een afstand van 50 meter als de gevoelige functie niet rechtstreeks grenst aan de genoemde weg en er geen belemmeringen zijn voor de vestiging vanuit luchtkwaliteit.

5.8.3 Terras bij een horecagelegenheid

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in 5.2 Activiteiten en voorzieningen die zijn toegestaan lid 1 onder i voor het realiseren van een terras behorend bij een naastgelegen horecagelegenheid, mits wordt aangetoond dat het gecumuleerde langtijdgemiddelde geluidniveau van het geluid dat op het terras veroorzaakt wordt op de gevels van omliggende geluidsgevoelige functies niet meer bedraagt dan 55 dB(A) voor de dagperiode (7-19 uur), 50 dB(A) voor de avondperiode (19-23 uur) en 45 dB(A) voor de nachtperiode (23-7 uur).

5.8.4 Horeca in categorie B

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in 5.2 lid 1 onder b voor het toelaten van horeca in de categorie B mits dit niet leidt tot overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard, het leefklimaat en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, en met inachtneming van het maximaal toegelaten vierkante meters brutovloeroppervlak zoals opgenomen in '*tabel 1 Programma niet woonfuncties*'.

5.8.5 Positionering van maatschappelijke voorzieningen

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in lid 5.4.1 Beoordelingskader Bouwen onder 6 voor het afwijken van de positionering van maatschappelijke voorzieningen zoals opgenomen in de kaart 'maatschappelijke voorzieningen' op pagina 68 van het Stedenbouwkundig Plan, mits de mix van maatschappelijke voorzieningen in stand blijft en advies is ingewonnen bij organisatieonderdeel Maatschappelijke Ontwikkeling van de gemeente Utrecht.

5.8.6 Horeca in categorie D1, D2 en D3

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in lid 5.2 Activiteiten en voorzieningen die zijn toegestaan lid 1 onder h voor het toelaten van horeca in de categorie D1, D2 en D3 grenzend aan panden die woningen zijn mits dit niet leidt tot overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard, het leefklimaat en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, en met inachtneming van het maximaal toegelaten vierkante meters brutovloeroppervlak zoals opgenomen in '*tabel 1 Programma niet woonfuncties*'.

5.8.7 Lagere hoogte van de eerste bouwlaag

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel 5.4.1 Beoordelingskader Bouwen onder 7 voor het toestaan van een lagere hoogte van de eerste bouwlaag op locaties waar technische ruimtes (zoals inpandige afvalinzameling en nutsruimtes) en stallingruimtes worden gerealiseerd en bij de zijden van een bouwblok waar op de eerste bouwlaag vooral sprake is van wonen.

5.8.8 Slopen of wijzigen van gebouwen ter plaatse van 'karakteristiek'

Burgemeester en wethouder kunnen in afwijking van de regel in 5.6 Activiteiten die niet mogen onder 9 een omgevingsvergunning verlenen voor het slopen of wijzigen van gebouwen ter plaatse van de aanduiding 'karakteristiek' als:

1. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de karakteristieke waarden zoals beschreven in de Lijst van karakteristieke waarden. Hierbij geldt dat een cultuurhistorisch onderzoek inzicht moet bieden in de mogelijke gevolgen voor de karakteristieke waarden van het gebouw en de eventueel noodzakelijke maatregelen of aan te leggen voorzieningen;
2. advies is ingewonnen bij team Erfgoed van het organisatieonderdeel Ruimte van de gemeente Utrecht.

5.8.9 Bijzondere concepthotels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de '*tabel 1 Programma niet woonfuncties*' om de activiteit verstrekken van logies voor bijzondere concepthotels en bijzondere doelgroephotels mogelijk te maken.

Bij de toepassing van deze bevoegdheid gelden de volgende voorwaarden:

1. Op basis van een onderbouwing moet de behoefte en de positieve bijdrage van de functie aan het hotelaanbod binnen de gemeente Utrecht worden aangetoond. Voor beide hotelvormen geldt dat ze nadrukkelijk moeten kunnen voorzien in een eigen vraag en de markt zodoende verruimen en hiermee aanvullend gaan functioneren op het bestaande hotelaanbod.
2. In uitwerking van de regel onder 1 geldt dat het hotel in ieder geval moet voldoen aan de volgende criteria:
    a. Locatie: het hotel biedt duidelijke meerwaarde aan een gebiedsontwikkeling of is in een monumentaal of bijzonder pand gehuisvest.
    b. Kwaliteit initiatiefnemers: harde toezegging van ontwikkelaar en exploitant voor de realisatie van het hotel, waarbij bewezen referenties zijn van reeds gerealiseerde plannen.
    c. Segmentatie: bedient aantoonbaar een eigen doelgroep met voor Utrecht aanvullende hotelconcepten (eigen businessplan en marktonderzoek met inzicht in vraag, aanbod en onderscheidend vermogen zijn verplicht), zodat hiermee in een kwalitatieve verbreding van het aanbod wordt voorzien.
    d. Duurzaamheid: het concept is bij voorkeur alternatief aanwendbaar (bijvoorbeeld om te vormen naar woningen) en draagt bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de ambitie Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen. Dat kan bijvoorbeeld door invulling te geven aan sociaal ondernemerschap (social return), gezonde horeca, faciliteren van gezonde mobiliteit, het beperken van hinder voor de buurt en het creëren van voordelen voor de buurt. Het initiatief draagt ook bij aan de duurzame verstedelijking van Utrecht door een energieneutrale exploitatie, het bijdragen aan de regionale circulaire economie, en het natuurinclusief en klimaatadaptief (her)-ontwikkelen van het gebouw.

5.8.10 Short Stay

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de '*tabel 1 Programma niet woonfuncties*' om de activiteit verstrekken van logies voor tijdelijk verblijf (Short Stay) mogelijk te maken.

Bij de toepassing van deze bevoegdheid gelden de volgende voorwaarden:

1. Op basis van een onderbouwing moet de behoefte en de positieve bijdrage van de functie aan de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone worden aangetoond.

2. De accommodatie voor tijdelijk verblijf heeft voldoende akoestische kwaliteit voor een goed woon- en leefklimaat.
3. Voldaan moet worden aan de Beleidsregels tijdelijk verblijf (Short Stay) gemeente Utrecht. Als deze beleidsregels wijzigen, wordt met de wijziging rekening gehouden.

5.8.11 Oppervlakte Bijzondere concepthotels en Short Stay

De gezamenlijke oppervlakte van de activiteiten als bedoeld in de regel 5.8.9 Bijzondere concepthotels en 5.8.10 Short Stay heeft een omvang van maximaal 9.000 m^2 brutovloeroppervlak.

5.9 Wijze van meten bouwhoogte

Bij het meten van de bouwhoogte als bedoeld in artikel 2.1 worden niet meegerekend:

1. technische ruimten en voorzieningen, waaronder installaties voor energieopwekking, liftschachten en glazenwasinstallaties, verbindende spiltrappen tussen bouwdelen en groenvoorzieningen, zoals bomen, struiken en andere daarmee gelijk te stellen voorzieningen;
2. dakranden als beëindiging van een gebouw voor de visuele afscherming van technische ruimten en voorzieningen op een gebouw.

5.10 Toepassingsbereik artikel 18

In afwijking van de regel in artikel 18 lid 2 onder 1, beoordelen burgemeester en wethouders bij de aanvaardbaarheid van de overschrijding van de bouwhoogte tot een maximale afwijking van 5% uitsluitend of de overschrijding een positieve bijdrage levert aan de kwalitatieve doeleinden op gebouwniveau (zoals een hogere plint- of verdiepingshoogte).

5.11 Monitoring

1. Burgemeester en wethouders monitoren jaarlijks de mate van realisatie van de transformatie binnen de functie 'Gemengd'. De voortgang van Project Merwede wordt gemonitord volgens het *'Plan van Aanpak Monitoring'*.
2. Het voortgangsrapport bevat in ieder geval de volgende onderdelen:
   a. een overzicht van de gerealiseerde onderdelen van het programma voor het Merwede;
   b. een overzicht van de onderdelen van het programma voor Merwede die vergund of in uitvoering zijn;
   c. een evaluatie van de programmatische invulling, de planning en de indicatieve fasering van de projectonderdelen;
   d. een overzicht van de werking van het mobiliteitsconcept waaronder begrepen inzicht in de verkeersgeneratie van het vergunde en gerealiseerde programma tijdens de spitsperiode;
   e. een conclusie waaruit blijkt óf, en zo ja, welke maatregelen er nodig zijn om de voorspoedige voortgang van het project te bewerkstelligen.

5.12 Voorwaardelijke verplichting met betrekking tot het voorkomen van geluidhinder

Voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming moet vaststaan dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde volgens de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde), volgens het besluit Hogere waarde met inachtneming van de in dit besluit gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt.

Artikel 6 Groen

6.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Groen zijn bedoeld voor groen met ecologische, recreatieve en cultuurhistorische waarden die deel uit maken van de stedelijke groenstructuur, met de daarbij behorende voorzieningen, vergroting van de leefbaarheid en een gezond leefklimaat.

6.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, en ook zijn daarbij behorende activiteiten, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van groenvoorzieningen, voet- en fietspaden, verkeer voor de bedrijven aan de Kanaalweg 24 en Kanaalweg 36, onderhouds- en calamiteitenpaden, tuinen, duikers en faunapassages, voorzieningen voor warmte-koudeopslag, civieltechnische bouwwerken, gebruik en in- en uitlaat van oppervlaktewater, markten en standplaatsen voor ambulante handel, kleinschalige evenementen, geluidwerende voorzieningen, hondenuitlaatveldjes, water, ontmoetingsplaatsen al dan niet met zitbanken of speeltoestellen en kunstobjecten, speel- en verblijfsplekken toegestaan waaronder ook worden verstaan terrassen en speelterreinen voor scholen, met dien verstande dat:

1. Ter plaatse van de aanduiding '*brug*' is een brug voor langzaam verkeer toegestaan.
2. Ter plaatse van de aanduiding '*ecologie*' wordt een ecologische verbinding aangelegd volgens het principe '*diagonaal*' zoals opgenomen op pagina 24 van het door het college van burgemeester en wethouders vastgestelde Functioneel Ontwerp Inrichtingsplan (FO. In afwijking van de regel onder 1 zijn binnen deze aanduiding bruggen voor langzaam verkeer toegestaan.
3. Ter plaatse van de aanduiding '*specifieke vorm van verkeer - 1*' wordt een langzaamverkeersverbinding aangelegd volgens het principe zoals aangegeven op pagina 116 'profiel Oost-weststraat fietsverbinding' van het door de gemeenteraad vastgestelde Stedenbouwkundig Plan Merwede.
4. Het gebruik als tuin is uitsluitend toegestaan voorzover de gronden direct grenzen aan de bestemmingen Gemengd en/of Wonen tot ten hoogste een diepte van 1,5 meter.
5. In afwijking van de regel onder 4 is ter plaatse van de aanduiding *'tuin'* het toegestaan om de gronden als tuin te gebruiken mits de gronden groen ingericht blijven en de bestaande verharding niet toeneemt. Deze gronden moeten niet beschouwd worden als erf in de zin van artikel 1 van bijlage II behorende bij het Besluit omgevingsrecht, zoals dat artikel luidt op het moment van de datum van inwerkingtreding van dit plan.
6. Ter plaatse van de aanduiding '*specifieke vorm van groen-1*' is de ontsluiting van de bedrijfswoning behorende bij de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 toegestaan.

6.3 Bouwen op deze locatie, alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning te bouwen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een omgevingsvergunning alleen, als het beoogde bouwwerk aan de onderstaande voorwaarden voldoet:
   a. gebouwen zijn niet toegestaan.
   b. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde bedraagt ten hoogste 6 meter.
   c. voor de gronden waar gebruik als tuin is toegestaan geldt een maximale hoogte voor erfafscheidingen van 1 meter.

6.4 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. Het aanleggen en gebruiken van ontsluitingswegen voor autoverkeer, met uitzondering van het gebruik voor/door;
   a. noodzakelijk onderhoud en calamiteiten.
   b. bezoekers, werknemers en bevoorrading van de bestaande nutsvoorziening aan de Kanaalweg 36.
   c. bezoekers, werknemers en bevoorrading voor de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2.
2. Het aanleggen en gebruiken van parkeervoorzieningen voor motorvoertuigen;
3. Het aanleggen, bouwen en gebruiken van gebouwen of voorzieningen voor (beperkt) kwetsbare objecten binnen de aanduiding '*veiligheidszone*'.
4. Akoestische signalering voor een beweegbare brug waarbij het maximale bronvermogen meer bedraagt dan 85dB. Hierbij geldt dat het signaal niet anders dan naar de gevarenzone is gericht.

6.5 Afwijkende activiteiten met vergunning

1. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het toestaan van balkons bij woningen met een grotere bouwdiepte dan 1,5 meter (zoals dit mogelijk is met het verlenen van een omgevingsvergunning op basis van artikel 18.1) op locaties met de functie Groen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen de onder 1 bedoelde omgevingsvergunning niet als:
   a. dit leidt tot stedenbouwkundige bezwaren; of
   b. de vrije hoogte, gemeten van de onderzijde van het overschrijdende bouwdeel tot aan het aansluitende, afgewerkte maaiveld minder dan 2,2 meter bedraagt; of
   c. de overschrijding niet te verenigen is met het doel van de functie; of

d. de overschrijding onevenredige hinder voor aangrenzende percelen tot gevolg heeft.

Artikel 7 Maatschappelijk

7.1 Doel van de functie

Locaties met de functie 'Maatschappelijk' zijn bedoeld voor een school, kinderdagverblijf, buitenschoolse opvang en de daar bij behorende voorzieningen zoals een gymzaal, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, voorzieningen voor warmte-koude opslag, gebruik en in- en uitlaat van oppervlaktewater, tuinen en erven, met dien verstande dat het maximale programma van de functie 'maatschappelijke voorzieningen' in '*tabel 1 Programma niet wonen*' van artikel 5.2 lid 1 onder b van toepassing is voor zowel de bestemming Maatschappelijk als de bestemming Gemengd bij elkaar opgeteld.

7.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, en daarnaast zijn ook daarbij behorende activiteiten, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van parken, tuinen, erven, nutsvoorzieningen, waterberging, en toegangspaden, toegestaan.
2. Tijdelijke activiteiten mogen plaatsvinden zolang die de transformatie van het gebied niet verhinderen, zoals activiteiten die passen bij de nog bestaande situatie, of activiteiten die tijdelijk zorgen voor een passend gebruik van een locatie en activiteiten die nodig zijn voor de transformatie, zoals het gebruiken van de locatie als bouwterrein of het aanleggen van verkeersstructuur of tijdelijke parkeerplaatsen.
3. Nieuwe gebouwen zijn aardgasvrij en aangesloten op het Warmte-koude net.

7.3 Bouwen op deze locatie, alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning te bouwen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een omgevingsvergunning alleen als het beoogde bouwwerk voldoet aan de volgende voorwaarden:
   a. Gebouwen worden gebouwd binnen het bouwvlak.
   b. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan op de verbeelding met de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)' is aangegeven.
   c. De bebouwing is '*ambitieus als het gaat om duurzaamheid en circulariteit*'. Wat wordt verstaan onder '*ambitieus als het gaat om duurzaamheid en circulariteit*' wordt nader omschreven in de '*Beleidsregels Uitvoering programma Merwede, gemeente Utrecht*'.
   d. Elk bouwblok houdt zijn eigen hemelwater zo veel mogelijk zelf vast en verwerkt dit. Dit wordt nader ingevuld met de '*Beleidsregels Uitvoering programma Merwede, gemeente Utrecht*'. Van deze regel kan worden afgeweken als bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt aangetoond dat het hemelwater op een andere manier binnen het gebied wordt vastgehouden en vastgehouden blijft.
   e. Bij het verlenen van de omgevingsvergunning biedt een bezonningsonderzoek inzicht in de mogelijke gevolgen van bezonning in de omgeving van het gebouw en de eventueel noodzakelijke maatregelen of aan te leggen voorzieningen. De omgevingsvergunning voor het bouwen wordt alleen verleend als voldaan wordt aan de volgende minimale eisen voor bezonning:
      - Bezonning Merwedepark en Europalaan: voor verblijfsplekken in het Merwedepark en aan de Europalaan geldt dat er het hele jaar minimaal 2 uur zonlicht per dag is.
      - Bezonning pleinen: verblijfsplekken op de centrale pleinen, ontvangen in de periode van 21 maart tot en met 21 september direct zonlicht, waarbij 75% van een plein minimaal twee bezonningsuren per dag heeft.
      - Straten en binnenterreinen: verblijfsplekken in binnenterreinen en straten ontvangen voldoende zon in de periode van 21 maart tot en met 21 september, waarbij zoveel mogelijk:
        - 50% van binnenterreinen minimaal 2 uur direct zonlicht kan ontvangen, en
        - 75% van de straten minimaal 2 uur direct zonlicht kan ontvangen.
        - Als de binnenterreinen niet aan deze eisen kunnen voldoen, is het toegestaan de bezonning van de lager gelegen daken (mits collectief toegankelijk) mee te nemen in de bepaling van het bezonde oppervlakte.
3. Voorzieningen in de ondergrond die nodig zijn voor het functioneren van het bouwwerk passen bij een doelmatige verdeling van het gebruik van de ondergrond en doorboren de scheidingslaag tussen het eerste en het tweede waterhoudend pakket alleen als daar een dringende reden voor is.

7.4 Beleidsregels Uitvoering programma Merwede

Ter invulling van de beoordelingscriteria van lid 7.3 sub 2 onder c (*ambitieus als het gaat om duurzaamheid en circulariteit*) en lid 7.3 sub 2 onder d (*beoordelingscriteria water*) stellen burgemeester en wethouders de '*Beleidsregels Uitvoering programma Merwede, gemeente Utrecht*' vast.

Burgemeester en wethouders beoordelen aan de hand van de Beleidsregels of een aanvraag voldoet aan de beoordelingscriteria van lid 7.3 onder 2 sub c en lid 7.3 sub 2 onder d. Voor zover de vastgestelde beleidsregels worden gewijzigd, treden de gewijzigde beleidsregels in de plaats van de daarvoor geldende beleidsregels.

De beleidsregels gaan, voor zover relevant voor dit artikel, over:

1. de wijze van situering en uitwerking van gebouwen voldoende bijdraagt aan ecologische verbindingen en groen, waaronder dakgebruik;
2. de mate waarin een gebouw een evenredige bijdrage levert aan duurzaamheid en klimaat, energie en circulariteit.

7.5 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. zelfstandige horeca-activiteiten;
2. zelfstandige detailhandel;
3. parkeren, al dan niet behorend bij de functie;
4. het bedrijfsmatig verhuren of laten verhuren van parkeervoorzieningen.

7.6 Nadere eisen

1. Het college van burgemeester en wethouders kan om onevenredige schaduwwerking te voorkomen nadere eisen stellen aan de plaatsing en vormgeving van gebouwen als het in lid 7.3 sub 2 onder e bedoelde onderzoek daartoe aanleiding geeft.
2. Voor het behalen van de doelstellingen als bedoeld in artikel 7.1, kan het college van burgemeester en wethouders nadere eisen stellen aan:
   a. de verkeersveiligheid;
   b. de milieusituatie;
   c. de sociale veiligheid;
   d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
   e. de aard, omvang en duur van de tijdelijke activiteiten zoals bedoeld in lid 7.2 sub 2.

7.7 Afwijkende activiteiten met vergunning

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van lid 7.3 sub 2 onder e voor het afwijken van de minimale eisen van de bezonning van straten en pleinen, mits dit niet leidt tot overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard of afbreuk doet aan de kwaliteit van de openbare ruimte. In de afweging worden de doelen uit de regel 7.1 betrokken.

7.8 Exploitatieplan

Burgemeester en wethouders verlenen de omgevingsvergunning voor bouwen alleen indien voor het bestemmingsvlak (zijnde exploitatiegebied) een exploitatieplan door burgemeester en wethouders is vastgesteld en onherroepelijk is, danwel door middel van een anterieure overeenkomst het kostenverhaal anderszins verzekerd is.

7.9 Monitoring

1. Burgemeester en wethouders monitoren jaarlijks de mate van realisatie van de transformatie binnen de functie 'Gemengd'. De voortgang van Project Merwede wordt gemonitord volgens het Plan van Aanpak Monitoring.
2. Het voortgangsrapport bevat in ieder geval de volgende onderdelen:
   a. een overzicht van de gerealiseerde onderdelen van het programma voor het Merwede;
   b. een overzicht van de onderdelen van het programma voor Merwede die vergund of in uitvoering zijn;
   c. een evaluatie van de programmatische invulling, de planning en de indicatieve fasering van de projectonderdelen;
   d. een overzicht van de werking van het mobiliteitsconcept waaronder begrepen inzicht in de verkeersgeneratie van het vergunde en gerealiseerde programma tijdens de spitsperiode;
   e. een conclusie waaruit blijkt óf, en zo ja, welke maatregelen er nodig zijn om de voorspoedige voortgang van het project te bewerkstelligen.

Artikel 8 Verkeer

8.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Verkeer zijn bedoeld voor het doorgaande wegverkeer met rijwegen, bestaande uit twee keer één rijstrook, in- en uitvoegstroken daar niet bij inbegrepen, parkeervoorzieningen en waterbeheer en waterberging en de daarbij behorende voorzieningen.

8.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van in- en uitvoegstroken, laad- en los voorzieningen, kruisingen, duikers, fiets- en voetpaden, voorzieningen voor warmte-koudeopslag, civieltechnische bouwwerken, gebruik en in- en uitlaat van oppervlaktewater, geluidwerende voorzieningen, OV halteplaatsen, groenvoorzieningen, voorzieningen voor het onderhoud, reclame-uitingen en kunstobjecten, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'ecologie' de locaties bedoeld zijn voor het aanleggen van een ecologische verbindingszone.

8.3 Bouwen op de locatie, alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning te bouwen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een omgevingsvergunning alleen, als het beoogde bouwwerk aan de onderstaande voorwaarden voldoet:

8.3.1 Gebouwen

Gebouwen zijn niet toegestaan.

8.3.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3 meter bedragen.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

8.4 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het vergroten van het aantal rijstroken voor gemotoriseerd verkeer;
2. het aanleggen van trambanen;
3. het verkopen van benzine of andere motorbrandstoffen.

8.5 Afwijkende activiteiten met vergunning

In aanvulling op de regel in artikel 18.2 sub 4 kunnen burgemeester en wethouders bij een omgevingsvergunning de bestemmingsgrens Verkeer - Openbaar vervoer in geringe mate overschrijden als dit wenselijk is voor een goede inpassing en mits dit geen negatieve invloed heeft op de maximale gevelbelasting van woningen in de bestemming Gemengd.

Artikel 9 Verkeer - Openbaar vervoer

9.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Verkeer - Openbaar vervoer zijn bedoeld voor het doorgaande verkeer voor een hoogwaardige openbaarvervoerbaan (HOV-baan), in de vorm van een busbaan, groen, ecologische verbindingszone, water, waterbeheer en waterberging en de daarbij behorende voorzieningen.

9.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van in- en uitvoegstroken, kruisingen met wegen en water, water, duikers, fiets- en voetpaden, voorzieningen voor warmte-koudeopslag, gebruik en in- en uitlaat van oppervlaktewater, geluidwerende voorzieningen, halteplaatsen, groenvoorzieningen, voorzieningen voor het onderhoud, onderhoudspaden, stroken en tijdelijke werkterreinen voor het openbaar vervoer, reclame-uitingen en kunstobjecten, civieltechnische kunstwerken met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'ecologie' de locaties bedoeld zijn voor het aanleggen van een ecologische verbindingszone.

9.3 Bouwen op deze locatie, alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning te bouwen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een omgevingsvergunning alleen, als het beoogde bouwwerk aan de onderstaande voorwaarden voldoet:

9.3.1 Gebouwen

1. De oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 20 m^2 per gebouw.
2. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 4 meter, gemeten vanaf de busbaan.

9.3.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan ter geleiding, begeleiding, beveiliging en regeling van het verkeer, mag niet meer dan 3 meter bedragen, gemeten vanaf de bovenkant van de busbaan.
2. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van vlaggenmasten niet meer dan 6 meter zijn.

9.4 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het vergroten van het aantal rijstroken voor gemotoriseerd verkeer;
2. het aanleggen van trambanen;
3. het verkopen van benzine of andere motorbrandstoffen.

9.5 Afwijkende activiteiten met vergunning

In aanvulling op de regel in artikel 18.2 sub 4 kunnen burgemeester en wethouders bij een omgevingsvergunning de bestemmingsgrens Verkeer in geringe mate overschrijden als dit wenselijk is voor een goede inpassing en mits dit geen negatieve invloed heeft op de maximale gevelbelasting van woningen in de bestemming Gemengd.

Artikel 10 Verkeer - Verblijfsgebied

10.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Verkeer - Verblijfsgebied zijn bedoeld voor verblijf in de openbare ruimte, langzaam verkeer, groen en water, en de bijbehorende voorzieningen.

10.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van, voet- en fietspaden, groenvoorzieningen, water, waterberging en waterbeheer, duikers, standplaatsen, laad- en losplekken, voorzieningen voor warmte-koudeopslag, gebruik en in- en uitlaat van oppervlaktewater, markten en standplaatsen voor ambulante handel, kleinschalige evenementen, geluidwerende voorzieningen, speelvoorzieningen, nutsvoorzieningen, civieltechnische bouwwerken en kunstobjecten, met dien verstande dat:

1. ter plaatse van de aanduiding 'brug' is een brug voor langzaam verkeer toegestaan;
2. ter plaatse van de aanduiding 'ecologie' de locaties bedoeld zijn voor het aanleggen van een ecologische verbindingszone.

10.3 Bouwen op de locatie, alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning te bouwen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een omgevingsvergunning alleen, als het beoogde bouwwerk aan de onderstaande voorwaarden voldoet:

10.3.1 Gebouwen
Gebouwen zijn niet toegestaan.

10.3.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde
1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3 meter bedragen.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

10.4 Activiteiten die niet mogen

Parkeren, al dan niet behorend bij de functie, met uitzondering van laden en lossen, is in ieder geval verboden.

Artikel 11 Water

11.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Water zijn bedoeld voor oppervlaktewater, oevers, taluds, warmte koude opslag, ecologie, recreatie, sport, scheepvaart en de bijhorende voorzieningen, en ter plaatse van de functieaanduiding 'woonschepenligplaats' ook als ligplaats voor maximaal één woonboot.

11.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals activiteiten voor het waterbeheer en voor waterberging, het aanleggen, gebruiken en in stand houden van taluds, beschoeiingen, kademuren, beweegbare bruggen voor langzaam verkeer uitsluitend ter plaatse van de functieaanduiding 'brug' met dien verstande dat de afstand tot de aanduiding 'woonschepenligplaats' tenminste 10 meter bedraagt, duikers, sluizen, voorzieningen voor warmte-koudeopslag, civieltechnische bouwwerken, gebruik en in- en uitlaat van oppervlaktewater, recreatie, groenvoorzieningen en kunstobjecten.

11.3 Bouwen op de locatie, alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning te bouwen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een omgevingsvergunning alleen, als het beoogde bouwwerk aan de onderstaande voorwaarden voldoet:
   a. gebouwen zijn niet toegestaan.
   b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, waarbij de bouwhoogte gemeten wordt vanaf N.A.P.
   c. in afwijking van de regel onder b mag de bouwhoogte van een beweegbare brug voor langzaam verkeer in gesloten toestand niet meer dan 5 meter bedragen, waarbij de bouwhoogte gemeten wordt vanaf N.A.P. Het plaatsen van een valbescherming van ten hoogste 1,5 meter is toegestaan boven op de maximale bouwhoogte van de brug.
   d. De minimale doorvaarthoogte van een brug in geopende toestand bedraagt 5.85 meter.
   e. De minimale doorvaarthoogte van een brug in gesloten toestand bedraagt 1.60 meter.
   f. De minimale vrije doorvaartbreedte van de watergang ter plaatse van een brug bedraagt 25 meter.

11.4 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het dempen van oppervlaktewater;
2. het bouwen of aanleggen, in stand laten of aangelegd laten van gebouwen of boten voor het wonen of voor de vestiging van een bedrijf, met uitzondering van locaties met de functieaanduiding 'woonschepenligplaats';
3. Akoestische signalering voor een beweegbare brug waarbij het maximale bronvermogen meer bedraagt dan 85dB. Hierbij geldt dat het signaal niet anders dan naar de gevarenzone is gericht.

Artikel 12 Wonen

12.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Wonen zijn bedoeld voor woningen en de daarbij horende activiteiten die voldoen aan artikel 20 van deze regels.

12.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, en bijbehorende activiteiten die passen in een woning, het aanleggen, het gebruiken en in stand houden van tuinen, erven, gebruik en in- en uitlaat van oppervlaktewater, waterberging, toegangspaden, ontsluitingswegen, en voorzieningen voor warmte-koudeopslag.

12.3 Bouwen op de locatie, alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning te bouwen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een omgevingsvergunning alleen, als het beoogde bouwwerk aan de onderstaande voorwaarden voldoet:

12.3.1 Gebouwen

1. Gebouwen zijn uitsluitend binnen het bouwvlak toegestaan.
2. De bouwhoogte bedraagt ten hoogste de bestaande bouwhoogte.

12.3.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor of op de voorgevelrooilijn niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
2. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.
3. Bestaande bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die afwijken van de regels onder 1 en 2 mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, maar de afwijkingen niet worden vergroot.

12.4 Activiteiten die niet mogen

1. parkeren, al dan niet behorend bij de functie;
2. het slopen of wijzigen van gebouwen zonder omgevingsvergunning, ter plaatse van de aanduiding "karakteristiek". Dit geldt niet voor werken of werkzaamheden die:
   a. betrekking hebben op het normaal onderhoud en beheer;
   b. al in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
   c. mogen worden uitgevoerd krachtens een al verleende omgevingsvergunning.

12.5 Afwijkende activiteiten met vergunning

Burgemeester en wethouders kunnen in afwijking van de regel in 12.4 sub 2 een omgevingsvergunning verlenen voor het slopen of wijzigen van gebouwen ter plaatse van de aanduiding 'karakteristiek' als:

1. er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de karakteristieke waarden zoals beschreven in de Lijst van karakteristieke waarden; Hierbij geldt dat een cultuurhistorisch onderzoek inzicht moet bieden in de mogelijke gevolgen voor de karakteristieke waarden van het gebouw en de eventueel noodzakelijke maatregelen of aan te leggen voorzieningen;
2. advies is ingewonnen bij Team Erfgoed van het organisatieonderdeel Ruimte van de gemeente Utrecht.

Artikel 13 Waarde - Archeologie

13.1 Doel van de functie

Locaties met de functie 'Waarde - Archeologie' zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, primair bedoeld voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen.

13.2 Bescherming van de locatie

1. Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen, het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.
2. Voordat een omgevingsvergunning voor het bouwen of voor het uitvoeren van werken zoals bedoeld in Hoofdstuk 5 Grondwerk kan worden verleend, moet met het graven van proef sleuven nader onderzoek worden gedaan naar mogelijke archeologische waarden.
3. Voor het uitvoeren van het onderzoek, zoals bedoeld onder 2 en voor de resultaten daarvan wordt advies ingewonnen bij Team Erfgoed van het organisatieonderdeel Ruimte van de gemeente.

4. Van het uitvoeren van een onderzoek als bedoeld onder 2 is niet nodig, als door eerder archeologisch onderzoek is aangetoond dat er geen waarden te verwachten zijn en de gronden al zijn vrijgegeven voor bebouwing door het Team Erfgoed van het organisatieonderdeel Ruimte van de gemeente.

Artikel 14 Waterstaat - Waterkering

14.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Waterstaat - Waterkering zijn primair bedoeld voor een waterkering.

14.2 Bescherming van de locatie

Om de locatie te beschermen zijn de volgende regels van toepassing:

1. De activiteiten bouwen en grondwerk zijn verboden.
2. De regel onder 1 geldt niet:
   a. voor een activiteit die nodig is voor het onderhoud van de waterkering en de daarbij horende voorzieningen;
   b. voor het bouwen van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, dat bij de functie hoort en niet hoger is dan 2 meter of;
   c. als voor de activiteit een omgevingsvergunning is verleend om af te mogen wijken van de regel onder 1.

Hoofdstuk 3 Bouwen

Artikel 15 Inleidende bepalingen over het bouwen

15.1 Werking van de regels in dit hoofdstuk

Regels in dit hoofdstuk blijven buiten toepassing voor zover zij niet te verenigen zijn met een regel over de toegewezen functie, met uitzondering van de regel in Artikel 16, lid 16.2, die altijd van toepassing is.

15.2 Nieuwe bouwwerken

Het bouwen is alleen toegestaan als de activiteit bouwen past bij het doel van de functie en als ook de activiteit of activiteiten waar het bouwwerk voor gebouwd wordt passen bij het doel van de functie.

Artikel 16 Bijzondere regels over bouwen

16.1 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

1. Een omgevingsvergunning voor het bouwen wordt alleen verleend, als vaststaat dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd, overeenkomstig de normen in de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I van de Nota Stallen en Parkeren 2013 zoals aangepast met het addendum uit 2019);
2. De regel onder 1 is niet van toepassing op het bouwen van bijbehorende bouwwerken, dakopbouwen of dakterrassen.
3. Indien de beleidsregels zoals hierboven genoemd wijzigen, dan wordt met die wijziging rekening gehouden.

16.2 Woningvorming en omzetting

Het verbouwen, vervangen of vergroten van een woning die de vorming van een extra woning of de omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte tot gevolg heeft is alleen toegestaan als de eigenaar van de woning voldoet aan Artikel 20 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte, lid 20.3 Woningvorming en omzetting.

Artikel 17 Bouwen is toegestaan

17.1 Vergunningvrij bouwen

Op grond van dit bestemmingsplan is voor het bouwen geen omgevingsvergunning nodig:

1. als wettelijk bepaald is dat een bouwactiviteit niet hoeft te voldoen aan de regels van het bestemmingsplan;
2. als het bouwwerk op grond van de volgende leden van dit artikel is toegestaan;
3. als in de regels over de toegewezen functie regels over het bouwen zijn opgenomen en het bouwen in overeenstemming is met die regels en met de regels in dit hoofdstuk.

17.2 Gevallen waarin het overschrijden van de bouwgrens is toegestaan

1. Een bouwgrens die geen bestemmingsgrens is mag, ongeacht de aanduidingen en regels over maatvoering en situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's, en afdaken of andere ondergeschikte bouwdelen.
2. De regel onder 1 geldt niet als daarbij gebouwd wordt op een locatie die in verband met een functie beschermd is met een verbod om te bouwen.

17.3 Bijbehorend bouwwerk dat aan een openbaar gebied grenst

1. Een bijbehorend bouwwerk bij een woning dat niet voldoet aan de bepaling in artikel 2, onderdeel 3, onder c, van Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht, maar wel voldoet aan de overige bepalingen van dat onderdeel, mag gebouwd worden, als het openbaar toegankelijke gebied een deel van een binnenterrein is dat aan alle zijden omgeven is door hoofdgebouwen.
2. Voor de toepassing van de regel onder 1 wordt de versie van het Besluit omgevingsrecht gebruikt die geldt op de datum van vaststelling van dit bestemmingsplan.

17.4 Bouwen in de openbare ruimte

In de openbare ruimte is, als de toegewezen functies zich daartegen niet verzetten en de verkeersveiligheid, de waterveiligheid en de veiligheid van personen die in de openbare ruimte verblijven niet onaanvaardbaar worden aangetast, het bouwen van de volgende voorzieningen toegestaan:

1. sport- of speeltoestellen die niet hoger zijn dan 4 meter en die uitsluitend functioneren met behulp van de zwaartekracht of de fysieke kracht van de mens;
2. geluidwerende voorzieningen en
3. kunstobjecten.

Artikel 18 Bouwen met vergunning

18.1 Bouwen buiten de bouw- en bestemmingsgrens

1. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de regels die op een locatie gelden en daarbij toestaan dat een bouw- en bestemmingsgrens, ongeacht de aanduidingen en regels over die functies of over de maatvoering en de situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door:
   a. bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's;
   b. andere ondergeschikte bouwdelen, zoals bij gebouwen horende stoepen, stoeptreden, hellingbanen;
   c. balkons, erkers en afdaken, als de vrije hoogte, gemeten van de onderzijde van het overschrijdende bouwdeel tot aan het aansluitende, afgewerkte maaiveld minimaal 2,2 meter bedraagt.
2. Burgemeester en wethouders verlenen de onder 1 bedoelde omgevingsvergunning niet als:
   a. de overschrijding niet te verenigen is met het doel van de functie of
   b. de overschrijding onevenredige hinder voor aangrenzende percelen tot gevolg heeft of
   c. op een locatie die in verband met een functie beschermd is met een verbod om te bouwen.

18.2 Bouwen met een kleine afwijking van regels

Burgemeester en wethouders kunnen, voor zover geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen, een omgevingsvergunning verlenen voor:

1. het afwijken van hoogtematen en bebouwingspercentages met maximaal 10% van deze maten en percentages, voor zover de afwijking niet leidt tot een extra bouwlaag;
2. het afwijken van de regels voor het plaatsen van vlucht- of noodtrappen;
3. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen met maximaal 1,5 meter voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen voor dakterrassen op een locatie zonder de aanduiding 'overige zone - bouwen';
4. het afwijken van de regels voor het bouwen met een geringe afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen, als dit noodzakelijk is in verband met onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een kleine afwijking vraagt;
5. het afwijken van de regels over de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voor een bouwhoogte van maximaal 10 meter;
6. het afwijken van de regels over de hoogte van bouwwerken voor een bouwhoogte van sirenemasten of masten voor mobiel dataverkeer toestaan tot maximaal 30 meter.

18.3 Bouwen of verbouwen van ondergeschikte bouwwerken voor mantelzorg

Burgemeester en wethouders kunnen, in afwijking van artikel 17, lid 17.1, een tijdelijke omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van een bijgebouw voor mantelzorg, ongeacht de gezamenlijke oppervlakte van aanbouwen en bijgebouwen, voor zover de vergroting voor het doel noodzakelijk is en geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende woonpercelen veroorzaakt. Zodra de omgevingsvergunning vervalt, moet de vergroting ongedaan gemaakt worden voor zover die in strijd is met de regel onder 1.

18.4 Bouwen op locaties waar het bouwen in verband met de functie verboden is

1. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen om af te wijken van een regel die een locatie in verband met een functie beschermt door de activiteit bouwen te verbieden, als het bouwwerk past bij het doel van de andere aan de locatie toegewezen functies en het doel van de beschermde functie niet onaanvaardbaar doorkruist.
2. De omgevingsvergunning wordt geweigerd, als het bouwen of het bouwwerk, gezien het belang van de te beschermen functie, schade of gevaar kan veroorzaken of als het te bouwen bouwwerk bij wet als kwetsbaar of zeer kwetsbaar object is aangewezen.
3. Burgemeester en wethouders betrekken het advies van de beheerder van de te beschermen functie bij het besluit over de omgevingsvergunning.
4. Burgemeester en wethouders kunnen, om schade uit te sluiten of om gevaar te voorkomen, voorschriften aan de omgevingsvergunning verbinden.

Hoofdstuk 4 Gebouwen en locaties gebruiken

Artikel 19 Activiteiten die niet zijn toegestaan

19.1 Een activiteit moet passen bij het doel van functies

Activiteiten die niet passen bij het in de regels beschreven doel van een functie die aan een locatie is toegewezen, gelezen met toepassing van artikel 20, zijn verboden.

19.2 Activiteiten die in het algemeen niet mogen

1. De volgende activiteiten zijn verboden:
   a. het plaatsen, laten plaatsen of geplaatst houden van een onderkomen op een sta- of ligplaats op onbebouwde locaties;
   b. bedrijfsmatige seksactiviteiten;
   c. zelfstandige horeca-activiteiten, belhuizen en afhaalzaken;
   d. het aanbieden van logies;
   e. het permanent bewonen van stacaravans en recreatiewoningen;
   f. het kamperen op onbebouwde gronden;
   g. het wonen in vrijstaande bijbehorende bouwwerken;
   h. het opslaan van goederen voor de voorgevelrooilijn;
   i. het opslaan van goederen in de openbare ruimte anders dan opslag die hoort bij een aan de openbare ruimte toegewezen functie;
   j. het opslaan van voertuigen, vliegtuigen, boten of onderdelen daarvan op onbebouwde locaties;
   k. het storten of het opslaan van puin en afvalstoffen op onbebouwde locaties, met uitzondering van het voor korte tijd opslaan van huishoudelijk tuinafval.
2. Het verbod onder 1 geldt niet voor locaties met een functie die de activiteit expliciet toestaat.

Artikel 20 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte

20.1 Uniforme toepassing van regels over wonen

1. Locaties waar op grond van de toegewezen functie de activiteit wonen is toegestaan, zijn voor zover het die activiteit betreft uitsluitend bedoeld voor het wonen in een woning.
2. Als de regels over een functie expliciet andere vormen van wonen toestaan, zoals het wonen in onzelfstandige woonruimtes of in zorgwoningen, dan:
   a. blijft de regel onder 1 buiten toepassing, als de regels over de functie uitsluitend die andere vormen toestaan, en anders
   b. wordt het onder 1 genoemde doel aangevuld met die vormen van wonen.
3. De regels over de aantallen, het type of de aard van woningen of woonruimtes die in verband met het doel van de functie wonen op een locatie gelden, blijven onverminderd van toepassing.

20.2 Algemene regels over wonen

1. De activiteit wonen is alleen toegestaan op locaties met de functie wonen.
2. In één woning woont slechts één huishouden.
3. Voor de toepassing voor deze regels worden de volgende situaties ook gezien als één huishouden:
   a. een eigenaar die als hoofdbewoner kamers verhuurt aan maximaal twee personen (hospitaregeling);
   b. een huishouden dat mantelzorg verleent, waarbij de ontvanger van mantelzorg in de woning woont of in een gebouw dat bij de woning hoort.
4. In afwijking van de regel onder 1 mag een bedrijfswoning als woning gebruikt worden.
5. In afwijking van de regel onder 2 is het wonen in onzelfstandige woonruimte toegestaan,
   a. als het wonen in onzelfstandige woonruimte, na toepassing van lid 20.1, past binnen het doel van de functie,
   b. als de eigenaar van de woning een omgevingsvergunning heeft die het gebruik van die woonruimte als onzelfstandige woonruimte toestaat,
   c. als de eigenaar van de woning beschikt over een gedoogverklaring en de onzelfstandige bewoning sinds het ontvangen van die verklaring onafgebroken heeft plaatsgevonden in

maximaal diezelfde omvang of
   d. als de eigenaar aannemelijk kan maken dat de onzelfstandige bewoning voor 1 mei 1975 bestond en sindsdien onafgebroken heeft plaatsgevonden in maximaal diezelfde omvang.

20.3 Woningvorming en omzetting

1. Het is verboden om zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte om te zetten of om een woning zo te veranderen dat er een extra woning ontstaat.
2. Het is verboden om een bijbehorend bouwwerk te gebruiken of in te richten als woning.
3. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder 1 om woningvorming of omzetting toe te staan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de beleidsregels '*Wijziging samenstelling van de woonruimtevoorraad (woningsplitsen en omzetten) gemeente Utrecht*", blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
   a. het woon- en leefmilieu;
   b. de privacy van omwonenden;
   c. het verkeer en de parkeersituatie;
   d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen.

20.4 Bedrijf-aan-huis

1. Een bedrijf-aan-huis, met uitzondering van een bed-and-breakfast, voldoet aan de volgende voorwaarden:
   a. het bedrijf-aan-huis past in een woonomgeving, wat onder meer blijkt uit het feit dat de activiteiten geen bijzondere verkeersbewegingen of parkeerdruk veroorzaken in vergelijking tot een normaal gebruik van de woning;
   b. het totale vloeroppervlak van het bedrijf-aan-huis, de som van de oppervlaktes die bij de toepassing van de regels onder c, d en e gebruikt worden, bedraagt maximaal 60 m^2;
   c. het bedrijf-aan-huis gebruikt maximaal een derde deel van het bruto vloeroppervlak van de woning of de bedrijfswoning;
   d. het bijbehorend bouwwerk dat voor een bedrijf-aan-huis wordt gebruikt staat vrij, waarbij het bedrijf-aan-huis maximaal 40 m^2 van het bruto vloeroppervlak van het bijbehorend bouwwerk gebruikt;
   e. in afwijking van de regel onder b kan een bedrijf-aan-huis maximaal 60 m^2 bruto vloeroppervlak van een bijbehorend bouwwerk gebruiken, als het bruto vloeroppervlak van het bijbehorende bouwwerk groter is dan 100 m^2;
   f. de bedrijfsactiviteiten worden binnen verricht;
   g. de bedrijfsactiviteiten bestaan uit de uitoefening van een beroep of uit activiteiten van een bedrijf in de categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging;
   h. het bedrijf-aan-huis is geen inrichting waarvoor een omgevingsvergunning nodig is op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder e, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
   i. het bedrijf-aan-huis is geen winkel, geen afhaalzaak, geen belhuis, geen horecabedrijf of seksinrichting.
2. In afwijking van de regel onder sub 1 onder e, kunnen burgemeester en wethouders een omgevingsvergunning verlenen voor andere dan de op de lijst aangeven activiteiten, waaronder bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging, als die activiteit geen of een beperkte invloed op de omgeving heeft, vergelijkbaar met activiteiten die vallen onder de categorie A of B1 van deze lijst.

20.5 Logies: bed-and-breakfast en particuliere vakantieverhuur

1. In afwijking van de regel in artikel 19, lid 19.2, onder 1d, is het aanbieden van logies in een woning toegestaan in de vorm van een bed-and-breakfast, als die voldoet aan de volgende voorwaarden:
   a. de bed-and-breakfast wordt gedreven door de hoofdbewoner of door een volwassen bewoner die hoort tot het huishouden van de hoofdbewoner;
   b. de hoofdbewoner houdt minimaal 50% van de woning in gebruik voor zijn huishouden.
2. In afwijking van de regel in artikel 19, lid 19.2, onder 1d, is het aanbieden van logies in een woning toegestaan in de vorm van particuliere vakantieverhuur die voldoet aan de "Beleidsregels Particuliere Vakantieverhuur".

Artikel 21 Additionele horeca

Additionele horeca is als ondergeschikte activiteit toegestaan, onder de volgende voorwaarden:

1. de additionele horeca vindt plaats in een gebouw dat in hoofdzaak wordt gebruikt voor een van de volgende activiteiten: zelfstandige kantoren, bedrijfsactiviteiten in bedrijven, maatschappelijke diensten, culturele en sociaal-culturele activiteiten, sport en recreatie;
2. het deel van het gebouw voor de additionele horecaruimte is alleen open tijdens de openingstijden van de genoemde hoofdactiviteit;
3. bij een gebouw met een bruto vloeroppervlak van maximaal 1.200 m^2 is het deel voor additionele horeca niet groter dan 30% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 300 m^2;
4. bij een gebouw met een bruto vloeroppervlak van 1.200 m^2 of groter is het deel voor additionele horecaruimte niet groter dan 25% van het bruto vloeroppervlak;
5. de additionele horecaruimte is alleen bereikbaar via de ingang van het gebouw met de hoofdactiviteit.

Artikel 22 Ondersteunende horeca in een winkel of verkoop in horeca

22.1 Voorwaarden voor ondersteunende horeca in een winkel

Ondersteunende horeca is als ondergeschikte activiteit toegestaan in een winkel, onder de volgende voorwaarden:

1. verkoop van artikelen in de winkel is de hoofdactiviteit;
2. de horeca-activiteit vindt plaats in één deel van de winkel;
3. vanaf de straat is niet zichtbaar dat er een horecadeel in de winkel is;
4. bij een winkel met een bruto vloeroppervlak van maximaal 350 m^2 is het horecadeel niet groter dan 40% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 100 m^2;
5. bij een winkel met een bruto vloeroppervlak van 350 tot 1.500 m^2 is het horecadeel niet groter dan 30% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 300 m^2;
6. bij een winkel met een bruto vloeroppervlak boven 1.500 m^2 is het horecadeel niet groter dan 20% van het bruto vloeroppervlak;
7. de horecaruimte is alleen bereikbaar via de ingang van de winkel;
8. de winkel heeft een toilet voor bezoekers.

22.2 Voorwaarden voor ondersteunende verkoop in een horecabedrijf

In een horecabedrijf is winkelverkoop als ondergeschikte activiteit toegestaan, onder de volgende voorwaarden:

1. de horeca-activiteit is de hoofdactiviteit;
2. de winkel-activiteit vindt plaats in één deel van het horecabedrijf;
3. vanaf de straat is niet zichtbaar dat er een winkeldeel in het horecabedrijf is;
4. bij een horecabedrijf met een bruto vloeroppervlak van maximaal 350 m^2 is het winkeldeel niet groter dan 40% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 100 m^2;
5. bij een horecabedrijf met een bruto vloeroppervlak boven 350 m^2 is het winkeldeel niet groter dan 30% van het bruto vloeroppervlak;
6. het winkeldeel is alleen bereikbaar via de ingang van het horecabedrijf.

22.3 Gevelbankjes bij ondersteunende horeca of bij horeca met ondersteunende verkoop

Een winkel met ondersteunende horeca of een horecabedrijf met ondersteunende verkoop mag een of meer gevelbankjes plaatsen, als die aan de volgende regels voldoen:

1. een gevelbankje staat op een locatie met de functie Verkeer, Verkeer - Verblijfsgebied of met een functie die een winkel toestaat;
2. gevelbankjes worden niet gebruikt als horecaterras;
3. op een locatie met de functie Verkeer of Verkeer - Verblijfsgebied ontstaat er geen hinder voor verkeer, waarbij in ieder geval minimaal 1,5 meter voor passerende voetgangers beschikbaar blijft, gerekend van een gevelbankje;
4. de totale breedte van de gevelbankjes bij een winkel of een horecabedrijf bedraagt maximaal 4 meter;
5. het gevelbankje steekt maximaal 0,6 meter uit, gerekend vanaf de gevel van de winkel;
6. als de winkel of het horecabedrijf gesloten is, zijn gevelbankjes weggehaald of opgeklapt.

Artikel 23 Afwijkende bedrijfsactiviteiten met een vergunning

In afwijking van een regel waarin bepaald is dat alleen bedrijven van een bepaalde categorie van de Bijlagen 2 en 3 zijn toegestaan, kunnen burgemeester en wethouders een omgevingsvergunning verlenen voor een bedrijfsactiviteit die niet op deze lijst staat of die onder een hogere categorie valt dan in die regel is bepaald, voor zover die bedrijfsactiviteit naar aard en invloed op de omgeving gelijk kan worden gesteld aan de in die regel bepaalde categorie.

Artikel 24 Kruisingen, tunnels, bruggen en viaducten

24.1 Werking van dit artikel

Dit artikel is alleen van toepassing op kruisingen van verkeersinfrastructuur of water met andere verkeersinfrastructuur of met water, waarbij de toegewezen functie, een andere functie doorkruist, wat onder meer blijkt uit het feit dat ter plaatse van de kruising aan weerszijden diezelfde andere functie is toegewezen.

24.2 Activiteitenregeling bij kruisingen

Op de locatie van de kruising zijn naast de activiteiten die bij de toegewezen functie horen ook de activiteiten toegestaan die bij de functie horen die gekruist wordt.

Hoofdstuk 5 Grondwerk

Artikel 25 Vergunning in verband met de bescherming van een functie

25.1 Grondwerk dat niet is toegestaan

Het volgende grondwerk is niet toegestaan op een locatie die in verband met een functie beschermd is met een verbod om grondwerk te verrichten:

1. het wijzigen van het maaiveldniveau door afgraven of ophogen;
2. het aanbrengen van gesloten oppervlakteverhardingen;
3. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
4. het verrichten van graafwerkzaamheden (zoals ten behoeve van rioleringen, kabels, leidingen en drainage), anders dan normaal graafwerk;
5. het planten of rooien van bomen of van andere diep wortelende planten;
6. het aanleggen van oppervlaktewater, het verbreden of het dempen van bestaand oppervlaktewater.

25.2 Vergunning voor afwijken

1. Burgemeester en wethouders kunnen in afwijking van de regel in lid 25.1 een omgevingsvergunning voor het verrichten van grondwerk verlenen, als het grondwerk, gezien het belang van de beschermde functie, geen onevenredige schade of gevaar kan veroorzaken.
2. Burgemeester en wethouders betrekken het advies van de beheerder van de beschermde functie bij het besluit over de omgevingsvergunning.

25.3 Vergunningvoorschriften

Burgemeester en wethouders kunnen, om onevenredige schade uit te sluiten of om onveilige situaties te voorkomen, voorschriften aan de omgevingsvergunning verbinden.

Hoofdstuk 6 Overgangs- en slotregels

Artikel 26 Overgangsrecht

26.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot;
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

26.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.

Artikel 27 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

regels van het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1.

Bijlagen regels

Bijlage 1 Begrippen

Bijlage 2 Lijst van Bedrijfsactiviteiten

Bijlage 3 Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging

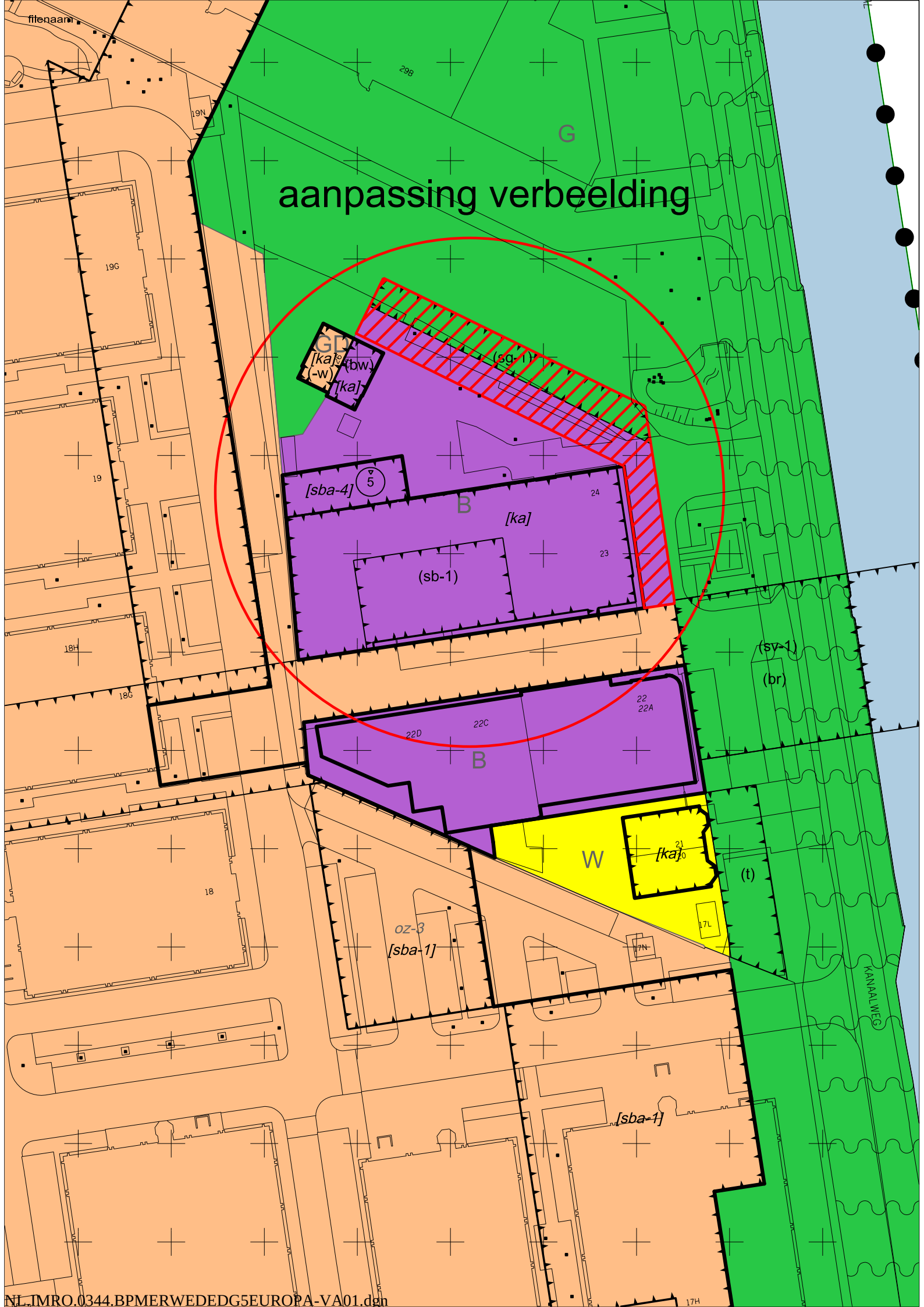
Bijlage 4 Lijst van Horeca-activiteiten

Bijlage 5 Lijst van karakteristieke waarden

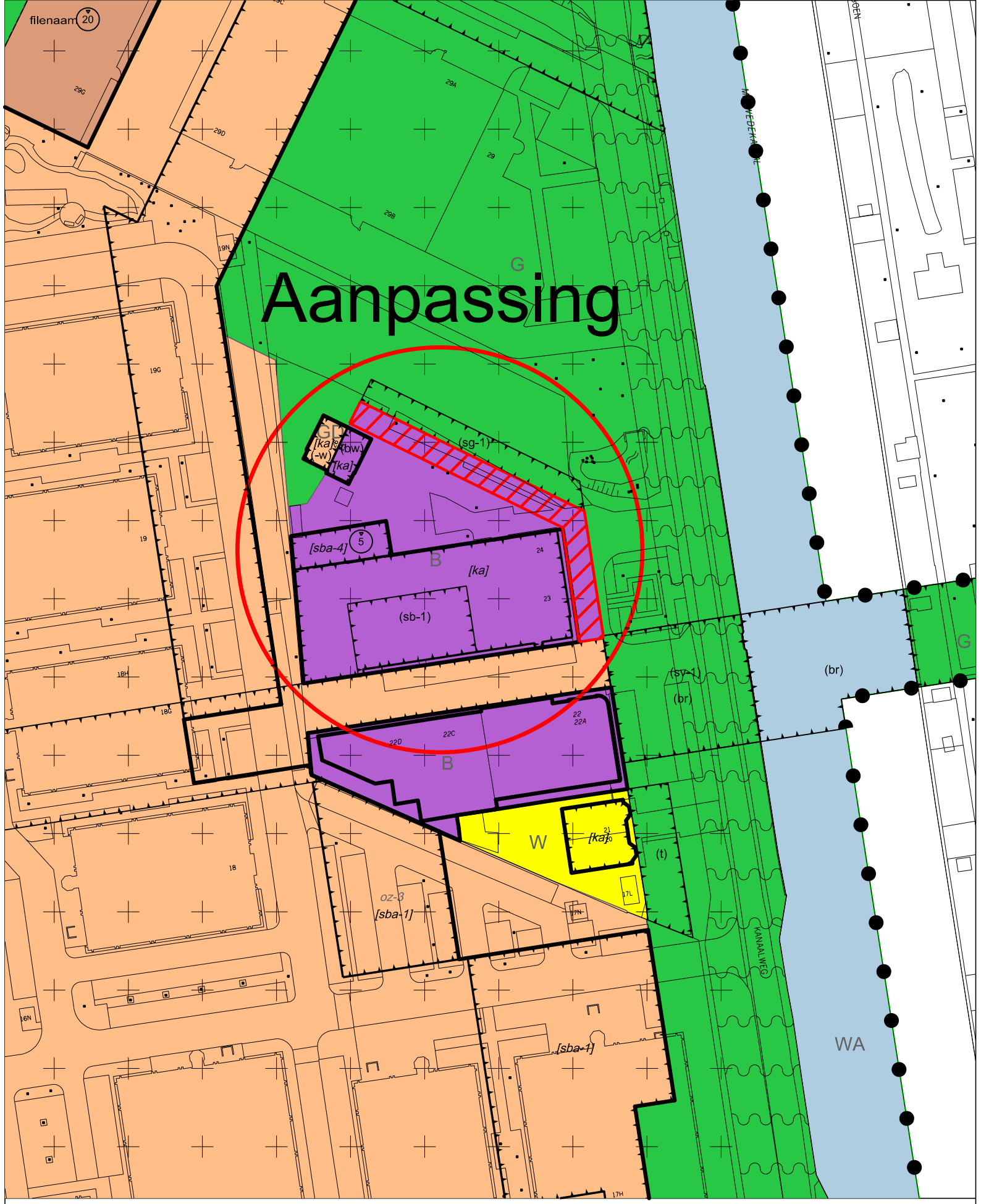
Bijlage 6 Regels fietsparkeren

Bijlage 7 Stedenbouwkundig Plan Merwede

Bijlage 8 Functioneel Ontwerp Inrichtingsplan (FO IP) Merwede



NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG5EUROPA-VA01.dgn



Begrenzing gebied delegatiebesluit

NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG5EUROPA-VA01.dgn

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Vaststelling Crisis- en herstelwet (Chw) bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 5, Europalaan fase 1

Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Sandra van Asperdt- Koren/Steven de Boer
Zaaknummer	9573309
Jaargang en nummer	2022, nr. 33
Vergaderdatum Raad	24 februari 2022
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. Het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 4 van het vaststellingsrapport vast te stellen;

2. Geen exploitatieplan vast te stellen;

3. Het bestemmingsplan Chw Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1 dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.MRO.0344.BPMERWEDEDG5EUROPA-VA01 gml met ondergrond NL.MRO.0344.BPMERWEDEDG5EUROPA-VA01 dgn vast te stellen, waarmee ten hoogste 4.250 woningen en maximaal 107.820 m2 bvo aan voorzieningen mogelijk worden gemaakt.

4. Het vaststellen van een bestemmingsplan voor het gebied dat door middel van arcering is aangeduid op ‘Kaart delegatiebesluit’ te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders.

5. Voor de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheid de volgende beleidsregels vast te stellen:
   a. aan het gearceerde gebied (‘Kaart delegatiebesluit’) mag in plaats van de bestemming ‘Bedrijf’ van artikel 3 van het Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1 (hierna: het bestemmingsplan), uitsluitend een gemengde bestemming als bedoeld in artikel 5 van het bestemmingsplan worden toegekend die past bij het gebruik dat en de bebouwing die in de omgeving van het gearceerde gebied op grond van het bestemmingsplan mag plaatsvinden respectievelijk mag worden opgericht en voorts met inachtneming van hetgeen in deze beleidsregels is bepaald;
   b. de planregels moeten regels bevatten die het in het gearceerde gebied aanwezige rijksmonument voldoende beschermen. Dat sprake is van voldoende bescherming moet blijken uit een uitgevoerd bouwhistorisch onderzoek en/of overleg met de RCE. Uit deze stukken moet blijken dat voor de beoogde (bouw)plannen of (-) geen omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 aanhef en onder f van de Wabo vereist is, of (-) een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 aanhef en onder f van de Wabo naar alle waarschijnlijkheid verleend zal kunnen worden;
   c. gebruik (in enge zin) en bebouwing moeten (-) in lijn zijn met de stedenbouwkundige spelregels en richtlijnen van het Stedenbouwkundig Plan Merwede (SP) dat de raad heeft vastgesteld (bijlage 10 bij de plantoelichting van het bestemmingsplan) en passen (-) in de studie die Bureau BuRa specifiek heeft gedaan voor het gearceerde gebied (‘Studie BuRa delegatiebesluit’). Ten aanzien van de studie van Bureau BuRA geldt dat deze past

binnen de stedenbouwkundige spelregels en richtlijnen van het SP, met dien verstande dat in aanvulling op het in het SP (en het bestemmingsplan) vastgelegde bouwvolume maximaal 4.000 m2 brutovloeroppervlakte (met uitzondering van gebouwde, ondergrondse of half verdiept gelegen, parkeervoorzieningen en de bestaande bedrijfswoning) en programma binnen het gearceerde mag worden toegevoegd;

d. het kostenverhaal door middel van een anterieure overeenkomst en/of een exploitatieplan of exploitatieregels in het bestemmingsplan, met inachtneming van de daarvoor geldende wettelijke bepalingen uit de Wet ruimtelijke ordening, het Besluit ruimtelijke ordening en/of het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet is geregeld;
e. het college van burgemeester en wethouders verschaft de raad op de voet van artikel 10:16 lid 2 van de Algemene wet bestuursrecht inlichtingen over de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheid.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering gehouden op 24 februari 2022.

De griffier, De voorzitter,

Merel van Hall Sharon A.M. Dijksma

Gemeenteraad

Dossiernummer	2561
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	24 februari 2022
Agendapunt	11.1
Titel	Raadsbrief Beantwoording vraag uit commissie over bestemmingsplan Merwede over Europalaan Noord
ID	2731
Behandelend ambtenaar	S.J. van Asperdt- Koren
Telefoon	030 - 286 49 88
E-mail	s.van.asperdt@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Cie Ruimtelijke ontwikkeling, Grondzaken en Vastgoed/06-20011476
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	24 februari 2022

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	S.J. van Asperdt- Koren	**Datum**	18 februari 2022
Doorkiesnummer	030 – 286 49 88	**Kenmerk**	9573309/18 februari 2022
E-mail	s.van.asperdt@utrecht.nl	**Onderwerp**	Beantwoording vraag uit commissie over bestemmingsplan Merwede over Europalaan Noord
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Merwedekanaalzone

Geachte leden van de raad,

In uw commissie Ruimtelijke ontwikkeling, Grondzaken en Vastgoed van 10 februari 2022 heeft het Chw bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1 besproken. U heeft het bestemmingsplan doorgeleid naar de agenda van de gemeenteraad van 24 februari 2022. Wij hebben u toegezegd om u voor 24 februari te informeren over de vragen die u heeft gesteld in de commissie over de herinrichting van de Europalaan Noord en de ligging van de HOV-baan, in relatie tot het bestemmingsplan. Via deze brief informeren wij u daarover.

Een belangrijk uitgangspunt voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is dat we anders omgaan met mobiliteit. De innovatieve mobiliteitsstrategie is beschreven in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2, die u op 7 oktober 2021 heeft vastgesteld. Het doel van deze strategie is het realiseren van de toename van duurzame en gezonde vormen van mobiliteit (lopen, fiets en openbaar vervoer) en een goede bereikbaarheid van het gebied en de omgeving (Utrecht zuidwest en de stedelijke regio Utrecht).

Noodzaak voor een succesvol functioneren van de Merwedekanaalzone is de herinrichting van Europalaan Noord, tussen Anne Frankplein en Europaplein. In de raadsbrief van 8 juli 2021 informeerden wij u over het vastgestelde Integraal Programma van Eisen (IPvE) en Functioneel Ontwerp (FO) van de Europalaan Noord. Deze noodzaak is – inclusief de kaders voor het nieuwe profiel – ook vastgelegd in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 waarover in uw raad op 7 oktober 2021 besluitvorming plaatsvond. Het gaat hierbij o.a. om het principe van ‘avenue’ profiel, niet hoeven oversteken van een busbaan door verkeer van en naar Merwede (inprikkers voor de auto) en oversteekbaarheid. Deze kaders voor het profiel zijn nu juridisch planologisch vertaald in het bestemmingsplan.

De positie van de vrijliggende busbaan is een gevolg van een goede ruimtelijke ordening, rekening houdend met verbeterde veilige oversteken voor langzaam verkeer, ruimte voor verbeterde fietspaden

aan weerzijden, noodzakelijke verbetering van de ov-doorstroming en bovendien is de locatie wat geluid betreft optimaal voor de bestaande woningen aan de westzijde en de nieuwe woningen van Merwede aan de oostzijde. Hieronder lichten we dat nader toe.

In het bestemmingsplan is het profiel zoals opgenomen in het IPvE/FO Europalaan Noord juridisch planologisch vertaald om de gehanteerde uitgangspunten uit de Omgevingsvisie en IPvE/FO te borgen. In het akoestisch onderzoek voor het bestemmingsplan is de geluidbelasting op de nieuwe woningen in het plangebied ook gebaseerd op het profiel van het IPvE/FO. Met dit profiel is ook de aanleg van geluid reducerend asfalt voorzien op tenminste de rijbanen voor de auto's.

In de artikelen 8.5 en 9.5 van de regels van het bestemmingsplan is overigens een flexibilieitsbepaling opgenomen. Overschrijding van de bestemmingsgrenzen is in geringe mate toelaatbaar als dit wenselijk is voor een goede inpassing van de HOV-baan en verkeersstroken en mits dit geen negatieve invloed heeft op de maximale gevelbelasting van woningen in Merwede.

Het is efficiënt om eerst een HOV-baan aan te leggen op de Europalaan Noord en daarna lightrail:
a. Naar verwachting kan een mogelijke lightrail -ook als het Rijk nog dit jaar een passende rijksbijdrage in het vooruitzicht stelt- niet voor 2033 in bedrijf worden genomen. In de tussenliggende tijd is een herinrichting van de Europalaan Noord met een vrij liggende busbaan nodig om de verwachte groei van reizigers te kunnen verwerken en te voldoen aan de randvoorwaardelijke mobiliteitsstrategie van Merwede.
b. De Europalaan Noord is in het OV-netwerk een belangrijke spaakverbinding van en naar Utrecht Centraal (conform Mobiliteitsplan 2040) en daarmee een essentieel onderdeel van het netwerk. De aanleg van de vrijliggende busbaan is een eerste stap in het vergroten van de ov-capaciteit, totdat wij een systeem hebben gerealiseerd dat volledig voldoet aan de toekomstig benodigde capaciteit, zoals lightrail.
c. Daarbij komt dat de realisatie van een lightrail verbinding een complex en groot project is met risico's voor de planning van planvoorbereiding en uitvoering. Mogelijk blijft daardoor de herinrichting langer in gebruik dan nu gepland.
d. Herinrichting van de Europlaan Noord vindt tijdig plaats voor de oplevering van de 1e woning van Merwede (medio 2024) ter ondersteuning van de mobiliteitsstrategie van Merwede. De aanleg van de busbaan is opgenomen in het bestemmingsplan Merwede.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,