

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone

Deel 2: Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone

Deel 2: Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda

maart 2021

Gemeente Utrecht

Colofon

Projectgroep / Medewerkers gemeente Utrecht

Sandra Beenen, Sebastiaan Bekker, Ellen de Boer, Leon Borlée, Regie Bouma, Mieke Coenen, Dietje van Eif, Maria Hoogendijk, Marijn Kik, Maike Koch, Jeroen Koning, Ariënne Kuin, Gemmy Lanting, René Leppink, Marit Linckens, Wilco Meenhorst, Peter Meijer, Hans Paquay, Astrid Renne, Eric Rossen, Peter van Schaick, Charlie Spork, Gerdien Stoel, Annelies Tukker, Gerben Vat, Lara Verhagen, Helen Verouden, Cees v.d. Vliet, Martin Wisselink en Judith Zuidgeest.

Met dank ook aan alle adviseurs en projectleiders van alle disciplines van RO, MO, UVO, Stadsbedrijven, Stadsingenieurs en Stedelijk Beheer. En de externe adviseurs (o.a. voor de Plan MER en monitoring).

Redacteur

Ruud van Stralen

Projectmanager

Marcel Haak

Projectdirecteur

Margo Meijer

Ruimtelijk regisseur

Marcel Janssen

Opdrachtgever

Stef Fleischeuer

Grafische realisatie

Ontwerpstudio Ruimte

Omslagfoto

Irvan van Hemert (2020)

Versiedatum

Februari 2021

Bestuurlijke besluitvorming

17 december 2019 B&W besluit ter inzagelegging Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 ‘Uitwerking van de ruimtelijke agenda’.

Inhoudsopgave

Samenvatting 7

1. Inleiding 13

1.1 Opgave 13
1.2 Status van het document 15
1.3 Relatie MER 16
1.4 Plangebied 17
1.5 Relatie Omgevingsvisie en Stedenbouwkundig Plan Merwede 18
1.6 Samen stad maken 18
1.7 Leeswijzer 21

2. Visie 25

2.1 Gezond stedelijk leven 25
2.2 Van barrière naar verbinding 26
2.3 Laboratorium 31
2.4 Digitaal ecosysteem Merwedekanaalzone 32

3. Ruimtelijke kwaliteit 33

3.1 Raamwerk 34
3.2 Bouwvelden 50

4. Mobiliteit 57

4.1 Ruimtelijk ontwerp gericht op lopen, fietsen en openbaar vervoer 58
4.2 Stimuleren deelmobiliteit 62
4.3 Fietsparkeren en lage autoparkeernormen 64
4.4 Kwaliteitssprong van het netwerk 70

5. Programma 87

5.1 Gezonde mix 88
5.2 Levendige wijk 93

6. Leefomgeving 111

6.1 Gezond gedrag in een groene omgeving 112
6.2 Gezonde en veilige leefomgeving 129

7. Duurzaamheid 141

7.1 Energieneutrale wijk 142
7.2 Klimaatbestendige wijk 151

8. Kwaliteit woonomgeving 157

8.1 Kwaliteit openbare ruimte 158
8.2 Bebouwing 165

9. Ontwikkelstrategie 173

9.1 Visie in kort bestek 173
9.2 Deelgebieden 174
9.3 Flexibel en robuust 175
9.4 Rol van de gemeente en de markt 178
9.5 Financiële uitvoerbaarheid 179
9.6 Monitoren en borgen 180

Begrippenlijst 184

Bijlage 1. Overzicht participatie en onderzoeken 190

Samenvatting

Bestuurlijk kader

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) is de Merwedekanaalzone aangewezen als een belangrijke nieuwbouwlocatie in de stad. Dit is het gebied tussen de Mandelabrug en de A12. Daarmee wordt het groene landschap in het buitengebied ontzien. 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.
Het Coalitieakkoord Utrecht (Ruimte voor iedereen), opgesteld na de gemeenteraadsverkiezingen van mei 2018, is uitgangspunt voor het gemeentelijk beleid in de raadsperiode 2018-2022.
Dit coalitieakkoord biedt ruimte voor “het mogelijk maken van maximaal 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone, waarbij de realisatie daarvan is verbonden met planvorming en investeringen in mobiliteit”. In het Mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen’ (SRSRSB) kiest Utrecht voor lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Vervoerswijzen die weinig plaats innemen én duurzaam zijn. De auto doet in Utrecht een stapje terug.

Samen Stad Maken
Met ‘samen stad maken’ zoeken we verbinding tussen de plannenmakers en bewoners en andere betrokkenen. We willen weten wat de wensen, ideeën en zorgen van de mensen in de stad zijn. We laten zien hoe gezond stedelijk leven mogelijk is, juist bij hogere dichtheden. We werken aan betrokkenheid, verbinding en vertrouwen. De inbreng tijdens deze bijeenkomsten is bij het opstellen van deze Omgevingsvisie zoveel mogelijk meegenomen.

Stedenbouwkundig Plan Merwede
Parallel aan het opstellen van dit deel 2 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone is in opdracht van de verschillende eigenaren in het plangebied, waaronder de gemeente Utrecht, gewerkt aan het opstellen van een Stedenbouwkundig Plan voor Merwede (Merwedekanaalzone deelgebied 5). Het Voorlopig Ontwerp (VOSP) van dit Stedenbouwkundig Plan wordt tegelijk met de Omgevingsvisie ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad. Het Stedenbouwkundig Plan is getoetst aan deze Omgevingsvisie, waarbij in het Stedenbouwkundig Plan de intenties en doelstellingen uit de Omgevingsvisie zijn afgewogen en concreet zijn gemaakt voor Merwede.

Overige ontwikkelingen
Naast de plannen voor deelgebied 5 is de Merwedekanaalzone ook verder al volop in ontwikkeling. In deelgebied 4 wordt gewerkt aan de herontwikkeling van het voormalige Defensieterrein en is gestart met de bouw van de Wilhelminawerf. In deelgebied 6 is o.a. het Van der Valk Hotel ontwikkeld en is het nieuwe gebouw voor Holland Casino in aanbouw. Ook zijn er plannen voor de Eendrachtlaan 10.

Visie

De herontwikkeling van de Merwedekanaalzone is een kans voor de stad, èn voor de omliggende wijken. We kunnen de stad hier gezonder, groener en duurzamer maken en beter met elkaar verbinden. Die kans willen wij benutten. Daarbij zoeken we in ons streven naar gezonde binnenstedelijke ontwikkeling de grenzen op van wat naar de huidige inzichten mogelijk is. We staan daarbij open voor nieuwe leefconcepten.

De Omgevingsvisie deel 2 laat zien, als uitwerking van het eerder vastgestelde deel 1, 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, fietsen, verblijven en ontmoeten. De Merwedekanaalzone is een relatief dichtbebouwde groene stadswijk met een grotendeels autovrije openbare ruimte.

De wijk is door een netwerk van korte en veilige wandel- 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 en de goede verbindingen met de omgeving maken 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 Merwedekanaalzone is bedoeld voor een grote verscheidenheid aan bewoners, gebruikers en bezoekers. Voor alle leefstijlen, inkomens en doelgroepen. Een wijk met een levendige mix van wonen, bedrijvigheid, horeca en voorzieningen, waar je elkaar ontmoet en kunt spelen, sporten of ontspannen.

De visie die in de Omgevingsvisie is vastgelegd en uitgewerkt geldt voor de deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone. 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. We bouwen hier een nieuwe (gemengde) stadswijk in dichtheden die we in Utrecht nog niet kennen. 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. Het Voorlopig Stedenbouwkundig Plan (VOSP) Merwede is deels parallel aan dit deel 2 van de Omgevingsvisie opgesteld. Waar deze Omgevingsvisie uitwerking geeft aan beleid dat vooralsnog specifiek voor Merwede van toepassing is, is dit aangeven.

In onze visie op de Merwedekanaalzone staat een nieuw mobiliteitsconcept centraal. Dit bestaat uit drie sterk met elkaar vervlochten hoofdelementen: een ruimtelijk mobiliteitsconcept, een parkeerconcept en een pakket van vooral servicegerichte, niet-infrastructurele maatregelen, zoals het brede aanbod van deelmobiliteit dat via de mobiliteitshubs beschikbaar is en dagelijkse voorzieningen op loopafstand. Deze zijn in hoofdstuk 4 van de Omgevingsvisie (Mobiliteit) beschreven en uitgewerkt.
In het gebied hanteren we een lage parkeernorm. Het aantal parkeerplaatsen is beperkt. We zetten in op een zo autovrij mogelijke Merwedekanaalzone die goed toegankelijk is, ook voor mensen met een beperking. De openbare ruimte nodigt uit tot ontmoeten en voetgangers en fietsers krijgen meer ruimte. In het groen en langs het water kan je wandelen, fietsen en ontspannen. Het groen en water dragen bij aan het klimaat- en hittebestendig maken van de wijk. Het stedelijk netwerk van verbindingswegen heeft een beperkte capaciteit. Om de stad voor autoverkeer bereikbaar te houden wordt het autoverkeer van en naar de Merwedekanaalzone beperkt.

Utrecht Zuidwest kenmerkt zich door een noord-zuid georiënteerde structuur. Verbindingen over weg, spoor en water hebben de stad bereikbaar gemaakt, maar hebben hier geleid tot nieuwe ruimtelijke en functionele barrières in de oost-west richting. Na het graven van het Merwedekanaal en vervolgens het Amsterdam-Rijnkanaal ontstond het tussen beide kanalen liggende ‘stadseiland’. Het bedrijventerrein dat langs de westoever het Merwedekanaal werd ontwikkeld, was zelfs op dit stadseiland een eiland, slechts op enkele punten met de omgeving verbonden. Daar was eigenlijk ook nauwelijks reden toe. Die is er nu wel. De herontwikkeling van de Merwedekanaalzone maakt het mogelijk om enkele bestaande belangrijke schakels toe te voegen in het netwerk voor voetgangers en fietsers en daarmee de omliggende buurten beter met elkaar én met de stad te verbinden.

De Merwedekanaalzone is er voor iedereen. De omgeving moet kunnen meeliften met de impuls die de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone geeft. Dit nieuwe stadsdeel zal naar onze overtuiging bijdragen aan de leefbaarheid én levendigheid in de buurten eromheen. Dit werkt door in de hele stad. Omgekeerd biedt de ligging in het bestaand stedelijk gebied, met haar geschiedenis, bewoners, winkels, voorzieningen, werkgebieden en goed openbaar vervoer, kansen voor de bewoners en gebruikers van dit nieuwe en bijzondere woon- en werkgebied. De Merwedekanaalzone versterkt het draagvlak van voorzieningen in de wijken om het gebied heen, met name in de Rivierenwijk, Dichterswijk, Transwijk en Hoograven.

De Merwedekanaalzone is straks een stukje stad waar de ongepolijste karakteristiek van de bestaande bebouwing met nieuw gebruik en nieuwe bebouwing herkenning en verrassing brengt. Bewoners en bezoekers van dit gebied creëren met elkaar een omgeving, waar altijd wat te doen, te zien en te beleven is. Een gebied met een voor Utrecht unieke identiteit.

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 Omgevingsvisie deel I de ontwikkelingen in het plangebied. Waar nodig sturen wij bij.

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.

Duurzame mobiliteit, laag autogebruik
In de Omgevingsvisie geven wij aan waarom en op welke wijze we streven naar duurzame mobiliteit. Wij stimuleren lopen, fietsen en 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 het 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 openbaar vervoer voorrang op het autoverkeer. We beperken het autoverkeer van en naar het gebied door het hanteren van een lage parkeernorm van gemiddeld 0,3 parkeerplaatsen per woning. Hierdoor wordt de verkeerssituatie op de Europalaan-Zuid en op het zuidelijk deel van de Europalaan en op de aansluiting op de A12 niet wezenlijk drukker.

Gezonde mix
De Merwedekanaalzone is een nieuwe stadswijk voor een grote verscheidenheid aan bewoners. Starters, studenten, gezinnen, kwetsbare groepen, woongroepen en 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.

Levendige wijk
In de Merwedekanaalzone ontstaat een nieuwe stadswijk met een bijzondere mix van wonen, werken en voorzieningen die in de pas lopen met 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 aan 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.

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.

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 door het toepassen van geluidreducerend asfalt en tenminste een geluidsluwe zijde van elke woning. De Merwedekanaalzone is een gemengd stedelijk gebied. Naast wonen zijn hier ook (kleine) bedrijven gevestigd. Deze mix draagt bij aan levendigheid.

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, waarvan één in een duiker. 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 op de daken en aan gevels.

Energieneutrale wijk
Utrecht wil een klimaatneutrale stad zijn, liefst zo snel mogelijk. Voor Merwedekanaalzone als nieuw gebied betekent dit dat bij voorkeur geen nieuwe CO_2-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 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 zonnepanelen op gevels en daken kunnen worden geoptimaliseerd en wordt onderzocht hoe duurzaam opgewekte stroom vanuit 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.

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.

Ervaring opbouwen in een “Merwede Lab”

Het stedenbouwkundig plan voor Merwede (deelgebied 5) gaat uit van de nu bestaande kennis op het gebied van duurzaam en klimaatbestendig bouwen. We realiseren ons dat er op dit gebied volop ontwikkeling is in kennis en verbeterde toepassingen. Bij de verdere ontwikkeling van de drie deelgebieden van de Merwedekanaalzone maken we gebruik van, en dragen we bij aan, deze nieuwe kennis. Indien er ontwikkelingen zijn die het mogelijk maken om onze kerndoelen te bereiken, is de basisafspraak dat we deze maximaal inzetten in de verdere realisatie.

Ontwikkelstrategie

Flexibel en robuust
De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is een traject van vele jaren. We willen deze gebiedsontwikkeling flexibel en robuust vormgeven, om in te kunnen spelen op nu nog onbekende veranderingen waar we de komende jaren mee te maken krijgen. Onze prioriteit ligt bij de afronding van lopende projecten in deelgebied 4 en 6 en de start van de herontwikkeling van deelgebied 5. Het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan (VOSP) voor dit deelgebied voorziet in de realisatie van 6.000 woningen. Rekening houdend met de in het bestaande netwerk (auto) beschikbare capaciteit bieden we in een eerste fase ruimte voor de realisatie van circa 4.000 woningen met commercieel en maatschappelijk programma. Om dit mogelijk te maken is in de omgeving een samenhangend pakket aan mobiliteitsmaatregelen noodzakelijk. Deze eerste fase is financieel haalbaar. Met de grondeigenaren zijn afspraken gemaakt over het maximale programma, de verplichte bijdragen aan de investeringen in het bouw- en woonrijp maken, bijdragen in de bovenwijkse voorzieningen (het ruimtelijk raamwerk) en dergelijke. Deze financiële kaders zullen verder worden uitgewerkt en vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst. Wanneer deze door alle partijen is ondertekend start de gemeente de bestemmingsplanprocedure om de herontwikkeling van deelgebied 5 ook juridisch-planologisch te borgen.

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 van kerndoelen en kaders houden we grip op de realisatie van de beoogde gezonde en duurzame stadswijk.

Leefbaarheidseffectrapportage Rivierenwijk, Transwijk en Dichterswijk
In samenspraak met bewoners 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, die in 2020 is aangevuld met meer detailgegevens op buurtniveau en verkeerstellingen.

1. Inleiding

1.1 Opgave

De populariteit van steden neemt toe, die van Utrecht in het bijzonder. Utrecht is één van de sterkst groeiende steden van Nederland. De stad groeit van 350.000 in 2018 naar bijna 455.000 inwoners in 2040. Er komen niet alleen meer mensen wonen, maar ook werken en recreëren in Utrecht. Deze groei biedt de stad kansen, mits goed benut. Utrecht willen we nog gezonder en aantrekkelijker maken, zodat mensen hier met plezier blijven wonen, werken, winkelen of verblijven. We maken ruimte voor groei door de in de stad beschikbare ruimte beter te benutten. Dit versterkt de stad én het spaart de groene ruimte om de stad.

In 2016 heeft de gemeenteraad twee voor Utrecht belangrijke kaders vastgesteld, de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) en het Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen' (SRSRSB).

In de RSU kiest Utrecht er voor om de groei van de stad op te vangen in het bestaand stedelijk gebied. Om dit mogelijk te maken bouwt Utrecht in hogere dichtheden dan we in onze stad tot nu toe gewend zijn. Onder meer het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone zijn in de RSU aangewezen als belangrijke bouwlocaties in de stad. Hier realiseren we de komende jaren (naast Leidsche Rijn Centrum) nieuwe, aantrekkelijke en gezonde wijken voor de stad. Door het beter benutten van de beschikbare ruimte geven we aan meer mensen de kans om in de stad te wonen. Hierdoor neemt de druk op de openbare ruimte toe en wordt de levendigheid van de openbare ruimte vergroot. De Merwedekanaalzone is geen op zichzelf staande ontwikkeling, maar onderdeel van een bredere stedelijke opgave voor de stad. Deze ontwikkeling vindt plaats binnen de kaders van een gezonde verstedelijking. Met weloverwogen keuzes maken we deze groei van de stad mogelijk. Utrecht kiest voor een gezonde leefomgeving, een hoge verblijfskwaliteit gericht op lopen en fietsen en goede stedelijke voorzieningen (dit wordt ook in nota Volksgezondheid en gezond stedelijk leven voor iedereen onderschreven). Dit stelt de stad voor de opgave om de bestaande inrichting en de geboden voorzieningen hiervoor geschikt te maken.

Op dit moment werkt de gemeente aan een nieuwe ruimtelijke stategie (RSU2040) die duidelijk moet maken hoe de stad wordt ingericht in de komende twintig jaar.

In het Mobiliteitsplan (SRSRSB) maakt de stad een duidelijke keuze voor vervoerswijzen die weinig ruimte innemen én duurzaam zijn, zoals lopen of fietsen en het openbaar vervoer. Deze zetten we op de eerste plaats. We introduceren nieuwe keuzes in mobiliteit. We kiezen voor deelmobiliteit en voor een lage parkeernorm. Wel autogebruik, minder autobezit. We zetten in op het versterken van het stedelijk netwerk voor het langzaam verkeer, op routes voor voetgangers en fietsers die goed aansluiten op de haltes van het openbaar vervoer en op meer en beter openbaar vervoer.

In het Coalitieakkoord 2018 is vastgelegd dat we maximaal 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone mogelijk maken. Dat is dan wel gekoppeld aan onze ingezette keuzes voor mobiliteit. Daartoe wordt de horizon van het Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen' (SRSRSB) tot 2040 verlengd. Nieuw voor Utrecht zal het grote aantal woningen zijn in een relatief klein stuk stad.

In 2017 is de Actualisatie van het Groenstructuurplan Utrecht vastgesteld. Deze is opgesteld naar aanleiding van de motie (2016/109) 'Voor een gezonde groene toekomst'. We hebben hiermee inzichtelijk gemaakt hoe we met de stedelijke groenstructuur bijdragen aan de nieuwe opgaven voor de stad Utrecht. Het in het Groenstructuurplan vastgelegde beleid werkt door in de keuzes die we in de Merwedekanaalzone maken. Hier willen we een gezond, aantrekkelijk en goed bereikbaar woon- en werkgebied realiseren, met veel publieke ruimte die mogelijkheden biedt voor verblijven en ontmoeten.

In de Merwedekanaalzone werken we aan oplossingen voor gezonde en duurzame verstedelijking, oplossingen die straks ook in de andere delen van de stad en in andere steden kunnen worden toegepast. Dit is een kans om een nieuwe richting in te slaan. De herontwikkeling van de Merwedekanaalzone is ook belangrijk voor de directe omgeving, voor

► De Merwedekanaalzone is één van de ontwikkelgebieden uit ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht’ (2016).

Legenda

- economische ontwikkelgebieden
- prioritaire ontwikkelgebieden
- lopende gebieds–ontwikkelingen
- ontwikkeling Leidsche Rijn
- wijkopgaven herstructurering



Zuidwest én voor de hele stad. De omgeving moet kunnen meeliften met de impuls die de herontwikkeling van dit gebied geeft.
Dit nieuwe stadsdeel draagt naar onze overtuiging bij aan de leefbaarheid én levendigheid in de buurten eromheen. Dit werkt door in de hele stad. Omgekeerd biedt de ligging in het bestaand stedelijk gebied, met haar geschiedenis, bewoners, winkels, voorzieningen, werkgebieden en goed openbaar vervoer, belangrijke kansen voor de bewoners en gebruikers van dit nieuwe en bijzondere woon- en werkgebied.

Utrecht investeert in samenhang en kwaliteit. We zoeken naar mogelijkheden om de ruimte in de stad intensiever te benutten, op een verantwoorde manier en zonder de leefbaarheid van de stad uit het oog te verliezen. We werken aan gezonde en aantrekkelijke buurten, aan gezond stedelijk leven voor iedereen.

De Merwedekanaalzone is een inclusieve wijk:

- **er is ruimte voor iedereen:** iedereen kan profiteren van de groei van de stad. De Merwedekanaalzone biedt betaalbare, middeldure en dure woonruimte, en is er voor alle mensen in de stad die er voor kiezen om in deze wijk te komen wonen.
- **iedereen kan meedoen:** Het is een wijk zonder fysieke of sociale drempels, kent een diversiteit aan bewoners en biedt ruimte voor ontmoeting en voorzieningen, voor alle inwoners van onze stad.
- **iedereen kan er gezond leven:** een voor iedereen toegankelijke groene en gezonde buitenruimte en innovatieve mobiliteit voor iedereen.
- **iedereen kan er lopen:** kinderen, volwassenen en ouderen. Het gebied is voor wandelaars goed toegankelijk, ook voor mensen met een beperking die, bij het lopen van een hulpmiddel gebruik moeten maken, zoals een stok of rolstoel. Lopen kost je niets, je hebt er niks voor nodig. Kunnen lopen maakt mensen zelfredzaam. Je kunt zelf de boodschappen doen of naar de huisarts gaan, je kunt het openbaar vervoer gebruiken. Lopen maakt ook ontmoeten mogelijk.

We zijn er van overtuigd dat plannen beter worden met de inbreng van mensen die er al wonen en werken. Daarom vragen we de stad, en met name de bewoners en ondernemers van de omliggende wijken naar wat zij belangrijk vinden en welke kansen en knelpunten zij zien.

1.2 Status van het document

Op 8 februari 2018 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie deel 1 (Ruimtelijke Agenda) vastgesteld. Dit is het ruimtelijk programmatisch kader voor ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone. Het vertrekpunt was de reeds in gang gezette realisatie van 1.500 woningen (Max, Lux et Pax, City Pads), de bouw van het Van der Valkhotel en de restauratie van Villa Jongerius. Ook zijn en waren er toen al allerlei vormen van tijdelijk wonen en werken, die dit deel van de stad nieuwe betekenis geven. In de Ruimtelijke Agenda en het Milieueffect Rapport (MER) is op basis van bestaand beleid gekozen voor maximaal 6000 nieuwe woningen, uitgaande van een autoluw woon- en werkgebied. Op grond van Omgevingsvisie deel 1 is de ontwikkeling van het Defensieterrein, de bouw van het Holland Casino, de realisatie van de Wilhelminawerf en de ombouw van Eendrachtlaan 10 planologisch mogelijk gemaakt. In totaal zijn dit circa 2.500 woningen.

De ambities van Utrecht voor de nog te ontwikkelen delen in de deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone gaan verder, zowel kwantitatief (nieuwe woon- en werkruimte) als kwalitatief (doelstellingen op het gebied van energie, duurzaamheid, klimaatadaptatie, openbare ruimte, mobiliteit, voorzieningen en inclusiviteit). We geven uitwerking aan een nieuw concept voor gezonde verstedelijking. Omgevingsvisie deel 2 (Uitwerking) is opgesteld vanuit de door het college van B&W geformuleerde wens om in de Merwedekanaalzone een gemengd, aantrekkelijk, duurzaam en gezond leefmilieu te realiseren met een groter aantal woningen (tot 10.000 woningen). Het gebied kan daarmee beter voorzien in de behoefte aan betaalbare woningen in Utrecht én meer bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de stad. De in deel 1 (Ruimtelijke Agenda) geformuleerde onderzoeksvragen zijn daartoe beantwoord. Dit heeft geleid tot aangescherpte kaders en voorbeelduitwerkingen voor de planontwikkeling en aanzetten tot nieuw gemeentelijk beleid.

De Omgevingsvisie biedt het ontwikkelperspectief voor de deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone en vormt daarmee de basis voor de verdere ontwikkeling van dit gebied. Aan het eind van de hoofdstukken 3 tot en met 8 van de Omgevingsvisie is voor elk kerndoel aangegeven wat de kaders zijn waaraan het stedenbouwkundige plan wordt getoetst. Deze zijn naar de overtuiging van de gemeente nodig om het voor dit gebied geformuleerde kerndoel te bereiken. Daarbij doen we de opstellers van stedenbouwkundige plannen een praktische handreiking voor de manier waarop bij uitwerking aan dit kader recht kan worden gedaan. Het gaat hierbij in veel gevallen om een voorbeeld. In de stedenbouwkundige plannen kan hiervan (gemotiveerd) worden afgeweken indien er in het stedenbouwkundig plan een andere (integrale) afweging is gemaakt.

1.3 Relatie MER

Het planMER behorende bij Omgevingsvisie deel 1 (Ruimtelijke Agenda) ging uit van het schoonvegen van het gebied met behoud van de recent gerealiseerde 1.500 woningen. Verkeersberekeningen lieten zien dat de woningbouw zoveel verkeer kan genereren dat er risico's ontstaan op belangrijke kruisingen in de stad en de toe- en afrit op de A12 bij de zuidelijke Europalaan. Om deze reden is in het planMER een maximum van 6.000 nieuwe woningen aanbevolen. Uit de beoordeling van andere milieuaspecten bleek dat de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone vooral goede scores heeft.

In een Aanvulling op het planMER zijn de effecten beoordeeld van de beoogde uitwerking van een hogere dichtheid met een nieuw mobiliteitsconcept. Dit mobiliteitsconcept leidt tot een lagere verkeers-generatie, waardoor in beginsel meer woningen kunnen worden gebouwd. In de aanvulling op het planMER wordt – mede op advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) - ingezoomd op de thema's mobiliteit, klimaat, energie en gezondheid.

Het huidige verkeersmodel (VRU 3.4) laat zien dat we op dit moment, waarbij de kantoren in de deelgebieden 4 en 6 (langer) gehandhaafd blijven, met behulp van dit innovatieve mobiliteitsconcept 5.000 woningen kunnen toevoegen (waarvan circa 4.000 in deelgebied 5 en circa 1.000 voor de lopende initiatieven in deelgebied 4 en 6. Daarboven zijn maatregelen nodig die buiten de 'scope' van de Merwedekanaalzone liggen en niet vanuit het plan kunnen worden opgelost zoals de uitbreiding van hoogwaardig openbaar vervoer, aanpassingen aan de Europalaan Zuid en de aansluiting met de A12 (i.v.m de doorstroming) en aanpassing van de Parkeernota. Verdere doorgroei naar 10.000 woningen is hier echter wel van afhankelijk. Zie ook hoofdstuk 4 en 9.

► Overzicht aantal woningen

Omgevingsvisie deel 1	Aantallen woningen (afgerond)
Bestaande woningen *(MAX, Lux et Pax en Citypads)*	1.500
MER	6.000
· *Wilhelminawerf, Defensieterrein en Eendrachtlaan 10*	*1.000*
· *Nader te verdelen*	*5.000*
Subtotaal	**7.500**
Nader te onderzoeken	1.500
Totaal RSU (6.000-9.000)	**9.000**

Omgevingsvisie deel 2	Aantallen woningen (afgerond)
Bestaande woningen *(MAX, Lux et Pax en Citypads)*	1.500
Lopende projecten *(Wilhelminawerf, Defensieterrein en Eendrachtlaan 10)*	1.000
aanvullende MER	4.000
· *1e fase Merwede*	*4.000*
Subtotaal	**6.500**
Nader te onderzoeken	3.500
Totaal Coalitie akkoord	**10.000**

▶ Situering van het plangebied in Zuidwest.

Legenda

plangrens

deelgebiedgrens

gerealiseerde ontwikkelingen

lopende ontwikkelingen

① indicatie deelgebieden



We volgen het advies van de Commissie m.e.r. om de ontwikkelingen in het plangebied te monitoren en dit ook organisatorisch goed te regelen. Voor deze monitor zoeken we aansluiting bij de Utrechtmonitor. Doel van monitoring is om specifiek inzicht te bieden in de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone. Het resultaat van monitoring speelt een rol bij de vaststelling van bestemmingsplannen en het beoordelen en verlenen van omgevingsvergunningen. In de gebruiksfase biedt dit voortschrijdend inzicht. De oordelen van de nieuwe bewoners en van de omliggende bestaande wijken krijgen een plaats in de monitor. Op basis van de monitor toetsen we of de gestelde kaders zijn geborgd en beoordelen we of onze ambities in de uitvoering worden gerealiseerd. Zo nodig stellen we plannen op basis van de toetsing bij. Ook stellen we op basis van de resultaten van de monitor vast of bijsturing nodig en mogelijk is. Voor onze aanpak van monitoring verwijzen we naar hoofdstuk 9 van de Omgevingsvisie.

1.4 Plangebied

Het plangebied Merwedekanaalzone omvat het gebied omsloten door de Europalaan, de Overste Den Oudenlaan, de Dr. M.A. Tellegenlaan, het Merwedekanaal en de A12. De grens is gelegd op de oever van het Merwedekanaal en op de eigendomsgrenzen aan de zijde van de wegen. Het plangebied heeft een gezamenlijk oppervlak van circa 67 hectare en bestaat uit deelgebied 4 (12,8 hectare), deelgebied 5 (28,4 hectare), deelgebied 6 (22,0 hectare) en twee oost-west wegen te weten de Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan (3,8 hectare).
Hoewel het Merwedekanaal en de Europalaan - Overste Den Oudenlaan – Dr. M.A. Tellegenlaan buiten het plangebied liggen, zijn hier én ook in Transwijk, Dichterswijk en Rivierenwijk, (enkele) aanvullende maatregelen nodig. Deze zijn in dit deel 2 van de Omgevingsvisie uitgewerkt.
Buiten de opgave voor dit deel 2 vallen de deelgebieden 1, 2, 3 en 7 van de Merwedekanaalzone. Hiervan grenzen deelgebied 3 en 7 aan het plangebied. Deelgebied 3 is (deels) onderdeel van het plan voor het Jaarbeursterrein. Deelgebied 7 (Westraven) is onderdeel van de ontwikkeling van de A12-zone.

1.5 Relatie Omgevingsvisie en Stedenbouwkundig Plan Merwede

In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2) worden de bredere kaders geschetst waarbinnen de deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone tot ontwikkeling kunnen worden 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 aan welke kant ze met dit deel van de stad op wil. Parallel aan de Omgevingsvisie is gewerkt aan het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede (VOSP deelgebied 5), waarin nader invulling wordt gegeven aan de kaders van de Omgevingsvisie. Als er 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.

In het Stedenbouwkundig Plan Merwede zijn de intenties en doelstellingen uit de Omgevingsvisie integraal afgewogen en concreet gemaakt voor Merwede; daarbij is gezocht naar het best mogelijke evenwicht tussen de beleidsdoelstellingen uit de Omgevingsvisie, de kansen die de locatie zelf biedt en het perspectief op transformatie van het bestaande bedrijventerrein. De Omgevingsvisie en het Stedenbouwkundig Plan zijn gelijktijdig tot stand gekomen. Samen vertellen zij het verhaal hoe dit deel van Utrecht zich op termijn zal ontwikkelen. Het Stedenbouwkundig Plan wordt tegelijk met dit deel 2 van de Omgevingsvisie ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad.

1.6 Samen stad maken

Vanuit Merwedekanaalzone werken we aan het verhaal van ‘nieuw stedelijk leven’. We laten zien hoe we gezond stedelijk leven bij hoge dichtheden mogelijk gaan maken. Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en Stedenbouwkundig Plan Merwede presenteren we steeds parallel.

Merwedekanaalzone is een gebied voor de hele stad en in het bijzonder voor de omliggende wijken. Om de wensen en beelden goed bij elkaar te brengen zijn we intensief het gesprek aangegaan met de omgeving van de Merwedekanaalzone.

Website en nieuwsbrief

Sinds juli 2016 is gemeentelijke website Merwedekanaalzone in de lucht om een brede kring aan belangstellenden te informeren: www.utrecht.nl/merwedekanaalzone. De digitale gemeentelijke nieuwsbrief Merwedekanaalzone verschijnt sinds juli 2017 en telt al meer dan 1300 aanmeldingen. Ook is er een introductiefilmpje gemaakt, dat te zien is op de website.

Gesprekken

We hebben de participatie vanuit Omgevingsvisie deel 1 en Schetsontwerp Merwede (o.a. 4 stadsgesprekken en website en nieuwsbrieven) voortgezet en geïntensiveerd, met meer maatwerkgesprekken en buurtgesprekken en inloopavonden, waaronder met de volgende groepen:

- Klankbordgroep en individuele woonbootbewoners
- Klankbordgroep Merwede met omwonenden
- Gebruikersoverleg Merwedekanaal
- Wijkraad Zuidwest
- Gesprekken met bewoners uit Rivierenwijk, Transwijk, Dichterswijk en Hoograven, via grote en kleine bijeenkomsten en via de buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk en de Buurtagenda Dichterswijk
- Tijdelijke huurders, ondernemers en gebruikers
- Kinderen via projecten van scholen
- Professionele relaties

Een nadere toelichting op de participatie en de belangrijkste inbreng per groep is te vinden in de bijlage ‘Overzicht van de participatie (Gemeente Utrecht, december 2020)’.

Wat is er gedaan met de inbreng
Tot aan de officiële inspraak is er op de volgende manier gehoor gegeven aan opmerkingen en aandachtpunten vanuit de omgeving:

- Met de '*setback*' (het terugspringen van de gevel) is er een wezenlijke schaalverkleining in de bebouwing gekomen. Hoewel het plan een hoge dichtheid kent, wordt op deze manier meer rekening gehouden met een menselijke schaal.
- Bewoners hebben ons meerdere keren aangegeven dat de openbare ruimte essentieel is in het ervaren van levendigheid en saamhorigheid. Er is verder ontworpen aan de verblijfskwaliteit op straat en een zo groen mogelijke inrichting daarvan. Ook bij het Merwedepark in relatie tot de fietsroute langs het kanaal is gezocht naar een optimum van verkeersruimte en verblijfsruimte.
- De wens van een gemengde en diverse stadwijk, krijgt vorm met een gemixt programma, met verschillende woningtypen en prijsklassen voor alleenstaanden en gezinnen, jong en oud. Ook zetten we in op veel voorzieningen, die ook voor de omliggende buurten interessant zijn, zoals een cultuurhuis, middelbare school, basisscholen en een gezondheidscentrum. Er liggen kansen voor medegebruik van de mobiliteitshubs en deel(auto) systemen die daarbij horen.
- Daarnaast kijken en luisteren we naar de huidige gebruikers van het gebied en hoe ze zo mogelijk een plaats kunnen krijgen in het nieuwe Merwede.
- Wat betreft de hoogte en breedtematen van de bruggen hebben we zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de wensen van de gebruikers van het kanaal. De bruggen kunnen open voor grotere schepen en kleinere boten, zoals de roeiers kunnen er onderdoor en elkaar passeren. We realiseren ons dat de bruggen ter hoogte van deelgebied 6 de activiteiten van de zeeverkenners ernstig belemmeren.
- We hebben zorgvuldig gekeken naar het aantal, plaats en de inpassing van fiets- en voetgangersbruggen. In Omgevingsvisie deel 1 (2018) was nog sprake van drie bruggen over het Merwedekanaal, ter hoogte vandeelgebied 5 (Merwede). De brug ter hoogte van de Zuiderzeestraat heeft beperkte meerwaarde in het netwerk. Deze brug is vervallen , mede gezien de impact van deze brug en de routes op het Merwedeplantsoen, de Rivierenwijk, Transwijk (discussie rondom de Westdijklaan) en de woonboten en gebruikers van het kanaal.
- Door middel van nieuw parkeerbeleid, waarmee betaald parkeren in de omliggende buurten mogelijk is, wordt voorkomen dat Dichterswijk, Rivierenwijk, Hoograven en Transwijk een te hoge parkeerdruk krijgen, zoals veel bewoners vreesden tijdens o.a. de buurtgesprekken.
- Met de buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk werken bewoners, gemeente en bureau Urbanos aan een maatregelenpakket voor de omliggende buurten. Relaties worden gelegd met projecten in de omgeving, zoals Park Transwijk, de Europalaan, herziening van de fietsstructuur en vergroening van de Rivierenwijk. Hierbij worden ook weer andere buurtbewoners betrokken. Eerdere aandachtspunten zoals de fietsveiligheid bij scholen en bij de bruggen, of de manier waarop betaald parkeren kan worden ingevoerd, krijgen hierin ook een plek.
- Er wordt een monitoringssysteem (Leefbaarheidsmonitor) opgezet, met o.a. punten die door bewoners zijn aangedragen, om te bekijken of de werkelijkheid zich straks ontwikkelt zoals verwacht en welke aanpassingen nodig zijn.
- We houden omwonenden op de hoogte van de stappen in het proces en hun mogelijkheden om hierop te reageren. Met bewoners en gebruikers die niet kunnen blijven, voeren we maatwerkgesprekken om te zoeken naar een oplossing.

► Foto's van buurt-gesprekken in Rivierenwijk en Transwijk.

Inspraak

Van 30 januari tot 11 maart 2020 is de officiële inspraak termijn geweest. Er zijn in totaal 467 inspraakreacties binnengekomen. Meer hierover is te lezen in de Reactienota (hyperlink)

Naar aanleiding van de inspraak zijn nog de volgende wijzigingen aangebracht in de plannen:

- De gecombineerde wandel- en fietsbrug van de Jutfasepunt richting de Karperstraat is in de omgevingsvisie deel 2 vervangen door de mogelijkheid van enkel een wandelbrug vanaf de omgeving Jutfasepunt richting Hoograven. De ligging van een wandelbrug is anders dan van een gecombineerde wandel- en fietsbrug en kan dan zo worden gekozen dat er geen woonboten hoeven te wijken. Wel blijft de wandel- en fietsbrug vanaf de Zeehaenkade naar de omgeving Jutfasepunt gehandhaafd waarmee op termijn een snelle fietsverbinding mogelijk wordt naar station Utrecht Vaartsche Rijn via de Jutfaseweg
- Naar aanleiding van de zorgen over hogere gebouwen aan de kant van het Merwedekanaal is een wijziging doorgevoerd in het stedenbouwkundig plan Merwede. Op twee plekken worden gebouwen wat meer verschoven richting het midden van het plan 'Merwede' om de bebouwing aan het kanaal iets lager te maken. Hiermee blijft het aantal hogere gebouwen beperkt aan de zijde van het kanaal en liggen ze steeds net wat terug vanaf het Merwedepark.

Verder zijn een aantal onderwerpen uit de inspraak meegenomen in verdere uitwerkingen of bijlagen, die ook worden vastgesteld:

- De Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk en de Buurtagenda Dichterswijk worden vastgesteld, met daarin aandachtspunten en maatregelen voor de omliggende wijken, die een combinatie zijn van bewonerswensen (meer groen, aandacht voor rust en sociale cohesie), gemixt met noodzakelijke maatregelen, zoals een goede inpassing van extra fietsers en invoering van betaald parkeren.
- De inrichting van de openbare ruimte is verder uitgewerkt in het stedenbouwkunidig plan Merwede
- Er worden alternatieve locaties voor woonboten voorgesteld in de bijlage 'Locatienonderzoek vervangende locatie woonboten Merwedekanaalzone'
- De aanpak voor de monitoring is verder uitgewerkt in een bijlage bij de besluitvorming.
- De Nulmeting over de leefbaarheid in Rivierenwijk, Transwijk en Dichterswijk heeft een update gehad.







1.7 Leeswijzer

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. Dit deel 2 (Uitwerking) geeft een verdere uitwerking op basis van de in deel 1 gestelde onderzoeksvragen. In hoofdstuk 2 (Visie) 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). Kaders zijn geplaatst in een kader met een lichtgele achtergrond, voorbeelduitwerkingen in een kader met een lichtblauwe achtergrond. In deze Omgevingsvisie vindt u ook tekstkaders met een lichtgrijze achtergrond. Hier staat tekst die vooral als uitleg of toelichting bedoeld is of een specifiekere uitwerking is voor deelgebied 4, 5 of 6.

Van kernwaarden naar kerndoelen

De ambitie gezond stedelijk leven is in de Omgevingsvisie deel 1 (Ruimtelijke Agenda) in vier kernwaarden uitgewerkt:

- *Kwaliteit van leven*: Een toekomstgerichte wijze van omgaan met beweging en mobiliteit. Langzaam verkeer (lopen en fietsen) krijgt een prominente plek in het gebied.
- *Bedrijvige mix*: er is een verrassende mix aan oude en nieuwe gebouwen, woningtypen en functies.
- *Duurzaam en slim*: Een duurzame energievoorziening en klimaatadaptatie gaan hand in hand met het aantrekkelijk maken van groen en water. Met circulair bouwen zorgen we dat het milieu zo weinig mogelijk wordt belast.
- *Robuust en flexibel*: De grote omvang van het gebied en de fasering in ontwikkeling vragen om een robuust en flexibel raamwerk dat in alle tijdsperioden aantrekkelijk, bruikbaar en klimaatvast is.

Deze kernwaarden beschrijven wat we belangrijk vinden, maar laten in het midden welke doelen we met de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone daadwerkelijk willen bereiken. Daarom zijn de kernwaarden in dit deel 2 van de Omgevingsvisie uitgewerkt in negen kerndoelen. Deze kerndoelen zijn straks de basis voor monitoring. De tabel 'Van Kernwaarden naar Kerndoelen' laat zien hoe de vier kernwaarden uit deel 1 aan de negen kerndoelen in dit deel 2 zijn gerelateerd. In deze tabel leest u ook hoe deze Omgevingsvisie themagewijs is opgebouwd.

► Van Kernwaarden (deel 1) naar kerndoelen (deel 2).

Thema	Kernwaarde Omgevingsvisie 1	Kerndoelen Omgevingsvisie 2	Hoofd-stuk
Visie			2
Ruimtelijke kwaliteit	Robuust en flexibel	Raamwerk op stedelijk niveau	3
Mobiliteit	Kwaliteit van leven	Duurzame mobiliteit, laag autogebruik	4
Programma	Bedrijvige mix	Gezonde mix van doelgroepen	5
		Levendige wijk	
Leefomgeving	Kwaliteit van leven	Gezond gedrag in een groene omgeving	6
		Gezonde en veilige omgeving	
Duurzaamheid	Duurzaam en slim	Klimaatbestendige wijk	7
		Energieneutrale wijk	
Ruimtelijke kwaliteit	Kwaliteit van leven	Kwaliteit woonomgeving	8
Ontwikkelstrategie en Monitoring			9

De kerndoelen zijn in de hoofdstukken 3 tot en met 8 themagewijs uitgewerkt. Ze geven structuur aan deze thematische hoofdstukken. Voor ieder kerndoel zijn kaders en voorbeelduitwerkingen geformuleerd. Kaders geven aan wat we willen bereiken, de voorbeelduitwerkingen geven aan hoe dit te realiseren is. Op uitwerkingsniveau kunnen de diverse kaders en voorbeelduitwerkingen op gespannen voet met elkaar komen te staan. Dit vraagt steeds opnieuw om een integrale afweging om hierin de best mogelijke balans te vinden. We zullen de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone de komende jaren volgen. Zowel kaders als voorbeelduitwerkingen zijn daarom onderdeel van monitoring. Op basis van de informatie die we door monitoring verkrijgen bekijken we of en waar we kunnen bijsturen. In hoofdstuk 9 (Ontwikkelstrategie en Monitoring) is opgenomen hoe we de monitoring willen vormgeven.

Dit deel 2 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone werkt onderdelen verder uit dan in een omgevingsvisie gebruikelijk is. Dat heeft te maken met vernieuwend beleid, dat op veel onderdelen nodig is. De Omgevingsvisie biedt ook het toetsingskader voor het Stedenbouwkundig Plan voor deelgebied 5 (Merwede) en geeft richting aan toekomstige ontwikkelingen in de deelgebieden 4 en 6.

Het nieuwe mobiliteitsconcept waarin wordt ingezet op lopen, fietsen en openbaar vervoer en op het gebruik van elektrische deelauto’s en -fietsen, heeft raakvlakken met meerdere kerndoelen. Om deze hoofdstukken zelfstandig leesbaar te maken is er voor gekozen om centrale thema’s, zoals het versterken van het netwerk voor langzaam verkeer en de ontwikkeling van de groenblauwe ruimte (deels) ook op andere plaatsen in deze Omgevingsvisie terug te laten komen. Daarbij wordt het belang van de investering in duurzame mobiliteit als onderdeel van dat kerndoel uitgewerkt.


BUS

2. Visie

2.1 Gezond stedelijk leven

In de Merwedekanaalzone werken we aan een gezond stedelijk leven. Niet alleen lichamelijke gezondheid, maar ook de kwaliteit van leven en de mate waarin iemand ‘meedoet’ in de samenleving is belangrijk. De omgeving waarin je woont en werkt heeft invloed hierop. In een gezonde leefomgeving voel je je prettig, is gezond leven gemakkelijk en is sprake van een goede lucht-, geluid- en bodemkwaliteit. In de Merwedekanaalzone bouwen we een groene autovrije wijk, goed verbonden met de stad door een fijnmazig netwerk van wandel- en fietsroutes en goed openbaar vervoer. Een gebied met een interessante mix van wonen, bedrijvigheid, horeca, voorzieningen in een groene omgeving. Een gebied dat volop kansen biedt tot ontmoeten, en uitnodigt tot spelen, sporten en ontspannen. We willen een binnenstedelijke ontwikkeling die de stad aantrekkelijk maakt om te wonen, en de Merwedekanaalzone nieuwe betekenis geeft. Dit gebied biedt door ligging, grootte en historie een eenmalige kans om een bijzondere stadswijk te realiseren waar je woont in een autovrije omgeving, waar je de meeste dagelijkse voorzieningen op loopafstand vindt en waar alles wat Utrecht zo bijzonder maakt met de fiets of het openbaar vervoer goed bereikbaar is. In ons streven naar gezond stedelijk leven zoeken we de grenzen op van wat naar de huidige inzichten mogelijk is.

Het oude bedrijventerrein aan het Merwedekanaal is nooit goed op zijn omgeving aangesloten geweest. Voor voetgangers of fietsers vanuit de Rivieren- of Dichterswijk en Hoograven Zuid is dit gebied slecht toegankelijk, maar ook vanuit de overige wijken van onze stad. Daar was vanwege de functie tot voor kort eigenlijk ook nauwelijks reden toe. Die is er nu wel. Deze Omgevingsvisie laat zien welke kwaliteiten dit gebied aan de stad toevoegt. Een hoogstedelijk woon- en werkgebied, nieuw stedelijk groen en een nieuw park langs het Merwedekanaal. De betere ontsluiting van dit gebied en aansluiting op de omgeving biedt kansen, voor het bestaande stedelijk gebied èn voor de Merwedekanaalzone.

De Merwedekanaalzone is voor de voetganger en de fietser. De ruimte voor de auto is beperkt. Parkeren vindt zoveel mogelijk plaats in ondergrondse garages. Kinderen kunnen hier veilig op straat spelen. Buiten de woning ben je in een publieke ruimte, waar je elkaar ontmoeten en spreken kan en eenvoudig kunt genieten van een ommetje. We stimuleren gezonde mobiliteit door het zo makkelijk mogelijk maken om te lopen of de fiets te pakken of het openbaar vervoer te gebruiken als dat handiger is. De ruimte om een privéauto in het gebied te parkeren is zeer beperkt. Mobiliteitshubs bieden een breed aanbod aan vervoersmiddelen. Wanneer mensen ervoor kiezen om toch een auto te gebruiken, dan kunnen zij (tegen betaling) gebruik maken van een deelauto.

In de Merwedekanaalzone kan iedereen lopen: kinderen, volwassenen en ouderen. De publieke ruimte is voor wandelaars goed toegankelijk. Ook voor mensen met een beperking, die van een hulpmiddel gebruik moeten maken. Lopen maakt ontmoeten mogelijk en draagt hierdoor bij aan een levendige publieke ruimte, het kost je niets en je hebt er niks voor nodig. Kunnen lopen maakt ouderen zelfredzaam. Je kan ook als je niet meer kan rijden of fietsen nog zelf de boodschappen doen of het openbaar vervoer gebruiken.

“Denk aan de inclusiviteit! En aan de mix!

Niet alleen voor mensen met meer geld.”

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

We versterken het netwerk van routes en verbindingen voor voetgangers en fietsers in Utrecht Zuidwest. De ruimte die straks op straat niet meer nodig is voor het parkeren van auto's, gebruiken we om in de Merwedekanaalzone (en waar mogelijk ook in de bestaande wijken in de omgeving van deze wijk) aantrekkelijke groene openbare ruimte toe te voegen, die voor iedereen toegankelijk is. De Merwedekanaalzone verbindt straks Zuidwest met de stad.

Een krachtig groen-blauw raamwerk, waar mogelijk gekoppeld aan het netwerk voor voetgangers en fietsers, draagt bij aan het klimaatbestendig maken van de stad en biedt nieuwe aantrekkelijke publieke ruimte in de stad voor wandelen, sporten en ontspannen. Het beperken van het autoverkeer van en naar het gebied speelt ruimte vrij voor groen en verblijf èn is belangrijk voor het bereikbaar houden van de stad voor de auto.

De Merwedekanaalzone is straks een stukje Utrecht waar de ongepolijste karakteristiek van bestaande bedrijfsgebouwen (met nieuw gebruik), in combinatie met de nieuwe bebouwing en de ruimtelijke inrichting van het gebied bewoners en bezoekers een levendige mix van contrasten en verrassingen biedt. In deze nieuwe stadswijk ontmoeten mensen hun medebewoners en bezoekers van het gebied. Met elkaar creëren ze een sociaal aantrekkelijke omgeving, waar altijd wat te doen en te zien is. Er zijn plekken waar veel te beleven is, en rustiger plekken waar het fijn toeven is. Een nieuw stukje stad met een voor Utrecht unieke identiteit.

2.2 Van barrière naar verbinding

Utrecht Zuidwest

De westkant van de stad kenmerkt zich door een noord-zuid georiënteerde structuur. Door de eeuwen heen is de handelsvaart van de Catharijnesingel naar het Merwedekanaal verplaatst en vervolgens naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Hierdoor ontstond een zogenaamd 'stadseiland'. De verbindingen over weg, spoor en water hebben de stad bereikbaar gemaakt, maar hebben aan de westkant van de stad geleid tot nieuwe ruimtelijke en functionele barrières in oost-west richting. Ook de aanleg van het bedrijventerrein langs het Merwedekanaal is hiervan een voorbeeld.

Stedenbouwkundig zijn er grote verschillen tussen de wijken ten oosten en ten westen van het kanaal. Rivierenwijk en Dichterswijk zijn vooroorlogse laagbouwbuurten en de Kanaleneiland en Transwijk naoorlogse buurten met veel middelhoogbouw. Bij de ontwikkeling van Leidsche Rijn en de herontwikkeling van het Stationsgebied is ingezet op het beter met de stad verbinden van het stadseiland, bijvoorbeeld door de aanleg van de Leidsche Rijntunnel in de A2, de Dafne Schippersbrug en de Moreelsebrug.

De herontwikkeling van de Merwedekanaalzone biedt de kans om ook dit gebied te transformeren van een barrière in de stad naar een wijk die de vooroorlogse stad straks verbindt met de naoorlogse stad.

Netwerken voetgangers en fietsers

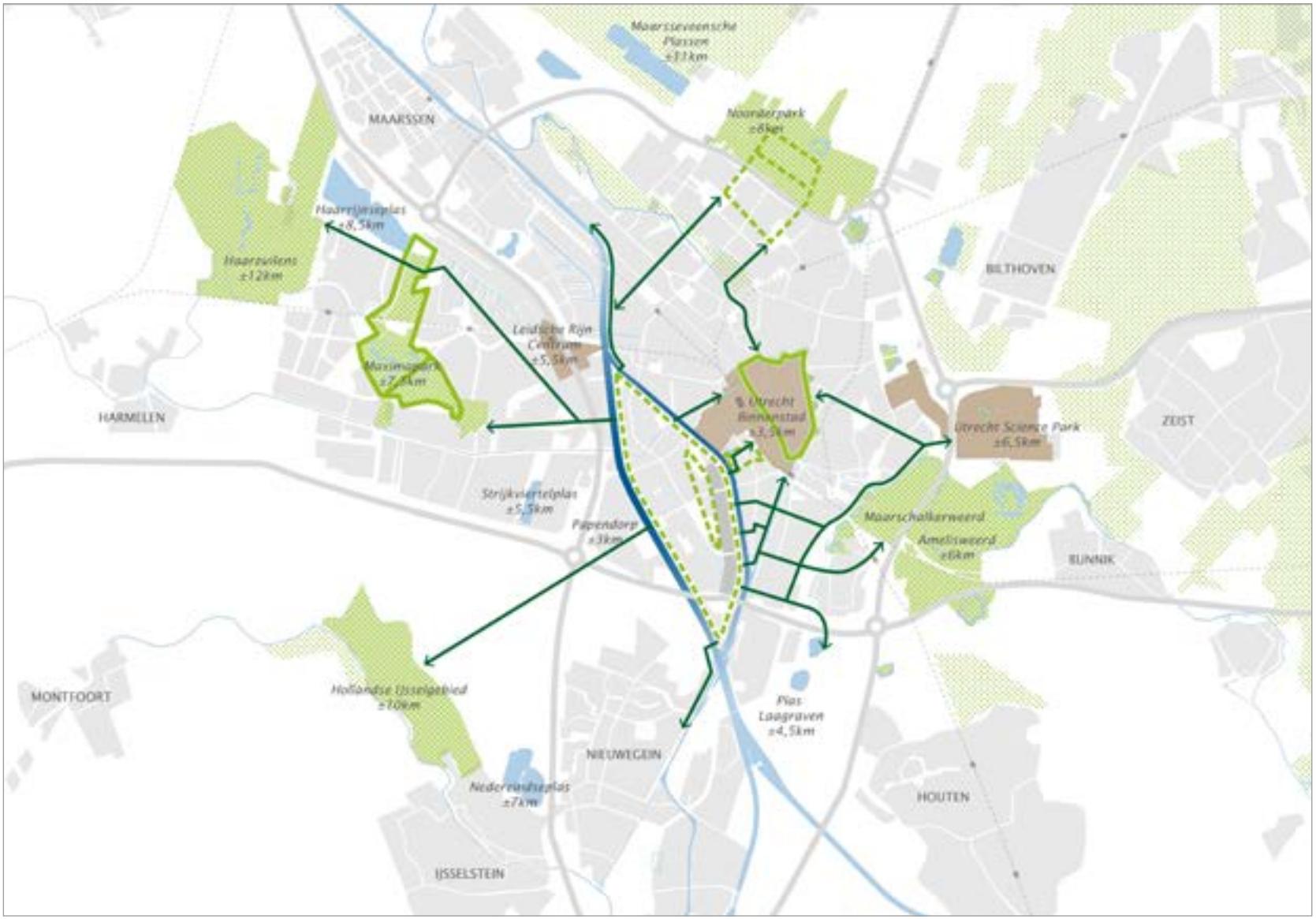
Voetgangers en fietsers moeten nu vaak gebruik maken van wegen met veel autoverkeer. Dat is soms gevaarlijk en veelal ongezond en onaantrekkelijk. We willen een veiliger en gezonder alternatief bieden om daarmee het fietsen en wandelen in de stad te stimuleren. Door de groei van de stad neemt het aantal fietsers flink toe. Daarom willen we de komende jaren investeren in een fijnmaziger netwerk voor langzaam verkeer in Utrecht Zuidwest om het verkeer meer te spreiden.

De verbindingen die we aan het bestaande netwerk toevoegen, lopen bij voorkeur niet langs de hoofdwegen. Vaak zijn het ook kortere verbindingen tussen de wijken. Voetgangers en fietsers staan hier minder bloot aan geluid en luchtvervuiling en worden minder vaak geconfronteerd met verkeersonveilige situaties. Bij voorkeur zijn deze routes autoluw en/of is de auto hier te gast. Om gezonde mobiliteit verder te stimuleren wordt het langzaam verkeersnetwerk zoveel mogelijk groen ingericht. Dit fijnmazige netwerk brengt voetgangers en fietsers in Zuidwest snel en veilig naar de winkels en de basisschool in de buurt of je maakt er van gebruik voor een buurtommetje. Via dit netwerk fiets je snel naar de binnenstad of naar de stations Utrecht Centraal of Vaartsche Rijn. Ook kunnen fietsers bestemmingen als het Utrecht Science Park, Haarzuilens of het recreatiegebied Laagraven snel en comfortabel bereiken.

► Kaart Belangrijke stedelijke voorzieningen goed bereikbaar per fiets.

Legenda

- globale route bestaand/nieuw
- groen rondje gerealiseerd
- groen rondje niet gerealiseerd
- centrumgebied
- woonwerkgebied
- recreatiegebied
- buitengebied



Stad in beweging

Het gebied ligt van oudsher in het stroomgebied van de Oude Rijn. De Romeinen gebruikten de hoger gelegen oeverwallen voor de aanleg van de Limes (grens). Later, in de 12e en 13e eeuw wordt het gebied in cultuur gebracht door de kenmerkende langgerekte kavels te ontginnen. Met name hoveniers zijn tot ver in de twintigste eeuw in dit gebied aanwezig. In de jaren daarna heeft de Merwedekanaalzone steeds een ander gebruik gekregen.

Tussen 1884 en 1892 wordt het Merwedekanaal gegraven, dwars door de toen bestaande 'strokenverkaveling' heen. Het kanaal geeft de haven van Amsterdam een voor Nederlandse handel belangrijke aansluiting via de Rijn op (inter)nationale vaarroutes. Ook omdat het kanaal gunstig ligt langs het spoor is het aanleiding voor de vestiging van industrie en bedrijven. De bebouwing langs het kanaal volgt de oorspronkelijke strokenverkaveling en is op het water georiënteerd. Door de beperkte breedte van het Merwedekanaal blijft de vestiging van grootschalige industrie langs dit kanaal uit.

In 1931 wordt besloten om een nieuw en breder kanaal te graven, het Amsterdam Rijnkanaal (1952). Ondertussen worden aan de oostkant van het Merwedekanaal een aantal Utrechtse woonwijken gebouwd (o.a. Lombok, Rivierenwijk en Hoograven). De wijk Oog in Al is in 1920 de eerste vooroorlogse wijk ten westen van het kanaal. Daarna wordt hier ook de wijk Halve Maan gebouwd, met voor het eerst in Utrecht ook middelhoogbouw.

In 1954 wordt een deel van de gemeente Jutphaas toegevoegd aan de gemeente Utrecht. Niet het Merwedekanaal maar het Amsterdam-Rijnkanaal is vanaf dat moment de grens. Op basis van het Structuurplan 1954 wordt in de polder Nieuw Welgelegen vanaf 1957 Kanaleneiland gebouwd. Het stedenbouwkundig plan gaat 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. Het nieuwe woongebied wijkt zowel wat betreft stedenbouwkundige structuur als architectuur sterk af van de vooroorlogse woonwijken, zoals de Rivierenwijk. De wegenstructuur op het Kanaleneiland is op het autoverkeer afgestemd. Centraal in de wijk wordt, als buffer tussen het nieuwe woongebied en de fabrieksstrook langs het Merwedekanaal, het dan grootste (naoorlogse) stadspark van Utrecht aangelegd: Park Transwijk. Het was de bedoeling dat ook bewoners van de groenarme Rivierenwijk van dit park gebruik gingen maken.

Het industriegebied langs de westzijde van het Merwedekanaal, waar gebouwen van de voormalige Coöperatieve Stichtse Olie- en Lijnkoekenfariek (Cereol), het Jongeriuscomplex en Mobach Keramiek (rijksmonumenten) ons nog aan herinneren, verandert in deze jaren in een bedrijventerrein. Vanaf de jaren 70-80 maken steeds meer bedrijven plaats voor kantoren, vooral in het gebied tussen de Beneluxlaan en de A12 en het gebied ten noorden van de Koningin Wilhelminalaan. Begin van deze eeuw is met de ontwikkeling van Parkhaven, Neerlandia, MAX en Lux et Pax de transformatie naar wonen in gang gezet.

Een levende stad blijft in beweging. Met de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone voegen we een nieuwe laag toe aan de geschiedenis van onze stad, een hoogstedelijk woon- en werkgebied, met een robuust groen raamwerk en het Merwedepark als een nieuwe verblijfsruimte voor de stad. Een duurzame stedelijke ontwikkeling die, ook door een zorgvuldig vormgegeven overgang naar de omliggende wijken, juist op deze plek past. Zuidwest is straks beter dan ooit met de stad verbonden. Dat is belangrijk voor de hele stad.

► Stedelijke ontwikkeling en barrières.

Legenda

- woningbouw
- waterverbinding
- autosnelweg
- stedelijke verbindingsweg
- spoorlijn



▲ 1570: Oude gracht



▲ 1920: Merwedekanaal en spoorwegen



▲ 1948: Amsterdam Rijnkanaal, A12 en A2-Zuid



▲ 1970: Kanaleneiland, stadsring en A2-Noord



▲ 2005: A27, A28, Ring Noord (N230), Leidsche Rijn en Prins Clausbrug



▲ 2015: Leidsche Rijn Tunnel, Dafne Schippersbrug en betere oversteekbaarheid stadsboulevard (deels planvorming, deels uitgevoerd)

Groenblauw raamwerk

Door de groei van de stad neemt de druk op de openbare ruimte toe. We willen niet dat verdichting van het bestaand stedelijk gebied ten koste gaat van groene ruimte. We vinden het belangrijk om de verdichting te verankeren in een verbeterd en nieuw robuust groenblauw raamwerk voor Zuidwest. Hier kunnen mensen elkaar ontmoeten, verblijven of bewegen. Het biedt rust te midden van de stedelijke hectiek. Het groenblauw raamwerk biedt ook ruimte aan dieren en planten en speelt een belangrijke rol in de water- en klimaatopgave.

Het groenblauwe raamwerk bestaat uit:

- Het Merwedekanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal en de Vaartsche Rijn.
- Het Rondje Stadseiland, waarbij de oostelijke oever van het Amsterdam-Rijnkanaal en beide oevers van het Merwedekanaal (Merwedepark en Merwedeplantsoen) worden ingericht als een nieuwe recreatieve groene zone.
- Park Transwijk (Park Transwijk en Sportpark Nieuw Welgelegen) krijgt een kwaliteitsslag. Om de recreatiedruk in Zuidwest op te vangen maken we hier ruimte voor het ‘Rondje Transwijk’.
- Nieuwe groenblauwe verbindingen waar mogelijk gekoppeld aan het nieuwe netwerk voor voetgangers en fietsers.
- De minimaal 10m brede ecologische verbinding (de Diagonaal) tussen Merwedekanaal en Park Transwijk.
- Het Ringpark (initiatief vanuit de bewoners uit de Dichterswijk).

Door kansen voor vergroening mee te nemen binnen projecten realiseren we dit raamwerk stap voor stap.

Bouwen voor iedereen

De Merwedekanaalzone mikt op een brede doelgroep aan bewoners, gebruikers en bezoekers. We spannen ons in om deze nieuwe stadswijk aantrekkelijk te maken voor verschillende leefstijlen, inkomensgroepen en doelgroepen. Vanzelfsprekend ook voor mensen met een beperking. De Merwedekanaalzone is een stadswijk met naast wonen, ook ruimte voor werken en verblijven. Niet alleen de nieuwe bewoners kunnen hier van profiteren. De bewoners in en buiten de Merwedekanaalzone kunnen



▶ Kaart Toekomstig groen-blauw raamwerk Zuidwest (indicatief, uitwerking volgt in de verdere planontwikkeling).

Legenda

- groenblauw raamwerk
- stedelijke verbindingswegen
- voorzieningen
- cultuurhistorische bebouwing
- park/plantsoen
- uitwerkingsvraagstuk (locatie eventuele wandelbrug)

over en weer gebruik maken van winkels, zorg, onderwijs en de brede mix van voorzieningen. Ook vergroot de Merwedekanaalzone het draagvlak van de bestaande voorzieningen in de omliggende wijken. Samen met corporaties en marktpartijen wordt ingezet op mogelijkheden om met het woonprogramma voor de Merwedekanaalzone bij te dragen aan een evenwichtiger verdeling van sociale woningbouw in Utrecht Zuidwest.

2.3 Laboratorium

We zijn steeds meer bewust van het effect dat de economische groei en ontwikkeling in de afgelopen decennia heeft gehad (en nog zal hebben) op het milieu. Hierbij denken we bijvoorbeeld aan het plastic dat als zwerfafval overal in onze zeeën te vinden is en als microscopisch kleine sporen ook al is aangetroffen in onze voeding, het verlies aan biodiversiteit door het afbreken van belangrijke habitats of door het gebruik van (voor vele soorten) dodelijke pesticiden en het gebruik van fossiele brandstoffen en het effect daarvan op de stijging van de temperatuur op aarde en de kwaliteit van de lucht die we inademen. De lijst met zorgelijke trends lijkt eindeloos. Tegelijkertijd zijn we met z'n allen steeds meer doordrongen van het feit dat het anders moet én dat het anders kan. We realiseren ons dat het verkeer in onze stad vastloopt als we niet nu en in de komende decennia inzetten op nieuwe, duurzame mobiliteit.

In de Merwedekanaalzone maken we voor de toekomst van onze stad (en mogelijk ook andere stedelijke gebieden) vernieuwende keuzes. We zetten in op binnenstedelijke groei en op gezond stedelijk leven. We zetten belangrijke stappen, met name in het plan Merwede (deelgebied 5), maar realiseren ons dat er nog veel te leren is én dat er op vrijwel alle onderwerpen die we in deze Omgevingsvisie behandelen veel ontwikkelingen zijn die het mogelijk zullen maken onze kerndoelen (tegen lagere kosten) te bereiken of het mogelijk zullen maken om onze ambities scherper te kunnen stellen.

Merwede Lab

Een deel van deze nieuwe kennis ontwikkelen we in Merwede deelgebied 5. Met de verschillende eigenaren in dit gebied, waaronder de gemeente, werken we aan het ontwerp van een nieuw, duurzaam, aantrekkelijk hoogstedelijk gebied voor wonen, werken, cultuur en recreëren. In dit ontwerp passen we de huidige kennis op het gebied van mobiliteit, gezondheid, energie, klimaatadaptatie en circulaire systemen toe. We anticiperen op de verdere ontwikkeling van deze kennis en bouwen waar mogelijk flexibiliteit in die het toepassen daarvan mogelijk maken.

Bij het ontwikkelen, realiseren en het beheer van het mobiliteitsconcept zijn meerdere partijen betrokken. Projectontwikkelaars en (toekomstige) vastgoedeigenaren, de Provincie (Openbaar Vervoer), en de gemeente Utrecht - in zowel haar publiekrechtelijke als private rol (eigenaar). Deze partijen werken vanuit verschillende invalshoeken en vanuit verschillende belangen en verantwoordelijkheden straks mogelijk samen in een (nog op te richten) gebiedsorganisatie Merwede.

In het Merwede Lab zoeken we naar mogelijkheden om deze innovatieve manier van "samen stad maken" te verbreden tot andere (deel)gebieden. Gebieden waarin een gezamenlijke regie niet alleen belangrijk is, maar ook tot meer efficiency, tijdwinst en lagere kosten kan leiden.

We onderzoeken of we met de partijen in Merwede (met behoud van ieders verantwoordelijkheden) kunnen komen tot een gezamenlijke regie over de ondergrond, de aan te leggen hoofdleidingen voor warmtetransport, de verschillende warmtesystemen (bodem en oppervlaktewater), het opwekken en binnen het gebied gebruiken van energie uit zonnepanelen, inkoop van bouwmaterialen en bouwlogistiek.

2.4 Digitaal ecosysteem Merwedekanaalzone

In de Merwedekanaalzone zetten we in op het faciliteren van deeleconomie, in vele facetten zoals bijvoorbeeld mobiliteit (deelauto's en -fietsen), duurzame energie, (flexibele) werkruimte, gereedschappen, maar ook om de onder bewoners beschikbare kennis en kunde. Wij zijn er van overtuigd dat dit niet alleen bijdraagt aan een duurzame stad, maar ook een complex netwerk van verbindingen en samenhang genereert onder bewoners. Een dergelijke 'connectiviteit' is van belang voor gezond stedelijk leven.

Deeleconomie vraagt om een voortdurende uitwisseling van informatie, een (digitaal) platform waarop "in realtime" vraag en aanbod van goederen en middelen op elkaar kan worden afgestemd. Door het gebruik van dit platform geven gebruikers mogelijk onbewust en ongewild informatie prijs over zichzelf.

We hechten aan een goede maar ook veilige digitale omgeving en willen waarborgen dat de door gebruikers binnen dit platform beschikbaar gestelde informatie en gegenereerde data eigendom is en blijft van deze gebruikers en alleen met hun instemming wordt gedeeld. Deze informatie moet ten goede van de gemeenschap, niet van (commerciële) marktpartijen.

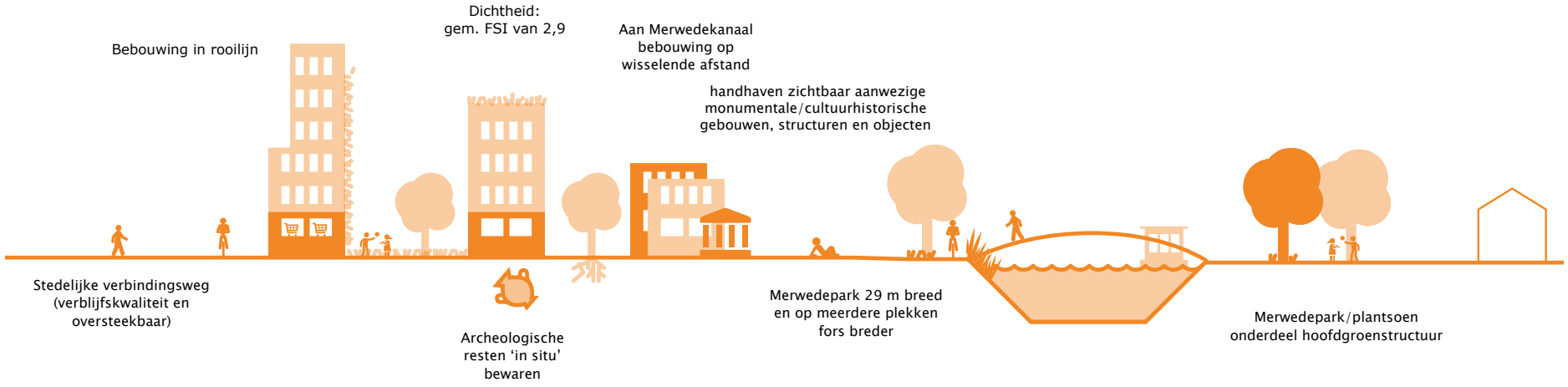
We hebben met interesse kennisgenomen van het Europese DECODE project, waaraan onder meer Amsterdam en Barcelona deelnemen. We zijn benieuwd of dit project straks daadwerkelijk het instrumentarium biedt voor een functioneel én veilig digitaal ecosysteem, niet alleen voor de Merwedekanaalzone maar voor de hele stad.

Het is wenselijk dat met de komst van 5G, de introductie van "the internet of things" en andere ontwikkelingen in onze digitale omgeving er een samenhangende visie van de gemeente (en van andere overheden) op deze nu vooral door marktpartijen gestuurde ontwikkelingen komt. Het openbaar bestuur en de wetgever loopt nu nog te vaak achter de feiten aan.

3. Ruimtelijke kwaliteit

Kerndoel: Raamwerk op stedelijk niveau

De ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving bepaalt of je straks in de Merwedekanaalzone prettig kunt wonen, werken en verblijven. Ruimtelijke kwaliteit gaat om beleving en over hoe de inrichting van het gebied aansluit bij het toekomstige gebruik. Het geeft betekenis aan dit gebied. Kerndoel op stedelijk niveau is het versterken van het ruimtelijk raamwerk. De ruimtelijke structuur van de stad wordt versterkt, met name in zuidelijke- en zuidwestkant van de stad. In en rond de Merwedekanaalzone realiseren we een krachtig en herkenbaar raamwerk met bijzondere aandacht voor het Merwedekanaal en de beide oevers, de Europalaan en de Overste Den Oudenlaan. Dit hoofdstuk gaat niet alleen over het raamwerk, het gaat ook over de bebouwing in het gebied. Het raamwerk en de bebouwing vertellen met elkaar het verhaal over hoe de Merwedekanaalzone zich voegt in (en rekening houdt met) haar directe omgeving en de stad.



▲ Infographic ruimtelijke kwaliteit.

Kerndoel: Raamwerk op stedelijk niveau

3.1 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 biedt ruimte voor ontmoeting en zorgt voor verbinding.

Raamwerk
- Cultuurhistorische gebouwen en structuren
- Merwedepark en plantsoenen
- Merwedekanaal
- Rondje Stadseiland
- Ecologische verbindingen
- Stedelijk netwerk langzaam verkeer
- Concentratiepunten voorzieningen
- Europalaan en andere stedelijke verbindingswegen

Groene omgeving
- Vergroenen omgeving
- Park Transwijk
- Rondje Transwijk
- Groen netwerk

In de figuur hiernaast is het raamwerk van de Merwedekanaalzone aangegeven. Het raamwerk bestaat uit meerdere elementen. We bespreken de eerste acht in dit hoofdstuk en de laatste vier in hoofdstuk 6 Leefomgeving.

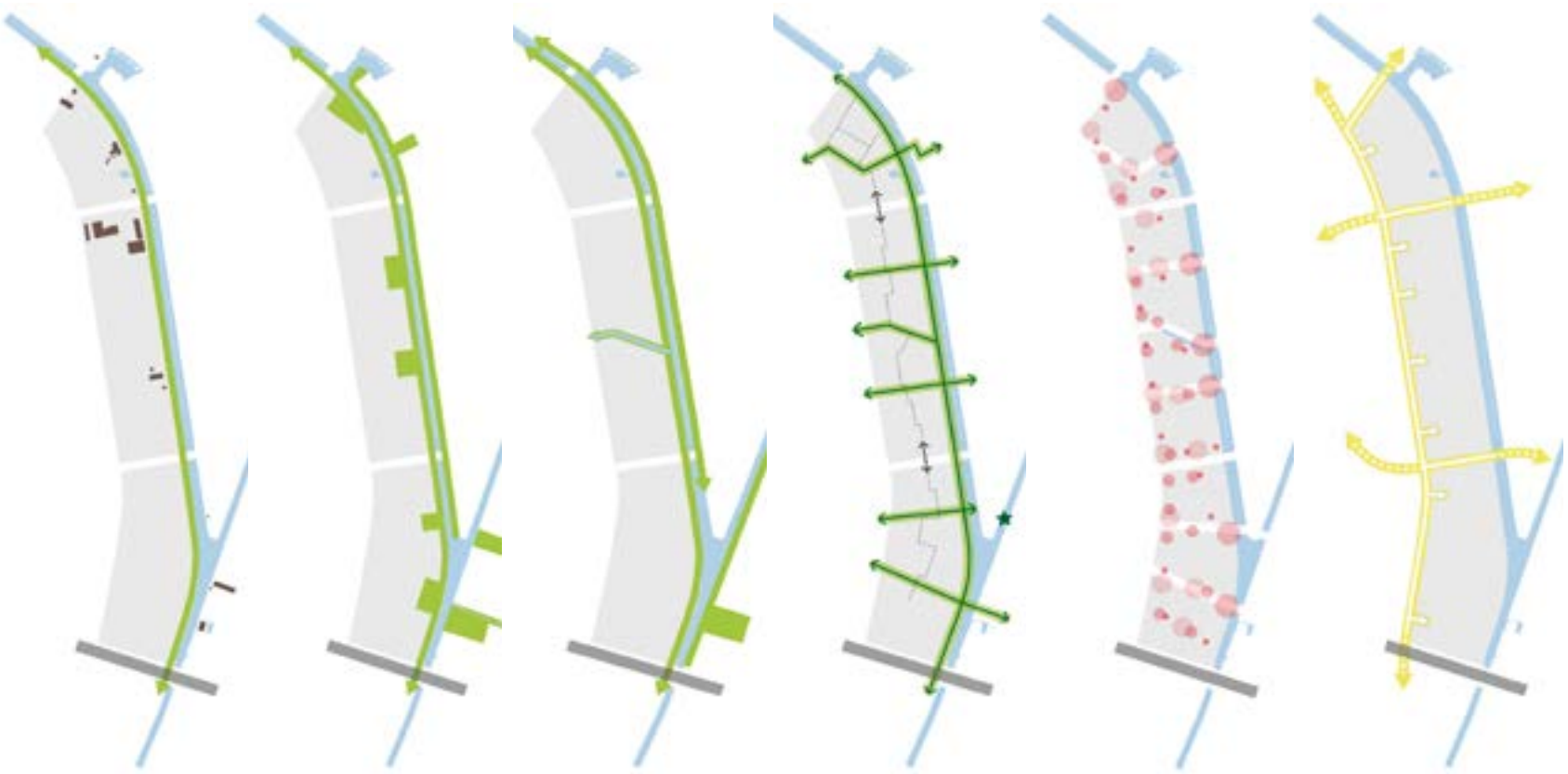


▶ Visie raamwerk Merwedekanaalzone (indicatief, uitwerking volgt in de verdere planontwikkeling).

Legenda

- Europalaan e.a.
- Merwedekanaal
- Merwedepark
- stedelijke langzaam verkeersverbinding
- uitwerkingsvraagstuk (locatie eventuele wandelbrug)
- interne langzaam verkeersverbinding
- auto ontsluiting
- bouwveld
- ecologische verbinding
- cultuurhistorische bebouwing
- concentratie voorzieningen
- buurtaanpak (indicatief)

► Overzicht onderdelen raamwerk Merwedekanaal-zone.



▲ Cultuurhistorische gebouwen en structuren.

▲ Het Merwedepark, plant-soenen, Merwedekanaal en het Rondje Stadseiland.

▲ Ecologische verbindingen

▲ Stedelijk netwerk langzaam verkeer

▲ Concentratiepunten voorzieningen (indicatief)

▲ Europalaan en andere stedelijke verbindingswegen

► Cultuurhistorische en andere waardevolle gebouwen en structuren.

Legenda

- markante bebouwing
- cultuurhistorische bebouwing
- gemeentelijk monument
- rijksmonument
- identiteitsbepalende groenstructuur
- cultuurhistorische groenstructuur
- identiteitsbepalende infrastructuur
- aanwezige restanten van wetering
- aanwezige restanten strokenverkavelijk
- verwacht tracé Romeinse Limes
- ensemble Veilinghaven

3.1.1 Cultuurhistorische en andere waardevolle gebouwen en structuren

In de Merwedekanaalzone zijn mogelijk archeologische resten vanaf de Bronstijd en later in de ondergrond aanwezig, zoals de Romeinse Limes. Ook van andere tijdlagen zijn gebouwen en sporen nog tot op vandaag (soms zichtbaar) aanwezig. Deze rijke gelaagdheid is een voor dit plangebied belangrijke karakteristiek. Er is eigenlijk niet één exclusieve tijdlaag die het gebied domineert, maar een dwarsdoorsnede van ruim tweeduizend jaar ruimtelijke ontwikkeling van onze stad.

De middeleeuwse ontginning in het gebied is nog zichtbaar in (erf)grenzen en in de oriëntatie van kavels en sloten. Ook zijn er sporen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Verschillende gebouwen (zoals Villa Jongerius en Mobach) komen voort uit het industriële verleden van deze zone, de periode na het graven van het Merwedekanaal. Gebouwen, structuren en objecten met cultuurhistorische waarde blijven behouden en archeologische resten worden zoveel mogelijk in het bodemarchief bewaard.

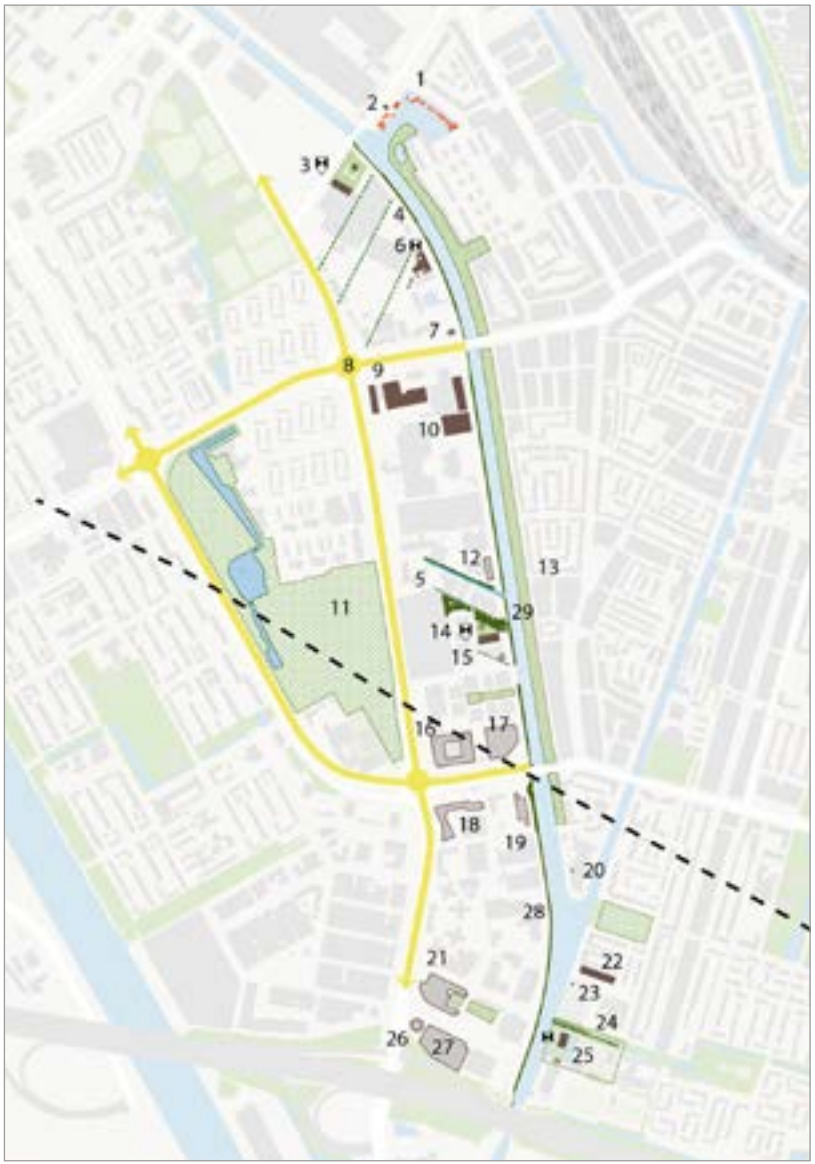
Delen van gebouwen op het OPG-terrein worden hergebruikt, maar krijgen soms een andere functie. Ook staan er een aantal markante gebouwen uit het recente verleden, zoals het onlangs gebouwde Hotel van der Valk, de vestigingen van NWO, Equens en de gebouwen Le Mirage, Max, Lux et Pax.

De in de 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



► Overzicht cultuurhistorische en andere waardevolle gebouwen en structuren (zie ook nummering naastgelegen kaart).


▲ 1 - Veilinghaven


▲ 2 - Hovenierswoning


▲ 3 - Villa Jongerius


▲ 4 - Vleutense Wetering


▲ 5 - Strokenverkaveling


▲ 6 - Hulpwarmtecentrale


▲ 7. Kanaalweg 57-58


▲ 8 - Profiel Europalaan (deelgebied 4,5 en 6)


▲ 9 - OPG-terrein


▲ 10 - Fietsendepot


▲ 11 - Park Transwijk


▲ 12 - Roto Smeets


▲ 13 - Merwedeplantsoen


▲ 14 - Mobach


▲ 15 - Woningen op Kanaalweg 20-21


▲ 16 - Max


▲ 17 - Lux et Pax


▲ 18 - 'Le Mirage'


▲ 19 - Woongebouw City Pads


▲ 20 - Schoorsteen aan Jutfaseweg


▲ 21 - Equens


▲ 22 - Neerlandia


▲ 23 - Schoorsteen aan Draadnagelweg


▲ 24 - Watergang door Hoograven


▲ 25 - Restant steenoven De Liesbosch


▲ 26 - NWO


▲ 27 - Hotel van der Valk


▲ 28 - Restant kade en bolder langs Merwedekanaal


▲ 29 - Sluis Hollandse Waterlinie



▲ Impressie: Merwedepark.

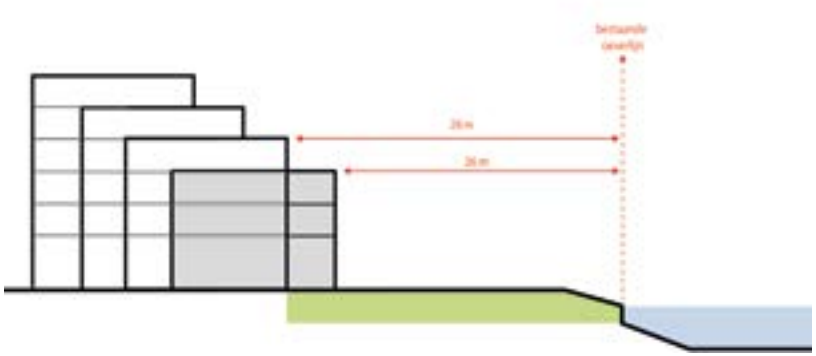
3.1.2 Merwedepark en plantsoenen

Het Merwedepark en het Merwedeplantsoen hebben zowel een wijk als stedelijke functie. Het Merwedepark geeft lucht, licht en ruimte op een voor de verdichtende stad belangrijke plek. Het park biedt ruimte voor ontmoeting, beweging, ontspanning en het vinden van rust. In het Merwedepark is de historische gelaagdheid van het gebied straks zichtbaar. Het tuinders en industriële verleden, in combinatie met een nieuwe groene ruimte voor recreatie, ontspanning en rust, bepalen hier de identiteit.

Het Merwedepark bestaat uit een brede en robuuste groene oever met verblijfskwaliteit die de groene ruimten van verschillende grootte langs deze oever aaneen koppelt. Een nieuw langgerekt park dat qua oppervlak straks vergelijkbaar is met het Zocherpark en onderdeel uitmaakt van de lange lijn langs het Merwedekanaal: het Rondje Stadseiland. De grotere groene ruimten in het Merwedepark zijn elk tenminste 1 hectare groot en liggen gelijkmatig over de Merwedekanaalzone verspreid. De inrichting is parkachtig, de bebouwing staat op wisselende afstand. Het park is daarmee soms wat breder en dan juist weer wat smaller. De bebouwing en functies in het park zijn op het kanaal georiënteerd, zodat kanaal en (beide) oevers straks een logisch geheel vormen met de aanliggende gebieden. Kabels en leidingen worden waar mogelijk verlegd om in het Merwedepark grote bomen (bomen van eerste grootte) te kunnen planten. Het Merwedepark heeft een breedte van tenminste 29 meter. Binnen deze maat is op de oever het beoogde gebruik mogelijk en kunnen de nog zichtbare delen van de wetering behouden blijven.

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. In het Merwedepark markeren ze een bijzondere plek; ze krijgen (waar mogelijk) een bijzonder programma dat voor levendigheid zorgt.

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.



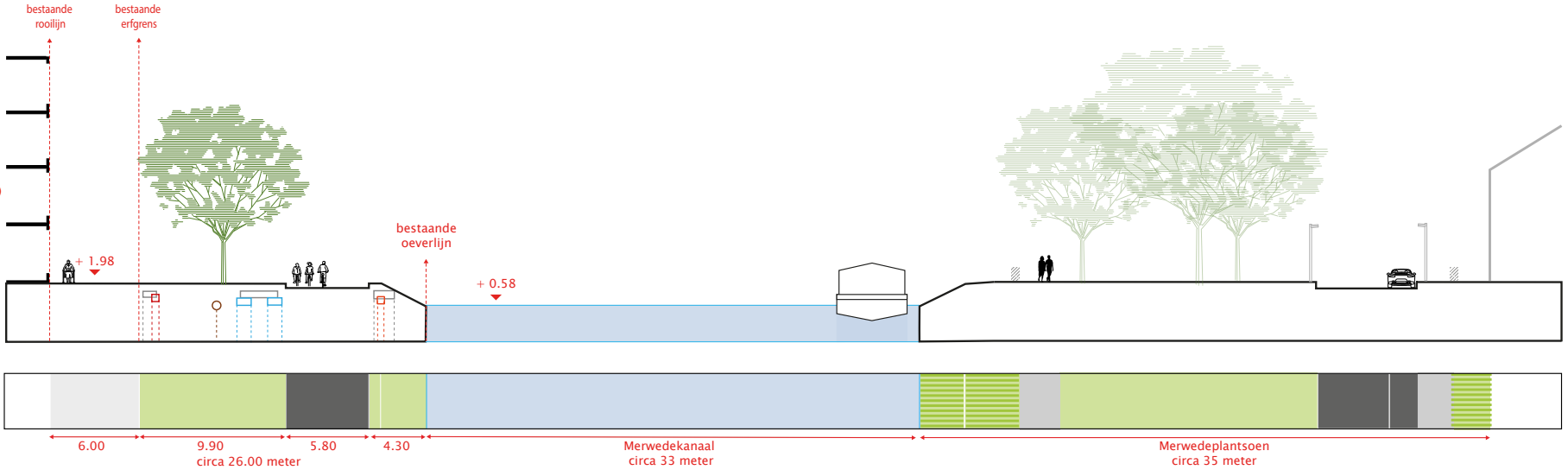
► Bebouwing staat op wisselende afstand van het Merwedekanaal (minimaal 29 meter).

Legenda

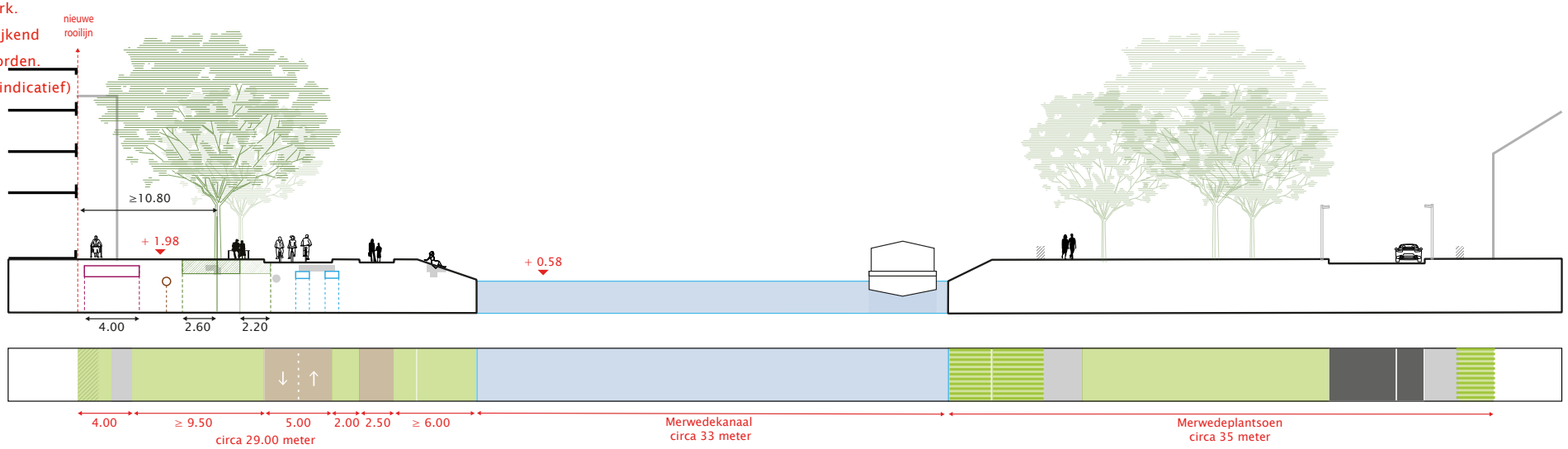
Bestaande, te handhaven bebouwing

Nieuwe bebouwing

► Bestaande situatie van het Merwedepark. Doorsnede is kijkend richting het noorden. (ondergrond is indicatief)



► Wensprofiel van de toekomstige situatie van het Merwedepark. Doorsnede is kijkend richting het noorden. (ondergrond is indicatief)



De route langs het kanaal is nu een straat waar auto's rijden. Straks is het Merwedepark autovrij en daarmee voor iedereen bij uitstek geschikt om te lopen, fietsen, skaten, wandelen, joggen of gewoon verblijven. Het karakter van de doorgaande fietsroute langs de westoever van het kanaal brengen we meer met deze nieuwe functies in evenwicht. Dit doen we door fietsers in een fijnmaziger stedelijk fietsnetwerk ook alternatieve routes aan te bieden. Toch zal het op deze route straks drukker zijn dan nu, met name in de spits. De doorfiets- en recreatieve route voor langzaam verkeer vormt een continue en herkenbare route langs het kanaal.

In grotere groene ruimten maken we gebruiksfuncties mogelijk, zodat verschillende leeftijdsgroepen er met of naast elkaar kunnen sporten, spelen, bewegen, ontmoeten en verblijven. Er is ook ruimte voor de oudere jeugd (12 jaar en ouder). Kunst in de groene ruimte draagt hier bij aan de belevingskwaliteit van het park.

Langs de oostoever van het Merwedekanaal ligt het Merwedeplantsoen, het Heycopplantsoen en het Hamersplantsoen. De plantsoenen hebben op dit moment een belangrijke groenfunctie voor de Rivieren- en Dichterswijk en Hoograven. De plantsoenen hebben een belangrijke functie voor de leefbaarheid en sociale cohesie in de wijk. De plantsoenen worden nu gebruikt voor allerlei vormen van recreatie: wandelaars, spelende kinderen, picknickers, roeiers, sporters, werknemers van omliggende bedrijven en mensen die hun hond uitlaten. Met de realisatie van het Merwedepark langs de westoever van het kanaal en het Merwedeplantsoen op de oostoever, ontstaat een groene ruimte die belangrijk is voor de stad, de Rivieren- en Dichterswijk, Hoograven én de Merwedekanaalzone. Merwedepark, Merwedekanaal en de plantsoenen vormen over een lengte van circa 2,5 km straks de groenblauwe en recreatieve "ruggengraat" van dit gebied.

Wij gaan, in overleg met de betrokken buurten, verder te onderzoeken hoe wij de groene kwaliteit van het Merwedeplantsoen kunnen verbeteren, met het behoud van de bestaande kwaliteiten. De nieuwe verbindingen over het kanaal maken straks ook kleinere en grotere rondjes Merwedepark mogelijk. In dit onderzoek betrekken we ook de inpassing van de routes voor langzaam verkeer die het kanaal kruisen en het zo groen en goed mogelijk inpassen van de aanlanding van de bruggen.

3.1.3 Merwedekanaal

Het Merwedekanaal is een openbaar toegankelijk vaarwater en biedt ruimte aan zowel bestaande als nieuwe vormen van watergebruik. Bestaand zijn onder andere transport, roeien, vissen, woonboten en de historische schepen in de Veilinghaven en het gebruik van het kanaal door de zeeverkenners. Nieuwe zijn zwemmen, stand up paddling (suppen), sloepen en de (toenemende) pleziervaart. We zetten ons in om het meervoudig gebruik van het kanaal mogelijk te houden. Het Merwedekanaal is geen exclusief domein voor één groep gebruikers. Wel willen we 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. Ook bij intensiever gebruik.

Daarbij kan gedacht worden aan:

- venstertijden voor de verschillende gebruikersgroepen, bijvoorbeeld door in de zomermaanden (of boven een bepaalde temperatuur) in de ochtend alleen roeien en geen pleziervaart toestaan.
- op zomerse dagen de roeibaan inkorten tot de Munt, zodat daar dan (veilige) ruimte is om te zwemmen.
- zwemmen toe te staan, maar alleen buiten de vaarzones in de luwere delen van het kanaal, zoals bij de Muntsluis of de Veilinghaven.
- het realiseren van zwemvoorzieningen in de Merwedekanaalzone.
- ‘slimme’ openingstijden van de bruggen voor pleziervaart en historische schepen.

Voor onze overwegingen voor het realiseren van nieuwe bruggen voor voetgangers en fietsers over het Merwedekanaal verwijzen wij naar paragraaf 4.4 van deze Omgevingsvisie. Hier beperken we ons tot het formuleren van de eisen die vanuit het gebruik van dit vaarwater gelden voor deze bruggen.



▶ Impressie van Merwedekanaal met brug.



▶ Voorbeeld van zonering in tijd bij meervoudig gebruik van het water.

Voor het gebruik van het Merwedekanaal als trainingswater voor de roeisport is de doorvaarbaarheid bij bruggen belangrijk. Bij nieuwe wandel- en fietsbruggen betrekken we expliciet de normen van de roeibond KNRM. Deze gaan uit van een vaarbreedte van minimaal twee maal 8,00 meter (bij voorkeur twee maal 12,50 meter) inclusief bijbehorende inleidende begeleiding. De brugconstructies moeten minimaal 1,60 meter (bij voorkeur 1,65 meter) boven het water liggen. Voor het roeien is het wenselijk om in het roeivaarwater in principe geen brugpijlers toe te passen, om inhalen niet onmogelijk te maken. Dit geldt met name in de bocht nabij het Defensieterrein en op het rechte stuk ten noorden van de Socratesbrug. Ontwerpend onderzoek en maatwerk oplossingen zullen hierin meer duidelijkheid brengen.

De scoutinggroepen wensen een doorvaarthoogte van 1.85 meter voor optimaal gebruik voor de bruggen bij deelgebied 6. Het Merwedekanaal fungeert ook als vaarroute voor grotere varende schepen, o.a. uit de Veilinghaven. De Vaartsche Rijn dient als doorgaande noord-zuidrecreatievaartroute (via de binnenstad). Met nieuwe bruggen over het Merwedekanaal krijgt scheepvaart te maken met extra onderbrekingen. Randvoorwaarden zijn in dat geval: nieuwe bruggen die beweegbaar zijn (op afroep bedienbaar), een breedte kennen van minimaal 13 meter, onderlinge afstemming van bedieningstijden en openingsmomenten (‘blauwe golf’). Daarnaast vergt elke brug remmingswerken en wachtruimte.

“Denk bij bruggenbouw aan ruimte voor roeien en ander vaarverkeer”

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

3.1.4 Rondje Stadseiland

Het Rondje Stadseiland omvat de hele westelijke oever van het Merwedekanaal én de oostelijke oever van het Amsterdam-Rijnkanaal, van de noordpunt bij Oog in Al tot de zuidpunt op Westraven. Het rondje is, alles bij elkaar, circa 11km lang. Het Merwedepark langs de westoever van het Merwedekanaal is een belangrijk onderdeel van het Rondje Stadseiland. Merwedepark, Merwedekanaal en het Merwedeplantsoen vormen over een lengte van circa 2,5 km straks de groenblauwe en recreatieve “ruggengraat” van de Merwedekanaalzone. Voor het Rondje Stadseiland worden inrichtingsprincipes opgesteld. Het Rondje Stadseiland realiseren we de komende jaren stap voor stap. Het Merwedepark zal een van de eerste delen zijn die in uitvoering gaat. Daarbij houden we rekening met de voor het ‘vergroenen’ van dit Rondje Stadseiland beschikbare ruimte en het karakter en functie van de oever van het Amsterdam-Rijnkanaal.

3.1.5 Ecologische verbindingen

Westoever Merwedekanaal
Delen van de huidige harde oeverbescherming aan de westzijde van het Merwedekanaal worden vervangen door meer natuurvriendelijke oeverinrichting met een vloeiende overgang van land naar water. De flauwte van de oever varieert in talud van 1:3 tot de optimale situatie van 1:5.

Ecologische verbinding Merwedekanaal - Park Transwijk
Een oude kavelsloot in de Merwedekanaalzone is één van de nog zichtbare herinneringen aan het verleden van dit gebied. Deze diagonale sloot is straks onderdeel van de ecologische verbinding tussen het Merwedekanaal en het Park Transwijk. Daarmee wordt invulling gegeven aan de in de Actualisatie van het Groenstructuurplan 2017-2030 opgenomen wens voor het realiseren van een faunapassage tussen Merwedekanaal en Park Transwijk. Deze diagonaal krijgt een bijzondere ruimtelijke kwaliteit. Groen met hoge ecologische waarde versterkt de groenbeleving van bewoners en draagt ook bij aan de volksgezondheid. We vinden het belangrijk om te zorgen voor een goede leefomgeving voor soorten als vlinders, vogels en bijen. We maken hier daarom gebruik van inheemse plant- en boomsoorten, met ecologische waarde. Bij de soortenkeuze geeft de ecologische waarde van de soort de doorslag.

3.1.6 Stedelijk netwerk langzaam verkeer

De huidige fiets- en wandelroutes liggen vaak langs stedelijke verbindingswegen (de routes voor het autoverkeer). Naast het verbeteren van de bestaande fietsroute langs de Europalaan willen we het fietsen en wandelen stimuleren door het realiseren van een fijnmaziger netwerk voor langzaam verkeer, zowel in de oost-west als noord-zuid richting. Nieuwe routes lopen juist niet met de hoofdinfrastructuur mee, maar zijn (bij voorkeur autoluwe) verbindingen door en tussen de wijken. Daarmee bieden we voetgangers en fietsers een gezonder alternatief. Zij staan daar minder bloot aan lawaai en luchtvervuiling en worden minder vaak geconfronteerd met verkeersonveilige situaties. Deze nieuwe routes voor langzaam verkeer zijn bij voorkeur autoluw. Wanneer dit niet mogelijk is dan wordt ingezet op het zo goed mogelijk inrichten van de straten voor het langzaam verkeer, waar auto's te gast zijn.

Het toekomstige fijnmazige netwerk voor langzaam verkeer sluit de Merwedekanaalzone én Utrecht Zuidwest beter aan op de stad. Dit netwerk is waar mogelijk gekoppeld aan het nieuwe groenblauwe raamwerk van Zuidwest. Een fijnmaziger netwerk zorgt dat voorzieningen buiten de stadswijk snel en comfortabel bereikbaar zijn. Omgekeerd zijn ook de voorzieningen in de Merwedekanaalzone dan goed en comfortabel bereikbaar voor bewoners van de omliggende wijken. Park Transwijk ligt straks op loopafstand van de Rivierenwijk. De routes voor langzaam verkeer zijn veilig en worden door bomen en groen begeleid. Dit netwerk biedt bewoners van de nieuwe wijk én de omgeving straks een gezond en aantrekkelijk alternatief voor de auto.

Tussen de Europalaan en de Kanaalweg, centraal in de nieuwe stadswijk, zetten we in op een interne doorgaande verbinding voor voetgangers en fietsers, met een veilige oversteek van de Kon. Wilhelminalaan en de Beneluxlaan. Deze secundaire noord-zuid verbinding verkleint de maaswijdte in de netwerken voor voetgangers en fietsers. Waar de oost-west verbindingen met name de wijken met elkaar verbinden, vormt deze route een belangrijke verbinding tussen de verschillende deelgebieden van de Merwedekanaalzone.

3.1.7 Concentratiepunten voorzieningen

► Industriële gebouwen met bijzondere functies dragen bij aan de identiteit van het Merwedepark, zoals Cereol, Fietsendepot, Hulpwarmtecentrale en Mobach.

In de Merwedekanaalzone zoeken we de balans tussen levendige en luwere plekken. De Overste Den Oudenlaan, Europalaan, Tellegenlaan, Kon. Wilhelminalaan en Beneluxlaan zijn stedelijke verbindingswegen met goede fiets- en looproutes. Langs de Europalaan liggen straks de openbaar vervoer haltes en de mobiliteitshub(s), deze zijn vanuit de gehele stadswijk goed bereikbaar. Hier bieden we ruimte aan een school voor voortgezet onderwijs en een gezondheidscentrum. Deze functies zijn hier goed te zien, te vinden én bereikbaar, ook vanuit de omliggende wijken. Op plekken waar de (nieuwe) oost-west verbindingen voor het fietsverkeer het Merwedekanaal kruisen dragen de oude industriële gebouwen met nieuwe bijzondere functies, zoals Cereol in Oog in Al, bij aan de identiteit van het Merwedepark. Deze functies krijgen hier ruimte in de plint van gebouwen.

Tussen deze levendige concentratiepunten zijn luwere plekken, waar mensen rust kunnen vinden. Dit geldt voor de openbare ruimte én voor binnenterreinen van de bouwblokken. Hier staat de woonfunctie voorop, in combinatie met kleinschalige buurt- en wijkvoorzieningen.

In deze goed beloopbare wijk zijn veel van de dagelijkse voorzieningen voor bewoners van de Merwedekanaalzone en omgeving daarmee op loopafstand.









► Ruimtelijke typologie stedelijke verbindings-wegen.

Legenda

Ring

stadsboulevard

avenue



3.1.8 Europalaan en andere stedelijke verbindingswegen

De Merwedekanaalzone is ontsloten via de Overste Den Oudenlaan (deelgebied 4) en de Europalaan (deelgebied 5 en 6). Deze wegen en de Dr. M.A. Tellegenlaan, Kon. Wilhelminalaan en Beneluxlaan zijn onderdeel van de hoofdstructuur van Kanaleneiland. De van oorsprong karakteristieke ruime en groene opzet van deze wegen met vrijliggende voet- en fietspaden, blijft herkenbaar. Deze stedelijke verbindingswegen zijn de routes voor het autoverkeer vanaf de ring naar hun bestemming binnen Utrecht. Deze wegen worden goed ingepast en veilig oversteekbaar. We stimuleren het doorgaand autoverkeer om zoveel mogelijk via de Ring te rijden. Daarmee houden we Utrecht bereikbaar voor het bestemmingsverkeer.

De Beneluxlaan verschilt zowel ruimtelijk als functioneel van andere stedelijke verbindingswegen in Zuidwest. Bij de Beneluxlaan worden de inrichtingsprincipes van een ‘boulevard’ gebruikt, zoals eerder toegepast bij de ‘t Goylaan. De Socrateslaan en Beneluxlaan (tot het Europaplein) krijgen een doorlopend profiel met een dubbele bomenrij in een brede groene middenberm en een enkele bomenrij aan weerszijden. De stedelijke verbindingswegen Europalaan-noord, Overste Den Oudenlaan, Dr. M.A. Tellegenlaan en Koningin Wilhelminalaan worden als een ‘avenue’ ingericht, volgens inrichtingsprincipes die (deels) al bij de herinrichting in 2005 zijn toegepast. De avenues hebben een smalle groene middenberm, met aan weerszijden brede groene bermen met daarin een dubbele bomenrij. Zowel de boulevard als de avenues hebben goede trottoirs en fietspaden en zijn voor voetgangers en fietsers goed oversteekbaar.

Het zuidelijk deel van de Europalaan (deelgebied 6) verschilt functioneel van de hierboven genoemde andere stedelijke verbindingswegen. Dit is een belangrijke invalsroute vanaf de A12 naar de stad. Het toekomstige profiel van dit deel van de Europalaan is in belangrijke mate afhankelijk van het scenariokeuze (in regioverband) voor het openbaar vervoer en van de uitwerking van de toekomstige aansluiting van de Europalaan op de A12. De ambitie is dat ook dit deel van de Europalaan op termijn als avenue kan worden ingericht.

Avenue of boulevard

Vanuit een **ruimtelijke** invalshoek behandelen we niet alle stedelijke verbindingswegen op dezelfde manier. Door eenheid of door juist onderscheid te maken in de ruimtelijke inrichtingsprincipes voor verschillende wegen, wordt de samenhang in het stedelijk netwerk vergroot. We maken een onderscheid tussen ‘avenue’ en ‘boulevard’.

Avenue

Wanneer we een stedelijke verbindingsweg willen vormgegeven volgens de inrichtingsprincipes van een ‘avenue’ stellen wij ons een weg voor met twee rijbanen langs een **smalle groene middenberm** en aan weerszijden daarvan een brede groene zijberm met daarin een **dubbele bomenrij**. Aan weerszijden van de rijbaan is voldoende ruimte voor verblijf, lopen en fietsen.



Boulevard

Wanneer we stedelijke verbindingsweg willen vormgeven volgens de inrichtingsprincipes van een ‘boulevard’ stellen wij ons een weg voor met twee rijbanen langs een **brede groene middenberm** met daarin een dubbele bomenrij. Aan weerszijden daarvan is er in een smallere groene zijberm voldoende ruimte voor een **enkele bomenrij**. Aan weerszijden van de weg is voldoende ruimte voor verblijf, lopen en fietsen.



De wegen worden door stedelijke bebouwing begeleid, overwegend in één lijn. De rooilijn van bebouwing houdt rekening met de maximaal toelaatbare geluidbelasting op de gevel. Voor deze wegen geldt dat, vanwege de beoogde ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid, toepassing van geluidsabsorberend asfalt nodig is.

De bebouwing heeft hier een aantrekkelijk programma in de plint met een grote verscheidenheid aan functies. Dit zorgt voor een levendig beeld. Deze functies vragen aan de zijde van de Merwedekanaalzone om een goede overgang van privé naar publiek waar ruimte is voor uitstalling. Een brede stoep biedt ruimte aan een obstakelvrije looproute en veel verschillende functies en activiteiten. Aan de andere zijde is een goede aansluiting op de omgeving belangrijk. Aan de zijde van Park Transwijk ontstaat bijvoorbeeld meer levendigheid en openheid naar het park in de vorm van het ‘Rondje Transwijk’.

Bestaande bomen blijven waar mogelijk behouden. Om voldoende ruimte te maken voor de aanplant van nieuwe bomen bundelen we bij alle wegen (bestaande) kabels en leidingen in een nieuw leidingentracé.

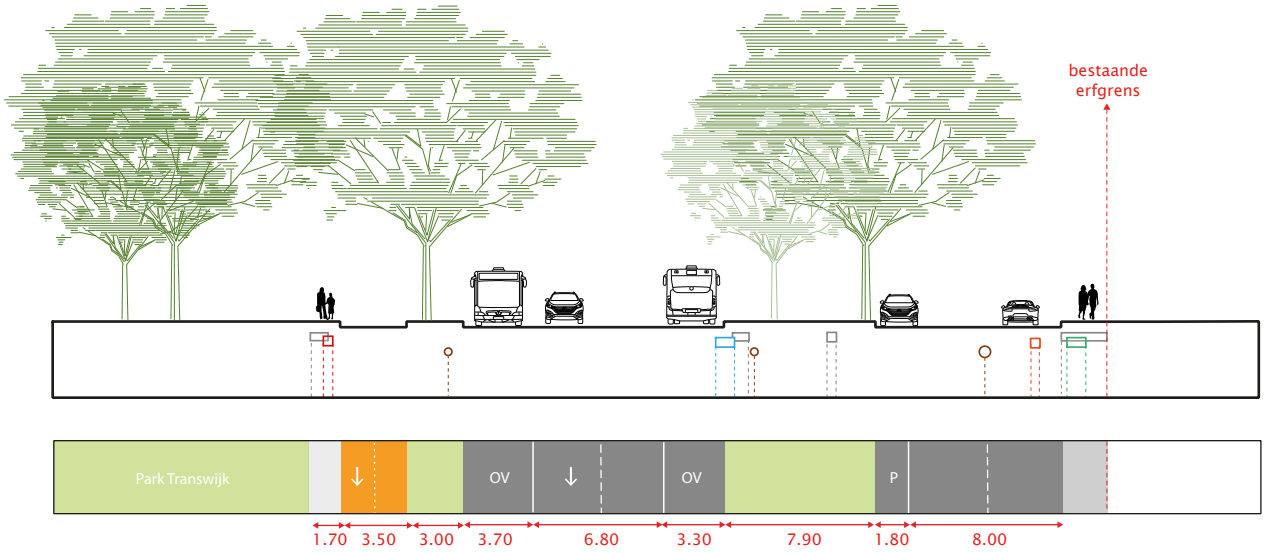
“Graag de Europalaan beter oversteekbaar maken. Er zijn nu bijna geen plekken om over te steken.”

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

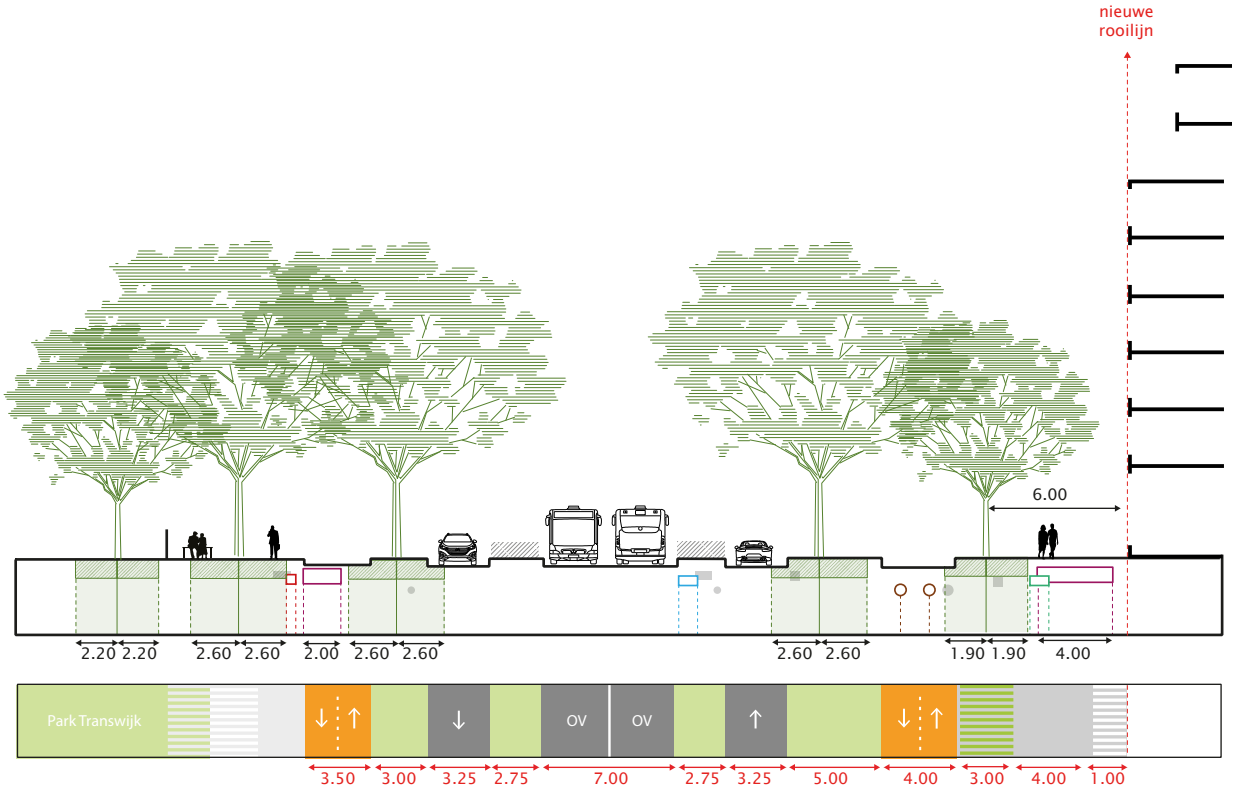
Noordelijk deel Europalaan

Het wensprofiel van het noordelijk deel van de Europalaan is opgebouwd uit een vrij liggende OV-baan met groene bermen, daarnaast 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.

Aan het noordelijk deel van de Europalaan ligt - ter hoogte van het Anne Frankplein - een tankstation. Dit tankstation onderbreekt de continuïteit in het doorgaande wegprofiel, de bomenrijen en groenstroken en belemmert een goede aansluiting op het Anne Frankplein. Het tankstation staat een logische koppeling van de oversteek voor langzaam verkeer, OV-halte en de toekomstige mobiliteitshub in de weg. Ook heeft dit tankstation nadelige gevolgen voor de (verblijfs)kwaliteit in de directe omgeving.
We doen nader onderzoek naar een passende oplossing voor deze locatie.



► Bestaande situatie van noordelijke Europalaan. (ondergrond is indicatief)



► Wensprofiel van de toekomstige situatie van Europalaan-noord. (ondergrond is indicatief)

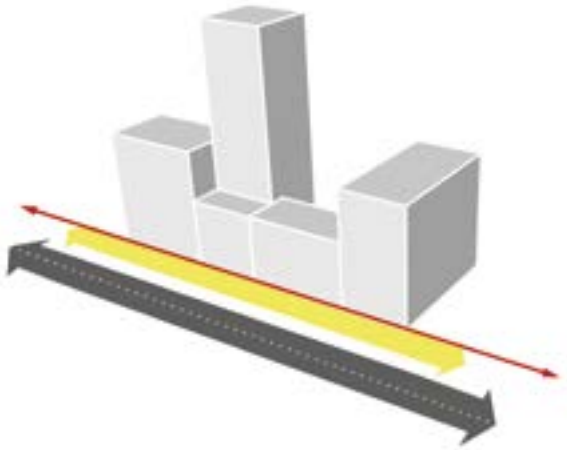
3.2 Bouwvelden

► Rooilijn aan de Europalaan/Overste den Oudenlaan en aan de kanaalzijde.

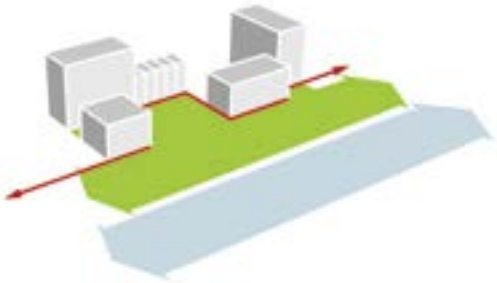
In de Merwedekanaalzone wordt straks gebouwd in dichtheden die we op deze schaal in het bestaand stedelijk gebied van Utrecht nog niet kennen. Hoe zorgen we dat de nieuwe Merwedekanaalzone zich goed voegt in Utrecht Zuidwest en in Utrecht als geheel?

3.2.1 Rooilijnen

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



▲ Rooilijn Europalaan en Overste den Oudenlaan.



▲ Rooilijn kanaalzijde.



3.2.2 Maat en schaal

Gemiddelde hoogte
De bouwhoogte van de nieuwbouw in de Merwedekanaalzone volgt grotendeels de schaalsprong van de vooroorlogse wijken (Dichterswijk, Rivierenwijk en Hoograven) naar de naoorlogse stad (Kanaleneiland, met uitzondering van de laagbouwwoningen in Transwijk). De gemiddelde dakhoogte loopt op van 6 bouwlagen aan de zijde van het Merwedekanaal tot 10 lagen aan de Europalaan. De maximale dakhoogte loopt op van 8 bouwlagen aan de zijde van het kanaal tot 12 lagen aan de Europalaan.

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

- De hogere gebouwen verschillen zichtbaar in vorm en bouwhoogte;
- De hogere gebouwen staan tenminste 50 meter uit elkaar;
- De maximale footprint van hoge gebouwen bedraagt 750m^2

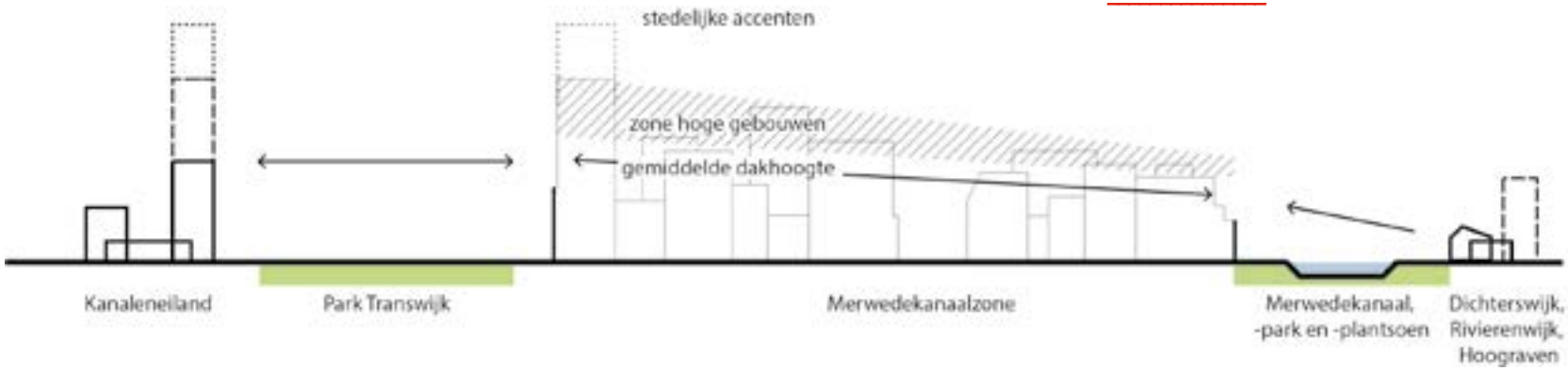
De hoogte van deze gebouwen varieert van 9-10 bouwlagen aan de zijde van het kanaal tot 13-18 lagen aan de Europalaan/Overste Den Oudenlaan.

Accenten
Aan de Europalaan en de Overste Den Oudenlaan zijn op belangrijke stedelijke plekken hoogteaccenten tot 70 meter mogelijk. Het gaat hier om de belangrijke knooppunten Europaplein, Anne Frankplein, de kruising Overste Den Oudenlaan met de Dr. M.A. Tellegenlaan en de diagonaal die vanuit de Merwedekanaalzone een verbinding maakt naar park Transwijk. Daarmee wordt aangesloten op de stedenbouwkundige structuur van Utrecht Zuidwest. Verdere uitwerking vindt plaats binnen de stedenbouwkundige plannen.

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

"De oude wijken zijn allemaal redelijk laag, in vergelijking met de nieuwe overkant."

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk



► Aansluiting bouwhoogtes op de omgeving (principe).

3.2.3 Beeldkwaliteit

De beeldkwaliteit in de Merwedekanaalzone bestaat uit een mix van architectonische, industriële en groene beeldkenmerken. De Merwedekanaalzone combineert de architectonische kenmerken van de vooroorlogse- en de naoorlogse stad.

De binnenstad, Dichterswijk, Parkhaven, Rivierenwijk en (oud) Hoograven kenmerken zich door een traditionele baksteenarchitectuur en een warm kleurenpalet. Kanaleneiland is daarentegen ontworpen vanuit het stedenbouwkundig gedachtegoed van licht, lucht en ruimte met veel groen in de woonomgeving. Kanaleneiland kenmerkt zich door systeembouw met een lichtere architectuur in een duidelijke stempelstructuur in de verkaveling en een gridstructuur in de gevels.

De beeldkwaliteit in de Merwedekanaalzone heeft met haar industriële verleden ook haar eigen specifieke beeldkenmerken. Het gebied kent straks een hoge groene kwaliteit. Dit komt niet alleen tot uitdrukking in de openbare ruimte maar ook in de gevels van de gebouwen.

In de Merwedekanaalzone brengen we deze beeldkenmerken en kwaliteiten samen en geven deze nieuwe stadswijk een eigen sfeer en identiteit, die tegelijkertijd herkenbaar en vertrouwd voelt en past bij én de stad Utrecht én haar omgeving.

3.2.4 Bebouwingsdichtheid

In de Merwedekanaalzone bouwen we in hoge dichtheden. De Floor Space Index (FSI) is een veel gehanteerde maat voor de bebouwingsdichtheid. Het bruto vloeroppervlak van alle functies wordt daartoe opgeteld en gedeeld door de oppervlakte van het plangebied.

Op basis van een analyse van andere plannen en de bovengenoemde kwalitatieve spelregels wordt de FSI van de Merwedekanaalzone berekend op maximaal 3 (exclusief parkeren ondergronds) op niveau van het plangebied. Het maximale laadvermogen per deelgebied is beperkt.

Voor de ontwikkelgebieden (excl. Defensieterrein) is een FSI op gebiedsniveau van meer dan 3 ongewenst. Een te hoge dichtheid legt een onaanvaardbare druk op de openbare ruimte in maat, gebruik en verblijfskwaliteit. De maximale dichtheid per plot of deelgebied wordt mede bepaald door de al aanwezige bebouwing, de ruimtelijke context, het type programma en de verkeersafwikkeling.

De FSI als maat voor bebouwingsdichtheid

Wanneer het over de bebouwingsdichtheid van een gebied gaat wordt vaak alleen het gemiddelde aantal woningen per hectare genoemd. Dit getal geeft echter geen goed beeld van dichtheid. Het aantal woningen per hectare houdt namelijk geen rekening met de grootte van de woningen en ook niet met andere functies. De Floor Space Index (FSI) doet dat wel. De FSI neemt namelijk de oppervlakte mee van álle functies en van álle (bovengrondse) verdiepingen. Dit alles bij elkaar opgeteld is het bruto vloeroppervlak (BVO) in het gebied. De FSI is nu te berekenen door het BVO te delen door de oppervlakte van het gebied.

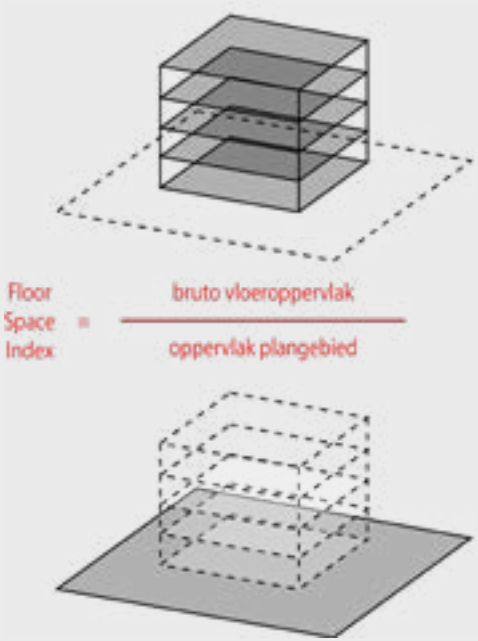
Om het nog weer een slag scherper te stellen wordt er onderscheid gemaakt tussen het bruto en netto te bebouwen gebied. De FSI ontwikkelgebied is het BVO gedeeld door het bruto oppervlak van het ontwikkelgebied. Dit omvat naast de bouwblokken ook de straten, het groen en het water. De FSI bouwblok is het BVO van dat bouwblok gedeeld door het netto te bebouwen gebied onder dit blok.

Waarom werken we met een FSI en waarom gebruiken we twee soorten?

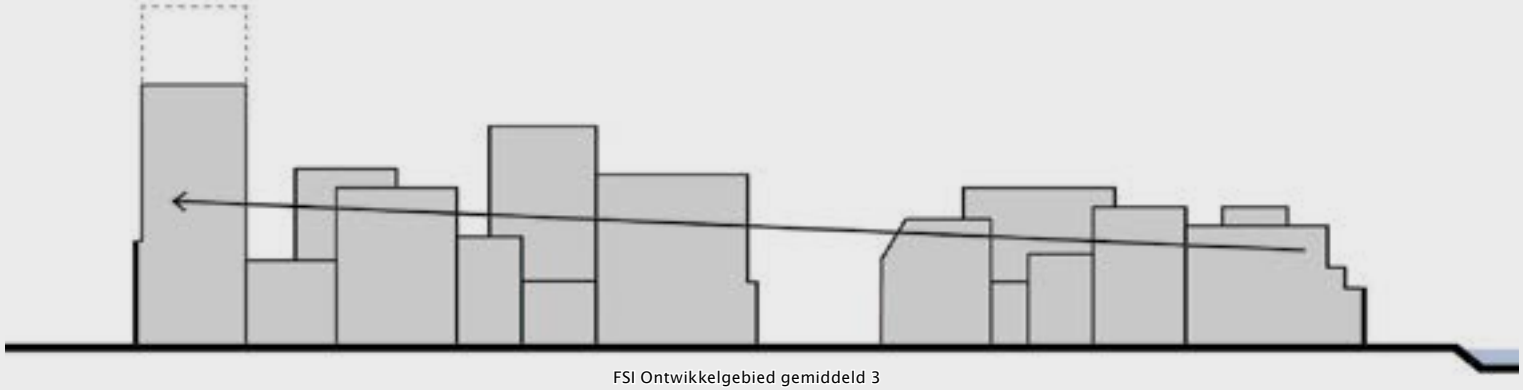
Het gebruik van de FSI geeft professionals een goed en objectief inzicht in de dichtheid van een gebied. Het is ook een bruikbaar instrument voor de gemeente en ontwikkelaars omdat het vrij precies aangeeft wat je maximaal mag bouwen. In de Merwedekanaalzone gebruiken we twee soorten FSI's omdat we aan de zijde van het kanaal minder hoge bebouwing toestaan dan aan de kant van de Europalaan. Voor Merwedekanaalzone hanteren we één gemiddelde FSI, maar de ontwikkelruimte voor de eigenaren van grond langs het kanaal en bij de Europalaan is wezenlijk anders. Voor de ontwikkelgebieden geldt een gemiddelde FSI ontwikkelgebied van 3. Voor de bouwblokken in het ontwikkelgebied hanteren we aan de zijde van het kanaal een lagere FSI-bouwblok dan aan de zijde van de Europalaan.

Referenties

Voor de meeste mensen zal de FSI een weinig zeggend begrip zijn. Daarom geven we op de volgende pagina een aantal referenties voor de FSI bouwblok en vergelijken deze met de ontwikkelruimte in de Merwedekanaalzone.



► FSI ontwikkelgebied



FSI Ontwikkelgebied gemiddeld 3

► Referenties FSI bouwblok (tussen de 4,2 en 6).



▲ Hamburg, Hafencity



▲ Parijs, Battignolles



▲ Amsterdam, Westerdok



▲ Parijs, Billancourt - Le Trapeze

Ruimtelijke kwaliteit	Versterken van het raamwerk op stedelijk niveau door het raamwerk als ruimtelijk kader voor de ontwikkeling te hanteren.	
Aspect	**Kaders**	**Voorbeeld uitwerking kaders**
CULTUURHISTORIE	Zichtbaar aanwezige gebouwen, structuren en objecten met monumentale of cultuurhistorische waarde blijven behouden en krijgen nieuwe betekenis. Het gaat om: 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), Vleutense wetering en bruggetje over de wetering, Oude kavelsloot en verkavelingsrichting en restant kade en bolders Merwedekanaal.	De cultuurhistorische gebouwen krijgen zoveel mogelijk bijzonder programma zoals cultuur, horeca en leisure.
ARCHEOLOGIE	Archeologisch onderzoek wordt uitgevoerd conform het gemeentelijk archeologiebeleid.	Onderzoeksverplichting is afhankelijk van archeologische verwachting.
		Betrek indien mogelijk de Limes bij het ontwerp.
	Archeologische resten worden ‘in situ’ bewaard.	Als blijkt dat ‘in situ’ bewaren niet mogelijk is, is opgraving aan de orde.
GROENSTRUCTUUR EN ECOLOGIE	De zone langs het Merwedekanaal (het Merwedepark) maakt deel uit van de hoofdgroenstructuur van de gemeente.	De inrichtingsprincipes van het Rondje Stadseiland zijn van toepassing op het Merwedepark.
	Het Merwedepark is zoveel mogelijk 29 meter breed en heeft op meerdere plekken een fors bredere maat, waardoor groene, open ruimten ontstaan van minimaal 1 ha.	In de uitwerking kan het zijn dat er wordt afgeweken van de 29 meter als gevolg van bestaande gebouwen of kunstwerken. Ingezet wordt op één groene ruimte in de deelgebieden 4 en 6 en twee van dit soort plekken in deelgebied 5.
	Tussen het Merwedepark en Park Transwijk wordt een ecologische verbinding van minimaal 10 meter breed gerealiseerd.	Bij het vormgeven van de ecologische verbinding wordt uitgegaan van een zo groot mogelijke biodiversiteit. Hierbij vormt ook de verlichting een aandachtspunt met het oog op vleermuizen.
HOOFDINFRA-STRUCTUUR	Voor de stedelijke verbindingswegen wordt ruimtelijk onderscheid gemaakt tussen een boulevard en een avenue.	Een boulevard heeft een doorlopend profiel met een brede groene middenberm met dubbele bomenrij. Een avenue heeft een smalle groene middenberm en aan weerszijden brede groene bermen met dubbele bomenrij.
	De stedelijke verbindingswegen hebben verblijfskwaliteit en zijn goed oversteekbaar.	De principeprofielen van de stedelijke verbindingswegen vormen het startpunt voor uitwerking van de inrichting.
	De Europalaan en de route langs het kanaal zijn belangrijke noordzuidverbindingen voor fietsers. De ambitie is om de fietsroute langs de Europalaan onder de A12 door te trekken, als volwaardig alternatief voor de route langs de Kanaalweg. Langs het Merwedekanaal wordt de fietsroute gecombineerd met ander gebruik, zoals recreatie. De breedte moet passen bij de verwachte gebruiksintensiteit.	De breedte van het fietspad langs het Merwedekanaal is 5 meter, langs de Europalaan 4 meter aan de bebouwingszijde en 3,5 meter aan de zijde van Park Transwijk.

Ruimtelijke kwaliteit	Versterken van het raamwerk op stedelijk niveau door het raamwerk als ruimtelijk kader voor de ontwikkeling te hanteren.	
Aspect	**Kaders**	**Voorbeeld uitwerking kaders**
ROOILIJN	De bebouwing langs de avenues vormt een wand en staat overwegend in de aangegeven rooilijn.	
	De rooilijn van bouwblokken van nieuwe bebouwing langs het Merwedekanaal staat, met een minimum van 29 meter, op wisselende afstand van het kanaal. Als een gebouw gehandhaafd blijft dan mag nieuwe bebouwing in hetzelfde bouwblok in dezelfde rooilijn worden gebouwd.	De afstand tussen nieuwe bebouwing en het kanaal bedraagt per deelgebied 35 meter voor ten minste 45% van de totale gevellengte die in dat deelgebied op het kanaal is georiënteerd. Tevens is de afstand minimaal 75 meter voor ten minste 25% van de totale gevellengte die in dat deelgebied op het kanaal is georiënteerd.
HOOGTE	De bouwhoogten zijn lager aan de zijde van het Merwedekanaal en hoger aan de zijde van Europalaan/Overste den Oudenlaan: GEMIDDELDE HOOGTE: · Aan de zijde van het Merwedekanaal 6 bouwlagen; · In het middengebied 8 bouwlagen; · Aan de zijde van de Europalaan 10 bouwlagen. HOGERE GEBOUWEN: In het gebied mogen onder voorwaarden hogere gebouwen worden toegevoegd: · Aan de zijde van het Merwedekanaal 9-10 lagen; · In het middengebied 11-14 lagen; · Aan de zijde van de Europalaan/Overste den Oudenlaan 13-18 lagen. Voorwaarden zijn: · De hogere gebouwen verschillen zichtbaar in vorm en bouwhoogte; · De hogere gebouwen staan tenminste 50 meter uit elkaar (gemeten vanuit het hart van het ene gebouw tot de gevel van het andere gebouw); · Het oppervlak van een pand boven de setback (bovenbouw) is maximaal 750m^2. STEDELIJKE ACCENTEN: · Zijn gekoppeld aan stedelijke plekken aan de avenues en Park Transwijk. · 23 lagen (maximale hoogte van 70 meter).	De gemiddelde hoogte wordt berekend exclusief hoge gebouwen. Aan de Dr. M. A. Tellegenlaan, de Koningin Wilhelminalaan, de Beneluxlaan en de A12 mag de Merwedekanaalzone zich stedelijk presenteren. Voor deze plekken gelden afwijkende bebouwingsregels: · De bebouwingsregels voor het middengebied zijn van toepassing op het gebied tussen het kanaal en de centrale as. · De bebouwingsregels voor de Europalaan zijn van toepassing op het gebied tussen de centrale as en de Europalaan/Overste den Oudenlaan. Stedelijke plekken zijn: A12, Europaplein, Annefrankplein, kruising Overste Den Oudenlaan / Dr. M.A. Tellegenlaan en de diagonaal aan de Europalaan.
BEELDKWALITEIT	De beeldkwaliteit in de Merwedekanaalzone bestaat uit een mix van architectonische, industriële en groene beeldkenmerken.	
	Er wordt per deelgebied een beeldkwaliteitsplan gemaakt.	In het ontwerp van gebouwen worden installaties, waaronder powernests, uit het zicht gehouden of opgenomen in het gebouwontwerp.
BEBOUWINGS-DICHTHEID	Het maximale laadvermogen per deelgebied is beperkt. Voor de ontwikkelgebieden (excl. Defensieterrein) is een FSI op gebiedsniveau van meer dan 3 ongewenst.	Bebouwing met een oplopende hoogte van het Merwedekanaal naar de Europalaan betekent dat op bouwblokniveau de FSI niet gelijk is. De FSI op bouwblokniveau is aan de zijde van het Merwedekanaal lager dan aan de Europalaan.

4. Mobiliteit

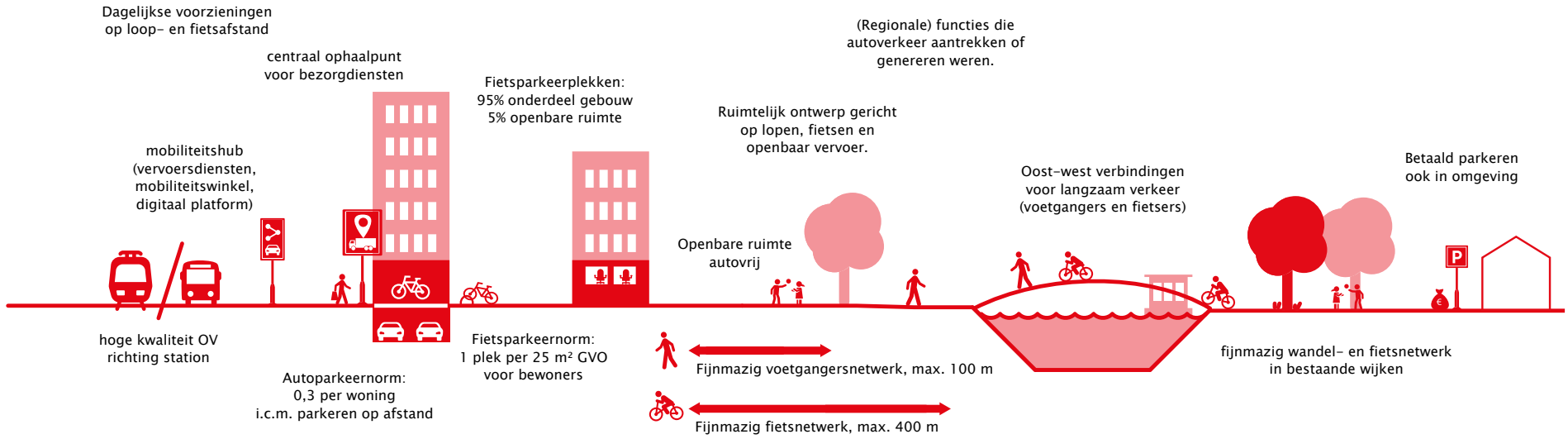
Kerndoelen

Duurzame mobiliteit, laag autogebruik

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.

Voor de Merwedekanaalzone is een nieuwe mobiliteitsstrategie ontwikkeld, die aansluit bij de principes van het gemeentelijk Mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen’. 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.



▲ Infographic mobiliteit: Meer mensen lopen/fietsen en nemen minder de auto en maken gebruik van schone auto’s.

Kerndoel: Duurzame mobiliteit, laag autogebruik

4.1 Ruimtelijk ontwerp gericht op lopen, fietsen en openbaar vervoer

Bij de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone wordt zoveel mogelijk ingezet op een fijnmazige ruimtelijke structuur die het bewoners en bezoekers makkelijk en aantrekkelijk maakt om te lopen, fietsen of het openbaar vervoer te gebruiken. De maaswijdte van het voetgangersnetwerk is circa 50-100 meter, van het fietsnetwerk circa 400 meter. Via het netwerk van wandel- en fietsroutes zijn alle functies in het gebied en de haltes van het openbaar vervoer goed bereikbaar. Het openbaar vervoer is hoogwaardig en frequent. In paragraaf 4.4 volgt een uitgebreidere toelichting op het belang van een fijnmazig netwerk.

Zoals beschreven in hoofdstuk 3 zetten we in op de hoogste bebouwingsdichtheid aan de zijde van de Europalaan. Langs de noordelijke Europalaan en langs de oost-west routes maken we ruimte voor een levendige mix van woningen, bedrijfjes en voorzieningen. Langs de zuidelijke Europalaan zullen vooralsnog meer kantoren en bedrijven gehandhaafd blijven. De meeste woon-, werk- en publieke functies vind je nabij haltes van het openbaar vervoer. Dagelijkse voorzieningen, zoals kinderopvang, basisschool, supermarkt en het openbaar vervoer, vind je straks op wandel- of fietsafstand van je woning. In de omgeving van je woning vind je plekken en pleinen met een eigen identiteit, sommige rustig, andere met een speel- en verblijfsfunctie. Het gebruik dat mensen van de openbare ruimte en de voorzieningen maken en de levendigheid van de plint dragen bij aan de (sociale) veiligheid van de wandel- en fietsroutes. Fietsparkeren krijgt een goed toegankelijke plek nabij de entrees. In de directe woonomgeving ontbreken aparte fietspaden. Fietsers maken dan gebruik van het netwerk van looproutes. Hier past de fietser zich aan. Aan de zijde van het Merwedekanaal heeft het plangebied een lagere dichtheid. Hier realiseren we het Merwedepark, een nieuw park voor de stad.

Door de bijzondere ligging van de Merwedekanaalzone gaat dit gebied een belangrijke schakel zijn in een duurzaam stedelijk netwerk voor fietsers en voetgangers in de stad. Het benutten van deze kans is belangrijk en raakt de essentie van de opgave voor de herontwikkeling van dit gebied.

Met de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone creëren we een betere verbinding tussen bestaande wijken. Langs de westelijke oever van het Merwedekanaal en aan beide zijden van de Europalaan-noord worden bredere fietspaden aangelegd voor (doorgaand) fietsverkeer in noord-zuid richting. Het karakter van de doorgaande fietsroute langs de westoever van het kanaal brengen we meer in evenwicht met de nieuwe verblijfsfuncties van het Merwedepark. Ook versterken we het netwerk met nieuwe verbindingen in de oost-west richting door het aanleggen van enkele nieuwe wandel- en fietsbruggen over het Merwedekanaal. Deze verbindingen sluiten aan op het grotere stedelijke netwerk van wandel- en fietsroutes en maken de verschillende delen van onze stad en omgeving beter bereikbaar. Via dit netwerk kunnen de huidige en nieuwe bewoners straks gebruik maken van bestaande en nieuwe voorzieningen in de Merwedekanaalzone en omgeving en omgekeerd.

De openbare ruimte in de Merwedekanaalzone is in principe autovrij. De ruimte is zoveel mogelijk ingericht voor (duurzaam) bewegen en prettig verblijven. Toegang van auto's is strikt gereguleerd. Voor nood- en hulpdiensten en noodzakelijk verkeer (reiniging, onderhoud, vuilnis) blijft de autovrije ruimte toegankelijk. Het overig autoverkeer heeft alleen toegang met ontheffing. Handhaving vindt plaats met kentekenherkenning, ontheffingen worden digitaal en verleend. Toegang tot het woongebied voor leveranciers is afhankelijk van het soort goederen en type voertuig (uitstoot, afmetingen), tijdslot en route door het gebied (zie paragraaf 4.2) en de beschikbaarheid van overslagvoorzieningen (kluisjes, distributieverzamelpunten). Deze uitgangspunten zullen ook worden gehanteerd bij toekomstige plannen voor deelgebied 4 en 6.

In het plangebied worden de parkeergarages zoveel mogelijk ondergronds gerealiseerd, die door middel van inprikkers vanaf de Europalaan en Overste Den Oudenlaan te bereiken zijn. De ruimte om betaald (privé)auto's te parkeren is beperkt. Deelgebied 6 heeft een aantal grote bovengrondse parkeergarages. Hiervoor moet worden bekeken of deze op termijn te handhaven zijn en hoe deze parkeervoorzieningen al dan niet inpasbaar zijn binnen de ontwikkelkaders voor de Merwedekanaalzone.

Wanneer nieuwe bewoners na verhuizing een privé- of leaseauto willen aanhouden, kunnen ze deze (op afstand) in een van de P+R voorzieningen bij de Ring parkeren. Ook werknemers die met de auto komen, kunnen hier parkeren en daarna gebruik maken van de vele vervolgopties, zoals de snelle OV-verbindingen, gebruik van leenfietsen en andere vormen van deelmobiliteit. Om ongewenst parkeren in de omgeving, zoals in de Dichterswijk, Rivierenwijk, Hoograven en Transwijk te voorkomen voeren we hier betaald parkeren in. Bezoekers van bewoners of voorzieningen in Merwede kunnen tijdens daluren veelal wel in parkeergarages binnen het gebied terecht, maar uiteraard ook in de P+R.

Utrecht Zuidwest

Utrecht groeit van 353.000 inwoners in 2020 door naar 450.000 inwoners in 2040. We grijpen de groei van de stad aan om een kwaliteitssprong te maken in het groener, diverser en gezonder maken van de openbare ruimte, de mobiliteit en in voorzieningen.

We zetten stedelijk in op een schaalsprong van openbaar vervoer, op deelmobiliteit, goede wandel- en fietsroutes, voldoende fietsenstallingen en slimme logistiek. Het zijn ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit, met weinig tot geen uitstoot, die je snel en comfortabel naar de plek van bestemming brengen. Inzet is dat het autogebruik en -bezit niet groeit. Voor mensen die toch nog van de auto afhankelijk zijn bevorderen we deelgebruik zodat we het aantal voertuigen in de stad te beperken.

In Zuidwest vindt deze mobiliteitstransitie plaats in een omgeving waar meerdere mobiliteitsknelpunten spelen. Bijvoorbeeld op de zuidelijke Europalaan, de bereikbaarheid van de binnenstad, het Utrecht Science Park en op de snelweg door de verbouwing van de ring en de overbelaste A12.

Een deel van de groei van inwoners realiseren we in Utrecht Zuidwest. In dit deel van de stad bouwen we tot 2030 minimaal 28.000 woningen. Bekende projecten zijn het Beurskwartier, Jaarbeurs, Merwedekanaalzone, Leidsche Rijn en Lombokplein.

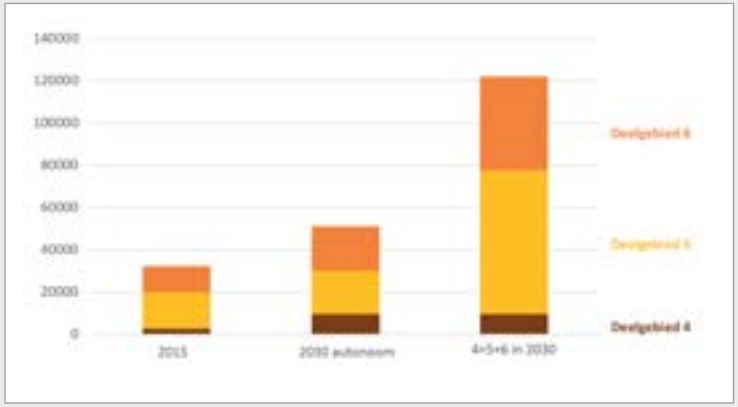
Als gebied draagt de Merwedekanaalzone bij aan de mobiliteitstransitie. Zo kiezen we in Merwede (deelgebied 5) voor een andere benadering. We leggen hier een grens in autoverkeersgeneratie op om de extra belasting op het stedelijk netwerk tot het minimale te beperken. Om dit waar te maken bieden we de inwoners vanaf het begin een nieuw en uniek mobiliteitsconcept met mobiliteitshubs, een goed bereikbare voorziening voor parkeren op afstand, wandel- en fietsroutes met bruggen over het kanaal en een HOV verbinding met station Utrecht CS en de P+R Westraven.

De Merwedekanaalzone heeft in de eindsituatie (deelgebied 4,5 en 6) circa 10.000 woningen. Om 10.000 woningen in de MWKZ mogelijk te maken zijn maatregelen binnen het plangebied niet voldoende. Voor het groeiend aantal verplaatsingen van de MWKZ en andere projecten in Zuidwest zijn er maatregelen nodig in het hele gebied. De update van het mobiliteitsplan *Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen* zal ingaan op de maatregelen voor de langere termijn. Voor Zuidwest hebben we ingezoomd op verkeersmaatregelen die in dit gebied nodig zijn voor de gebiedsontwikkelingen tot 2030, waaronder de Merwedekanaalzone (zie *Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest*). Deze maatregelen gaan over voetganger, fiets, auto, OV en parkeren op afstand.

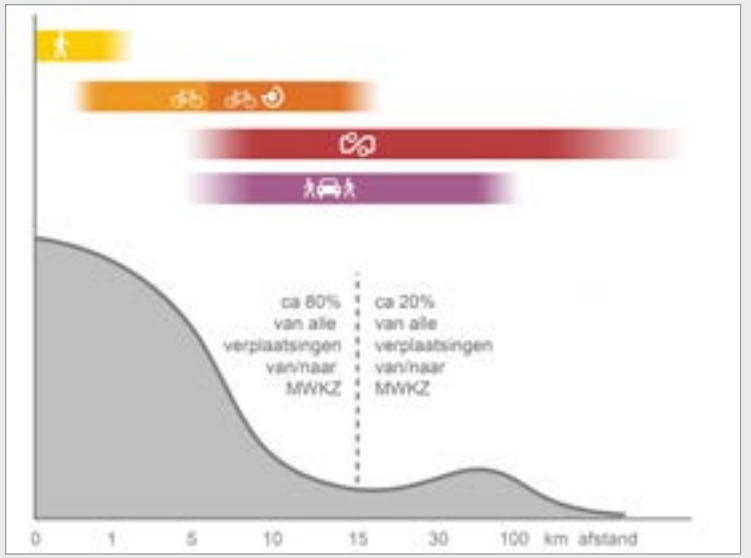
Ontwikkeling verkeer van en naar de Merwedekanaalzone

Naast meer bewoners in de stad komen er ook meer mensen naar de stad om te werken, te studeren, te winkelen of om iets of iemand te bezoeken. Meer bewoners én meer bezoekers betekent meer verkeer in de stad. Met het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU) is een prognose gemaakt van de groei van het aantal verplaatsingen met fiets, openbaar vervoer en auto voor 2030. Dit is de autonome groei 2030, dat wil zeggen de te verwachten verkeersontwikkeling met de vastgestelde bestemmingsplannen, zoals Defensieterrein, Wilhelminawerf en Holland Casino, maar zonder de volledige ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Voor de Merwedekanaalzone is berekend wat het effect is van de herontwikkeling van dit gebied tot een stadswijk met 10.000 woningen en 275.000 m² bruto vloeroppervlak (BVO) voor bedrijven en voorzieningen.

Het resultaat van deze doorrekening laat zien dat het totaal aantal verplaatsingen met alle vervoerswijzen (per etmaal) na uitvoering van het plan significant groter is dan in de autonome situatie.



► Verplaatsingen van/naar deelgebieden Merwedekanaalzone (alle vervoerswijzen samen) nemen toe (per dag) ten opzichte van autonome ontwikkeling 2030 (Goudappel Coffeng).



De op basis van de VRU uitgevoerde berekening laat ook zien dat verreweg de meeste verplaatsingen (circa 80%) lopend, fietsend, met het OV of met de auto van of naar de Merwedekanaalzone binnen de 15 km (enkele reis) blijft. Op deze afstand is een keuze voor lopen, fietsen (al dan niet met e-bike) of openbaar vervoer als vervoerswijze goed mogelijk. Dit maakt de voor Merwedekanaalzone ontwikkelde mobiliteitsstrategie met de nadruk op lopen, fietsen en het openbaar vervoer dan ook zeker kansrijk.

►► Verplaatsingen door lopen, fietsen, OV of auto van en naar de Merwedekanaalzone (Goudappel Coffeng).

► Verplaatsingen per etmaal met auto, openbaar vervoer en fiets van en naar de deelgebieden 4,5 en 6. Bij autonome ontwikkeling en na volledige transformatie van de Merwedekanaalzone. (Goudappel Coffeng).



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 Stimuleren deelmobiliteit

Bij de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone gaan we anders om met mobiliteit. Mobility as a Service (MaaS) helpt ons om slimmere keuzes te maken in onze mobiliteit. Wanneer mensen het gemak van een aanbod aan deelauto's hebben ontdekt hechten ze naar verwachting minder aan eigen bezit van een auto. Zeker in een hoogstedelijke omgeving zoals de Merwedekanaalzone zullen mensen meer dan nu bereid zijn om mobiliteit te delen en de voordelen daarvan te ervaren. Door het flexibele aanbod staat voor iedere gelegenheid het meest geschikte vervoermiddel tot je beschikking. Mensen die autodelen, maken minder autoritten. Ze lopen en fietsen meer, of gebruiken het openbaar vervoer. In Merwedekanaalzone kun je straks prima zonder eigen auto, deelmobiliteit is eenvoudig en altijd dichtbij. Lopen, fietsen en openbaar vervoer staan centraal. In de Merwedekanaalzone is het in principe niet mogelijk om een privé-auto in de openbare ruimte te parkeren.

In de Merwedekanaalzone wordt deelmobiliteit als onderdeel van het woonconcept laagdrempelig en vraaggericht aangeboden. Het mobiliteitsconcept van de Merwedekanaalzone wordt wat ons betreft in de toekomst in meer of mindere mate ook in de rest van de stad worden toegepast. Dit sluit aan bij de beweging van het bezit van een vervoermiddel naar het gebruik ervan, zoals we bijvoorbeeld de afgelopen jaren al hebben gemerkt door de toename van het gebruik van swapfietsen en soortgelijke concepten. Zo genereert de Merwedekanaalzone minder autoverkeer dan vergelijkbare wijken. Daarmee blijft de stad duurzaam bereikbaar.

De Merwedekanaalzone richt zich op het segment dat het bijzondere mobiliteitssysteem aantrekkelijk vindt en hier bewust voor kiezen. Gemeente en ontwikkelaars zorgen er samen met makelaars, corporaties en de aanbieder(s) van deelmobiliteit voor dat toekomstige bewoners tijdig en goed op de hoogte zijn van de mogelijkheden die de mobiliteitshub voor hen persoonlijk biedt en de beperkingen ten aanzien van het parkeren van privé-auto's.

4.2.1 Mobiliteitshubs

Een mobiliteitshub is een combinatie van vervoersdiensten, een mobiliteitswinkel en een digitaal platform. Mobiliteitshubs zijn randvoorwaardelijk voor het realiseren van een autovrij woongebied. Deze worden aan de rand van het plangebied ingepast en zijn gekoppeld aan een stedelijke verbindingsweg. Voor het goed functioneren (businesscase) van een mobiliteitshub is een bedieningsgebied van circa 1.500 tot 2.000 woningen noodzakelijk. Mobiliteitshubs maken het gebruik van deelmobiliteit eenvoudig en laagdrempelig.

De mobiliteitshubs zijn een eerste stap op weg naar MaaS: een zorgeloze reis van deur-tot-deur op basis van één abonnement waarbij verschillende vervoermiddelen naadloos op elkaar aansluiten. Met het Rijk organiseren de provincie en gemeente Utrecht van 2019 tot en met 2021 een grootschalige pilot met een digitaal MaaS-platform voor bewoners van Leidsche Rijn. Doel van deze pilot is om een beter inzicht te krijgen in de effecten van MaaS op het mobiliteitsgedrag. De lessen die we hier leren passen we toe bij de verdere introductie en ontwikkeling van dit mobiliteitsconcept in binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen zoals de Merwedekanaalzone. Het gebruik van de hub is overigens niet beperkt tot alleen de bewoners van de Merwedekanaalzone. Ook bewoners van de omliggende buurten kunnen er straks gebruik van maken.

"Ik kan me best voorstellen dat zo'n deelauto nodig kan zijn. Als het goedkoop genoeg is, doe ik het."

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

Mobility as a service in Merwede

Voor Merwede stellen de ontwikkelende partijen een mobiliteitsregisseur aan. Deze regisseur is verantwoordelijk voor het monitoren van de voortgang en gebruik van het mobiliteitsconcept en het waar nodig bijsturen daarvan. De mobiliteitsregisseur organiseert het aanbod van deelmobiliteit door marktpartijen en leidt de logistiek van Merwede in goede banen.

Mobiliteitswinkel

Voor klantenservice, het huren van bijzondere vervoersmiddelen (zoals een elektrische bakfiets) of het afhalen van (grote) pakketten kunnen bewoners in een van de mobiliteitswinkels in Merwede terecht. De mobiliteitswinkels liggen vlakbij haltes van het openbaar vervoer en aan de langzaam verkeers verbindingen.

Digitaal platform

Voor het plannen van een reis passend bij de persoonlijke voorkeuren is straks een laagdrempelig digitaal platform (een app) beschikbaar. Hier kunnen bewoners straks (online) allerlei vormen van zero emission deelmobiliteit (deelfietsen, elektrische deelauto's, OV, etc.), reserveren en betalen. Daarbij bestaat ook de mogelijkheid van ritdeling. Per rit bepaal je op een gebruiksvriendelijke manier welk vervoersmiddel voor jou het meest handig is. Voor een weekendje weg met het gezin reserveer je een ruime stationwagon met kinderzitjes, voor een voetbaltraining met jonge kinderen een elektrische bakfiets, voor de 'first mile' naar een P+R aan de Ring of Utrecht CS een fiets.

4.2.2 Slim, licht en schoon goederenvervoer

Utrecht kiest voor efficiënte en robuuste bevoorrading en een zo klein mogelijke belasting van goederenvervoer op de leefomgeving. Utrecht stimuleert daarom maximale bundeling van goederen en zero-emission stadslogistiek, ook in Merwedekanaalzone.

In het plangebied zoeken we naar de optimale balans tussen uiteenlopende belangen. Enerzijds willen we de woningen en voorzieningen in de nieuwe stadswijk efficiënt bevoorraden. Anderzijds is het uitgangspunt een autovrije, duurzame en hoogwaardige verblijfskwaliteit met bijbehorende voorzieningen.

Het is in het belang van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad om het aantal verkeersbewegingen op stedelijke verbindingswegen waar mogelijk te beperken. Een van de mogelijkheden om dat te doen is het zoveel mogelijk bundelen van logistieke stromen aan de rand van de stad voordat zij naar de eindbestemming worden vervoerd. Partijen die gebruik maken van een dergelijke bundeling van goederen buiten Merwede, kunnen daarvoor beloond worden, bijvoorbeeld door het toewijzen van gunstige tijdsvensters voor laden en lossen in de parkeerhavens.

Bevoorrading in Merwede
In Merwede (deelgebied 5) wordt de bevoorrading die nodig is voor het plangebied zo zoveel mogelijk opgelost door daar ruimte voor te maken in inpandige logistieke hubs. De wens om al het goederenvervoer in het gebied inpandig op te lossen is vooralsnog (financieel) onhaalbaar. Tegelijkertijd is het ook onwenselijk om al het goederenvervoer op de Europalaan te laten laden en lossen vanwege de verkeersveiligheid en de leefbaarheid langs de Europalaan. Daarom zijn er - naast inpandige logistieke hubs - een beperkt aantal laad- en losplekken voor grote vrachtwagens aan de Europalaan voorzien.

Uit onderzoek is gebleken, dat er 2 inpandige logistieke losplekken voor kleine bestelbussen nodig zijn. Na overslag brengt slim, licht en schoon goederenvervoer deze goederen verder het gebied in.

In het plangebied worden pakketbezorging en servicelogistiek in logistieke hubs geclusterd. Deze logistieke hubs krijgen een plek in parkeergarages die gekoppeld zijn aan de mobiliteitshubs. Voor kort parkeren van kleine bestelauto's of bussen en het overslaan van goederen is voldoende inpandige ruimte gecreëerd. Servicemonteurs kunnen hier overstappen van bestelbus op servicebikes. Pakketten voor bewoners worden in de mobiliteitswinkel afgeleverd of geplaatst in pakketkluizen in woongebouwen. Bewoners kunnen hun pakketten hier afgeven of ophalen.

Voor groot vrachtvervoer (leveringen voor horeca- en retail) worden direct langs de rijbaan van de Europalaan-noord ongeveer 6 grotere parkeerhavens (voor voertuigen met een lengte van maximaal 12 meter) gerealiseerd. Deze parkeerhavens liggen zo logisch mogelijk bij de belangrijkste winkels en voorzieningen. Door de aanleg van deze parkeerhavens wordt het kruisen van het fietspad door vrachtverkeer vermeden (de leveringen naar de voorzieningen zullen wel over het fietspad en trottoir plaatsvinden). Zo wordt voorkomen dat vrachtverkeer op het trottoir zelf parkeert. De winkelplint langs de Europalaan blijft hierdoor veilig en aantrekkelijk voor voetgangers. Op termijn zijn de parkeerhavens alleen bestemd voor zero emission vrachtverkeer. Met het Actieplan Luchtkwaliteit is in 2007 al een start gemaakt met de milieuzone voor vrachtverkeer. Om de hinder voor fietsers en voetgangers op de noordelijk Europalaan te beperken, vindt het laden en lossen buiten de spits plaats. Op die manier beperken we ook het verkeer tijdens piekmomenten. Het bevoorradend verkeer vindt verspreid over de dag plaats (maar niet na 21.00 uur en voor 07.00). Dit beperkt de overlast. Een laad- en losplekken voor vrachtwagens moet van tevoren via een digitaal reserveringssysteem worden gereserveerd.

De mobiliteitsregisseur voert regie op het verder uitwerken en optimaliseren van zowel de mobiliteitshubs als het logistieke systeem. Onder de regie van de mobiliteitsregisseur kunnen dynamische ontheffingen worden verleend voor levering in het autovrije gebied, het beheer van de parkeerhavens en digitale handhaving.

4.3 Fietsparkeren en lage autoparkeernormen

4.3.1 Fietsparkeren
In de Merwedekanaalzone is het stallen van je fiets makkelijk en comfortabel, zonder onnodige belemmeringen. Fietsparkeerplaatsen zijn voor bewoners en bezoekers eenvoudig en snel te bereiken. Het parkeren gebeurt zoveel mogelijk inpandig, in een fietsenstalling op de begane grond zonder onnodige tussendeuren. Hiermee houden we de openbare ruimte vrij. Naast een gebruiksvriendelijk ontwerp van de stallingen vraagt dit ook om goede afspraken over handhaving om weesfietsen en wild parkeren te voorkomen. Uitgangspunt is dat een stalling een (ontworpen) bouwkundig onderdeel is van het gebouw. Omdat we inzetten op het gebruik van de

fiets als alternatief voor het gebruik van de auto is de parkeercapaciteit voor fietsen in dit gebied groter dan de landelijke richtlijnen aangeven. De elektrische fiets is sterk in opkomst. Deze fiets is ook op de wat langere afstanden een interessant alternatief voor de auto. Elektrische fietsen en speciale fietsen (cargo bikes) vragen meer ruimte dan een stadsfiets. Ook is er in de stalling ruimte nodig voor oplaadstations. In het ontwerp van de stallingen houden we daar rekening mee. Overigens kun je straks ook via de mobiliteitshub gebruik maken van elektrische deelfietsen.

"Fietsparkeren: op slimme plekken waar je snel bent. Niet eerst door vijf deuren!"

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

In de Merwedekanaalzone hanteren we de volgende normen voor fietsparkeren:

- Eén fietsparkeerplaats per 25 m^2 GVO (gebruiksoppervlak) voor bewoners en 0,5 fietsparkeerplaats per woning voor bezoekers.
- Waarvan 95% van alle fietsparkeerplaatsen wordt gerealiseerd als onderdeel van een gebouw en voor 5% in de openbare ruimte (voor bijv. voorzieningen als horeca).
- Van de benodigde fietsparkeerplaatsen moet 20% geschikt zijn voor het stallen van speciale tweewielers (cargobikes, fietsen en e-scooters, etc.).
- Voor fietsparkeerplaatsen voor commerciële en maatschappelijke voorzieningen geldt de Nota Parkeernormen Fiets en Auto 2013, inclusief Addendum 2019. Merwedekanaalzone valt hier in bijzonder gebied centrum A1.

4.3.2 Autoparkeren

Het aantal autoparkeerplaatsen in de Merwedekanaalzone is beperkt. In het plangebied geldt voor de nieuwe ontwikkelingen een gemiddelde parkeernorm van maximaal 0,3 parkeerplaats per woning. Voor nieuwe voorzieningen en kantoren zetten we in op dubbelgebruik van parkeerplaatsen (met voorrang in de beschikbaarheid voor bewoners die een P-recht huren) en parkeren op afstand. Voor de parkeerplaatsen zal oplaadinfra worden aangelegd, in samenhang met de groei van volledig uitstootvrij vervoer. Openbare parkeerplaatsen zijn niet te koop en worden ook niet voor onbepaalde tijd verhuurd.

De parkeergarages in het gebied zijn toegankelijk via een beperkt aantal punten, direct vanaf de stedelijke verbindingswegen. De parkeerplaatsen in parkeergarages zijn betaald, openbaar toegankelijk en niet gekoppeld aan individuele woningen. Voor voetgangers hebben de ondergrondse en bovengrondse garages (meerdere) stijgpunten die in alle gevallen uitkomen in de openbare ruimte. Parkeer je een auto in één van deze garages, dan loop je door deze openbare ruimte naar huis of een andere bestemming in het gebied. Dit draagt bij aan de sociale veiligheid en de levendigheid van de openbare ruimte. Voor het parkeren voor bestaande bebouwing en voorzieningen in de plint wordt maatwerk toegepast gericht op de ambities (zoveel mogelijk autovrije openbare ruimte).

Op dit moment kenmerkt het plangebied Merwede zich door veel parkeren op maaiveld. Vanaf het begin van de gebiedsontwikkeling zetten we in op deelmobiliteit. In lijn met het nieuwe mobiliteitsconcept maken we met de ontwikkelende partijen afspraken worden over het gebruik van deze ruimte tijdens de herontwikkeling van dit gebied. Het gaat er om dat tijdens de bouwfasen op maaiveld niet meer parkeerplaatsen voor privéauto's te huur worden aangeboden dan passend bij het op zeker moment gerealiseerde programma. We realiseren ons dat er onder de nieuwe bewoners nog mensen zullen zijn die hun eigen auto nog even willen aanhouden omdat ze nog niet voldoende vertrouwen op deelmobiliteit, of via hun werkgever of privé nog vastzitten aan een lopend leaseautocontract. Voor deze mensen is er gedurende de transitiefase in het gebied een beperkt (nog nader te

Flexibiliteit inbouwen in parkeerruimte

De gehanteerde gemiddelde parkeernorm voor de Merwedekanaalzone is maximaal 0,3 parkeerplaats per woning. Het restant van de parkeereis (0,7 totaal) wordt opgevangen met een combinatie van extra fietsvoorzieningen, ruimte voor deelauto's en parkeren op afstand. Het is mogelijk dat er, als het mobiliteitsconcept voor het Merwedekanaalgebied goed aanslaat, in de parkeergarages sprake zal zijn van onderbezetting. Naar verwachting kan zonder risico op leegstand een parkeernorm van tenminste 0,2 parkeerplaats per woning worden gerealiseerd in ondergrondse parkeergarages en maximaal 0,1 parkeerplaats per woning in (tijdelijke) bovengrondse parkeergarages.

Voor de bovengrondse garages geldt dat deze bouwkundig goed ingepast moeten zijn in de gebouwde omgeving (levendige plint, hoge beeldkwaliteit). Bovengrondse parkeervoorzieningen zijn mogelijk tijdelijk. Deze garages moeten daarom in alle opzichten (inclusief in- en uitritten en stijgpunten) ontworpen en gebouwd zijn om deze op termijn naar andere functies te kunnen transformeren, bijvoorbeeld appartementen. Het gaat daarbij onder meer om het aanleggen van (voorzieningen voor) stijgleidingen en het hanteren van afmetingen die passen bij toekomstige functies. Door max 0,1 parkeerplaats per woning bovengronds transformeerbaar te realiseren is de gebiedsontwikkeling flexibel en kan er worden ingespeeld op de toekomstige parkeerbehoefte en maatschappelijke ontwikkelingen.

bepalen) aantal parkeerplaatsen voor verhuur beschikbaar. Abonnementen worden uitsluitend uitgegeven met beperkte looptijd (van 1 tot max. 3 jaar).

De behoefte aan parkeerplaatsen voor privéauto's in Merwedekanaalzone zal naar verwachting geleidelijk afnemen zodra deelmobiliteit goed functioneert en het vertrouwen daarin groeit. Door meteen vanaf de start van de ontwikkeling een bovengrens in te stellen voor het aantal parkeerplaatsen voor privéauto's in de parkeergarages in het gebied, houden we de hoeveelheid verkeer in de spits binnen de op het netwerk van verbindingswegen beschikbare capaciteit en ondersteunen wij de naar onze overtuiging gewenste beweging van bezit naar gebruik. Indien in het gebied de vraag naar parkeerplaatsen voor privéauto's toch boven de gestelde grens uitstijgt, wordt deze extra vraag opgevangen met parkeren op afstand. De in het gebied gerealiseerde parkeerplaatsen zijn dan vaker beschikbaar voor kort parkeren door bezoekers van bewoners of voorzieningen. Bij een structureel aantal ongebruikte privé parkeerplaatsen kan het aantal plaatsen voor deelauto's worden uitgebreid en is er meer ruimte om te voorzien in de vraag naar deelmobiliteit vanuit de omliggende wijken. Indien nodig wordt deze gestimuleerd. Deelauto's hebben altijd voorrang op privé-auto's bij het uitgeven van parkeerabonnementen.

Op het moment dat er voor wordt gekozen om het aantal parkeerplaatsen in dit gebied te verminderen komt deze ruimte voor andere functies beschikbaar. In dat geval vervallen als eerste de parkeerplaatsen bovengronds. De mobiliteitsregisseur neemt hierin het voortouw.

"Je hebt toch gewoon een auto nodig om boodschappen te doen."

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

► Mogelijke locaties voor parkeren op afstand zijn P+R Westraven en Hooggelegen.

Bij de verdeling van de schaarse parkeerplaatsen in Merwedekanaalzone hebben mensen met een beperking voorrang. Als er binnen acceptabele loopafstand (tot maximaal 100 meter) geen inpandige parkeerplaats is, wordt indien mogelijk binnen 100 meter vanaf de woning een parkeerplaats in de openbare ruimte als individuele mindervalideparkeerplaats ingericht, bij voorkeur in de nabijheid van de Europalaan. Hiervoor gelden de voorwaarden van het dan geldende parkeerbeleid voor de aanleg van individuele mindervalideparkeerplaatsen.

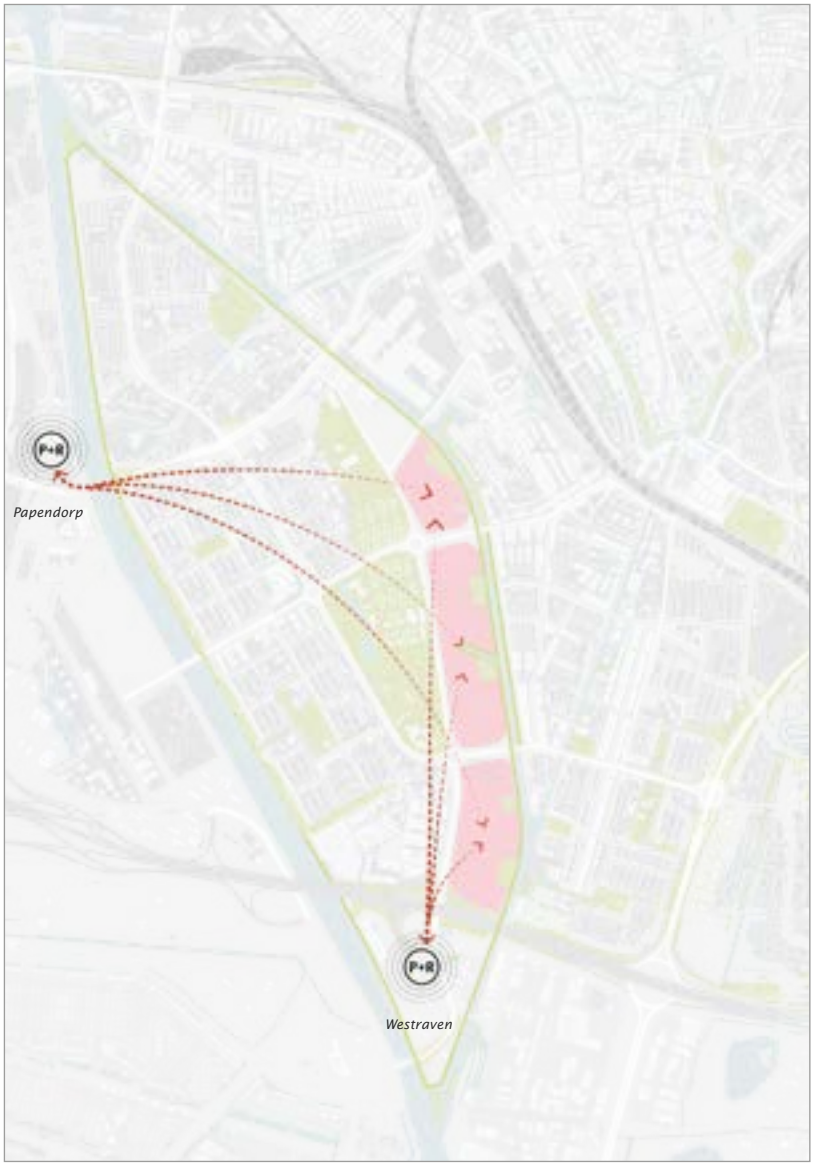
Het beheer van de in de Merwedekanaalzone beschikbare parkeerplaatsen is transparant. De mobiliteitsregisseur informeert bewoners en andere gebruikers over de beschikbaarheid en de toegankelijkheid van de parkeerruimte. Gebruikers weten vooraf hoe de verdeling plaatsvindt en of en op welke momenten ze (voor kortere tijd) kunnen parkeren.

"Wat als het niet lukt? Wat doe je om afwenteling op andere gebieden te voorkomen?"

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

4.3.3 Parkeren op afstand

De parkeervraag die boven de norm uitstijgt en de parkeervraag van bezoekers die met de auto komen, wordt opgevangen met parkeren op afstand. Het parkeren op afstand, door zowel bewoners als werknemers, heeft meerdere doelen. Autoritten beperken zich dan tot de rand van de stad, waardoor er in de stad zelf minder verkeersbewegingen zijn en er geen (of minder) verkeershinder ontstaat. Ook draagt dit bij aan bewuster gebruik van de auto. Immers, bij veel verplaatsingen zal lopen, fietsen of het gebruik van het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief zijn voor een auto die op afstand staat geparkeerd (eens temeer door de kwaliteitssprong van het fijnmazige netwerk voor langzaam verkeer).



Voor parkeren op afstand door bewoners en werknemers van bedrijven in de Merwedekanaalzone zal er per deelgebied in kaart worden gebracht hoeveel parkeerplaatsen naar verwachting in een P+R voorziening nodig zijn en hoe dit verder wordt geconcretiseerd. Naar verwachting (afhankelijk van de exacte vraag) zijn er circa 270 tot 700 parkeerplaatsen op afstand nodig voor deelgebied 5 in de eindsituatie, uitgaande van dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Voorwaarde voor parkeren op afstand is dat je snel, sociaalveilig en comfortabel van de Merwedekanaalzone naar de P+R kan reizen, en vice versa. Dit vraagt om een voor fietsers veilige route tussen de P+R en de Merwedekanaalzone, en voor fietsers en voetgangers goed verlichte en veilige fietsparkeerplaatsen in of bij de P+R. 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.

Parkeren op afstand is in beginsel mogelijk in een van de bestaande P+R's aan de Ring, bijvoorbeeld Westraven. Het heeft de voorkeur om in iedere P+R meerdere parkeervragen vanuit de gebieden in de stad toe te wijzen. Wij doen onderzoek naar de mogelijkheden.

4.3.4 Betaald parkeren in de omgeving

Om te voorkomen dat bewoners of bezoekers van de Merwedekanaalzone hun auto in de omliggende wijken parkeren, voeren wij in de omgeving van de Merwedekanaalzone betaald parkeren in, nog vóór oplevering van de eerste woningen.

Wij onderzoeken welke mobiliteitsoplossingen er voor de omgeving denkbaar zijn in samenspraak met bewoners en ondernemers. Daarbij zoeken we aansluiting met andere opgaven in de omgeving. Dit wordt per (deel)ontwikkeling bekeken parallel aan het bestemmingsplantraject, omdat op dat moment meer bekend is over de mobiliteitsoplossingen en hoe men hiervan gebruik kan maken.

Maatwerk parkeernormen en Nieuwe Parkeervisie

De Merwedekanaalzone is in de nota Stallen en Parkeren, 2013 opgenomen als een zogenoemd maatwerkgebied. Dat betekent dat dit gebied gemotiveerd kan worden afgeweken van de standaard parkeernormen.

De (toekomstige)capaciteit van het omliggende wegennet is randvoorwaardelijk voor de ontwikkelmogelijkheden en functionele invulling van de Merwedekanaalzone. Om dit te realiseren wordt gekozen om het aantal parkeerplaatsen in de Merwedekanaalzone te beperken in combinatie met regulerende en flankerende maatregelen. Zoals het aanbieden van een mobiliteitsconcept aan de bewoners en gebruikers van de Merwedekanaalzone. Daarnaast wordt in de Merwedekanaalzone betaald parkeren ingevoerd als onderdeel van de ontwikkeling en legt het college de gemeenteraad tevens een voorstel voor waarin er betaald parkeren ingevoerd wordt zonder draagvlakmeting in de gebieden omliggend rondom de Merwedekanaalzone. Dit is noodzakelijk om uitwijkbewegingen van autoverkeer naar de omliggende buurten te voorkomen en daarmee (parkeer)overlast en een te hoge verkeersdruk te voorkomen.

Deze werkwijze en mogelijkheden worden ook opgenomen in de nieuwe Parkeervisie die naar verwachting in de loop van 2021 wordt vastgesteld.



▲ Impressie: Autoluw gebied, veel ruimte voor voetganger en fietsers.

4.4 Kwaliteitssprong van het netwerk

Utrecht Zuidwest, waar de Merwedekanaalzone onderdeel van is, heeft door haar historische ontwikkeling een noord-zuid georiënteerde structuur en kent barrières in oost-west richting. Ruimtelijke projecten zoals de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone bieden een kans om Zuidwest beter met de stad en haar omgeving te verbinden. Dit doen we door de realisatie van nieuwe wandel- en fietsverbindingen in de Merwedekanaalzone, die op het schaalniveau van Utrecht Zuidwest zorgen voor betere verbindingen en bereikbaarheid in de stad. Bij deze nieuwe schakels in het netwerk gaat het vaak om enkele directe en kortere verbindingen tussen de wijken.

In de mobiliteitsstrategie voor de Merwedekanaalzone staat een verschuiving naar duurzame (deel)mobiliteit voorop. De netwerken voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer in de stad vormen een belangrijke basis, deze willen we de komende jaren verder verbeteren. Dit is onderdeel van de stadsbrede opgave voor meer en betere verbindingen tussen wijken, waarvoor de raad de komende periode 46 miljoen heeft gereserveerd. We vinden het belangrijk om deze nieuwe stadswijk van meet af aan goed aan te sluiten op de stedelijke netwerken voor fietsers, voetgangers en hoogwaardig openbaar vervoer.

4.4.1 Voetgangersnetwerk

Met goede loopverbindingen tussen de Merwedekanaalzone en de gebieden eromheen verbeteren we de interactie tussen de wijken. We maken een kwaliteitssprong die uitnodigt om te lopen. Voor voetgangers moeten er logische en korte routes zijn naar (onder andere) de stations Utrecht Centraal en Vaartsche Rijn, de winkelcentra op Kanaleneiland, Hart van Hoograven (’t Goylaan), de Balije- en Rijnlaan, het Beurskwartier en de Woonboulevard en Park Transwijk. De omliggende wijken zijn via dezelfde looproutes op hun beurt ook beter verbonden met de voorzieningen in de Merwedekanaalzone (scholen en mobiliteitshubs), het Merwedepark en Park Transwijk.

► Fijnmazig voetgangersnetwerk (indicatief, uitwerking volgt in de verdere planontwikkeling).

Legenda

- langzaam verkeersverbinding
- uitwerkingsvraagstuk (locatie eventuele wandelbrug)
- groen rondje
- interne langzaam verkeersverbinding
- 14 minuten bereik
- winkelcentrum
- buurtwinkel
- meubelboulevard
- basisschool



In de Merwedekanaalzone realiseren we een fijnmazig netwerk van looproutes met een maaswijdte van maximaal 100 m. We maken het mogelijk om veilig de Europalaan, de Beneluxlaan, de Koningin Wilhelminalaan en het Merwedekanaal over te steken. Nieuwe bruggen voor voetgangers en fietsers over het Merwedekanaal zijn een belangrijke schakel in dit netwerk. Wanneer deelgebied 6 herontwikkeld wordt, kan samen met omwonenden gekeken worden naar een wandelbrug tussen de Jutfasepunt en Hoograven. Het voetgangersnetwerk sluit op een voor iedereen toegankelijke wijze goed aan op de OV haltes. We gaan na waar in (de aansluiting op) het voetgangersnetwerk in de omliggende wijken een kwaliteitsimpuls nodig en mogelijk is.

4.4.2 Fietsnetwerk

Onze keuze voor verbetering van het (stadsbrede) fietsnetwerk heeft meerdere redenen. We vinden het belangrijk om de fietsstromen zo goed mogelijk over de stad te spreiden en willen om redenen van gezondheid en verkeersveiligheid ook routes kunnen kiezen die los liggen van de hoofdwegen. Deze nieuwe routes zorgen er ook voor dat het Merwedepark, Park Transwijk, winkels, zorg, onderwijs en andere voorzieningen in Utrecht Zuidwest goed bereikbaar zijn voor de nieuwe bewoners van de Merwedekanaalzone, maar ook voor de bewoners van Transwijk, Rivierenwijk, Dichterswijk en Hoograven.

Analyses op basis van het Utrechts Verkeersmodel (VRU) laten zien dat het fietsgebruik in Utrecht Zuidwest de komende jaren naar verwachting sterk zal groeien. Het gaat hierbij om een combinatie van andere gebruikersvoorkeuren (mensen fietsen vaker) én de groei van onze stad. Dit geeft een dubbel effect, waardoor het aantal fietsers tussen nu en 2030 sterk zal stijgen. Om een indicatie te geven: zónder nieuwe wandel- en fietsverbindingen over het Merwedekanaal neemt het aantal fietsers (per etmaal) op de Kanaalweg toe van circa 4.000-5.000 nu, tot circa 18.000-19.000 in 2030. In de spits zorgt dit fietsverkeer voor te grote druk op de fietsroutes in de omgeving van de Merwedekanaalzone. Om deze reden willen we de fietsroutes langs de Europalaan en Jutfaseweg verbeteren, zodat we alternatieven bieden voor de route langs het kanaal. De toename van het aantal fietsers leidt op kruisingen mogelijk tot opstoppingen en fietsfiles, met een groter risico op het negeren van rood licht en een grotere kans op (letsel) ongevallen. Voor kwetsbare groepen, zoals ouderen en kinderen, wordt fietsen hierdoor minder aantrekkelijk.

We willen voorkomen dat het fietsen in de stad hiermee aan zijn eigen succes ten onder gaat. Het toekomstige fietsnetwerk van de stad moet deze groei daarom kunnen opvangen. We verbreden bestaande fietspaden en fietsers krijgen bij verkeerslichten waar mogelijk langer of vaker groen. Nieuwe routes helpen bij het spreiden van het fietsverkeer over de stad.

Wij streven naar een verdere verfijning van het fietsnetwerk tot een maaswijdte van circa 400 m. Daarom investeert Utrecht de komende jaren in het verbeteren van het fietsnetwerk. We zetten in op het waar mogelijk verbeteren van bestaande routes in dit netwerk en het toevoegen van nieuwe, autoluwe routes buiten de stedelijke verbindingswegen. Dit netwerk is waar mogelijk gekoppeld aan het groen-blauwe netwerk.

De voordelen van een verbeterd netwerk voor fietsers en voetgangers zijn:

- Aanvullende routes ontlasten bestaande, (straks) te drukke routes.
- Spreiden langs autoluwe routes zorgt ervoor dat mensen gezonder en (verkeers)veiliger fietsen of lopen, met minder hinder van stank, herrie en de verkeersonveiligheid door het autoverkeer.
- Nieuwe autoluwe routes bieden fietsers nieuwe directe verbindingen in de stad. Dit versterkt de aantrekkelijkheid van fietsen ten opzichte van andere vervoerwijzen.
- Het fietsnetwerk krijgt een fijnere maaswijdte, er zijn minder omrijbewegingen nodig.
- Nieuwe bruggen over het Merwedekanaal bieden ook voetgangers een fijnmaziger structuur die geschikt is voor kleine recreatieve rondjes. Dit draagt bij aan een gezonde levensstijl en een prettige woonomgeving.

De nieuwe verbindingen dragen bij aan een versterking van het economisch draagvlak voor bestaande voorzieningen en detailhandel in de omliggende wijken. Ook kunnen bewoners van bestaande wijken dan makkelijker gebruik maken van nieuwe voorzieningen in de Merwedekanaalzone.

▶ Verbetering fietsnetwerk Zuidwest in omgeving Merwedekanaalzone (indicatief, uitwerking volgt in de verdere planontwikkeling).

Legenda

- fietsroute SRSRSB (2016) gerealiseerd
- fietsroute SRSRSB (2016) niet gerealiseerd
- visie nieuwe fietsroute
- stadspark
- winkelcentrum
- buurtwinkel
- meubelboulevard
- middelbare school
- sportveld
- openbaar vervoer

Om het fietsnetwerk in de omgeving van de Merwedekanaalzone te verbeteren zijn comfortabele, brede tweerichtingen fietspaden nodig langs de Europalaan, de Overste Den Oudenlaan, de Beneluxlaan, de Koningin Wilhelminalaan en de Dr. M.A. Tellegenlaan, de Jutfaseweg en een fietsroute langs het zuidelijk deel van de Europalaan-zuid die de A12 veilig en comfortabel onderdoor kruist. Het is belangrijk dat fietsroutes in de stad goed aansluiten op het regionale fietsnetwerk, zoals de fietsroute Nieuwegein-Maarssen die langs het Merwedekanaal loopt.

In het bestaande fietsnetwerk van Utrecht Zuidwest ontbreken directe en comfortabele oost-west verbindingen. Om het netwerk op dat punt te verbeteren zijn enkele nieuwe verbindingen nodig die het Merwedekanaal kruisen. In het Mobiliteitsplan SRSRSB (2016) is om die reden aangegeven dat er in het verlengde van de Heycopstraat (deelgebied 4) en in het verlengde van de Waalstraat (deelgebied 5) nieuwe wandel- en fietsbruggen komen. In de Omgevingsvisie deel 1 hebben wij voorgesteld om ook op andere locaties bruggen over het Merwedekanaal te realiseren in het kaders van spreiding van fietsverkeer en verfijning van het fietsnetwerk.

Bij de vaststelling van de Omgevingsvisie deel 1 in februari 2018 heeft de Raad moties aangenomen waarin ons is gevraagd om nader onderzoek te doen naar de noodzaak van deze nieuwe bruggen. In dit onderzoek (Variantenstudie Wandel- en fietsbruggen Merwedekanaalzone) is nagegaan wat verbetering van de bestaande bruggen betekent en welke nieuwe verbindingen minimaal nodig zijn om de Merwedekanaalzone en de omliggende wijken in Utrecht Zuidwest beter met elkaar en met de stad te verbinden.

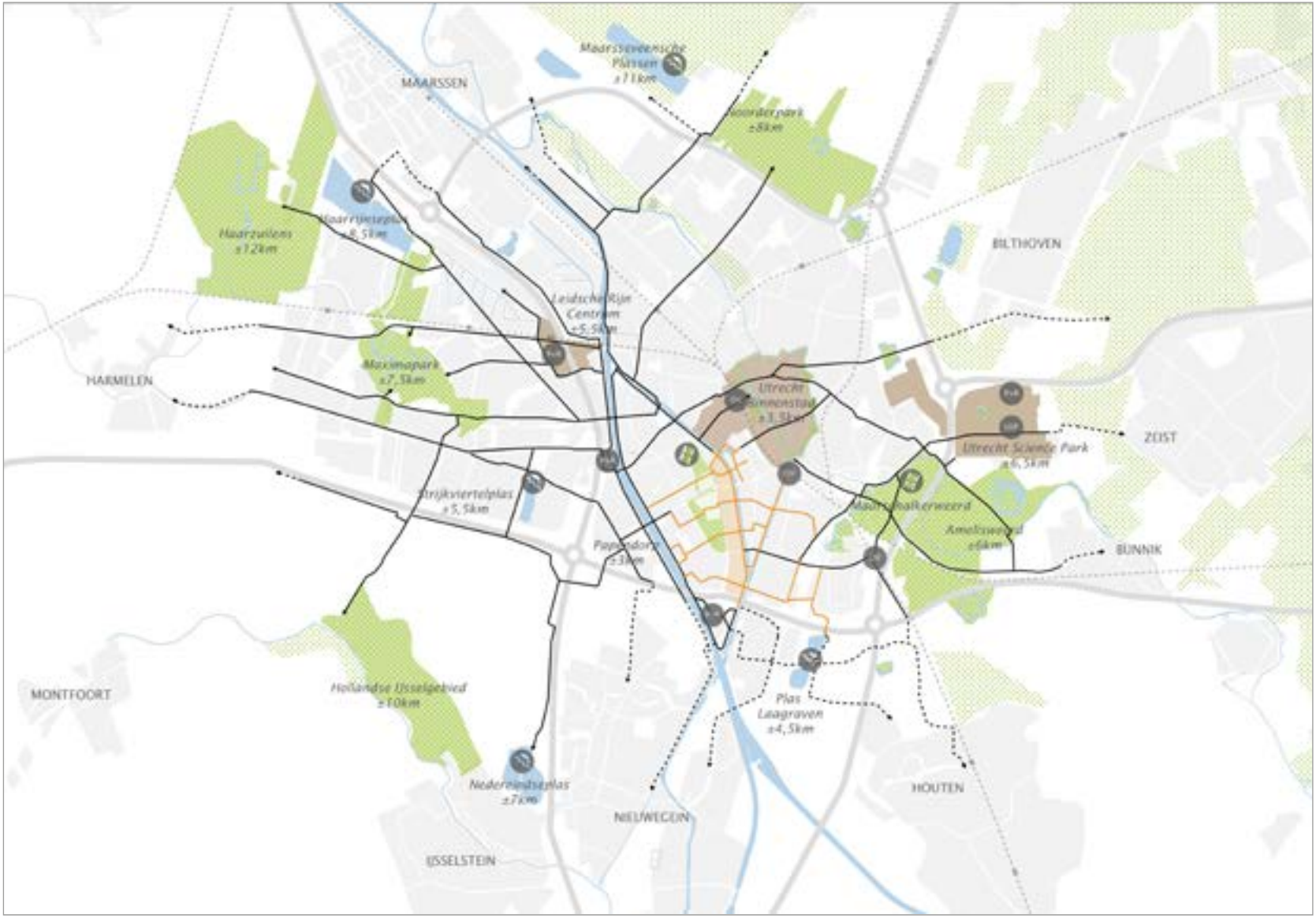
Naast deze nieuwe bruggen blijven de Mandela-, Balije- en Socratesbrug natuurlijk belangrijke schakels in het stedelijk netwerk voor voetgangers en fietsers in de omgeving van de Merwedekanaalzone. Daarom wordt er ook ingezet op de verbetering van de fietsverbindingen op de bestaande bruggen (bijv. extra hellingen en trappen naar de oevers van het Merwedekanaal om kortere wandel- en fietsafstanden mogelijk te maken).



▶ Toekomstig fietsnetwerk Utrecht Zuidwest (selectie).

Legenda

- langaam verkeers-verbinding
- langzaam verkeers-verbinding rondom Merwedekanaalzone
- centrumgebied
- woonwerkgebied
- recreatiegebied
- buitengebied
- P+R Parkeer en reis voorziening
- OV Openbaar vervoer
- bedrijventerrein
- sportvelden
- recreatieplas



Afweging nieuwe bruggen Merwedekanaal
De gemeente realiseert zich dat nieuwe verbindingen en de daartoe noodzakelijke nieuwe bruggen niet door iedereen als een voordeel worden ervaren. Verandering van het gebruik van bestaande straten en de nieuwe bruggen over het kanaal werken door in de directe omgeving. Voor woonboot-bewoners is dit het meest ingrijpend. De nieuwe routes kruisen de veel gebruikte doorfietsroute Kanaalweg langs het Merwedekanaal, het Merwedepark en het Merwedeplantsoen. Door de aanleg van nieuwe bruggen is het de verwachting dat een deel van het fietsverkeer langs het kanaal straks kiest voor een alternatieve route door de Dichterswijk, Rivierenwijk of Hoograven. Enkele straten moeten hierdoor worden ingericht op meer fietsgebruik en waarschijnlijk minder autogebruik (effect betaald parkeren). Hier over zijn zorgen naar voren gekomen tijdens de participatie en de inspraak. Dit vereist een zorgvuldige afweging en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing.

In de variantenstudie zijn de wenselijkheid, noodzaak èn de effecten van verschillende potentiële (combinaties van) bruggen in beeld gebracht, op stedelijk, wijk en buurtniveau. De verbindingen (en de nieuwe bruggen die daartoe nodig zijn) moeten er minimaal toe leiden dat er voor alle bewoners van Utrecht Zuidwest (inclusief de toekomstige inwoners van de Merwedekanaalzone) voldoende fietskwaliteit is. Ook moeten ze bijdragen aan een beter stedelijk fietsnetwerk, waardoor fietsen op veel ritten een aantrekkelijker alternatief is voor het gebruik van de auto.

Op basis van de uitkomsten van deze studie wil de gemeente vijf nieuwe bruggen voor voetgangers en fietsers in de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone inpassen, waarvan één in deelgebied 4, twee in deelgebied 5 en twee in deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone.

In deelgebied 4 draagt een fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat bij aan de gewenste spreiding van het fietsverkeer, versterkt deze de maaswijdte van het stedelijk fietsnetwerk en versterkt het recreatieve netwerk voor voetgangers. De nieuwe brug naar de Heycopstraat helpt om de druk op de Nelson Mandelabrug en het kruispunt Van Zijstweg-Croeselaan te verminderen. Een beperkt deel van de fietsers zal deze route omzeilen door gebruik te maken van de brug naar de Heycopstraat. Hoewel dit een beperkt deel is, is het op deze drukke plek in de stad, dicht bij het centrum en Utrecht Centraal, belangrijk om fietsers te spreiden. Met nieuwe routes voegen we kwaliteit aan het fietsnetwerk toe. De brug ligt ook op een plek in het netwerk waarmee er logische vervolgroutes te kiezen zijn van het westen van de stad van en naar Rivierenwijk en het oosten van de stad. De brug naar de Heycopstraat vormt een wijk-wijkverbinding. Met de brug zijn de voorzieningen in Dichterswijk vanuit deelgebied 4 makkelijker bereikbaar en vice versa. De brug biedt fietsers en voetgangers een rustigere alternatieve route. Het aanbieden van alternatieve routes is ook belangrijk om doelgroepen die drukke routes willen vermijden, zoals ouderen en kinderen, beter te faciliteren. De route zal dan ook zo worden ingepast dat er niet hard gefietst kan worden en brommers en scooters worden ontmoedigd deze route te nemen.

In deelgebied 5 zijn de twee bruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat noodzakelijk om de verwachte groei van het aantal fietsers op te vangen. Deze oplossing draagt het sterkste bij aan het temperen van de groei van de fietsdrukte op bestaande bruggen en kruispunten, en voorkomt dat het fietsverkeer zich te sterk op één plek focust. Met slechts één fietsbrug ter hoogte van de Waalstraat wordt de druk van fietsers op bestaande routes en kruisingen te hoog en komt de leefkwaliteit in de woonstraten in het geding. Daarnaast is het vanuit gedragsbeïnvloeding wenselijk om vroegtijdig beide bruggen te realiseren. Vanuit het concept van de planontwikkeling Merwedekanaalzone is een belangrijke rol voor fietsers randvoorwaardelijk. In de fasering van deelgebied 5 wordt ingezet op een tweepolige ruimtelijke ontwikkeling. In het mobiliteitsconcept vraagt dit ook twee HOV-haltes, twee mobiliteitshubs, twee oost-westfietsroutes en twee wandel- en fietsbruggen. Tot slot biedt het bouwtechnische voordelen om twee bruggen tegelijkertijd te bouwen (bouwhinder voor gebruikers kanaal, kosten).

In deelgebied 6 draagt het fietsvriendelijk maken van de Jutfaseweg in combinatie met het westelijk deel van de brug naar de Jutfasepunt op stedelijk niveau sterk bij aan het temperen van de drukte op de noord-zuid-fietsverbinding Kanaalweg en rondom de Socratesbrug. Deze verbinding

► Bestaande bruggen en nieuwe bruggen.

Legenda

- Nieuwe wandel- en fietsbrug (nodig volgens onderzoek)
- Vervallen wandel- en fietsbrug
- Bestaande bruggen voor al het verkeer zijn/worden verbeterd voor wandelen en fietsen
- Bestaande wandelbrug
- Visie nieuwe fietsroute

Verbeteren bestaande bruggen
Tweerichting-fietspaden, kortere hellingen en trappen.

Brug Heycopstraat:
Vermindert de groei op de Mandelabrug en verkeer over nieuwe brug wordt niet te druk voor de wijk.

Bruggen Waalstraat en Zijldiepstraat:
Eén nieuwe brug vermindert de drukte op de bestaande bruggen, maar geeft drukte in één woonstraat. Twee nieuwe bruggen verminderen groei op bestaande bruggen én verdelen het fietsverkeer beter over Rivierenwijk. De derde nieuwe brug heeft nauwelijks meerwaarde en vervalt omdat dit belang niet opweegt tegen de extra doorsnijding van het Merwedepark en -plantsoen en de impact van deze brug op de omgeving.

Bruggen Jutfasepunt en Overijssellaan:
Westelijk deel van brug naar Jutfasepunt draagt op stedelijk niveau bij in combinatie met het fietsvriendelijk inrichten van de Jutfaseweg. Uitwerking brug Overijssellaan worden meegenomen bij verdere herontwikkeling deelgebied 6.



vormt dan ook een aantrekkelijk alternatief voor fietsers naar de binnenstad en Station Vaartsche Rijn (ontlasten Utrecht Centraal). Het oostelijk deel van een brug ter hoogte van de Jutfasepunt (van Karperstraat naar Jutfasepunt) heeft vooral toegevoegde waarde vanuit wijk-wijkverkeer en het realiseren van een passende maaswijdte voor het fietsnetwerk. Dit deel van de brug heeft beperkte meerwaarde voor het stedelijk fietsnetwerk. Spreiding van fietsers is op deze plek in de stad minder aan de orde dan dicht bij het centrum en Utrecht Centraal. Daarnaast blijkt dat er met een wandel- en fietsbrug ter hoogte van de Overijssellaan al wordt voldaan aan het bieden van een rustiger alternatief. Ook is de vervolgroute door Oud Hoograven geen veelgebruikte logische route voor fietsers. Met de brug naar de Overijssellaan is er al een wijk-wijkverbinding.
Daarom is hier gekozen voor de mogelijkheid van een wandelbrug vanaf de omgeving Jutfasepunt richting Hoograven. Wanneer deelgebied 6 herontwikkeld wordt, kan samen met omwonenden gekeken worden naar een wandelbrug tussen de Jutfasepunt en Hoograven.

Fietsroute Kanaalweg
De Kanaalweg (in deelgebied 6 Zeehaenkade) is voor fietsers in de stad en de regio een belangrijke noord-zuid verbinding. Het is op dit moment ook de enige fietsroute die de Merwedekanaalzone voor fietsers comfortabel ontsluit. Uit verkeersberekeningen blijkt dat het aantal fietsers op deze route de komende jaren zodanig in omvang toeneemt dat dit met name in de spits op gespannen voet komt te staan met de beoogde verblijfskwaliteit in het Merwedepark. Daarom bieden we de fietser enkele alternatieve routes, zodat het fietsverkeer zich over meerdere routes kan spreiden.
Dit brengt de drukte op de route Kanaalweg meer in evenwicht met de verblijfsfunctie van het Merwedepark. Het zal op de Kanaalweg desondanks drukker zijn dan we gewend zijn.

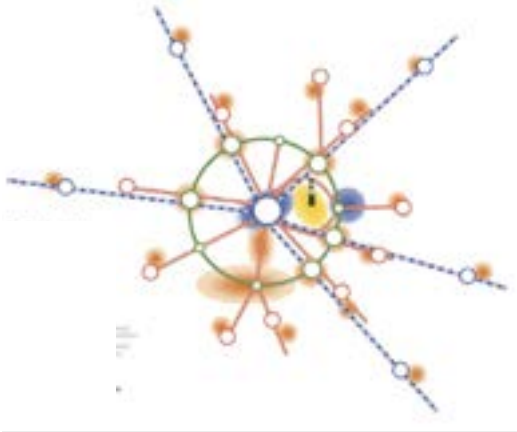
Eén van deze alternatieve routes is de verbeterde fietsroute langs beide zijden van de Europalaan. Deze routes moeten op een zorgvuldig ingepaste wijze het drukke Europaplein kruisen. Het noordelijk deel van de Europalaan krijgt twee tweerichtingen fietspaden, één van minimaal 3,5 meter breed aan de zijde van het Park Transwijk en één langs de Merwedekanaalzone van 4 meter (samen minimaal 7,5 m). Wij streven er naar om de twee richtingen fietspaden ook door te zetten in Europalaan-zuid in combinatie met een onderdoorgang bij de A12. Dit vereist aanpassing van de bestaande infrastructuur. Een goede oversteekbaarheid van het Europaplein voor het fietsverkeer op deze route is belangrijk.

Een andere belangrijke route voor het fietsverkeer is via de brug naar de Jutfasepunt in combinatie met de Jutfaseweg, Deze route loopt langs de Vaartsche Rijn en geeft een directe verbinding vanaf de Kanaalweg naar het NS station Vaartsche Rijn en de binnenstad. De Jutfaseweg is reeds onderdeel van het hoofdnet fiets en van de regionale snelfietsroute Utrecht - Nieuwegein/IJsselstein. In de Actualisatie van het Groenstructuurplan Utrecht 2017-2030 is voor de Jutfaseweg het versterken van de groenstructuur als opgave benoemd. Deze opgaven vragen om een samenhangende aanpak.

Overige verbeteringen in fietsnetwerk Zuidwest
De toename van het fietsverkeer is een opgave voor geheel Utrecht Zuidwest (en de rest van de stad). Naast de toename van het aantal fietsers op de Kanaalweg wordt het ook langs stedelijke verbindingswegen overal drukker. Zoals het aantal fietsers op de Van Zijstweg en Socrateslaan en de routes via de Croeselaan, Rijnlaan en Jutfaseweg. Ook de kruispunten Jutfaseweg-Vondellaan en Vondellaan-Croeselaan-Balijelaan-Rijnlaan worden drukker. Het is belangrijk dat fietsroutes in de stad aansluiten op het regionale fietsnetwerk, zoals de fietsroute Utrecht - Nieuwegein/Maarssen die langs het Merwedekanaal loopt en de regionale snelfietsroute Utrecht – Nieuwegein/IJsselstein.

De volgende maatregelen worden overwogen/zijn in planvorming:
- *Kruising Vondellaan/Croeselaan/Balijelaan/Rijnlaan:* Hier is soms nu al sprake van lange wachttijden voor de verkeerslichten en ruimtegebrek voor fietsers. Herinrichting tot een verkeersluwer plein, bijvoorbeeld door de verkeersruimte te verminderen en het verkeer meer te mengen kan uitkomst bieden.
- *Croeselaan:* De toenemende drukte vraagt hier mogelijk in de nabije toekomst om verbreding van de huidige fietspaden of een andere inrichting van de straat, zoals een fietsstraat.

- *Jutfaseweg:* Deze weg krijgt als noord-zuid fietsroute tussen binnenstad, station Vaartsche Rijn, Rivierenwijk en Hoograven meer fietsers te verwerken. Ook is de weg onderdeel van de snelfietsroute naar Nieuwegein en IJsselstein. De huidige fietskwaliteit is hier beperkt. Een transformatie tot fietsstraat (met de auto 'te gast') is hier gepland, liefst in samenhang met de versterking van de groenstructuur langs de Vaartsche Rijn (Actualisatie Groenstructuur 2030).
- *Socrateslaan:* Socrateslaan wordt als stadsboulevard ingericht in het verlengde van 't Goylaan. Waarbij ook gekeken wordt naar optimalisatie van de op- en afritten voor de fiets bij de Socratesbrug naar de fietsroute op Kanaalweg.
- *Kruispunt Jutfaseweg/Vondellaan:* De capaciteit voor fietsers is hier nu al beperkt, met lange wachttijden voor fietsers bij de verkeerslichten. De toenemende drukte op de Jutfaseweg vraagt ook hier om verbetering en het weren van sluipverkeer. Het kruispunt wordt meegenomen bij toekomstige verbeteringen op het traject Vondellaan-Baden Powellweg.
- *Rijnlaan:* De huidige inrichting is op veel punten niet verkeersveilig en moedigt te hard rijden aan. Het aantal fietsers zal ook hier naar verwachting toenemen. De capaciteit van de huidige fietsinfrastructuur is daarop niet berekend. Een aanpassing van het profiel en transformatie naar een 30km/u-inrichting kan uitkomst bieden.



► Conceptueel "Wiel met spaken". De Europalaan is één van de spaken.

4.4.3 Kwaliteitssprong openbaar vervoer

Het openbaar vervoer vormt in Utrecht de basis voor het ruimte-efficient en uitstoot-arm mobiliteitssysteem. Om alle huidige en toekomstige bewoners van (en werknemers in) Utrecht Zuidwest prettig te laten reizen is een schaalsprong nodig in het openbaar vervoersnetwerk. Met "schaalsprong" bedoelen we de opgave om in de komende jaren de verwachte groei in het gebruik van het openbaar vervoer aan te kunnen en tegelijk ook de kwaliteit van de openbare ruimte te versterken. We investeren daarom de komende jaren fors in de openbare ruimte om veel mensen tegelijk te kunnen vervoeren via kwalitatief hoogwaardige en snelle verbindingen.

De Merwedekanaalzone heeft verschillende OV verbindingen met het centrum, rechtstreeks naar Utrecht Centraal, P+R Westraven en verder naar Nieuwegein en IJsselstein. Vanaf de sneltramhalte op Europalaan-zuid (bij deelgebied 6) ben je bijvoorbeeld in 10 minuten op Utrecht Centraal. 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 de aankomende jaren met grotere bussen, langere sneltrams (vanaf 2020) en hogere frequenties worden opgevangen. Bij extra woningbouw (bovenop de bestaande plannen) en het doorzetten van de mobiliteitstransitie wordt een fors versnelde tram vanaf Nieuwegein via de MWKZ richting Utrecht CS de betere optie.

Het "Wiel met Spaken"-concept dat stadsbreed wordt uitgewerkt sluit ook aan op deze behoefte vanuit de Merwedekanaalzone. Het Wiel met Spaken is een netwerk van knooppunten waartussen je met het OV snel kan reizen en niet meer altijd via Utrecht Centraal hoeft. Bewoners en bezoekers van de Merwedekanaalzone bieden we zo snelle verbindingen naar de locaties voor parkeren op afstand (Westraven en Papendorp) en de grotere werklocaties - zoals Utrecht Science Park. Met de provincie Utrecht (Vervoersautoriteit) maken we ons sterk voor kortere reistijden, hogere frequenties, voldoende reizigerscapaciteit en comfortabele voertuigen. In de MIRT-verkenning "OV en Wonen in Utrecht" werken we met Rijk en Regio verder uit hoe de HOV-ontsluiting van gebiedsontwikkelingen in Utrecht Zuidwest (waaronder de MWKZ) en een oost-west HOV verbinding (het wiel) vorm kunnen krijgen.

► Kwaliteitsslag openbaar vervoer: versnellen SUNIJ-lijn. In deelgebied 5 worden twee nieuwe haltes geprojecteerd in lijn met nabijheid van woningen.

Bij oplevering van de eerste woningen in de Merwedekanaalzone kunnen de bewoners gebruik maken van een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding tussen Utrecht Centraal en Westraven, waar je kan parkeren op afstand. Westraven is een belangrijke knoop in het “wiel met spaken” waar vandaan mensen straks snel kunnen reizen naar bijvoorbeeld Papendorp of Utrecht Science Park. In eerste instantie reizen zij naar verwachting met een bus.

Voor het gedeelte langs de noordelijke Europalaan is al een project in gang gezet. Uiteindelijk moet deze hoogwaardige busverbinding over de gehele Europalaan lopen. Deze weg moet op termijn ruimte bieden voor vertramming en goede fietsverbindingen. Busverkeer richting Hooggelegen loopt via de Kon. Wilhelminalaan, met een halte tussen deelgebied 4 en 5.

De doorontwikkeling naar andere modaliteiten wordt nog onderzocht. Voor de periode na 2025 studeerde de gemeente op herstructureren van de verbinding tussen Nieuwegein en Utrecht Centraal via de Merwedekanaalzone. Dit is nodig om de groei van reizigers in Zuidwest maar ook Nieuwegein te accommoderen. Hiervoor vindt een MIRT verkenning “OV en Wonen in Utrecht” plaats die onderdeel uitmaakt van het UNed programma van Rijk en regio (zie grijs kader).
Zowel Nieuwegein, P+R-reizigers vanaf Westraven als de Merwedekanaalzone profiteren hiervan. Het biedt de Merwedekanaalzone de hoogwaardige OV-verbinding die past bij een autoluwe wijk. Bij Utrecht CS rijdt de tram verder richting Utrecht Science Park.



Samenwerking in UNed

Samen met de Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Binnenlandse zaken en Economische zaken en klimaat, Rijkswaterstaat, de provincie Utrecht en omliggende gemeente ontwikkelen we onder de noemder U Ned maatregelen op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. We onderzoeken daar hoe Utrecht zich tot 2040 het best kan ontwikkelen.

MIRT verkenning "OV en Wonen in Utrecht"
In het najaar van 2019 is met het Rijk en de Provincie afgesproken hiervoor via het programma U Ned een MIRT verkenning "OV en wonen in Utrecht" te starten. Daarin worden ov-maatregelen verkend tussen Utrecht Centraal, de Merwedekanaalzone en Nieuwegein die de bereikbaarheid van de regio verbeteren en gebiedsontwikkeling mogelijk maken. Hierin zal onder andere onderzocht worden welke varianten er zijn voor het openbaar vervoer via de Europalaan.
Het doel van de MIRT verkenning is om te komen tot een pakket aan maatregelen die het USP beter bereikbaar maken, Utrecht CS ontlasten, nieuwe woon- en werklocaties ontsluiten in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein en de bouw van extra woningen mogelijk maken. Deze verkenning richt zich op de periode tot ongeveer 2030.

4.4.4 Netwerk auto

Utrecht zet in op lopen, fietsen en openbaar vervoer, maar wil ook voor de auto (bestemmingsverkeer) bereikbaar zijn. De gemeente Utrecht werkt aan een ontsluitingsstructuur die bestaat uit een netwerk van stedelijke verbindingswegen. Vanaf de verschillende aansluitingen op de Ring wordt het autoverkeer via invalswegen, de stadsboulevard en stedelijke verbindingswegen naar de eindbestemming in de stad geleid. Met deze ontsluitingsstructuur zijn alle wijken van de stad bereikbaar voor bestemmingsverkeer en beperken we het aantal (onnodige) autokilometers in de stad. In de Merwedekanaalzone weren we daarom ook (regionale) functies die autoverkeer aantrekken of generen.

Vanaf de aansluiting Westraven (A12) is de Merwedekanaalzone bereikbaar via de Europalaan en de Overste den Oudenlaan, de Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan/Socrateslaan zijn belangrijke oost-westverbindingen. De Socrateslaan, de oostelijke Beneluxlaan en de Rijnlaan ondervinden een direct effect door de verandering van het profiel van het noordelijk deel van de Europalaan. Voor aanvang van de werkzaamheden aan dit deel van de Europalaan nemen we maatregelen om het verkeer dat dan geen gebruik meer kan maken van dit deel van de Europalaan op deze wegen met dynamisch verkeersmanagement goed te verwerken. Het nieuwe profiel van het noordelijk deel van de Europalaan is bedoeld voor bestemmingsverkeer. Autoverkeer met een bestemming elders in de stad maakt bij voorkeur gebruik van de stadsboulevard. Ook daartoe maken we gebruik van dynamisch verkeersmanagement. In samenhang met het zuidelijk deel van de Europalaan (en de verschillende A12 aansluitingen) wordt gewerkt aan passende maatregelen. Hierbij betrekken we ook de verbetering van de fietsverbinding langs het zuidelijk deel van de Europalaan, onder de A12 door, in de richting van P+R Westraven.

We willen het huidige netwerk auto in de stad optimaal benutten. Dit doen we door routegeleiding op stedelijke verbindingswegen en door het zo goed mogelijk laten doorstromen van het verkeer.

▶ Functionele typologie stedelijke verbindingswegen Utrecht.

Legenda

- ring
- stadsboulevard
- bestaande invalswegen
- overige stedelijke verbindingswegen



Dynamisch verkeersmanagement

Met Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) kunnen we het huidige netwerk optimaal benutten. Met behulp van DVM kunnen we de verkeersintensiteiten in het netwerk beïnvloeden door routegeleiding en het daartoe dynamisch aanpassen van de programmering van verkeerslichten. Europalaan-zuid is een belangrijke invalsroute vanaf de aansluiting Westraven (Kanaleneiland) op de A12. Met DVM sturen en regelen we het autoverkeer op het Europaplein op de meest optimale wijze over de Beneluxlaan en de Europalaan-Noord. We stellen een netwerkvisie op waarin we aangeven hoe we het verkeer over het stedelijk netwerk willen verdelen en welk verkeer daar prioriteit krijgt.



► Dynamisch verkeersmanagement met communicerende verkeerslichten.

Stedelijk netwerk verbindingswegen

Naast optimaal benutten van de beschikbare capaciteit van de stedelijke verbindingswegen door DVM wordt in het Mobiliteitsplan een pakket van maatregelen voorgesteld om de doorstroming van het autoverkeer op het stedelijk netwerk van verbindingswegen te verbeteren. Een overzicht van de maatregelen in de omgeving van de Merwedekanaalzone is in deze paragraaf opgenomen (zie grijs kader). Stedelijke verbindingswegen zijn de invalroutes vanaf de Ring en de andere hoofdwegen die de verschillende wijken van de stad met elkaar en met de binnenstad verbinden. Stedelijke verbindingswegen zijn ruimtelijk goed ingepast. Deze wegen zijn belangrijk voor de ontsluiting van de verschillende bestemmingen in de stad voor het autoverkeer, maar moeten voor fietsers en voetgangers ook veilig oversteekbaar zijn. Ze kunnen ook het lokale (bestemmings)verkeer goed verwerken.

Autoverkeer Utrecht Zuidwest

Utrecht Zuidwest krijgt in 2030 naar verwachting te maken met een zwaar belast netwerk, nog los van de ontwikkeling van Merwedekanaalzone. Voor het autonetwerk in Zuidwest zijn maatregelen nodig door de toename van het autoverkeer als gevolg van de autonome groei. Op basis van modelberekeningen voor de Merwedekanaalzone (met het VRU 3.4 model, zie bijlage 1.7 Verkeersonderzoek Merwedekanaalzone) verwachten we dat een ontwikkeling van ongeveer tweederde van het programma voor deelgebied 5 (circa 4000 woningen inclusief de daarbij behorende voorzieningen) op basis van het opgestelde mobiliteitsconcept Merwedekanaalzone voor het autoverkeer in Zuidwest geen ander beeld geeft dan de autonome groei. Daarboven zijn er naar verwachting aanvullende maatregelen noodzakelijk om het verkeer in Zuidwest in goede banen te leiden. Knelpunten zijn de doorstroming van het autoverkeer op het zuidelijk deel van de Europalaan, de oostelijke Beneluxlaan en het toenemende verkeer op wegen ten noorden van de Merwedekanaalzone zoals de Wilheminalaan en de Overste Den Oudenlaan nabij de Weg der Verenigde Naties.

De aanvullende maatregelen om het autoverkeer in goede banen te leiden (die zijn verkend in het kader van de Merwedekanaalzone), zijn in samenhang bekeken met de actualisatie van het Mobiliteitsplan en de mobiliteitsstudie Zuidwest.

Pakket maatregelen autoverkeer
Hieronder staan de belangrijkste maatregelen kort opgesomd die de gemeente de komende jaren wil aanpakken.

- DVM-routebeïnvloeding Route Beurskwartier en Jaarbeurs: minder verkeer via de Europalaan, meer verkeer via de Graadt van Roggenweg. Dit sluit aan bij de gewenste routering.
- Herinrichting Noordelijke Europalaan: minder verkeer, dit maakt een goede ruimtelijke inpassing mogelijk met goede oversteekkwaliteit en een vrijliggende OV baan.
- Herinrichting Wilhelminalaan: 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 nodig om de weg goed oversteekbaar te houden.
- Herinrichting Rijnlaan: De verwachting is dat een toename van het autoverkeer met ongeveer 20% ten opzichte van de huidige situatie hier nog goed te verwerken is. Door herontwikkeling van de Merwedekanaalzone neemt het verkeer op de Rijnlaan toe. De doorstroming op deze weg komt onder druk en daarmee de oversteekbaarheid en leefbaarheid. Met maatregelen op netwerkniveau beperken we de toename van het verkeer. Doel is dat de weg goed oversteekbaar blijft en wachtrijen bij verkeerslichten niet veel verder terugslaan dan nu.
- Beneluxlaan West: Het autoverkeer hier neemt toe door de herinrichting van de Europalaan. De Beneluxlaan West kan dit verkeer verwerken, ook bij een toekomstige herinrichting tot stadsboulevard.
- Herinrichting Socrateslaan / Beneluxlaan Oost: Deze weg is al zwaar belast en wordt drukker door de nieuwe ontwikkelingen in de stad (autonoom 2030) en door herontwikkeling van de Merwedekanaalzone. De doorstroming van het verkeer staat onder druk. Met herinrichting tot stadsboulevard en gericht verkeersmanagement gaan we dit effect tegen, waardoor doorstroming mogelijk blijft en de weg ook goed oversteekbaar is.
- Herinrichting zuidelijk deel van de Europalaan en verbetering aansluiting Westraven A12: In het scenario autonome groei 2030 loopt de vertraging hier tijdens de spits al zo sterk op dat het verkeer uitwijkroutes kiest en de bereikbaarheid van P+R Westraven in gevaar komt. Dit is zeer ongewenst. Een toename van het verkeer door herontwikkeling van de Merwedekanaalzone vergroot dit knelpunt. Inzet is stadsbreed om autoverkeer niet te laten toenemen. Er liggen kansen in het combineren van de aanpak t.b.v. het autoverkeer, het verbeteren van de bereikbaarheid te voet en fiets (o.a. lopen en fietsen naar P+R Westraven) en de gewenste versnelling van de SUNIJ-lijn. Dit is een integrale opgave die in goed overleg met de Provincie Utrecht en Rijkswaterstaat moet worden aangepakt en opgelost.
- Woonstraten: toename van autoverkeer in de woonstraten (de huidige 30km-zone) wordt niet verwacht. In deze straten rijdt in principe alleen bestemmingsverkeer.



▲ Impressie: Mobiliteitshub Europalaan-noord.

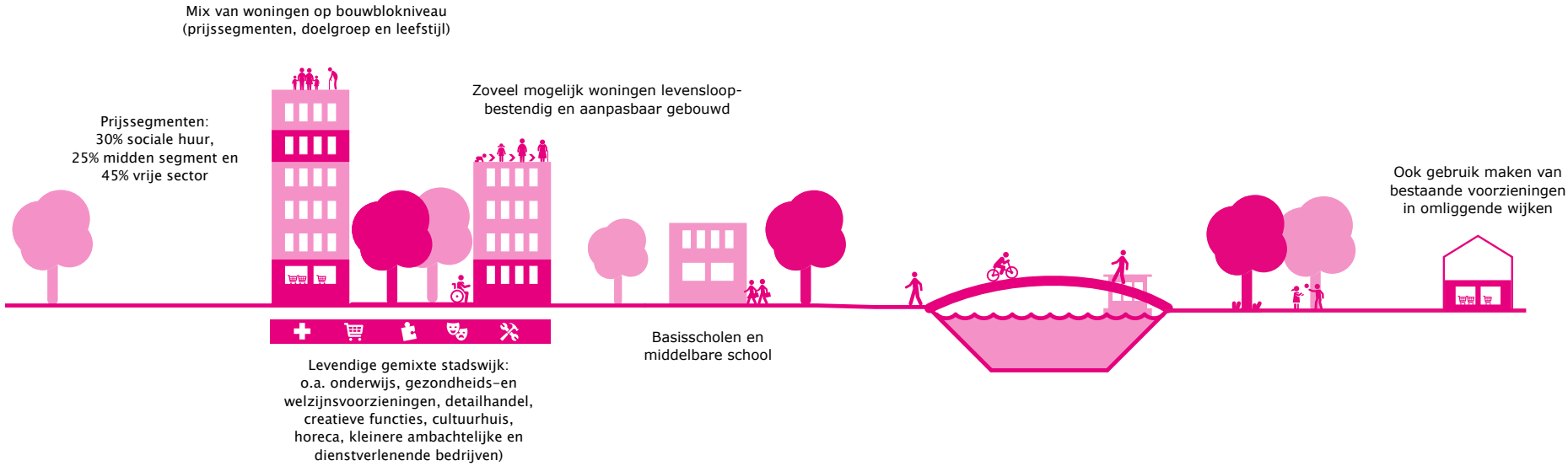
Duurzame mobiliteit, laag autogebruik	Lopen, fietsen en openbaar vervoer staan voorop. Bij noodzakelijk autogebruik staat autodelen voorop.	
Aspect	**Kaders**	**Voorbeeld uitwerking kaders**
Ruimtelijk ontwerp gericht op lopen, fietsen en openbaar vervoer		
	De inrichting verleidt bewoners en bezoekers om te gaan lopen, fietsen en het openbaar vervoer te gebruiken.	De netwerken voor fietsers en voetgangers in het gebied zijn fijnmazig. De haltes voor openbaar vervoer sluiten goed aan op het voetgangersnetwerk.
	Dagelijkse voorzieningen liggen op wandel- en fietsafstand.	Dagelijkse voorzieningen worden gedefinieerd als winkels in de dagelijkse behoefte, basisscholen en een OV-halte. Loopafstand betekent maximaal 500 meter.
	Uitgangspunt bij de openbare ruimte van deelgebied 5 en 6 is autovrij. In deelgebied 4 zetten we in op zoveel mogelijk autovrij krijgen van bestaande plannen; nieuwe plannen zijn autovrij.	Voor nood- en hulpdiensten is het autovrije woongebied toegankelijk; voor ander autoverkeer alleen op basis van ontheffing.
Stimuleren van deelmobiliteit		
	Toepassing van MaaS is uitgangspunt bij ontwikkelingen.	
	De eerste bouwfase (en de volgende fasen) is gekoppeld aan een mobiliteitshub, bestaande uit vervoersdiensten, een mobiliteitswinkel en een digitaal platform.	Bij gebleken succes kan de mobiliteitshub worden herhaald of dienst doen voor een groter gebied.
	In elke bouwfase wordt een centraal ophaalpunt voor bezorgdiensten gerealiseerd.	Bij gebleken succes kan het centrale ophaalpunt worden herhaald of dienst doen voor een groter gebied.
	Mobiliteitshubs, centrale ophaalpunten en logistieke laad- en losplekken worden aan de rand van het plangebied ingepast en gekoppeld aan een stedelijke verbindingsweg.	Pakketbezorging en servicelogistiek wordt in een logistieke hub aangeboden. Groot vrachtvervoer halteert in een aantal grote parkeerhavens direct langs de stedelijke verbindingsweg.
		Mobiliteitsregisseur voert regie op een optimaal werkend bevoorradingssysteem incl. digitale ontheffingen en handhaving.
Lage parkeernormen voor een laag autogebruik		
AUTOPARKEREN	Er geldt een gemiddelde parkeernorm in het gebied van maximaal 0,3 parkeerplaatsen (inclusief plaatsen voor deelauto's) per woning.	Mensen met een fysieke beperking krijgen prioriteit bij de verdeling van parkeerplaatsen.
	Voor nieuwe voorzieningen en kantoren zetten we in op dubbelgebruik van parkeerplaatsen en parkeren op afstand.	
	De parkeerplaatsen in het gebied zijn toegankelijk via een beperkt aantal punten, direct vanaf de stedelijke verbindingswegen.	De parkeerplaatsen zijn in gebouwde parkeergarages al dan niet onder de grond, betaald, openbaar toegankelijk en niet gekoppeld aan individuele woningen.
	Als de behoefte van bewoners aan parkeerplaatsen in het gebied afneemt, komen deze plaatsen beschikbaar voor bezoekers van bewoners en voorzieningen.	
	Dag en nacht kan men snel, veilig en comfortabel vanaf parkeren op afstand naar de Merwedekanaalzone fietsen. Er is een goede OV verbinding tussen de P+R en de Merwedekanaalzone.	Parkeren op afstand vindt plaats op een van de bestaande P+R's, nabij de Ring Utrecht (P+R Westraven, P+R Hooggelegen). Per deelgebied wordt in kaart gebracht hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij P+R.
	Afwenteling van de parkeerdruk in omliggende wijken wordt voorkomen door de invoer van betaald parkeren.	Betaald parkeren wordt ingevoerd in de wijken rondom de Merwedekanaalzone (Dichterswijk, Rivierenwijk, Transwijk, Woonboulevard en een deel van Kanaleneiland-Zuid).

Duurzame mobiliteit, laag autogebruik	Lopen, fietsen en openbaar vervoer staan voorop. Bij noodzakelijk autogebruik staat autodelen voorop.	
Aspect	**Kaders**	**Voorbeeld uitwerking kaders**
FIETSPARKEREN	We hanteren een (hogere) norm van 1 fietsparkeerplaats per 25 m^2 GVO voor bewoners en 0,5 fietsparkeerplaats per woning voor bezoekers.	Fietsparkeren gebeurt zoveel mogelijk inpandig, in een stalling op de begane grond.
	Voor fietsparkeerplaatsen voor commerciële en maatschappelijke voorzieningen geldt de Nota Parkeernormen Fiets en Auto 2013, inclusief Addendum 2019. Merwedekanaalzone valt hier onder gebied centrum A1. Dit betekent dat betaald parkeren ook zonder draagvlakmeting mag worden uitgevoerd.	
	Voor de fietsparkeerplekken is het uitgangspunt dat 95% van alle fietsparkeerplaatsen wordt gerealiseerd als onderdeel van een gebouw en voor 5% in de openbare ruimte.	Fietsparkeren komt zo voor 80% in gemeenschappelijke bergingen, voor 15% in openbaar toegankelijke gebouwde voorzieningen en voor 5% in de openbare ruimte.
	Uitgangspunt is dat 20% van de fietsparkeerplaatsen geschikt is voor stallen van speciale fietsen zoals cargobikes en e-scooters.	
Kwaliteitssprong van netwerk		
VOETGANGERS	In het plangebied wordt een fijnmazig voetgangersnetwerk met een maaswijdte van maximaal 100 meter gerealiseerd.	Bouwblokken langer dan 100 meter vragen om een route door het bouwblok en de binnentuin.
FIETSNETWERK	Er wordt een fietsnetwerk met een maaswijdte van circa 400 meter gerealiseerd.	
	Er worden minimaal vijf oost-westverbindingen voor langzaam verkeer over het Merwedekanaal heen gerealiseerd, waarvan één in deelgebied 4, twee in deelgebied 5 en twee in deelgebied 6.	Elke oost-west verbinding bestaat uit een oversteek over de Europalaan, een min of meer gestrekte route door het plangebied, een brug over het Merwedekanaal en een aansluiting op de noordzuidroute in de aangrenzende wijk.
OPENBAAR VERVOER	Openbaar vervoer van hoge kwaliteit rijdt richting het station en het parkeren op afstand over de aangrenzende stedelijke verbindingswegen.	De frequentie bedraagt overdag minimaal één keer per zes minuten, de afstand tussen haltes is maximaal 800 meter.
		De capaciteit van het openbaar vervoer loopt vooruit op de vervoersvraag en de betrouwbaarheid en doorstroming wordt geoptimaliseerd.
		Het profiel van de Europalaan wordt heringericht op basis van het structureel kunnen aanbieden van hoogwaardig openbaar vervoer.
AUTO	De ontsluitingsstructuur is erop gericht alle wijken van de stad goed bereikbaar te houden voor bestemmingsverkeer.	
	(Regionale) functies die autoverkeer aantrekken of genereren, worden geweerd.	
	Dynamisch verkeersmanagement rondom de Merwedekanaalzone wordt benut om het autoverkeer vloeiend te begeleiden via de meest logische route.	
	De bereikbaarheid voor hulpdiensten is gegarandeerd.	

5. Programma

Kerndoelen:
Gezonde mix
Levendige wijk

De Merwedekanaalzone is een uitgesproken en gemengde stadswijk. Er zijn verschillende woningtypen, levendige bedrijvigheid, winkels, voorzieningen en andere functies te vinden in een gezonde en plezierige stedelijke woon- en leefomgeving. Kortom, waar het binnen en buiten de woning goed toeven is. Bovendien zijn door de dichtheid en inrichting van het gebied de dagelijkse voorzieningen goed bereikbaar en binnen loopafstand.



▲ Infographic programma.

Kerndoel: Gezonde mix

5.1 Gezonde mix

We streven naar een ‘gezonde mix van doelgroepen’. Dat wil zeggen dat een grote verscheidenheid aan bewoners hier straks een thuis moet kunnen vinden zoals starters, studenten, gezinnen, woongroepen en senioren. De Merwedekanaalzone biedt een grote verscheidenheid aan woningtypen: stadsappartementen, lofts, vriendenhuizen, penthouses, zorgwoningen en (in beperkte mate) stadswoningen (grondgebonden woningen). Ook in het opdrachtgeverschap is er in dit gebied een mix: Er is ruimte voor nieuwe woonvormen, zelfbouw en collectief particulier opdrachtgeverschap (CPO). Aan de ambitie “inclusieve stad” geven we invulling door de beschreven mix te organiseren tot op bouwblokniveau. Waar we kansen zien zijn woningen levensloopbestendig en voor iedereen bezoekbaar. Een gezonde mix van doelgroepen kan bereikt worden via verschillende invalshoeken. Naastgelegen tabel geeft een overzicht.

5.1.1 Leefstijl

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.

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

“Spannende nieuwe wijk!

Lijkt me leuk om te gaan wonen.”

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

► Verdeling van doelgroepen in de Merwedekanaalzone.

5.1.2 Prijssegmenten

Wij streven naar een inclusieve mix van bewoners. We gaan uit van tenminste 30% sociale huur en minimaal 25% middencategorie.
In de in 2019 vastgestelde Woonvisie is het voor de Merwedekanaalzone geldende kader voor sociale huurwoningen opgenomen. Voor de uitvoering van sociale huur gaan we ervan uit dat dit bij woningcorporaties wordt belegd, aangezien zij vanuit hun huidige rolvoering het beste zijn ingericht. Bij de middencategorie maken we onderscheid in middenhuur en koop in de middencategorie. Voor middenhuur vormt het Actieplan Middenhuur het kader (vastgesteld in 2017 door de Raad). Dit is bedoeld om in de stad de doorstroom en betaalbaarheid van woningen te bevorderen. Dit actieplan is onderdeel van de Woonvisie. In de woonvisie is de prijs van koopwoningen in de middencategorie gekoppeld aan de maximale NHG (Nationale Hypotheek Garantie) grens.

Voor de verdeling in sociale huur, middensegment en vrije sector over het gebied hanteren we de volgende richtlijnen:

- Mix op bouwblokniveau;
- Gelijkmatige verspreiding van sociale huur/middenhuur en vrije sector, zowel binnen een blok als tussen de blokken (maar wel uniformiteit op gebouwniveau).

Eén van de speerpunten in de Woonvisie ‘Utrecht in Balans’ is het realiseren van meer gemengde wijken, verspreid over de stad. De Merwedekanaalzone biedt mogelijk ruimte om aan deze ambitie bij te dragen. Via het ruilprincipe kunnen in de Merwedekanaalzone meer sociale huurwoningen dan de genoemde 30% gerealiseerd worden en op andere plekken in de stad juist minder, ten faveure van andere prijssegmenten.

5.1.3 Doelgroepen

We zetten met name in op woningen voor gezinnen, starters/huishoudens zonder kinderen en ouderen. We weten natuurlijk niet wie er daadwerkelijk voor zullen kiezen om hier te komen wonen. We kunnen het wel voor alle genoemde groepen zo aantrekkelijk mogelijk maken. We zetten in op de volgende verdeling:

Verdeling huishoudens	
1-2 persoons huishoudens Starters, ouderen, studenten (zelfstandig), huishoudens zonder kinderen.	65%
Meerpersoonshuishoudens Gezinnen	30%
Overige huishoudens CPO, woongroepen, friendswoningen en onzelfstandige studenteneenheden.	5%

Iedereen kan hier straks in de Merwedekanaalzone wonen, ook mensen met een functiebeperking. Zoveel mogelijk woningen zijn levensloopgeschikt en worden aanpasbaar gebouwd.

1-2 persoons huishoudens: Starters
Voor starters op de woningmarkt is het nodig om meer betaalbare woningen in het middensegment (betaalbare koop en middenhuur) te bouwen.
Hiermee stimuleren we de doorstroming vanuit sociale huur en middenhuur.

1-2 persoons huishoudens: Ouderen
Ook voor ouderen moet er plek zijn. Het aantal ouderen in Utrecht groeit licht. Dit komt vooral door het ouder worden van onze huidige bevolking, er zijn maar weinig ouderen die van buiten naar de stad verhuizen. Ouderen verhuizen het liefst binnen de eigen woonplaats en bij voorkeur ook nog binnen de eigen buurt (bron: ANBO en Woonz). Daar hebben ze hun (professionele) zorgnetwerk en kennen ze de voorzieningen.

We maken de wijk ook voor deze groep aantrekkelijk. We bieden ouderen een compacte en goed bereikbare wijk, appartementen met lift, een terras of balkon (in plaats van een tuin) en voorzieningen op loopafstand. We verwachten dat de vraag van ouderen ook toeneemt (vooral naar levensloopbestendige woningen en woon-zorg combinaties) omdat er steeds minder plekken beschikbaar komen in verzorgingshuizen. Bijkomstig voordeel is dat ouderen die binnen de stad naar de Merwedekanaalzone verhuizen de doorstroom bevorderen, omdat ze veelal een grote(re) (eengezins)woning achterlaten.

Ook in de sociale huursector realiseren we woningen die voor ouderen geschikt zijn. Dit zijn voornamelijk wat kleinere woningen waar, op het moment dat het nodig is, kleinschalige opvang en zorg geboden kan worden. Daarbij denken we aan woonzorginitiatieven zoals De Herbergier of aan ‘beschutte’ woonvormen waar ouderen zelfstandig wonen, maar wel met elkaar in contact staan, zoals De Knarrenhof.

1-2 persoons huishoudens: Studenten
In Utrecht studeren 60.000 studenten aan de universiteit of hogeschool. De druk op de studentenwoningmarkt is al jaren hoog, ondanks het realiseren van veel nieuwe wooneenheden. We verwachten voor de komende acht jaar in Utrecht nog een toename van ruim 3.000 studenten (bron: Apollomonitor 2018). Wij geven de voorkeur aan onzelfstandige studentenwoningen, aangezien deze voor hen beter betaalbaar zijn.

Meerpersoonshuishoudens: gezinnen
In Utrecht is op dit moment 26% van de huishoudens een gezin met kinderen. Dit percentage had mogelijk hoger kunnen zijn, maar door het ontbreken van betaalbaar en aantrekkelijk aanbod vertrekken steeds meer gezinnen uit de stad, terwijl met name jonge gezinnen hier vanwege de stedelijke dynamiek en de hier aanwezige voorzieningen graag hadden willen blijven wonen. Van de gezinnen die na 2012 gezinsuitbreiding kregen, is 34% binnen vier jaar naar een andere gemeente verhuisd. Gezinnen met een hoog inkomen en gezinnen zonder migratieachtergrond verhuizen zelfs vaker (bron: CBS). We behouden gezinnen graag voor de stad. Vooral gezinnen met schoolgaande kinderen dragen immers bij aan een sterke sociale structuur. Voor gezinnen is met name het aantal kamers van belang. De woningen moeten bij voorkeur in de onderste vier bouwlagen komen, omdat er dan vanuit de woning beter toezicht op buitenspelende kinderen mogelijk is.

Overige huishoudens
We bieden ruimte voor initiatieven die zich richten op nieuwe vormen van gemeenschappelijk bouwen en wonen (middenhuur of koop). Denk hierbij aan Collectief Particulier Opdrachtgeverschap (CPO), woongroepen, individuele zelfbouw, friends-constructies of nieuwe wooncoöperaties.

5.1.4 Kwetsbare groepen en gemengd wonen

Maatschappelijke Opvang en beschermd wonen
Op basis van de Woonvisie is in 2019 door gemeente, zorgpartners (aangesloten bij Beter Wonen/NEMO) en Utrechtse woningcorporaties het ‘Plan van aanpak Huisvesting en ondersteuning Kwetsbare groepen” vastgesteld. Daarin is aangegeven dat de Maatschappelijke Opvang, Beschermd Wonen en huisvesting voor kwetsbare jongeren, meer lokaal (in de wijk) moet worden georganiseerd. Kwetsbare inwoners kunnen hier dan zelfstandig wonen en zo onderdeel zijn van de samenleving. Ook in de Merwedekanaalzone moet er ruimte zijn voor deze doelgroepen.

Gemengd wonen
In Merwedekanaalzone bouwen we woningen voor gemengde woonvormen waarvan we er twee willen realiseren (sociale huur). Hierin leven dragende bewoners (studenten, starters of reguliere huurders) en vragende bewoners (ouderen, statushouders, mensen met een licht verstandelijke beperking of mensen die uit een zorginstelling of de maatschappelijke opvang) samen in één woonvorm.

Gezonde mix Aspect	Er wordt een inclusieve mix van bewoners voorgestaan in termen van leefstijl, vermogen en doelgroep. Kaders	Voorbeeld uitwerking kaders
DICHTHEID EN WONINGAANTAL	De toevoeging van het aantal woningen in de Merwedekanaalzone wordt bepaald in relatie tot extra maatregelen in HOV en de aansluiting op de A12.	Rondom OV-haltes en mobiliteitshubs is een hogere dichtheid van wonen en voorzieningen gewenst.
	De ambitie is dat zoveel mogelijk zelfstandige woningen in de Merwedekanaalzone levensloopgeschikt zijn en aanpasbaar worden gebouwd.	Dit houdt in dat bewoners zonder aanpassingen hun hele leven in de woning kunnen blijven wonen, ook als deze persoon slecht ter been raakt.
		Indien een bouwplan rolstoeltoegankelijk moet zijn dan moet het voldoen aan de aanvullende eisen bovenop het bouwbesluit: een vrije draaicirkel van 1050 mm in de badkamer, een slaapkamer van minimaal 12 m² met een breedte van minimaal 2900 mm, een strook voor het aanrecht met een breedte van minimaal 1050 mm, elektrisch te openen toegangsdeuren bij een complex, een drempelvrije toegang tot een terras, rolstoeltoegankelijkheid aan de voorkant van de woning.
LEEFSTIJL	De Merwedekanaalzone is geschikt voor alle leefstijlen, maar met name voor de groep die kiest voor een hoogstedelijke dichtbebouwde wijk, duurzaam ingericht en vormgegeven en met een bijpassend mobiliteitsconcept.	
PRIJSSEGMENTEN	Van het aantal te realiseren woningen in de Merwedekanaalzone is minimaal 30% sociale huur (volgens de regels in de Woonvisie).	
	Van het aantal te realiseren woningen in de Merwedekanaalzone is minimaal 25% middensegment (huur en koop).	De spelregels uit het actieplan Middenhuur zijn van toepassing. Doorstromers uit sociale huur krijgen voorrang bij een substantieel deel van de middenhuur.
DOELGROEP	Tenminste eenderde van het aantal woningen wordt gerealiseerd met gemiddeld 3 kamers. Deze worden bij voorkeur grotendeels gerealiseerd in de eerste vier bouwlagen.	Hoogstedelijk wonen voor gezinnen houdt in: · een courante, betaalbare, flexibele woning (die kan meegroeien met de gezinssamenstelling); · ruim genoeg, met meerdere slaapkamers; · goede, veilige speelomgeving voor kinderen (kunnen ook daktuinen zijn); · een ruime hal waarin gespeeld kan worden; · ruimte voor opslag en speelgoed; · gemeenschappelijkheid en voldoende sociale controle; · mogelijkheden voor werken aan huis; · deelmogelijkheden (daktuin, wasbar, opslag (voor kinderwagens/ bakfietsen), logeerkamer).
	20% van de woningen is beoogd voor ouderen (exclusief woonzorgvoorziening).	
	Er moeten woonvormen komen waar mensen uit Beschermd wonen en Maatschappelijke opvang kunnen instromen. Het gaat om gemiddeld 40 m² gbo en circa 300 wooneenheden.	In deelgebied 5 Merwede zijn 2 woonvormen voorzien.
	5% van de woningen is beoogd voor overige huishoudens (CPO, woongroepen, friendswoningen, studentenhuisvesting en onzelfstandige woningen).	Voor studentenhuisvesting gelden de volgende spelregels: · Bij voorkeur onzelfstandige woningen en zowel zelfstandig als onzelfstandig in het betaalbare segment; · Minimale exploitatietermijn van 20 jaar; · Verhuur via campuscontracten; · Minimale omvang circa 18 m² voor onzelfstandige woningen; · Eenheden worden bij voorkeur zo bouwen dat ze op een later moment kunnen worden samengevoegd tot één nieuwe woning.
SITUERING	De mix van woningen in termen van financieringscategorie, doelgroep en leefstijl wordt in principe doorgezet tot op het niveau van het bouwblok.	

Kerndoel: Levendige wijk

5.2 Levendige wijk

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 het 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 in deze wijk veel andere functies, zowel voor de nieuwe wijk zelf als voor de stad. Het accent ligt op functies in de plint, in bedrijvenverzamelgebouwen en kleinere bedrijfs- en kantoorunits. Wij zetten ons in voor het voor de Merwedekanaalzone behouden en met een passende ontwikkelstrategie door ontwikkelen van bestaande functies, zoals creatieve bedrijven als 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 randvoorwaarde.

5.2.1 Maatschappelijke voorzieningen

De Merwedekanaalzone biedt straks, als een wijk met circa 10.000 woningen, een diversiteit aan functies zowel op stedelijk niveau als op de wijk gericht. Het accent ligt op voorzieningen in de (dagelijkse) eerste levensbehoeften, op creatieve en (kleinschalige) bedrijvigheid en op voorzieningen die bijdragen aan ontmoeting en (lokale) werkgelegenheid. Deze zijn van belang voor gezond stedelijk leven. Ze nodigen uit tot ontmoeten en dragen bij aan de interactie met omliggende wijken en de inclusieve stad.

We bieden in de Merwedekanaalzone ruimte aan instellingen die gezondheidszorg bieden en verweven zijn met het sociale domein. Bijvoorbeeld (innovatieve) ondernemers die zich bezighouden met gezondheid, duurzaamheid en gedrag. Daarnaast bieden we ook ruimte aan de door de gemeente gecontracteerde partijen die zorg leveren vanuit de jeugdwet en de wet maatschappelijke ondersteuning. Met elkaar dragen deze functies bij aan de omgeving waarin mensen leven.

Vooral voor gezinnen met jonge kinderen is de buurt erg belangrijk. In deze levensfase is er vaak een dubbele oriëntatie op de buurt van zowel ouders als kinderen. Er is daarom behoefte aan voorzieningen zoals basisscholen, kinderdagopvang, sport- en speelruimte, en buurtteams jeugd en gezin. De gemeente hanteert ambities en richtlijnen om maatschappelijke voorzieningen op een goede manier te realiseren. Dit beleid is vastgelegd in het Koersdocument Leefbare stad en Maatschappelijke Voorzieningen van de gemeente Utrecht (maart 2020). Het grootste deel van de voorzieningen in de Merwedekanaalzone voldoet aan deze richtlijnen.

In de Merwedekanaalzone reserveren we 4% van de totale bruto vloeroppervlakte aan ontwikkelruimte voor maatschappelijke voorzieningen. Op basis van het Koersdocument zijn de maatschappelijke voorzieningen voor deelgebied 5 specifiek en voor de andere deelgebieden globaal uitgewerkt. De benodigde maatschappelijke voorzieningen zijn gebaseerd op maximaal 10.000 woningen.

“Ik hoop dat de Merwedekanaalzone meer leuke horeca of winkels krijgt.”

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

5.2.2 Zorg en welzijn gespecificeerd

In de Merwedekanaalzone zetten we in op een inclusieve wijk, waar iedereen kan meedoen. Ook mensen, die het niet (altijd) alleen redden. Gezondheid wordt niet alleen door iemands fysieke en mentale gesteldheid bepaald, ook (soms tijdelijke) maatschappelijke en sociale omstandigheden zijn daarop van invloed, zoals opleiding of schulden. Hulp moet aansluiten bij de leefsituatie en leefstijl van mensen. Een goed netwerk van professionals uit de verschillende domeinen van zorg en welzijn is vereist om persoonsgericht en flexibel te werken. Instellingen die deze visie op gezondheid en samenwerking onderschrijven hebben onze voorkeur in de Merwedekanaalzone. Gebouwen moeten flexibel zijn en indelingen moeten eenvoudig aan te passen zijn om veranderende behoeften van zorgvragers en zorgaanbieders te kunnen opvangen willen we kunnen inspelen op de behoefte aan zorg en ondersteuning die in de toekomst anders zal zijn omdat de bevolkingssamenstelling wijzigt of door technologische ontwikkelingen. We denken hierbij aan onderstaande voorzieningen.

Gezondheidscentra
In de Merwedekanaalzone zijn minimaal twee gezondheidscentra gewenst om de Merwedekanaalzone en de omliggende wijken te bedienen. Om onderline samenwerking tussen functies te bevorderen is het wenselijk om alle functies in één gebouw te combineren, maar het is ook mogelijk om in netwerken samen te werken. We verwachten dat de functies een gezamenlijk en samenhangend zorgaanbod bieden waarin de samenwerking tussen zorg en maatschappelijke ondersteuning is gegarandeerd. Minimaal één van de gezondheidscentra wordt gecombineerd met de buurtteams sociaal en jeugd & gezin, aanvullende jeugdhulp en wijk GGZ.

Jeugdhulp met verblijf
Ook jongeren met problemen moeten thuis kunnen blijven wonen. Voor jongeren die niet thuis kunnen blijven wonen en (nog) niet in staat zijn om zelfstandig te wonen is hulp gewenst in de vorm van een pleeggezin, gezinshuis of leefgroep. We streven er naar dat deze kinderen of jongeren in hun eigen omgeving kunnen blijven wonen. In Merwedekanaalzone zetten we in op een specifiek op deze groep gerichte kleinschalige opvang (gezinshuis+) in de wijk. We willen twee voorzieningen, bij voorkeur in deelgebied 5, bestaande uit een groot appartement voor een (pleeg)gezin met daarbij een aantal zelfstandige studio's.

Time-out voorziening Maatschappelijke Opvang
Mensen die dakloos dreigen te raken, bijvoorbeeld na een scheiding, kunnen in een Time-out voorziening een paar maanden verblijven om hun leven weer wat op orde te brengen. De voorziening bestaat uit één groter, permanent bewoond appartement, waarvan de bewoner vraagbaak is voor de tijdelijke bewoners van (circa) 5 zelfstandige studio's.

Woonvoorzieningen voor ouderen met een langdurige zorgvraag
Voor ouderen die niet meer zelfstandig kunnen wonen door chronische somatische of psychogeriatrische problematiek, is een woon-zorg voorziening nodig. Vanwege de verschillen in problematiek is het wenselijk om mensen met een somatische of psychogeriatrische zorgvraag gescheiden te huisvesten. In beide woonzorgvormen wordt persoonlijke begeleiding en (verpleegkundige) verzorging aangeboden. Ouderen worden in groepen van 6 tot 8 personen gehuisvest en iedere bewoner beschikt over een zit-/slaapkamer met eigen sanitair. In de gemeenschappelijke woonkamer wordt dagbesteding aangeboden en gezamenlijk gegeten.

Dagbesteding en activering
De meeste mensen hebben werk, volgen een opleiding of vullen hun dag op een andere wijze zelfstandig in. Mensen die hulp nodig hebben bij hun dagbesteding, kunnen terecht bij WIJ3.0 en de Stadsbrug. De Stadsbrug biedt dagbesteding en activering aan zeer kwetsbare mensen, zoals ex-daklozen. Hier kan je sporten, eten of koken en naar een goedkope kapper. Er zijn zo'n 80 bezoekers per dag. De Stadsbrug vervult daarmee een belangrijke functie en blijft dan ook behouden in het gebied. Bij voorkeur op de huidige locatie maar in ieder geval op loopafstand van de binnenstad. Dat is nodig omdat de Stadsbrug bij zeer koud weer slaapplekken biedt aan daklozen.

▶ Bestaande en zoeklocatie toekomstige gezondheidscentra en buurthuizen.

Legenda

- bestaand gezondheidscentrum
- bestaand buurthuis
- zoeklocatie gezondheidscentrum
- zoeklocatie buurthuis
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) niet gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (Visie)
- plangebied



Welzijn

Daarnaast willen we in de Merwedekanaalzone ook voorzieningen om mensen te ondersteunen om de dag zinvol en actief in te vullen, zodat zij kunnen meedoen in de samenleving. Buurtcentra en huiskamers zijn plekken waar iedereen zich welkom weet en waar de gebruikers zorgen voor activiteiten. Het buurtcentrum heeft naast een huiskamer -voor de dagelijkse inloopfunctie- ook activiteitenruimten. Het buurtcentrum krijgt bij voorkeur een plek nabij andere maatschappelijke voorzieningen. Het buurtcentrum heeft ook een jongerenhuiskamer en ontmoetingsruimte voor het jongerenwerk.

Gezondheidscentra van de toekomst

Onder een gezondheidscentrum verstaan we de intensieve samenwerking tussen een groot aantal zorgverleners: huisartsen (inclusief Praktijk Ondersteuner Huisarts GGZ en Somatiek), fysiotherapie, verloskundige, buurtteams Sociaal en buurtteams Jeugd en Gezin, GGZ zorg, jeugdgezondheidszorg, specialistische jeugdhulp, kantoor wijkverpleging, spreekuur wijkspecialist, specialist ouderengeneeskunde, logopedie, diëtist, etc. Deze functies dicht bij elkaar brengen stimuleert nauwe samenwerking, draagt bij aan efficiency, vakmanschap, biedt meer kwaliteit en kan beter in passende zorg voorzien. Het is ook handig door gemeenschappelijk gebruik van spreekruimten, etc. Bewoners biedt het een herkenbare plek voor zorg in de wijk.

▼ Programma Zorg en Welzijn

Niet woonprogramma	Totaal (min-max m²)		Deelgebied 4 (min-max m²)		Deelgebied 5 (min-max m²)		Deelgebied 6 (min-max m²)*		Opmerking
Zorg en welzijn	**12.640**	**16.150**	**3.500**	**3.500**	**6.670**	**9.350**	**2.470**	**3.300**	
Gezondheidscentra incl. apotheek	3.750	6.000			2.500	4.000	1.250	2.000	per centrum min. 1250, incl apotheek
Jeugdhulp met verblijf	600	600			400	400	200	200	
Time-out voorziening maatschappelijke opvang	240	400			120	200	120	200	
Woonvoorziening voor ouderen WLZ	5.300	6.200	3.500	3.500	1.800	2.700			
Dagbesteding en activering: behoud Stadsbrug	800	1.000			800	1.000			
Buurtcentrum incl. jongerenhuiskamer	1.500	1.500			750	750	750	750	
Buurt-huiskamers	450	450			300	300	150	150	

▼ Programma Onderwijs en kinderopvang.

Niet woonprogramma	Totaal (min-max m²)		Deelgebied 4 (min-max m²)	Deelgebied 5 (min-max m²)		Deelgebied 6 (min-max m²)*		Opmerking
Onderwijs	**21.790**	**24.790**	**0**	**17.860**	**20.860**	**3.930**	**3.930**	
Basisschool	8.940	8.940		5.960	5.960	2.980	2.980	Inclusief gymzaal
Middelbare school	10.000	13.000		10.000	13.000			Bij voorkeur gekoppeld aan sporthal
Kinderdagverblijf	2.400	2.400		1.600	1.600	800	800	
Buitenschoolse opvang	450	450		300	300	150	150	Indien gekoppeld aan school kan dit vervallen

* Voor deelgebied 6 is dit afhankelijk van het toekomstige programma. Deze cijfers zijn indicatief.

5.2.3 Onderwijs en kinderopvang

Kinderen moeten in de Merwedekanaalzone naar school kunnen. Basisscholen zijn in de wijk onmisbaar. Ook realiseren we een school voor voortgezet onderwijs. Scholen zien wij ook als een ruimte voor ontmoeting en verbinding in de buurt, voor kinderen, ouders en andere bewoners. Het is immers een bijna dagelijkse activiteit. Scholen zijn belangrijk voor de leefbaarheid en levendigheid van een gebied.

De gemeente wil verbinding tussen kinderopvang en onderwijs faciliteren en stimuleren. De focus ligt hierbij op het werken vanuit een gezamenlijk pedagogische visie op de ontwikkeling van het kind, in nabijheid van elkaar of binnen één voorziening. Gezamenlijk wordt zo, met onderwijs en opvang in de kern, een integraal kindcentrum vormgegeven. Het is daarom van belang ruimte te reserveren op of nabij een schoollocatie om intensieve samenwerking en de doorgaande ontwikkelingslijn mogelijk te maken. Voor de kinderopvang reserveren we ruimte op de schoollocatie of in de directe nabijheid daarvan. Voor Buitenschoolse Opvang (BSO) is uitgangspunt dat dit wordt georganiseerd binnen de vierkante meters van het onderwijs. Als dit onder één dak wordt gerealiseerd moeten kinderopvang, schoolbestuur en de gemeente een oplossing vinden voor de extra (voor)investering in de 0-4 jarigenopvang.

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 deelgebied 5. Scholen zijn niet wenselijk binnen 50 meter van een drukke binnenstedelijk weg (conform Nota Volksgezondheid).

Het is van belang dat gelijktijdig met de oplevering van het eerste grote cluster van woningen 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.

“Scholen in de omgeving van de Merwedekanaalzone zullen effect gaan ondervinden van de nieuwbouw. Goed nadenken over de positie van de schoolgebouwen dus.”

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

► Bestaand en zoeklocatie toekomstig (speciaal) basisonderwijs.

Legenda

- bestaand basisonderwijs
- bestaand speciaal basisonderwijs
- zoeklocatie basisonderwijs
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) gerealiseerd
- langzaam verkeersverbinding (SRSRSB, 2016) niet gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (Visie)
- plangebied

Scholen in een hoogstedelijke omgeving

De Merwedekanaalzone vraagt om een andere kijk op inpassing en bouw van scholen. Hoe geven we scholen een centrale ontmoetingsfunctie die bijdraagt aan de kwaliteit van de leefomgeving?

De volgende punten zijn van toepassing:

- Publiek programma op strategische plekken.
- Basisscholen zijn bij voorkeur onderdeel van het bouwblok.
- Gedeelde voorzieningen, gedeelde ruimtes, gedeelde buitenruimte.
- Functie(s) gericht op levendigheid en ontmoeting.
- Dubbel grondgebruik.

Samen met de scholen wordt hier uitwerking aan gegeven.

Dubbel grondgebruik en deelgebruik maken niet alleen een efficiënt grondgebruik mogelijk, maar zorgen ook voor meer levendigheid. Een gymzaal kan ook verdiept gebouwd worden en onderwijs kan gecombineerd worden met sport of fitness. Medegebruik van een gymzaal in de avond is al normaal, maar wanneer de ruimte eigendom is van de school kan ook gedacht worden aan dubbel gebruik of verhuren van keuken, aula, muziek en techniekruimten of documentatieruimte - bijvoorbeeld als wijkbibliotheek.

De ruimtebehoefte van scholen kan veranderen, door groei, krimp of veranderende bevolkingssamenstelling van de wijk. We proberen hier op in te spelen door scholen zo flexibel mogelijk te bouwen.



▶ Bestaand en zoeklocatie toekomstig voortgezet onderwijs.

Legenda

- bestaand voorgezet onderwijs
- zoeklocatie voortgezet onderwijs
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) niet gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (Visie)
- plangebied



▶▶ Bestaande en zoeklocatie toekomstige kinder- en buitenschoolse opvang.

Legenda

- bestaande kinderopvang
- bestaande buiten-schoolse opvang
- zoeklocatie kinderopvang
- zoeklocatie buiten-schoolse opvang
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) niet gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (Visie)
- plangebied





▲ Impressie: Schoolplein als onderdeel van de openbare ruimte.

5.2.4 Cultuur en Werken

Voor Merwedekanaalzone zetten we in op een levendige stadswijk en behoud en versterking/uitbreiding van werkgelegenheid.

Cultuur en creatieve bedrijven

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.

De bestaande (creatieve) bedrijven en bijzondere functies in het gebied dragen bij aan de identiteit, ervaring en beleving van de Merwedekanaalzone. Ook bieden ze (lokale) werkgelegenheid. De Merwedekanaalzone is door deze bedrijven en functies interessant om te wonen. Het geeft de nieuwe Merwedekanaalzone direct bij de start van de nieuwbouw een stedelijke uitstraling. In (voorheen leegstaande) gebouwen zijn nu (tijdelijk) creatieve en bijzondere functies gehuisvest, zoals Villa Jongerius (deelgebied 4), Mobach, Vechtclub XL, de Alchemist, de Stadstuin, Kanaal30 en Boulderhal Sterk (deelgebied 5) en de start- en scale-up hub ('./Utrecht'), de Stadswerkplaats en een tweede vestiging van de Stadstuin (deelgebied 6).

Deze bedrijven hebben een meerwaarde voor de stad en trekken vele bezoekers naar het gebied. Ook de organisaties Skatepark Utrecht, Circus Diedom, Ididslowfashion, Blue linked en de Stadsbrug zijn functies die goed passen bij de transformatie naar een levendige en gezonde stadswijk voor iedereen. De Merwedekanaalzone is mede door deze initiatieven op de kaart gezet. Deze functies dragen bij aan de levendigheid in het gebied. Wij streven naar behoud en doorontwikkeling van deze bedrijven en/of initiatieven, mogelijk op een andere locatie in de Merwedekanaalzone.

Op basis van Werkplan Huisvesting Creatieve Sector willen we een groot deel van de bestaande creatieve bedrijven behouden, maar daarnaast is er behoefte aan nieuwe ruimte voor (creatieve) bedrijvigheid, culturele en bijzondere functies. Naast commerciële bedrijfsruimtes gaat het daarbij om onder meer beoefening van amateurkunst, plek voor

► Brewpub de Kromme Haring.



► Vechtclub XL



▶ Bestaande creatieve bedrijven.

Legenda

- bestaand creatief bedrijf
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) niet gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (Visie)
- plangebied



cultuur- en amateurkunsteducatie (cursusaanbod voor jong tot oud), presentatieruimte voor podiumkunsten of beeldende kunst en creatieve werkruimten. Eventueel in een mix met initiatieven die mensen helpen een plek op de arbeidsmarkt te vinden en uitdagen om meer te bewegen. Een wijkcultuurhuis zoals we die op meerdere plekken in de stad kennen, kan hieraan goede invulling geven.

De cultuurhistorische gebouwen langs het kanaal lenen zich bij uitstek voor interessante combinaties van functies, zoals culturele programmering, podiumkunsten, beeldende kunst, kinderopvang, dagbesteding of stadstuin. Diversiteit in huurprijzen en het bestemmen van ruimte voor creatieve bedrijvigheid draagt bij aan de beoogde diversiteit in huurders, doorstroming etc. De gemeente onderschrijft het belang van een voldoende aanbod van goedkope bedrijfsruimte in de Merwedekanaalzone, om daarmee de kansen voor behoud en doorontwikkeling van de creatieve sector te stimuleren. Voor de creatieve sector zetten we er op in dat 20% tegen een relatieve lage huur van rond de €70 per m^2 per jaar wordt aangeboden.

Kunst in de openbare ruimte maakt de omgeving aantrekkelijk, geeft het gebied identiteit en versterkt de verbindingen in het rondje Stadseiland. Utrecht heeft een lange traditie opgebouwd in het realiseren van toonaangevende kunstprogramma's in ontwikkelingsgebieden. Deze traditie zetten we hier voort.

Kantoren en commerciële bedrijfsruimten
In het coalitieakkoord is voor het uitgangspunt gekozen dat de groei van de werkgelegenheid binnen onze gemeente gelijk op moet gaan met de groei van onze beroepsbevolking. Op basis van de te verwachten groei van het aantal inwoners gaan we uit van een behoefte aan circa 70.000 nieuwe banen voor de stad in de periode tot 2040. Om deze reden stelt de gemeente zich op het standpunt dat bestaande vierkante meters kantoorruimte en overige (creatieve) werkruimtes voor de Merwedekanaalzone moeten worden behouden en waar mogelijk kan worden uitgebreid, passend bij de verdichting/groei van de Merwedekanaalzone.

Voor kantoren hanteert de provincie het uitgangspunt dat voor panden die een kantoorbestemming hebben of panden die ten tijde van de Beheersverordening (2013) in gebruik waren als kantoor, hetzelfde aantal m^2 kantoren kan terugkomen of behouden blijft. We zijn met de provincie in gesprek over het slepen van kantoormeters binnen de Merwedekanaalzone, de naastgelegen woonboulevard en deelgebied 7 (incl. Westraven). Dit met het oog op behoud van de werkgelegenheid in Utrecht.

De gemeente Utrecht wil voor het behoud van werkgelegenheid de ruimte hebben om vierkante meters kantoorruimte binnen het plangebied te kunnen verplaatsen. Kantoorruimte is in onze visie met name gewenst langs zuidelijke Europalaan en de A12, waar de kantoren tevens dienst doen als geluidsscherm voor het achterliggende woongebied. Wij streven daarom naar behoud en de realisatie van vervangende kantoorruimte langs de hierboven genoemde wegen. Indien deze functie aantoonbaar niet volledig is in te passen binnen de Merwedekanaalzone, zal dit metrage buiten het plangebied moeten worden gerealiseerd, zoals in voorgaande alinea is aangegeven.

Flexibiliteit in grootte van de bedrijfsruimtes en huren is gewenst om goed in te kunnen spelen op de vraag vanuit het gebied zelf of van daarbuiten. We streven naar een goede mix van wonen en werken door de focus te leggen op kleine(re) werkruimtes en daar waar mogelijk deze te verspreiden over de wijk. Bedrijfsruimten moeten flexibel zijn in te delen (naar behoefte te vergroten of te verkleinen). De bedrijfsruimtes variëren van ruimtes vanaf 20 m^2 voor ZZPérs en start ups in plinten en bedrijfsverzamelgebouwen tot grotere solitaire of geschakelde bedrijfsunits verspreid over de wijk. Mede vanwege de verkeersaantrekkende werking en de mix met wonen ligt het accent op kleine tot middelgrote werkruimtes (<2500 m^2). Dit kan solitair, in bedrijfsverzamelgebouwen of in andere multifunctionele panden waar werken is gecombineerd met wonen, maatschappelijke functies etc.
De kleinschalige bedrijfsfuncties zijn gevestigd in flexibele ruimtes in een bedrijfsverzamelgebouw, in geschakelde units of in de plint. De grote bedrijfs- en kantoorfuncties zitten in grotere gebouwen met name langs de Europalaan. Onder voorwaarden (stedenbouwkundig inpasbaar, geen grote verkeersaantrekkende werking, te combineren met naastgelegen functie en passend bij de sfeer van de Merwedekanaalzone) zijn hier grotere werkruimtes (>2500 m^2) mogelijk.

Verdeling over de deelgebieden
Op basis van de bovenbeschreven visie kunnen we globaal het metrage aan cultuur en bedrijfsruimte bepalen. Dit is echter geen blauwdruk.

Werkgelegenheid Merwedekanaalzone
Op basis van het Provinciaal Arbeidsmarkt Register (PAR) is de werkgelegenheid in 2018 in de Merwedekanaalzone berekend op circa 9.300 fte. Het fte staat daarbij voor het aantal beschikbare arbeidsplaatsen. Bij volledige transformatie van de drie deelgebieden berekenen we op basis van het huidige programma in de periode 2020-2040 voor dit gebied dat de werkgelegenheid minimaal gelijk blijft. Uitgaande van de cijfers voor het niet-wonen programma (zie p. 107) zou de werkgelegenheid ten opzichte van 2018 zelfs kunnen toenemen. Daarmee blijft het aantal arbeidsplaatsen in de Merwedekanaalzone minimaal gelijk maar streven we naar extra werkgelegenheid passend bij de werkgelegenheidsopgave voor de stad van 70.000 extra arbeidsplaatsen tot 2040.

Achtereenvolgens gaat het om:

- Behoud van de huidige creatieve bedrijven (VechtclubXL, Alchemist, Stadstuin). Circa 7.000 m² BVO.
- Aanvullend realiseren van tijdelijke of structurele huisvesting voor creatieve functies en bedrijven uit de categorie A/B1 (dit zijn de bedrijven die goed te mengen zijn met wonen). Het totaal van bestaand en nieuw komt daarmee uit op 26.000 - 40.000 m² voor deelgebied 5. Dit sluit aan bij het uitgangspunt van een gemengde wijk en de werkgelegenheidsopgave die we als stad hebben.
- Realiseren van een Cultuurhuis als verzamelplek voor podiumkunsten en beeldende kunst maakt ook deel uit van bovengenoemd metrage circa 1.500 m² BVO.
- Inpassen van 9.000-13.000 kantoren in deelgebied 5 in een mix van kleine kantoorunits (>20 m²) in plinten of bedrijfsverzamelgebouw. Daarnaast kunnen verspreid over de wijk (solitaire) kantoorruimtes gerealiseerd worden waarbij de focus ligt op kleinere en middelgrote ruimtes (<2500 m²). In de zone langs de Europalaan zijn onder voorwaarden (stedenbouwkundig inpasbaar, geen verkeersaantrekkende werking, combinatie met naastgelegen functies, passend bij de Merwedekanaalzone) grotere kantoorruimtes mogelijk (>2500 m²).
- De werkruimtes zijn bedoeld voor reeds in dit deelgebied gevestigde bedrijven/kantoren, en voor bedrijven van elders die binnen het karakter van dit deelgebied passen en aansluiten bij ‘gezond stedelijk’.
- Naast ruimte voor creatieve bedrijvigheid (VechtclubXl en Stadstuin) is de Merwedekanaalzone ook een interessante plek voor startups en scale ups. Dotslash (Europalaan 200-500) en ook in Smart Business Park. Dotslash zit inmiddels aan de maximale capaciteit. Deze functies bieden levendigheid, passen bij het karakter van de Merwedekanaalzone en dragen bij aan de werkgelegenheid in het gebied. Het voordeel van toevoeging van dit type bedrijvigheid aan de Merwedekanaalzone is dat deze ondernemers zeer fietsminded zijn. Uit eigen onderzoek blijkt dat 44% met de fiets reist en 47% met het openbaar vervoer. Cijfers die uitstekend passen bij de ambities van de Merwedekanaalzone. Daarbij is het realistisch te veronderstellen dat het personeel van dit type bedrijvigheid (creatieve bedrijvigheid, startups, scale ups) tot de doelgroep behoort van de Merwedekanaalzone. Vanuit economisch perspectief is het raadzaam om het reeds aanwezige cluster de mogelijkheid te geven om in dit gebied te groeien. Deze ondernemers brengen immers veel innovatie en werkgelegenheid met zich mee. Hoofdzakelijk aansluitend bij gezond stedelijk leven.
- Handhaven van grotere kantoren in beeldbepalende gebouwen langs zuidelijke Europalaan, waarbij we afspraken willen maken over mobiliteitsmanagement van personeel en bezoekers.

In de volgende tabel is het metrage cultuur en werken verdeeld over de deelgebieden.

▼ Programma cultuur en werken

Niet woonprogramma	Totaal (min-max m²)		Deelgebied 4 (min-max m²)		Deelgebied 5 (min-max m²)		Deelgebied 6 (min-max m²)*		Opmerking
Cultuur-, creatieve- en overige bedrijven	**27.450**	**41.500**	**450**	**500**	**26.000**	**40.000**	**1.000**	**1.000**	
Behoud zittende creatieve bedrijvigheid	7.000	7.000			7.000	7.000			In bedrijfsverzamelgebouwen en plinten
Aanvullende huisvesting creatieve bedrijvigheid	1.450	1.500	450	500			1.000	1.000	of solitair
Aanvullende creatieve en overige bedrijvigheid	18.000	31.500			18.000	31.500			
Cultuurhuis	1.000	1.500			1.000	1.500			
Kunst in de openbare ruimte									
Bedrijfsruimte-commercieel	**196.750**	**201.800**	**22.950**	**24.000**	**9.000**	**13.000**	**164.800**	**164.800**	
Kleine bedrijfs- en kantoorunits	4.750	5.250	750	1.250			4.000	4.000	In bedrijfsverzamelgebouwen en plinten
Grote bedrijfs- en kantoorunits	6.200	6.750	1.200	1.750			5.000	5.000	of solitair
Kantoren	185.800	189.800	21.000	21.000	9.000	13.000	155.800	155.800	

* Voor deelgebied 6 is dit afhankelijk van het toekomstige programma. Deze cijfers zijn indicatief.

5.2.5 Retail, horeca en commerciële dienstverlening

Retail, horeca en commerciële dienstverlening dragen bij aan het levendige karakter van een hoogstedelijke stadswijk. Bureau Stedelijke Planning B.V. heeft op ons verzoek onderzocht wat, op basis van deze ambitie, in de Merwedekanaalzone een haalbare en gewenste programmering is van deze voorzieningen. Extra hotels behoren in principe niet tot de scope.

Het onderzoek is gebaseerd op 6.600 tot 10.000 woningen en een gemiddelde huishoudengrootte van 1,5 tot 2. In de Merwedekanaalzone wonen straks tussen de 10.000 en 20.000 mensen. Tussen dit minimum en maximum zit een factor 2. Deze komt terug in de behoefteberekeningen. Behalve bewoners zijn er mensen die hier werken en bezoekers aan het gebied. We gaan ervan uit dat er ook gebruik zal worden gemaakt van de bestaande voorzieningen en detailhandel in de omliggende wijken, zoals het Winkelcentrum Nova in Kanaleneiland, Smaragdplein en Rivierenwijk (Balijelaan/Rijnlaan).

Voor de commerciële voorzieningen binnen de Merwedekanaalzone is het volgende mogelijk:

- Voor detailhandel in dagelijkse goederen is de ontwikkeling van het eigen draagvlak maatgevend. Voor commerciële dienstverlening is naast het eigen draagvlak ook rekening gehouden met de voorzieningen behorende bij de mobilteitshubs.
- Voor detailhandel in niet-dagelijkse goederen past enige bescheidenheid. Het potentieel is dun, de mogelijkheden zijn beperkt en er zijn sterke alternatieven op korte afstand, te weten het centrum van de stad, maar ook winkelcentra Nova in Kanaleneiland en Hart van Hoograven, Woonboulevard Utrecht en Leidsche Rijn Centrum. Er zijn alleen mogelijkheden voor frequent benodigde artikelen en enkele conceptstores, gerelateerd aan productie/ambacht van de creatieve sector in dit gebied. Bij de koppeling van productie met verkoop gaan we uit van maximaal 250 m² detailhandel per verkooppunt.
- De Merwedekanaalzone kent nu al verschillende horeca gelegenheden zoals de Kromme Haring, De Klub en Van der Valk, maar horeca is een groeimarkt. Een structureel groter deel van ons budget gaat naar consumptie buitenshuis. Voor de Merwedekanaalzone houden we rekening met extra vraag. Verder is er wat extra potentieel door de vraag van mensen die hier werken en bezoekers. Het beoogde voorzieningenniveau is vergelijkbaar met Utrecht Oost.

Uitgangspunt is om dit programma over de Merwedekanaalzone te verdelen naar rato van het aantal woningen, met daarbij wat extra voor deelgebied 5, omdat dit het grootste en meest centraal gelegen deelgebied is. Ook komt dit deelgebied als eerste tot ontwikkeling. Naar onze verwachting is het draagvlak voor commerciële voorzieningen hier het grootst.

▼ Programma Retail, Horeca en Commerciële dienstverlening

Niet woonprogramma	Totaal (min-max m²)		Deelgebied 4 (min-max m²)		Deelgebied 5 (min-max m²)		Deelgebied 6 (min-max m²)*		Opmerking
Retail, horeca en commerciële dienstverlening	**47.875**	**66.100**	**1.500**	**2.000**	**13.425**	**28.650**	**32.950**	**35.450**	
Bestaande retail en werkruimtes[1]	6.200	6.200			6.200	6.200			[1] Max en bouwmarkt
Dagelijkse boodschappen	3.450	5.350	500	600	2.950	3.500[2]	0	1.250	[2] Waarvan minimaal 2 supermarkten van elk
Detailhandel niet-dagelijks	1.250	2.200			1.075	1.800[3]	175	400	maximaal 1.250 m² bvo.
Horeca categorie D1, D2 en D3	4.000	6.750	875	1.250	1.500	3.000	1.625	2.500	[3] Waaronder bouwmarkt van 500 – 600 m² bvo
Foodhal (horeca concept)	0	1.750			0	1.750			(momenteel al in gebied gevestigd).
Foodhal (verkoop maakindustrie)	0	1.000			0	1.000[4]			[4] Geen reguliere detailhandel.
Commerciële dienstverlening	1.225	3.000	125	150	800	2.400	300	450	[5] Zie ook paragraaf 5.2.6 Hotels.
Hotel en leisure[5]	31.750	39.850			900	9.000	30.850	30.850	Incl. Van der Valk Hotel en Holland Casino.

* Voor deelgebied 6 is dit afhankelijk van het toekomstige programma. Deze cijfers zijn indicatief.

▶ Bestaande en zoek-locatie toekomstige retail.

Legenda

- bestaand winkelcentrum
- bestaande buurtwinkel
- bestaande meubelboulevard
- zoeklocatie retail
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) niet gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (Visie)
- plangebied



Op een beperkt aantal locaties is ruimte voor restaurants (D1). Daarbij letten we op de geschiktheid en ruimte in de nieuwe ontwikkellocaties en op de ruimte die het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht (OHU) 2018 biedt. Daarnaast zijn ook andere horeca categorieën mogelijk.

Horecaontwikkeling Merwedekanaalzone

- Bandbreedte ontwikkelruimte horeca aanhouden tussen de 4.000 en 6.750 m^2 BVO, dit is inclusief de reeds in de Merwedekanaalzone gevestigde horeca (circa 1.550 m^2).
- Dit biedt ruimte voor een grootschalige foodhal (foodmarket). Het gaat om een bijzondere voorziening met een horecagedeelte in de vorm van eetkramen en gedeelde zitplaatsen, in combinatie met de verkoop van ter plekke vervaardigde (food en non-food) producten en tweedehands artikelen. Belangrijk is ook dat deze foodhal geen autoverkeer aantrekt. Wanneer een dergelijke formule niet wordt gerealiseerd heeft dit gevolgen voor de bandbreedte. Het aantal vierkante meters BVO zal dan door ons naar beneden worden bijgesteld. De foodmarket is een grootschalige specifieke horecavorm, die complementair is aan de andere horeca functies in het gebied. De bevoorrading en de daarmee eventueel samenhangende overlast is geconcentreerd op één plek.
- Vergunningenruimte volgens profielen Ontwikkelkader Horeca Utrecht 2018: horecavergunningen D1, D2, D3 is mogelijk in dit gebied. Horeca uit zwaardere categorieën wordt extra getoetst op leefbaarheidseffecten.
- Ook ondersteunende horeca bij detailhandel en andere mengfuncties met horeca maar ook foodservices bijv. in supermarkten vallen binnen de vierkante meters BVO ontwikkelruimte horeca. Ook horecavoorzieningen in het leisure-aanbod of hotels tellen mee als vierkante meters BVO.
- Op voorhand geen concrete aantallen vestigingen benoemen maar ruimte laten aan initiatieven vanuit de markt en locaties (denk aan recreatiezone Merwedekanaal).
- Horeca ontwikkelruimte vooral gericht op lokale behoefte, bijzondere combinaties en zakelijke concepten.

Horeca in de wijken

Meer ontmoeting in de wijken, meer spreiding over de stad.
Bewoners, bezoekers en omwonenden van de Merwedekanaalzone brengen graag een bezoek aan een restaurant, koffiecorner of lunchroom “om de hoek”. Meer dan vroeger zijn we gewend om daar af te spreken om wat te eten of te drinken. Horeca in de directe omgeving heeft een ontmoetingsfunctie en draagt bij aan buurtbeleving en een gevoel van saamhorigheid. In een stad waar veel bewoners een gevoel van eenzaamheid kennen, kan horeca in de directe woonomgeving dit mogelijk deels wegnemen.

Horeca kan een ‘placemaker’ zijn voor de nieuwe stadswijk. Bedrijven als de Stadstuin of de Brouwerij Kromme Haring passen in dit beeld. Aan nieuwe horecaondernemers vragen wij om een bijdrage te leveren aan de buurt of wijk. Het nieuwe Ontwikkelingskader Horeca 2018 maakt vestiging van lichtere vormen van horeca buiten de binnenstad mogelijk.

Horecavoorzieningen die ook in de avonduren geopend zijn, kunnen in de wijken een rol spelen om de sociale cohesie en buurtfunctie te versterken. Dit zien we op meerdere plekken. Uiteraard moet daarbij de balans tussen levendigheid en leefbaarheid behouden blijven. Hier is de nieuwe horeca categorie D3 voor bedoeld. Het gaat om lichte horeca, maar met een sluitingstijd van 23.00 uur. Ook is er een horeca categorie D2 met een sluitingstijd van 22.00 uur, gekoppeld aan de winkeltijden. De categorieën D2 en D3 zijn in de Merwedekanaalzone inpasbaar.

Daarbij moet worden voldaan aan onderstaande criteria:

- Voor hoekpanden, solitaire panden en panden die grenzen aan andere retail panden die geen woningen zijn, staan we D2 of D3 toe mits dit past bij de leefbaarheid in de woonomgeving. Bij de omgevingsvergunning wordt scherp gelet op de mate waarin de horecagelegenheid met de wijk verbonden is en op het voorkomen van ongewenste effecten op de leefbaarheid.
- Ook nabij creatieve hotspots zijn er mogelijkheden voor horeca. Op plekken waar creatieve hotspots voorzien zijn verlenen we, voor concepten die investeren in (contacten met) de wijk en een culturele en maatschappelijke functie met zich brengen, in principe een tijdelijke ontheffing (voor maximaal vijf jaar) voor een bijbehorende horecafunctie. Daarbij wordt gekeken naar vernieuwende concepten, de creatieve mix en de combinatie van functies. Dit in afwachting van de verdere ontwikkeling van het gebied.
- Om aan te sluiten bij de behoefte van bewoners en omwonenden die uitgebreider willen dineren kan op een beperkt aantal locaties ook ruimte geboden worden aan restaurants (categorie D1). Dit hangt af van de geschiktheid van de locatie en de in nieuwe ontwikkellocaties beschikbare ruimte.

Alle aanvragen worden getoetst aan, en moeten passen binnen, het Ontwikkelingskader Horeca 2018. Voor eventuele terrassen verwijzen we naar het terrassenreglement.

5.2.6 Hotels

► Volkshotel in Amsterdam heeft een functie voor de buurt.

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. Voor de overige hotelconcepten maken we een tijdelijke pas op de plaats tot 2023. Aan de vestiging van nieuwe bijzondere concepthotels zijn voorwaarden verbonden: de locatie (de meerwaarde van het initiatief voor gebiedsontwikkeling of een gebouw), segmentatie (initiatief met aantoonbaar eigen doelgroep), kwaliteit initiatiefnemers (commitment aan realisatie, eerder gerealiseerde plannen, referenties) en duurzaamheid (aanpasbaarheid, doelstellingen gezond stedelijk leven). Voor mensen die tijdelijk in Utrecht werken, zoals internationale werknemers of expats en internationale studenten, willen we short stay eenheden faciliteren. Deze verblijfsdoelgroep wordt nu in onze stad beperkt bediend. We zien in de Merwedekanaalzone ruimte voor een short stay accommodatie van circa 100 kamers voor mensen die minimaal 2 weken en maximaal 6 maanden in onze stad verblijven (met mogelijke uitloop tot maximaal 12 maanden).



► Overzicht van het niet woonprogramma

* Voor deelgebied 6 is dit afhankelijk van het toekomstige programma. Deze cijfers zijn indicatief.

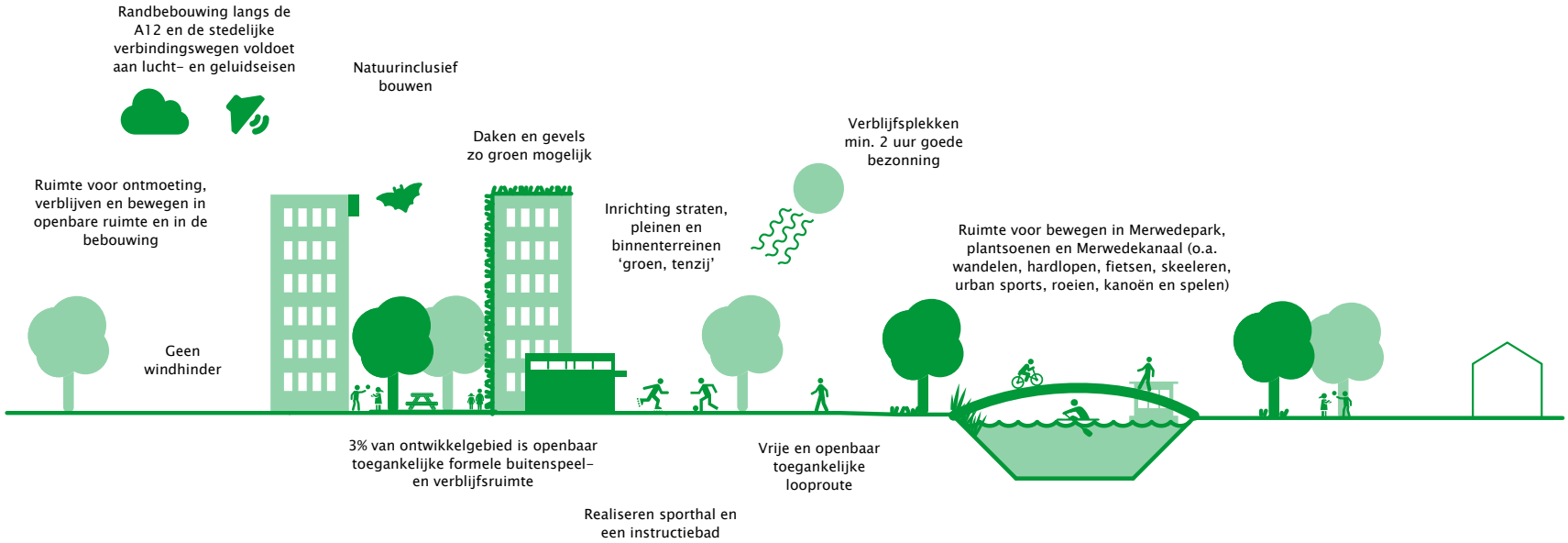
Niet woonprogramma	Totaal (min-max m²)		Deelgebied 4 (min-max m²)		Deelgebied 5 (min-max m²)		Deelgebied 6 (min-max m²)	
Zorg en welzijn	**12.640**	**16.150**	**3.500**	**3.500**	**6.670**	**9.350**	**2.470**	**3.300**
Gezondheidscentra incl. apotheek	3.750	6.000			2.500	4.000	1.250	2.000
Jeugdhulp met verblijf	600	600			400	400	200	200
Time-out voorziening maatschappelijke opvang Woonvoorziening	240	400			120	200	120	200
voor ouderen WLZ	5.300	6.200	3.500	3.500	1.800	2.700		
Dagbesteding en activering: behoud Stadsbrug Buurtcentrum incl.	800	1.000			800	1.000		
jongerenhuiskamer	1.500	1.500			750	750	750	750
Buurt-huiskamers	450	450			300	300	150	150
Begeleid wonen (valt onder wonen)	**1.500**	**2.000**			**1.500**	**2.000**		
Gemengd wonen								
Onderwijs	**21.790**	**24.790**	**0**	**0**	**17.860**	**20.860**	**3.930**	**3.930**
Basisschool	8.940	8.940			5.960	5.960	2.980	2.980
Middelbare school	10.000	13.000			10.000	13.000		
Kinderdagverblijf	2.400	2.400			1.600	1.600	800	800
Buitenschoolse opvang	450	450			300	300	150	150
Binnensport	**3.350**	**3.350**	**0**	**0**	**3.350**	**3.350**	**0**	**0**
Gymzaal (inbegrepen bij basisschool)	0	0			0	0		
Sporthal	2.250	2.250			2.250	2.250		
Instructiebad	1.100	1.100			1.100	1.100		
Cultuur, creatieve en overige bedrijven	**27.450**	**41.500**	**450**	**500**	**26.000**	**40.000**	**1.000**	**1.000**
Behoud zittende creatieve bedrijvigheid	7.000	7.000			7.000	7.000		
Aanvullende huisvesting creatieve bedrijvigheid	1.450	1.500	450	500			1.000	1.000
Aanvullende creatieve en overige bedrijvigheid	18.000	31.500			18.000	31.500		
Cultuurhuis	1.000	1.500			1.000	1.500		
Kunst in de openbare ruimte								
Retail, horeca en commerciële werkruimtes	**47.875**	**66.100**	**1.500**	**2.000**	**13.425**	**28.650**	**32.950**	**35.450**
Bestaande retail en werkruimtes	6.200	6.200			6.200	6.200		
Dagelijkse boodschappen	3.450	5.350	500	600	2.950	3.500	0	1.250
Detailhandel niet-dagelijks	1.250	2.200			1.075	1.800	175	400
Horeca categorie A2, B, D1, D2 en D3	4.000	6.750	875	1.250	1.500	3.000	1.625	2.500
Foodhal (horeca concept)	0	1.750			0	1.750		
Foodhal (verkoop maakindustrie)	0	1.000			0	1.000		
Commerciële dienstverlening	1.225	3.000	125	150	800	2.400	300	450
Hotel en leisure	31.750	39.850			900	9.000	30.850	30.850
Bedrijfsruimte-commercieel	**196.750**	**201.800**	**22.950**	**24.000**	**9.000**	**13.000**	**164.800**	**164.800**
Kleine bedrijfs- en kantoorunits	4.750	5.250	750	1.250			4.000	4.000
Grote bedrijf- en kantoorunits	6.200	6.750	1.200	1.750			5.000	5.000
Kantoren	185.800	189.800	21.000	21.000	9.000	13.000	155.800	155.800
Totaal	**311.355**	**355.690**	**28.400**	**30.000**	**77.805**	**117.210**	**205.150**	**208.480**
Maatschappelijk	39.280	46.290	3.500	3.500	29.380	35.560	6.400	7.230
Commercieel	272.075	309.400	24.900	26.500	48.425	81.650	198.750	201.250

Levendige wijk Aspect	Inzetten op een diversiteit aan functies voor een levendige stadswijk en behoud van werkgelegenheid. Kaders	Voorbeeld uitwerking kaders
NIET-WONEN	Het streven is om van de Merwedekanaalzone een levendige gemixte stadswijk te maken. Voor deelgebied 5 betekent dit circa 15% van de bebouwing (in m² bvo) niet-wonen. Voor de deelgebied 4 en 6 is dit minimaal 7 en respectievelijk 17%.	De voorzieningen, kantoren en bedrijven zijn geconcentreerd langs de stedelijke verbindingswegen en de oost- west langzaamverkeersverbindingen.
	Er wordt minimaal 5.000 m² bvo gerealiseerd voor detailhandel, vooral in de dagelijkse goederen.	Voor deelgebied 4, 5 en 6 respectievelijk minimaal 500, 4025 en 175 m² BVO (dagelijks en niet-dagelijks).
ONDERWIJS	De gebiedsontwikkeling omvat tevens de realisatie van basisscholen, gecombineerd met gymzalen, kinderdagverblijf en buitenschoolse opvang en een middelbare school (aandachtspunt is akoestiek, *zie kader akoestisch woon- en leefklimaat p. 137*).	Uitgangspunt is de realisatie van twee complete basisscholen in deelgebied 5, één complete basisschool in deelgebied 6 (afhankelijk van toekomstig programma) en één middelbare school in deelgebied 5. Een complete basis-school heeft een vloeroppervlakte van circa 3.000 m² bvo.
		De complete basisscholen liggen verspreid in het gebied (goed ingepast) in het luwe gedeelte, aan een fietsroute.
		Elke basisschool grenst direct aan een veilige openbare ruimte, met voldoende capaciteit en kwaliteit voor sport-, spel- en beweegactiviteiten tijdens de pauzes.
		De locatie voor de middelbare school ligt nabij een OV-halte en aan een fietsroute.
ZORG EN WELZIJN	Er wordt minimaal 12.500 m² BVO voor laagdrempelige maatschappelijke voorzieningen op het gebied van gezondheid en welzijn gerealiseerd.	De maatschappelijke voorzieningen liggen verspreid door het gebied, waarbij in elk cluster een palet aan voorzieningen (gezondheidscentrum, jeugdhulp, dagbesteding, huiskamers en woonvoorzieningen voor ouderen) wordt gerealiseerd.
BEDRIJVIGHEID	Er wordt minimaal 20.000 m² aan bedrijfsruimte (creatieve en overige bedrijven) toegevoegd. Daarnaast zetten we in op behoud van 7.000m² bestaande creatieve bedrijvigheid (zie tabel p. 107).	Inspanning wordt gepleegd om continu minimaal 2.000 m² aan tijdelijke huisvesting te kunnen aanbieden, al dan niet op wisselende locaties.
		Uitgangspunt bij de huisvesting van creatieve functies is een breed palet aan huurniveaus met 20% ruimte aan de onderkant van de markt (circa € 70,- per m², prijspeil 2019).
	Er wordt een cultuurhuis met een omvang van minimaal 1.000 m² BVO gerealiseerd als verzamelplek voor podiumkunsten en beeldende kunst.	Cultuurhuis, creatieve en commerciële publieksfuncties worden gesitueerd in de levendige gebiedsdelen.
	Er wordt ingezet op minimaal behoud, en daar waar mogelijk opplussen, van het huidig metrage aan kantoorruimtes. Daar waar dit ruimtelijk niet kan worden ingepast mogen metrages kantoor worden verplaatst tussen de deelgebieden (inclusief Westraven en de woonboulevard). Dit schuiven met kantoormetrages betreft de 21.000 m² aan huidige kantoormeters in deelgebied 4 en de 40.600 m² aan kantoormeters in deelgebied 5. Het metrage dat niet terugkeert in het deelgebied mag naar één van de andere deelgebieden (inclusief deelgebied 7 en woonboulevard) worden verplaatst.	Het gaat om een mix van kleine ruimtes in bedrijvenverzamelgebouwen en plinten en grotere kantoor en bedrijfsunits langs de Europalaan.
	Er wordt een breed en divers aanbod aan horeca gerealiseerd conform het Ontwikkelkader Horeca Utrecht 2018.	Horeca is alleen toegestaan in levendige gebiedsdelen.

6. Leefomgeving

Kerndoelen:
Gezond gedrag in een groene omgeving
Gezonde en veilige leefomgeving

De Merwedekanaalzone biedt een binnenstedelijke leefomgeving met een stedelijke mix van wonen, werken en voorzieningen. Een stadswijk met een leefomgeving waar de druk op de gezondheid door milieufactoren zo laag mogelijk is. Een wijk met een groene, gezonde, veilige en natuurlijke leefomgeving, die uitnodigt tot gezond gedrag (lopen, fietsen, spelen en sporten) en ontmoeten. Wonen in een leefomgeving met voldoende licht, schaduw, schone lucht en niet te veel geluidhinder. Het is aangenaam en aantrekkelijk om er te wonen en te verblijven. Bij de ambities voor geluid en lucht willen we verder gaan dan het alleen voldoen aan de wettelijke normen. In het stedenbouwkundig ontwerp en de architectuur moet nadrukkelijk rekening gehouden met zonlicht, daglichttoetreding en beperken van windhinder.



▲ Infographic leefomgeving.

Kerndoel: Gezond gedrag in een groene omgeving

6.1 Gezond gedrag in een groene omgeving

6.1.1 Ontmoeten en bewegen

De Merwedekanaalzone nodigt uit tot ontmoeten, verblijven, bewegen, spelen en sporten. Dit draagt bij aan sociale cohesie, het gevoel van eigenwaarde en houdt ons gezond. Een groene en autovrije buitenruimte draagt hieraan bij. Een omgeving die aantrekkelijk is om te verblijven en het welbevinden verbetert. De openbare ruimte leent zich daarvoor bij uitstek, vooral omdat deze ruimte voor iedereen toegankelijk is. Routes met plekken waar het gemakkelijk is om (kracht)oefeningen te doen helpen hier bij. We vinden het daarom belangrijk dat de openbare ruimte overdag, maar ook ‘s avonds en ‘s nachts sociaal veilig is door “ogen” op de openbare ruimte.

Ontmoeten

Samenleven begint met ontmoeten. Elkaar ontmoeten en leren kennen draagt bij aan het gevoel van veiligheid. Het is ook gewoon fijn om in een buurt te wonen waar je de mensen om je heen kent, en de mensen jou kennen. Dat het een stadswijk is waar veel mensen op straat lopen of fietsen, draagt hieraan bij. Mensen die elkaar regelmatig ontmoeten worden, ook zonder elkaar echt aan te spreken, ‘vertrouwde’ vreemden. Elkaar ontmoeten kan overal. In de hal, op straat, bij de school, in een winkel, bij een speelplek enz. Ontmoeten bij een speelplek is gewenst, gemakkelijk en draagt zeer bij aan de sociale cohesie. De inrichting van de wijk en bouwblokken is heel bepalend of en hoe gemakkelijk je elkaar ontmoet en of je ergens prettig verblijft. Hiervoor zijn voorzieningen nodig in de openbare ruimte (zoals bankjes en speelplekken), pleinen en groen in binnenterreinen. Maar ook voorzieningen zoals een buurthuis, een wijkcultuurhuis of horeca.

Evenementen

Evenementen en festivals versterken de sociale cohesie in de stad. Utrecht zoekt draagvlak onder haar inwoners voor (incidentele) evenementen in de stad. Dit doen we door evenementen te spreiden over de stad. Uitgangspunt is dat evenementen in de openbare buitenruimte duurzaam zijn en een sociale of economische meerwaarde hebben. Gezien de nabijheid van Park Transwijk, als locatie waar grote evenementen plaatsvinden, maken we in de Merwedekanaalzone planologisch en fysiek ruimte voor (incidentele) kleinschalige tot middelgrote evenementen, voor zover passend in deze stadswijk.

Bewegen in een groene omgeving

De meest effectieve vorm van gezond bewegen is het maken van de bewegingen die we dagelijks doen. Lopend of fietsend naar school, het werk of de winkel zorgt vaak al voor voldoende (dagelijkse) beweging. In de Merwedekanaalzone vind je deze voorzieningen op (verkeersveilige) wandel- en fietsafstand. We maken ruimte voor kleine en grote ommetjes in de wijk en in de directe omgeving. Aantrekkelijke rondjes met veel groen voor de mentale ontspanning. De ommetjes zijn onderdeel van het groenblauwe netwerk van de Merwedekanaalzone en omgeving. In een gezonde wijk richten we de openbare ruimte in als openlucht sportschool voor ongeorganiseerd (informeel) of georganiseerd sporten, zoals fitness (bootcamp), urban sports of conditietraining.

“Ik ben op zoek naar hardlooprondjes zonder dat je hoeft te stoppen bij verkeerslichten.”

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

▶ Waar ontmoeten kinderen, tieners en volwassenen elkaar in de buurt?

Legenda

- speeltuin
- basisonderwijs
- buurtwinkel
- park
- sport
- voortgezet onderwijs
- zwembad
- winkelcentrum
- buurthuis
- gezondheidscentrum



▲ Ontmoetingsplekken van kinderen



▲ Ontmoetingsplekken van tieners



▲ Ontmoetingsplekken van volwassenen







▲ Impressie: Buurtplein bij de Vechtclub.

6.1.2 Spelen

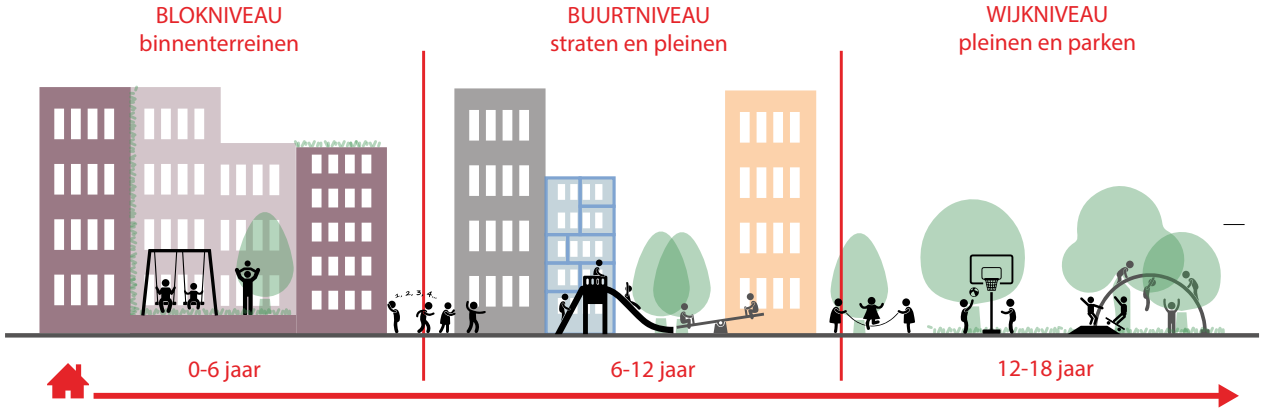
Voor een gezonde leefomgeving is het belangrijk dat kinderen zich in de omgeving van hun huis veilig en vrij kunnen bewegen, ontdekken, ontmoeten, spelen en sporten. Utrecht wil een aantrekkelijke omgeving bieden voor alle leeftijdsgroepen (0-6 jaar, 6-12 jaar en 12-18 jaar). Het gemeentelijk speelbeleid 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 minimum norm voor speelruimte. Dit betekent dat ten minste 3% van het uitgeefbaar en openbaar gebied wordt bestemd voor spelen. De Utrechtse Speelnorm bestaat daarnaast uit kwaliteitsrichtlijnen per leeftijdscategorie ten aanzien van o.a. speeldruk, loopafstand (spreiding) en inrichting. Daarnaast bestaan aparte kaders voor informele speelruimte.

Omdat we in de Merwedekanaalzone veel gezinnen willen faciliteren (30%) betekent dit dat we voor alle leeftijdsgroepen (van 0 tot 18 jaar) een gevarieerd aanbod van speel- en sportvoorzieningen in het plangebied zelf realiseren.

Ook in de Merwedekanaalzone zetten wij voor formele speelplekken minimaal in op de Jantje Betonnorm. Dit is van belang voor de gezinnen die we hier een aantrekkelijke leefomgeving willen bieden. Omdat vrijwel de gehele wijk autoluw is, is vrijwel de gehele openbare ruimte overigens als (informele) speelruimte te gebruiken.

De speelontwikkeling van kinderen begint met spelen dicht bij huis, in de tuin of op het terras, of in het binnenterrein. Naarmate kinderen ouder worden neemt de speelruimte toe naar de stoep, de straat, het (school) plein en het park. Ook de routes naar de speelplekken hebben een speelfunctie. Verschil in hoogte, structuur of kleur geeft aanleiding tot spel. Veiligheid is daarbij van groot belang. We houden rekening met de verschillende leeftijdsgroepen en de wensen van die groepen.

Voor kinderen ouder dan twaalf jaar is een gevarieerd speelaanbod interessant, van een traditionele voetbalkooi tot meer moderne 'urban sports', zoals freerunning. Vooral interessant voor deze leeftijdsgroep zijn pleinen en parken waar een vrije invulling aan het spelen gegeven kan worden.



► De afstand tussen de woning en een speelplek wordt groter naarmate de kinderen ouder worden.

6.1.3 Sporten

Sportvoorzieningen
Informeel sporten in de openbare ruimte is een essentieel onderdeel van een prettige, beweegvriendelijke en gezonde leefomgeving. Daarnaast blijft er 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. 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.

Zwemvoorzieningen
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. Een instructiebad leent zich uitstekend voor medegebruik door onderwijs, sportcentra of een hotel. Dit biedt een betere kans op rendabele exploitatie van een zwembad, dan een ‘standalone’ zwembad.







Recreatie
Het Merwedekanaal wordt intensief gebruikt door roeiers en zeeverkenners, vissers en kleine pleziervaart. Op warme dagen wordt er in het kanaal ook gezwommen. Langs de oever van het kanaal wordt veel gewandeld, gefietst, geskated, hardgelopen of gezeten. Voor de roeisport is dit het enige roeiwater in de stad. Het intensieve gebruik van kanaal en oever leidt nu al soms tot aanvaringen. Door de groei van de stad, deze nieuwe wijk en het doortrekken van de Leidsche Rijn wordt het hier zeker drukker. Met belanghebbenden maken we afspraken over het gebruik van het water, zodat het intensieve en meervoudig gebruik van het Merwedekanaal mogelijk blijft. Door het voorzien in alternatieve routes en verbindingen brengen we het fietsverkeer dat langs het kanaal rijdt of het kanaal kruist meer in balans met het recreatieve gebruik van het Merwedepark.

Bijzondere sportvoorzieningen
Bijzondere sporten, zoals de tijdelijke functies op het OPG terrein (boulderen, circus/acrobatiek en (indoor) skaten) zijn vanuit gezondheidsoptiek interessant. Als stedelijke voorziening dragen deze functies mede bij aan het bijzondere karakter van de Merwedekanaalzone. Deze initiatieven willen we zoveel mogelijk voor het gebied behouden.

6.1.4 Groene omgeving
Voor een gezonde stedelijke ontwikkeling willen we de balans behouden tussen verdichten en vergroenen. Een groene woonomgeving stimuleert bewegen (wandelen, spelen, sporten) en het vermindert stress. Dat is goed voor de gezondheid. Het toevoegen van groen draagt ook bij aan meer leefgebied voor planten en dieren in de stad. Het zorgt voor geluidsreductie en maakt de stad meer klimaatbestendig door het creëren van koele plekken en de mogelijkheid om regenwater vast te houden en te laten infiltreren in de bodem. Voldoende groen van voldoende kwaliteit vergroot de maatschappelijke en economische waarde van de stad.

In de Merwedekanaalzone gaat verdichting daarom hand in hand met het realiseren van kwalitatief hoogwaardig groen. Groen is een wezenlijk onderdeel van de nieuwe stedelijke leefomgeving. Ook goede fietsverbindingen met de groengebieden in en om de stad zijn belangrijk. Gezonde verstedelijking bestaat bij de gratie van groen en water met voldoende omvang, van goede kwaliteit en op wandel- of fietsafstand.

De hoge bebouwingsdichtheid in de Merwedekanaalzone vraagt om een krachtige groene inrichting van de buitenruimte (wandel- en fietsroutes, plantsoenen, tuinen, binnenterreinen en de groen langs het kanaal), én zoveel mogelijk groen op daken of aan gevels van gebouwen. Groen is in het plangebied dominant aanwezig. Met het groen aan en op gebouwen zorgt het voor een hoge recreatieve en ecologische waarde.

▶ Bestaande en zoeklocatie toekomstige binnensporten.

Legenda

- bestaande sporthal
- bestaande gymzaal
- bestaand wedstrijdbad
- bestaand instructiebad
- zoeklocatie sporthal
- zoeklocatie gymzaal
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) niet gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (Visie)
- plangebied

▶▶ Bestaande locaties buitensporten.

Legenda

- bestaande sportplek in park
- bestaande geor-ganiseerde sport
- bestaande water-sportvereniging
- bestaande recreatieplas
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (SRSRSB, 2016) niet gerealiseerd
- langzaam verkeers-verbinding (Visie)
- plangebied













Vergroenen en verdichten in balans

De gemeenteraad van Utrecht heeft in de Programmabegroting 2019 een doelstelling (peildatum 2012) opgenomen voor groen en water van gemiddeld 105 m^2 per woning (of 75m^2 groen per huishouden). Daarmee geeft de gemeenteraad het belang aan van het behouden van de balans tussen binnenstedelijke verdichting en het groen en water in de stad. Door het grote aantal woningen dat wij hier realiseren, is er in de Merwedekanaalzone zelf niet genoeg ruimte voor groen. Daarom willen wij - voor zover daartoe binnen de begroting ruimte is - de komende jaren investeren in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaand en nieuw groen in Zuidwest (netwerk van groene routes) en bijdragen aan de klimaatadaptatie van buurten in de omgeving van de Merwedekanaalzone door het 'vergroenen' en 'ontharden' van de openbare ruimte (beperken 'hittestress' en betere infiltratie van hemelwater). Het gaat om de volgende groene investeringen:

In de Merwedekanaalzone:

- Merwedepark en -plantsoen
- Vergroenen van het Rondje Stadseiland
- Op zoek naar innovatieve vergroeningsmogelijkheden (principe: groen, tenzij).
- Binnenterreinen zijn publiek toegankelijk.
- Daken en gevels zijn zo groen mogelijk ingericht.

Groen netwerk:

- Het met groen begeleiden van routes voor fietsers en voetgangers en het koppelen van deze routes aan bestaande (of nieuwe) groene ruimten.

In de omgeving van het plangebied:

- Kwaliteitsslag Park Transwijk.
- Rondje Transwijk.
- Vergroenen Rivierenwijk, Dichterswijk en Transwijk.

▶ Bestaande en toekomstige groene rondjes in Utrecht.

Legenda

gerealiseerd rondje

niet gerealiseerd rondje



▶ Toekomstig groen (indicatief, uitwerking volgt in de verdere planontwikkeling).

Legenda

- stedelijke groenstructuur
- wenselijke verbindingen groenstructuurplan
- ambitie verbinding binnen project Merwedekanaalzone
- ambitie verbinding buiten project Merwedekanaalzone
- uitwerkingsvraagstuk (locatie eventuele wandelbrug)
- Merwedepark en – plantsoen
- start vergroenen omgeving (1e aanzet)
- waterverbinding
- plangrens

Merwedekanaalzone

Het Merwedepark en -plantsoen en het Rondje Stadseiland zijn onderdeel van het raamwerk op stedelijk niveau. Voor deze onderdelen verwijzen wij hier naar paragraaf 3.1 Raamwerk. Voor binnenterreinen verwijzen we naar paragraaf 8.2.3 Binnenterrein.

Voor ontwerp en inrichting van de openbare ruimte in de Merwedekanaalzone is “groen, tenzij” het leidende principe. Verharding voegen we alleen toe als het nodig is om het gewenste gebruik en beheer te faciliteren. Een zo groen mogelijke inrichting van parken, plantsoenen en straten (routes) en grote bomen dragen op hete dagen bij aan een meer aangename temperatuur.

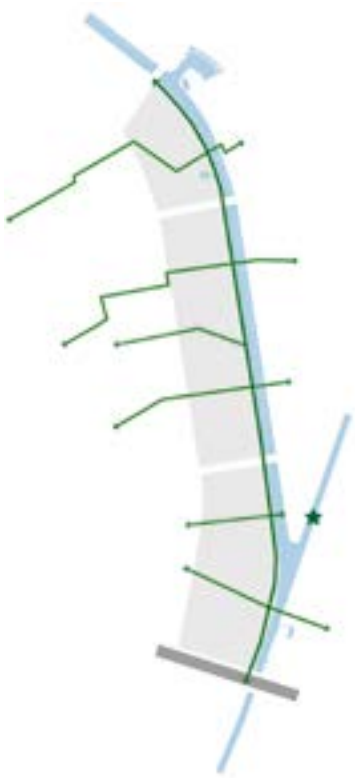
Daken en gevels zijn zo groen mogelijk ingericht (met als streven 60% groen, zie p. 169). Dit draagt bij aan de belevings- en ecologische waarde en de akoestische en hittestressbestendige kwaliteit. Bij groene gevels kan het gaan om verticale constructies, klimplanten tegen de gevel maar ook in het ontwerp meegenomen plantenbakken. Deze ambitie geldt zowel voor de gevels aan de straatzijde als aan de binnentuin.

Groen netwerk

Het wordt drukker in de stad. Naar verwachting neemt het aantal fietsers de komende jaren sterk toe. We investeren daarom in het netwerk voor het langzaam verkeer van de stad, ook in Zuidwest. Knelpunten in bestaande routes langs hoofdwegen pakken we aan, voor nieuwe routes maken we ruimte in de bestaande straten van wijken en buurten in de stad. Met het nieuwe netwerk willen we groene ruimte in de wijken en buurten met elkaar verbinden. In de straten of op de pleinen willen we groene ruimte toevoegen. Dit noemen we groen netwerk. Dit groene netwerk is ook van belang voor dieren. Dit is het routenetwerk waarlangs dieren (en planten) door de stad bewegen, en vanwaaruit zij de Merwedekanaalzone gaan bevolken. De onverharde groene ruimte verbetert het opnemen van neerslag door de bodem (infiltratie). Wanneer er ruimte is voor bomen biedt dit schaduw en verkoeling, wat belangrijk is in de stad (hitteeilandeffect). Dit draagt bij aan het klimaatbestendig maken van het bestaand stedelijk gebied.



► Investeren in het groen in omgeving Merwedekanaalzone.



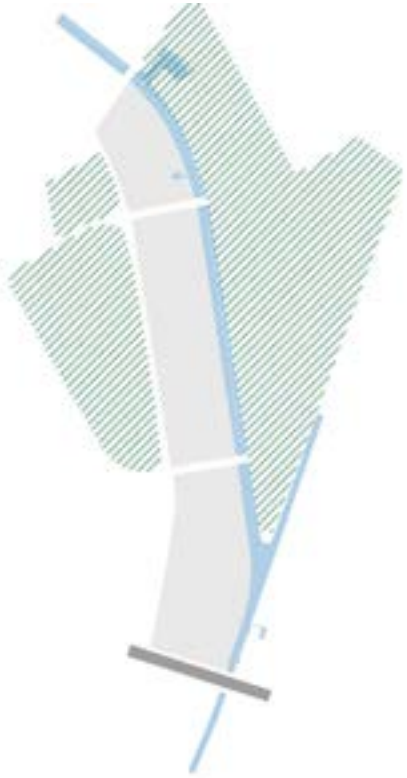
▲ Groen netwerk



▲ Kwaliteitsslag Park Transwijk



▲ Rondje Transwijk



▲ Vergroenen Rivierenwijk, Dichterswijk en Transwijk

Kwaliteitsslag Park Transwijk
Park Transwijk is een goed voorbeeld van een park uit de naoorlogse stedenbouw. Het is in de vijftiger jaren ontworpen als een 26 hectare groot recreatiepark voor heel Kanaleneiland. De rechte lijnen van het park sluiten aan bij de rationele stedenbouw van Kanaleneiland. Verschillende functies vonden een plek in het park: een tennisbaan, een rosarium, de bouwspeelplaats, speelweiden, terrassen en een verkeerstuin. De verkeerstuin (uit de jaren '50 -'60) is voor zover bekend de enige van dit type die nog in gebruik is. Dit geeft het park een eigen en unieke identiteit. Het groen is tegelijk de omlijsting van deze verschillende functies én zorgt voor samenhang tussen de onderdelen. In de loop der jaren zijn enkele oorspronkelijke functies verdwenen, andere zijn er voor teruggekomen (Bron: Gebouwd erfgoed in Utrecht 1940-1970).

Het park heeft een hoge:
- ensemblewaarde (voorbeeld van een naoorlogse uitbreidingswijk)
- tuinhistorische waarde (voorbeeld Nieuwe Zakelijkheid in tuin- en landschapsarchitectuur)
- waarde vanuit gebruikshistorie (verkeerstuin en schoolwerktuinen).

Door de slechte oversteekbaarheid van de brede wegen (Europalaan en de Beneluxlaan) langs beide zijden van het park functioneert het park nu niet goed voor het omliggende woongebied. Er is relatief veel verharding in het park en er is sprake van versnippering omdat er functies in het park zijn die maar één doel dienen en hierdoor geen meervoudig gebruik mogelijk maken. Wanneer het park wordt verbonden met het groen van het Sportpark Welgelegen kunnen nu gescheiden groengebieden zich ontwikkelen tot een stadspark voor Stadseiland.

Bij de kwaliteitsslag die we voor Park Transwijk nastreven blijft de recreatieve, ecologische, en cultuurhistorische betekenis van Park Transwijk behouden. Nieuwe invullingen moeten passen bij de cultuurhistorische en ecologische waarde van het park. De in het Griftpark gevolgde aanpak kan als referentie dienen. Het park is straks door de gewijzigde functie en het nieuwe profiel van de Europalaan vanaf het oosten beter bereikbaar en daarmee beter bruikbaar voor de bewoners van de omliggende wijken.

Rondje Transwijk
Het Rondje Transwijk is een recreatieve en sportieve wandel- of joggingroute die de groene ruimte in het hart van Kanaleneiland en het sportpark Welgelegen aan de Grebbelaan/Overste Den Oudenlaan met elkaar verbindt. Het Rondje Transwijk maakt grotendeels gebruik van bestaande voetpaden in Park Transwijk, langs Transwijk en het sportcomplex aan de Grebbeberglaan. Enkele schakels ontbreken nog, of moeten (zoals langs de Johannes Beenlaan) voor voetgangers beter worden ingericht. De verschillende onderdelen van het Rondje Transwijk krijgen een eigen (meer herkenbare) inrichting.

Vergroenen Rivierenwijk, Dichterswijk en Transwijk
Bij het vergroenen van de omliggende wijken en buurten wordt, zoals hierboven aangegeven, aansluiting gezocht bij bestaande en de inpassing van nieuwe routes voor het langzaam verkeer in deze wijken. Ook in de andere straten in dit gebied zoeken we, in gesprek met de bewoners van deze straten, naar mogelijkheden om groene ruimte of bomen toe te voegen. Wij stellen ons voor dit met omwonenden te bespreken in relatie met ons voornemen om voor de oplevering van woningen in de Merwedekanaalzone in deze gebieden betaald parkeren in te voeren. Dit is onderdeel van de Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk en de Buurtagenda Dichterswijk.

"Mag het hek rondom Park Transwijk weg?"

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

6.1.5 Ecologische waarde en recreatief gebruik stedelijk groen

We vergroenen niet alleen voor mensen, maar ook voor dieren. Groen met hoge ecologische waarde is niet alleen voor ons van belang. Het biedt een goede leefomgeving voor dieren als vogels, vlinders en bijen. Maar stedelijk groen moet ook voor recreatief gebruik geschikt zijn. We stellen dan ook hoge eisen aan stedelijk groen. Het stedelijk groen moet:

- ecologische waarde hebben: bijdragen aan het behoud van planten en dieren in de stad, natuureducatie en het leefgebied versterken.
- recreatief gebruik verdragen: gezond gedrag moet mogelijk en vanzelfsprekend zijn.
- klimaatadaptief zijn: bijdragen aan verkoeling en opvangen en vasthouden van regenwater.

Ecologische waarde van groen

We kiezen voor het toepassen van vooral inheemse soorten. Bij soortenkeuze geeft de ecologische waarde de doorslag. Inzet is voldoende variatie in soorten en inrichting. Ecologische waarde en variatie zijn belangrijk voor beleving en biodiversiteit. Variatie in soorten ontstaat door gericht verschillende grondsoorten toe te passen (zand, klei, steen, droog of nat). Ook in de groene ruimte komt het ongepolijste karakter van het gebied tot uiting. Door bijvoorbeeld een ander type groen te gebruiken dan het standaard groen in onze stad (verrassend, uitdagend, wild, onverwacht).

De gemeente heeft onlangs de ‘Utrechtse Soortenlijst’ vastgesteld. Dit is het beleidskader voor bescherming van waardevolle en kenmerkende soorten binnen onze gemeente. We houden rekening met de specifieke eisen die deze plant- en diersoorten aan hun leefgebied stellen. Dit draagt bij aan het duurzaam voortbestaan van soorten als wilde reseda, resedamaskerbij en merel en mussen.

We zetten in op natuurinclusief bouwen. Voor elke woning die we realiseren maken we ruimte voor tenminste één nest voor de huismus, gierzwaluw of vleermuis. Ook in civiele bouwwerken maken we ruimte voor natuur. Dit brengt mens en dier samen en draagt bij aan het behoud van plant- en diersoorten in onze stad.

Bestaande bomen in de Merwedekanaalzone blijven behouden of worden verplant. Als dat niet mogelijk is worden nieuwe bomen geplant. In de verdere uitwerking wordt dit per plangebied met een bomenparagraaf onderbouwd. Voorafgaand aan bestemmingsplanwijziging of de start van werkzaamheden wordt een ecologisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek brengt de bestaande natuurkwaliteiten in beeld. Het omvat ten minste de in de Wet natuurbescherming en de nota Utrechtse Soorten opgenomen soorten.

Recreatief gebruik van groen

Groen is belangrijk voor recreatief gebruik. We gebruiken het om te spelen, te sporten, te bewegen, te verblijven, te ontdekken, te verwonderen, te ontspannen of om elkaar te ontmoeten. Een parkje of plantsoen heeft een vooral groene gebruiks- en belevingswaarde als het voor 60% of meer uit ‘levend groen’ bestaat. Het overige groen vind je langs routes, speel- of sportvoorzieningen en verblijfsplekken, waar nodig met noodzakelijke verharding. Hiermee ontstaat een groen netwerk van parken, plantsoenen, moestuinen en door groene straten aaneengeschakeld oppervlaktegroen. Dit netwerk nodigt uit om te wandelen, een rondje hard te lopen of om te spelen.

“Het is zo massief (…) kijk dit is al wat vriendelijker bij dat parkje.”

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

Binnenterreinen zijn publiek toegankelijk, zoveel mogelijk groen en er staan bomen. Dit geeft een aantrekkelijk binnenterrein en een akoestisch prettig leefklimaat. Het maakt het mogelijk om regenwater op te vangen en (even) vast te houden en dit water in de bodem te infiltreren. De binnenterreinen krijgen voor (ten minste) 60% van het oppervlak een groene (recreatieve) invulling met beplanting van levend groen waar ook stadstuinieren tot de mogelijkheden kan behoren. Deze binnentuinen bieden voldoende ruimte voor de groei van (enkele) grote bomen.

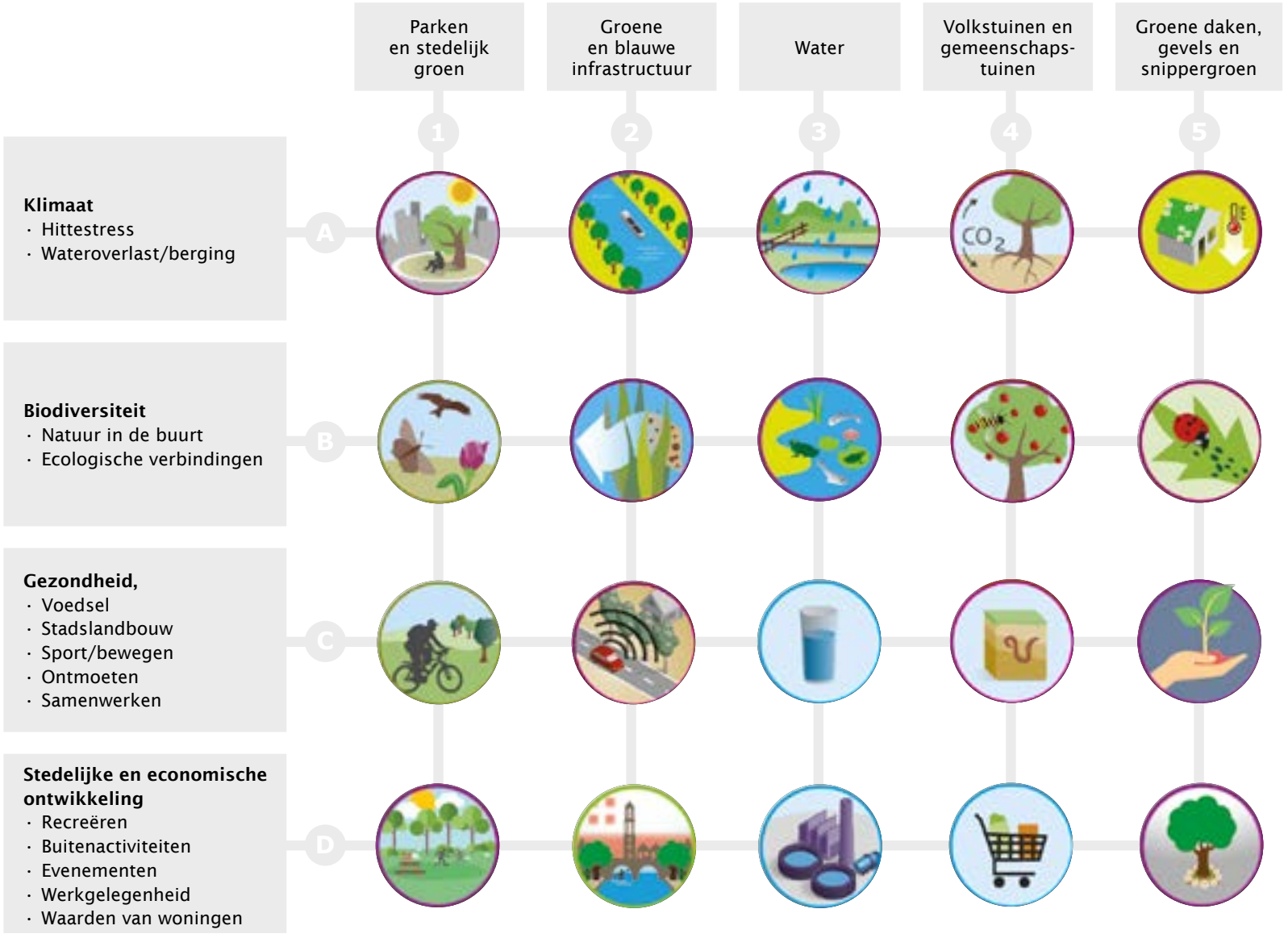
Daken hebben een functie voor waterberging, duurzaamheid (energie) en/of ecologie en/of zijn toegankelijk voor de bewoners van het gebouw en zien er aantrekkelijk uit vanuit de aangrenzende woongebouwen. Geen dak blijft onbenut. Bij optimaal ruimtegebruik worden de verschillende functies gecombineerd: onder zonnepanelen kunnen planten groeien - deze natuurlijke koeling verbetert bovendien het rendement van zonnepanelen - en een groen dak kan ook water bergen. De hoogste daken zijn primair bedoeld voor energievoorziening, de lagere daken voor ecologie en gebruik door de bewoners. Deze daken hebben voldoende grond om ze geschikt te maken voor de groei van grassen, kruiden, kleine heesters of zelfs boompjes. De groene daken dragen daarmee meer bij aan een leefgebied voor planten en dieren, waterberging, verkoeling en beleefbaarheid.

“Wat is de behoefte van Rivierenwijk:

dat is meer groen.”

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

► Nature Based Solutions (betekenis van groen) uit Actualisatie Groen-structuurplan 2017-2030 (2018).



Gezond gedrag in een groene omgeving Aspect	Gezond gedrag stimuleren met veel ruimte voor ontmoeting en beweging in een groene omgeving. Kaders	Voorbeeld uitwerking kaders
ONTMOETEN EN BEWEGEN	In de openbare ruimten en in de gebouwen (met uitzondering van de woningen en private bedrijven) is voldoende ruimte voor ontmoeting, verblijven en bewegen.	In de openbare ruimte is zitgelegenheid aanwezig bij sport- en speelvoorzieningen voor informele ontmoetingen.
		Elk bouwblok heeft een publiek toegankelijk binnenterrein met een ontmoetingsplek.
	In elk (sub)deelgebied wordt een vrije en openbaar toegankelijke looproute gerealiseerd die het mogelijk maakt een rondje van minimaal 500 meter te wandelen.	De looproutes sluiten aan op het stedelijke recreatieve netwerk (waaronder het Rondje Stadseiland) en zijn geschikt voor hardlopen met daarlangs sport- en beweegaanleidingen.
	Het Merwedepark en het Merwedekanaal bieden voldoende openbaar toegankelijke ruimte om in ieder geval de volgende vormen van bewegen te beoefenen: wandelen, hardlopen, fietsen, skeeleren/skaten, urban sports, roeien, kanoën en spelen.	
SPELEN	In elke (sub)deelgebied is minimaal 3% van het ontwikkelgebied (Jantje Betonnorm) bestemd voor openbaar toegankelijke formele buitenspeel- en verblijfsruimte.	
	Aan buitenspeelruimte worden kwaliteitseisen gesteld ten aanzien van speeldruk, loopafstand (spreiding) en inrichting voor de leeftijdscategorieën 0-6 jaar, 6-12 jaar en 12-18 jaar. Deze eisen (met onderscheid tussen formele en informele speelruimte) zijn opgenomen in het gemeentelijke speelruimte beleid.	Binnen het plangebied wordt voor kinderen in de leeftijd tot 6 jaar een formele speelvoorziening op elk publiek toegankelijk binnenterrein en op de grotere openbare verblijfsruimten (parken en pleinen) gerealiseerd, passend binnen de afstandnorm.
		Voor kinderen in de leeftijd van 6-12 jaar wordt minimaal één formele speel- en sportvoorziening in elk deelgebied (4, 5 en 6) gerealiseerd en passend binnen de afstandnorm.
	Voor kinderen in de leeftijd van 12-18 jaar wordt in elk deelgebied (4, 5 en 6) minimaal één formele speelvoorziening gerealiseerd.	Bijvoorbeeld op pleinen of in het Merwedepark.
SPORT	Door de ontwikkeling van het plangebied is er behoefte aan twee extra hockeyvelden en één extra voetbalveld. Er wordt geen ruimte gereserveerd voor veldsporten binnen het plangebied.	
	Naast gymzalen bij de basisscholen, wordt in het gebied een sporthal (minimaal 2.250 m²) en bij voorkeur een instructiebad (minimaal 1.100 m²) gerealiseerd.	De sporthal wordt bij de middelbare school gebouwd, het instructiebad is een particulier initiatief, bijvoorbeeld bij een hotel.
GROENE OMGEVING	Straten, pleinen en binnenterreinen worden zo groen mogelijk ingericht, volgens het principe ‘groen, tenzij’.	Elke wooneenheid heeft tenminste één raam met zicht op openbaar toegankelijk levend groen.
	Daken zijn zo groen mogelijk ingericht en groen (aan de) gevels is duidelijk aanwezig in het straatbeeld en in de binnentuinen.	Bij groene gevels kan het gaan om verticale tuinconstructies, klimplanten tegen de gevel maar ook in het ontwerp meegenomen plantenbakken.
	Bomen in de Merwedekanaalzone worden behouden of verplant, en indien dit niet mogelijk is, worden bomen herplant.	Bij het ver- of herplanten van bomen is de Nota Bomenbeleid Utrecht en het Handboek Openbare Ruimte (Handboek Bomen) van toepassing.
	Leefgebied vergroten van Utrechtse soorten zoals de huismus, merel, gierzwaluw, wilde bijen en vleermuizen.	Het stappenplan uit de Nota Utrechtse Soortenlijst wordt gevolgd.
	Het stedelijk groen moet ecologische waarde hebben en recreatief gebruik verdragen.	Bij voorkeur toepassing van inheemse planten.
	Gebouwen en openbare ruimte worden natuurinclusief ontworpen.	Het streven is evenveel verblijfplaatsen voor vleermuizen, gierzwaluwen en/ of huismussen als woningen voor mensen. Met veel inheemse planten om voldoende voedsel en beschutting voor dieren te waarborgen.



▲ Impressie: Kanaalweg

Kerndoel: Gezonde en veilige leefomgeving

6.2 Een gezonde en veilige leefomgeving

6.2.1 Bezonning en daglichttoetreding

Een goede bezonning van de straten, pleinen en parken in de (directe) omgeving van gebouwen is belangrijk voor de bruikbaarheid ervan.

Voldoende daglichttoetreding in woningen is belangrijk voor een gezond binnenklimaat. De grootte, plaatsing en vorm van ramen in gevels speelt daarbij een rol. In het bouwbesluit staan daarom functionele eisen die moeten waarborgen dat er voldoende daglicht kan toetreden in woningen. Het bouwbesluit stelt geen eisen aan daglichttoetreding bij naastgelegen woningen, daarom zijn voor het plangebied aanvullende kaders en voorbeelduitwerkingen opgesteld.

De kaders en de voorbeelduitwerkingen voor bezonning in het plangebied zijn gebaseerd op de lichte TNO norm voor bezonning.

6.2.2 Windhinder

Bijna dagelijks ondervinden we in de stad hinder van wind. Vooral rond hoge gebouwen treedt vaak windhinder op. Windstromen moeten hier immers wijken of moeten zich door een beperkte ruimte persen, waardoor verhoogde luchtsnelheden ontstaan. Hierdoor kan het verblijf in de directe omgeving van hoogbouw onaangenaam of zelfs gevaarlijk zijn. Het ervaren van windhinder is afhankelijk van de activiteit die op een bepaald moment wordt ondernomen. Bij stilzitten wordt eerder windhinder ervaren dan bij stevig doorlopen.

De belangrijkste (bouwkundige) maatregel om windhinder op maaiveld tegen te gaan is het (getrapt) terugleggen van de hogere verdiepingen van een gebouw (setback). Dit voorkomt hinderlijke valwinden. Plaatselijk kan windhinder worden beperkt door het plaatsen van een windscherm en luifels of het strategisch aanplanten van bomen op plekken waar windhinder naar verwachting een probleem is.



► Terugleggen van hogere verdiepingen om windhinder tegen te gaan.

6.2.3 Luchtkwaliteit

In een gezonde en veilige leefomgeving is een goede luchtkwaliteit belangrijk. We moeten voldoen aan Europese grenswaarden voor vervuilende stoffen, zoals fijnstof en stikstofdioxide. Deze zijn in Nederland vertaald in de grenswaarden uit de wet Milieubeheer. Ook de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) heeft 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 voor fijnstof te behalen. Dit is nu ook onderdeel van de Nota Volksgezondheid.

Om het effect van deze Omgevingsvisie voor de Merwedekanaalzone te kunnen beoordelen is een model gemaakt. Voor zeven locaties in het plangebied is met dit model de concentratie stikstofoxide (NO2) en fijnstof (PM10 en PM2,5) berekend. Op al deze locaties wordt (ruimschoots) voldaan aan de grenswaarden uit de wet Milieubeheer. Op geen van de locaties wordt, niet op dit moment en ook niet na realisatie van de visie, voldaan aan de WHO advieswaarden voor fijnstof (PM10 en PM2,5). Door steeds schoner vervoer neemt de achtergrondconcentratie van deze stoffen naar verwachting af. Als het verkeer van en naar het plangebied gelijk blijft, kan het gebied in 2020 voldoen aan de WHO advieswaarde voor PM10 en in 2028 voor PM2,5. Omdat het autoverkeer naar verwachting toeneemt (door zowel de autonome ontwikkeling als de Omgevingsvisie), duurt het voor PM10 tot 2025 en voor PM2,5 tot 2030 voordat de concentraties op gemiddeld 10m langs de wegrand voor alle meetpunten in het model lager zijn dan de WHO advieswaarde.

► Overzicht grens-, advies en ambitiewaarden ten aanzien van fijnstof

Fijnstof	Wettelijke verplichte grenswaarden	WHO advieswaarden en ambitie Utrecht
Stikstofdioxide (NO2)	40 µg/m³	40 µg/m³
Fijn stof (PM10)	40 µg/m³	20 µg/m³
Fijn stof (PM2.5)	25 µg/m³	10 µg/m³

Daarbij tekenen we aan dat de op basis van het model berekende hogere concentraties zich met name voordoen langs de Europalaan. Door de naar verwachting hoge bebouwing langs de oostelijke zijde van deze weg blijven de door het verkeer vrijkomende stoffen hier wat langer hangen. Op enige afstand van de Europalaan zal al eerder aan de WHO advieswaarde worden voldaan, hier is de bijdrage van de verkeer kleiner.

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.

Er is een Aeriusberekening gedaan waarin het effect op Natura 2000 gebieden is berekend (de beoordeling is opgenomen in de Aanvulling PlanMER). Hieruit blijkt dat er geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn. Daarmee is voor de Omgevingsvisie aangetoond dat er geen sprake is van enig significant negatief effect (stikstofdepositie) op een Natura 2000-gebied.

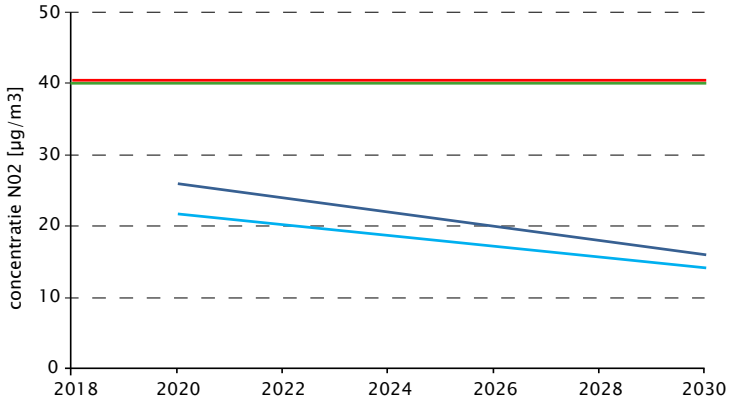
Uitdaging aan Marktpartijen

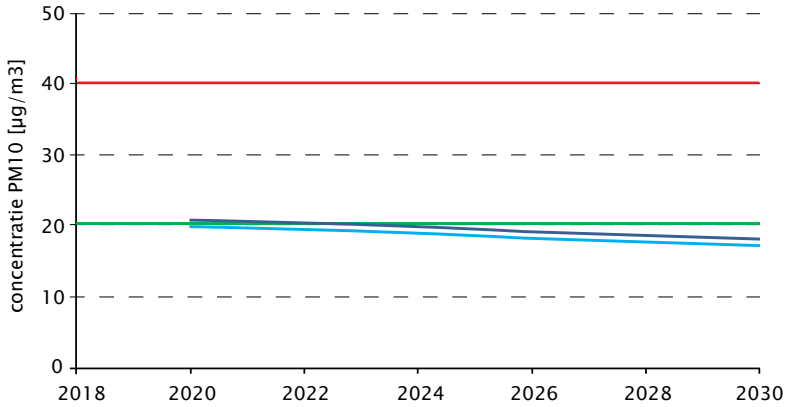
Wij dagen marktpartijen uit om - vanwege het belang van een gezond binnenmilieu voor de gezondheid - bij gebiedsontwikkeling langs drukke binnenstedelijke wegen tot een (innovatieve) aanpak te komen die de nadelige gezondheidseffecten door luchtverontreiniging kan beperken.

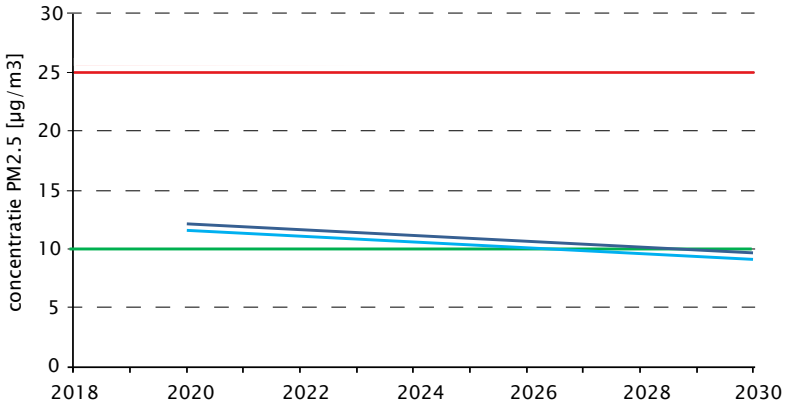
► Concentraties stikstof (NO2) en fijnstof (PM10 en PM2.5) voldoen aan Europese grenswaarden in 2020.
Ambitie is om de WHO-advieswaarden voor fijnstof op langere termijn te behalen.

Legenda

- grenswaarde EU
- WHO advieswaarde
- gemmiddeld 10 meter van wegrand
- gemiddeld Gcn







6.2.4 Geluid

Een gezonde en veilige leefomgeving heeft een prettig akoestisch leefklimaat. Na luchtverontreiniging is vooral langdurige blootstelling aan geluid (lawaai) schadelijk voor onze gezondheid. Belangrijke effecten zijn hinder en slaapverstoring. Slecht slapen of moeilijk in slaap kunnen vallen heeft een negatief effect op het dagelijks functioneren. Langdurige geluidhinder en slaapverstoring kunnen leiden tot chronische stress. Dit kan zich lichamelijk uiten in vermoeidheid of een stijging van de bloeddruk.

Het beperken van geluidhinder begint bij de bron. In dit gebied is de bron vooral het wegverkeer. Voor een goed leefklimaat is het nodig om de toename het autoverkeer op de wegen langs het gebied te beperken. Tijdens en na de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone moeten de deelgebieden zo min mogelijk nieuw autoverkeer genereren. Daarnaast is maximale inzet op geluidreducerende wegdekken nodig, waaronder geluidreducerend asfalt ter vervanging van het huidige wegdek van Europalaan-noord en de Beneluxlaan. Mogelijk geldt dit ook voor de Koningin Wilhelminalaan. Gezien de aard van de wegen (vele kruisingen en afslagen) is belangrijk dat het toe te passen wegdek civieltechnisch op dit gebruik wordt afgestemd. Op kruisingen kan een minder geluidreducerend type worden toegepast, dat beter tegen wringend verkeer kan. Op rechte stukken kan een type met hogere geluidreductie worden toegepast.

In het gebied heeft de bebouwing langs de wegen een geluidafschermende werking voor de bebouwing erachter. Deze staan in een geluidsluwe omgeving, door de vorm en hoogte van de eerstelijns bebouwing. Elke woning heeft tenminste één geluidsluwe gevel met bouwkundige middelen gerealiseerd. Het maximaal toegestane geluidniveau op een luwe gevel komt overeen met de WHO norm voor geluid. In de deelgebieden 5 en 6 heeft de gevel van eerstelijns bebouwing langs de stedelijke verbindingswegen een geluidniveau tot maximaal 58 dB (na aftrek conform art. 110 Wet geluidhinder). Dit geluidniveau wordt mede bereikt door de toepassing van geluidreducerend asfalt. Deze norm is strenger dan voor het plan Defensieterrein, waar een geluidbelasting tot maximaal 63 dB is toegestaan. De norm van 63 dB wordt ook gehanteerd voor de rest van de Overste Den Oudenlaan. De bebouwingslijn van het Defensieterrein kan hierdoor worden doorgezet.
Langs de Koningin Wilhelminalaan geldt in deelgebied 4 de norm van maximaal 58 dB zoals in deelgebied 5 en 6. Daarmee kan hier een mogelijke schaalsprong in het openbaar vervoer worden gerealiseerd zonder dat direct knelpunten in relatie tot de geluidsnormering ontstaan. Voor het gebied langs de A12 geldt een wettelijk maximum van 53 dB (na aftrek conform art.110 Wgh). De eerstelijns bebouwing heeft hier een afschermende werking, zodat achter deze gebouwen een betere akoestische situatie ontstaat.

Voor de plannen in de Merwedekanaalzone is de geluidbelasting op de nieuwe woningen langs de Overste den Oudenlaan, Europalaan, Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan onderzocht.
Zowel de wettelijke eis van 63 dB aan de M. A. Tellegenlaan, Overste den Oudenlaan als de gemeentelijke ambitie van 58 dB aan de Koningin Wilhelminalaan lijken haalbaar. Uitgaande van het nieuwe wegprofiel met de rooilijn en de toepassing van geluidreducerend asfalt lijkt de norm van maximaal 58 dB langs de Europalaan-Noord haalbaar voor de meeste plekken. Op enkele plekken met een (minimale) overschrijding kunnen wellicht alleen niet geluidgevoelige functies worden gesitueerd. Dit zal formeel moeten blijken bij het vaststellen van het bestemmingsplan, waarbij de afweging gebaseerd dient te zijn op de meest recente verkeerskundige inzichten. Woongebouwen met een eenzijdige oriëntatie langs het noordelijk deel van de Europalaan zijn op grond van de geluidbelasting niet op alle posities mogelijk en zijn om deze reden vanuit gezondheidsoverwegingen niet wenselijk.

In deelgebied 6 speelt de wettelijke strenge(re) eis van 53 dB van de A12 en de drukke zuidelijke Europalaan een bepalende rol. In de omgevingsvisie is voor de geluidsbelasting vanaf de A12 uitgegaan van het Tracébesluit Ring Utrecht 2018. De Raad van State heeft in juli 2019 geoordeeld dat, als gevolg van een eerdere uitspraak over het Programma Aanpak Stikstof (PAS), ook dit tracébesluit niet in stand kan blijven. Het tracébesluit is daarmee vernietigd. In het Tracébesluit Ring Utrecht moet op dit onderdeel nu een eigen beoordeling (los van het programma PAS) worden gemaakt, en

▶ Grenswaarden en ambitiewaarden van weglawaai.

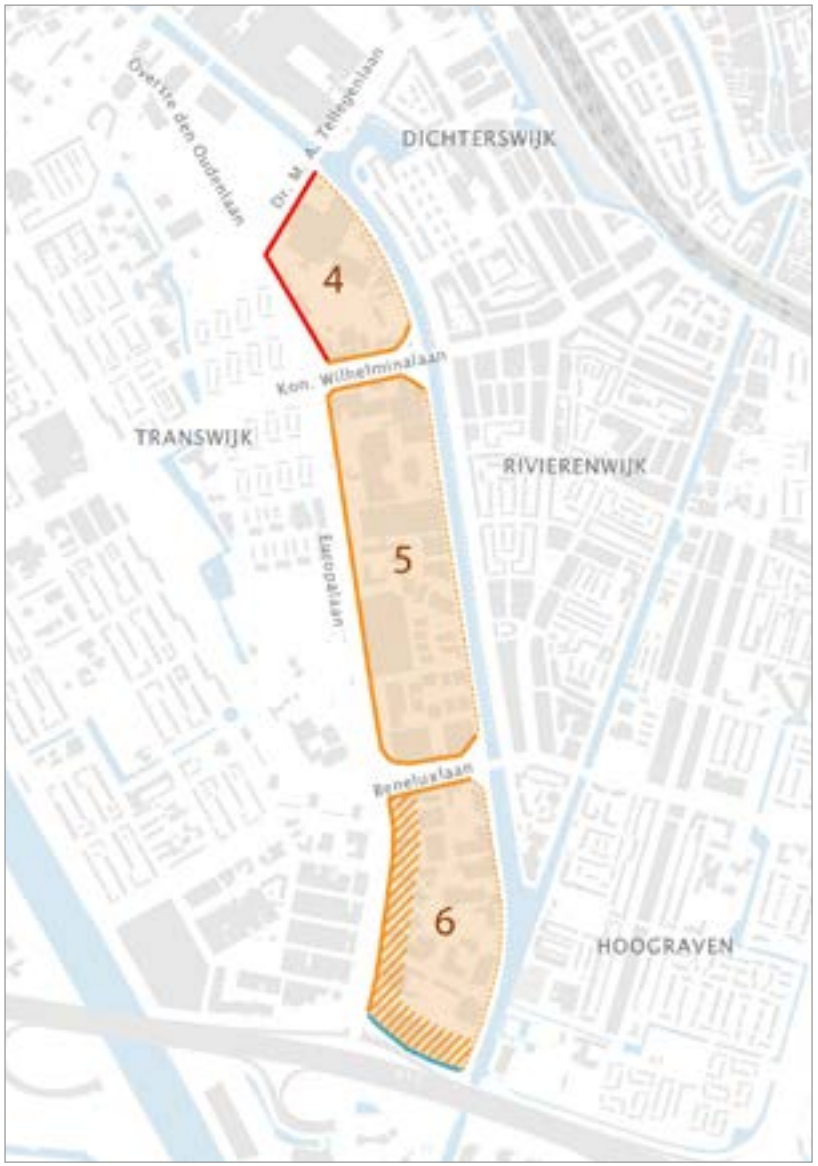
Legenda

63 dB wettelijke grenswaarde

58 dB ambitiewaarde

53 dB wettelijke grenswaarde

niet geluidsgevoelige bestemmingen



▶▶ Geluidscontouren vanwege Europalaan ter hoogte van deelgebied 4 5 en 6. *Alle geluidscontouren zijn inclusief aftrek ex art. 110g van de Wet geluidhinder.*

Legenda

> Wettelijke grenswaarde 63 dB

> Ambitiewaarde 58 dB

Tussen 48 en 58 dB

< Voorkeursgrens-waarde (48 dB)



▲ Geluidscontouren Europalaan op 10 meter hoogte.



▲ Geluidscontouren Europalaan op 40 meter hoogte.

opgenomen in een nieuw Tracébesluit Ring Utrecht. De geluidsmaatregelen langs de A12 zijn daarmee minder toekomstvast en concreet, maar in verband met de (forse) saneringsopgave tussen Oudenrijn en Lunetten is wel sprake van een redelijkerwijs te verwachten ontwikkeling. Bij de herontwikkeling van deelgebied 6 moet hier adequaat op worden ingespeeld.

Hoewel het effect afhankelijk is van een herziening van het Tracébesluit Ring Utrecht en de besluitvorming daarover, gaan we bij herontwikkeling van deelgebied 6 vooralsnog uit van geluidscontouren op 10 en 40 meter hoogte langs de A12 zoals in de figuren hiernaast is aangegeven, waarbij is uitgegaan van een geluidsscherm van 7 meter hoog langs de A12. Wij tekenen daarbij aan dat dit beeld nog kan wijzigen.

In ieder geval moet in deelgebied 6 rekening gehouden worden met beperkingen als het gaat om het bouwen van hoogteaccenten in een brede zone langs de A12. Ook moet bij herontwikkeling mogelijk meer rekening worden gehouden met gesloten bouwblokken met een gelijkmatige hoogte. Het voorzien in een 'dove' gevel (veelal aan de zijde van de A12) is daarbij een vereiste. Alleen dan kunnen de woningen in het blok voldoen aan de eis van tenminste één geluidsluwe gevel (aan het binnenterrein).

Langs Europalaan-zuid overschrijdt de geluidbelasting in de toekomstige situatie de maximale ontheffingswaarde ook bij toepassing van licht geluidreducerend asfalt. Sterker reducerend wegdek is hier civieltechnisch niet mogelijk. De geluidbelasting is minstens 5 dB hoger dan de doelstelling van 58 dB. Reguliere woningbouw in de eerste lijn is derhalve niet mogelijk. De eerstelijns bebouwing zal dienen te bestaan uit geluidongevoelige bestemmingen (dus geen wonen, onderwijs, kinderopvang en zorg met bedfunctie). Het in stand laten van de bestaande eerstelijns bebouwing langs de Europalaan zorgt op lagere hoogten (10 meter) voor een relatief geluidsluw gebied achter deze bebouwing. Op grotere bouwhoogten is dit effect afwezig.

In een groot deel van deelgebied 6 wordt de voorkeurgrenswaarde overschreden, maar de norm van 58 dB wordt nagenoeg overal gehaald. Verderop in het gebied is de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dermate klein dat woningen veelal op een natuurlijke wijze beschikken over een luwe zijde. Op grote(re) hoogte of dichterbij de Europalaan is de geluidbelasting door de rijksweg A12 hoger en zal woningbouw met de beschikking over een geluidsluwe gevel een uitdaging zijn[1]. Voor elk van de te onderscheiden geluidsbronnen moet de geluidsluwe gevel immers voldoen aan de geldende voorkeursgrenswaarde voor de betreffende bron.



▲ Geluidscontouren A12 op 10 meter hoogte.



▲ Geluidscontouren A12 op 40 meter hoogte.

[1] Voor niet-zelfstandige woonruimten of woningen met een zelfstandig woonoppervlakte van minder dan 30m2 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.

► Geluidscontouren vanwege A12 ter hoogte van deelgebied 6.

Legenda

- Meer dan max. waarde Omgevingswet 60 dB (zonder aftrek).
- Tussen max. ontheffingswaarde Wgh 57 dB en max. waarde Omgevingswet 60 dB (zonder aftrek).
- Tussen voorkeursgrenswaarde en max. ontheffingswaarde Wgh 57 dB (zonder aftrek).
- Voldoet aan voorkeursgrenswaarde 50 dB (zonder aftrek).

6.2.5 Bedrijven en milieuzonering

Ruimte bieden voor levendige bedrijvigheid is één van de kerndoelen bij de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Dit gebied is straks een uitgesproken gemengd stuk stad met een mix van functies die je in weinig andere nieuwe wijken in Utrecht tegenkomt. Deze mix van wonen en werken draagt naar onze verwachting straks bij aan levendigheid, ontmoeting én werkgelegenheid in onze stad. Maar wonen en werken moeten elkaar versterken, niet blokkeren. Bewoners moeten straks niet te veel hinder ondervinden en bedrijven moeten in hun bedrijfsvoering niet te veel worden beperkt. We zoeken daarbij steeds de balans. Verschillende van de nu in het gebied gevestigde bedrijven zullen hun huidige plek verlaten. Sommige bedrijven blijven en moeten duurzaam worden ingepast. Nieuwe bedrijven zullen in de Merwedekanaalzone juist een plek vinden, soms aanpandig aan woningen.

In het plan voor het Defensieterrein (deelgebied 4) ligt de nadruk op de woonfunctie. Bedrijven worden hier op geluid beoordeeld, met een rustige woonwijk als uitgangspunt. Dit geldt ook voor het grootste deel van de Merwedekanaalzone.

De beoogde functiemenging in Merwede en met name 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. Wel accepteren we dat er in dit gebied straks gevels zijn met incidenteel een overdag wat hogere geluidbelasting vanwege bedrijfsmatig geluid.

Daarom stellen we een grenswaarde vast 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 wel enige geluidbelasting geaccepteerd indien de grenswaarde van 45 dB(A) etmaalwaarde om technische of financiële redenen niet kan worden gehaald. In ieder geval dient het geluid ter plaatse van slaapkamers in de nachtperiode wel aan de grenswaarde van 35 dB(A) te voldoen om slaapverstoring te voorkomen.

► Vogelvlucht geluids-berekening deelgebied 5 (boven: gezien vanaf de Europalaan, onder: gezien vanaf het Merwedekanaal).

Legenda

< 48 dB
Luwe gevel, voldoet aan ambitie.

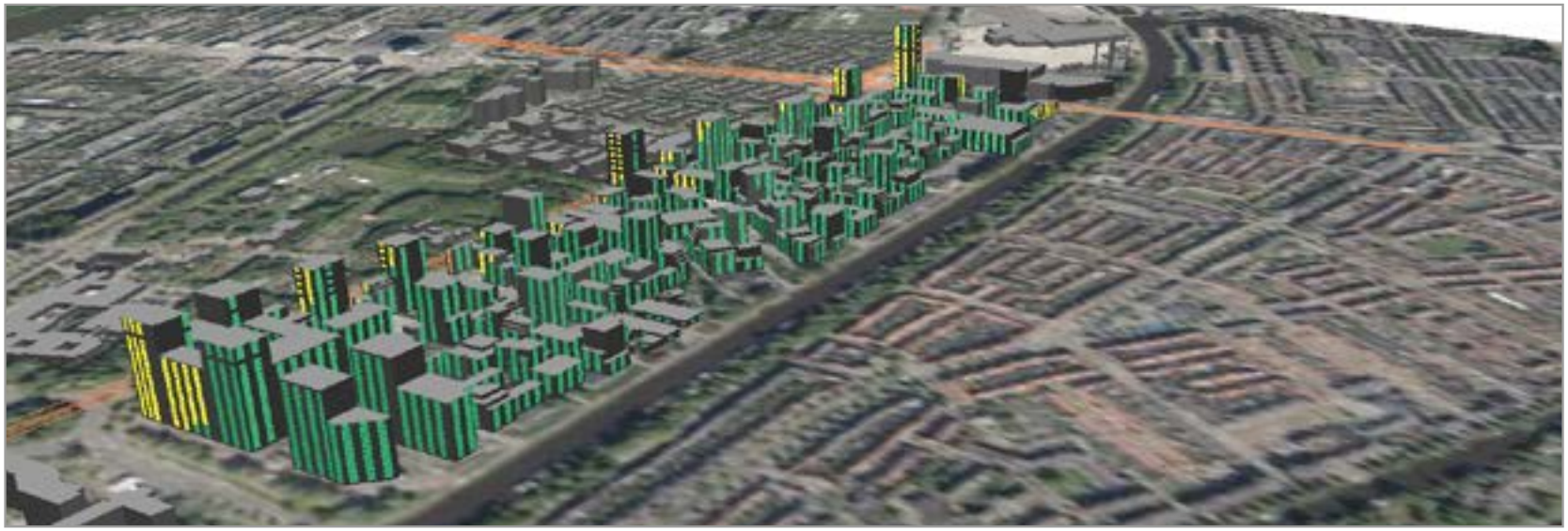
48 – 53 dB
Voldoet aan ambitie mits een luwe zijde.

53 – 58 dB
Voldoet aan ambitie mits een luw zijde.

58 – 63 dB
Voldoet niet aan ambitie wel aan wet.

> 63 dB
Voldoet niet aan de wet. Moet doof of voorzien van vliesgevel of andere (niet geluidgevoeli-ge) bestemming.





► Groene luwte/oase in een binnenterrein op Java-Eiland in Amsterdam.

Bedrijven en milieuzonering

De Vereniging van Nederlandse gemeenten (VNG) heeft een veel gebruikte systematiek ontwikkeld om wonen en werken te kunnen mengen. In Bedrijven en Milieuzonering worden afstanden tussen bedrijven en woningen gehanteerd. De daarbij aangehouden afstand is afhankelijk van het karakter van de woonwijk: rustig of druk.
In een rustige woonwijk wordt een grotere afstand tot bedrijven gehanteerd, in een drukke woonwijk een kleinere.
Een drukke woonwijk wordt in de VNG systematiek een gemengd gebied genoemd. In een gemengd gebied accepteren we een sterkere menging van wonen en werken met een hoger geluidsniveau 50 dB dan in een rustige woonwijk (45dB).

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.



Een prettig akoestisch woon- en leefklimaat

Door te bouwen in blokken ontstaat een rustig binnenterrein, meestal met tuin. Deze binnenterreinen zijn gevrijwaard van sterk storende geluiden. Hier zijn geen speelfaciliteiten voor grotere kinderen, zoals voetbalkooien of pannaveldjes. Wel is er speelruimte voor kleine kinderen, zoals een zandbak. Dit geeft meestal geen (grote) geluidsoverlast.

Er moet aandacht worden besteed aan technische installaties, zoals warmtepompen en luchtbehandeling. Deze installaties kunnen, als geen voorzieningen worden opgenomen en maatregelen worden getroffen, voor een sterke verstoring van de rust zorgen.

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. Een plein dat ook als schoolplein wordt gebruikt moet met aandacht worden ingepast. Het luide stemgeluid van kinderen op het schoolplein hoort bij de stad, maar zorgt ook voor geluidhinder. Een goede ligging en de toedeling van de functies op het schoolplein (rustig en druk) ten opzichte van woningen kan deze hinder veelal reduceren.

Horecaterrassen zijn op het binnenterrein niet gewenst.

Een gezonde en veilige omgeving Aspect	Een gezonde en veilige omgeving, waar het aangenaam en aantrekkelijk is om te wonen of te verblijven. Kaders	Voorbeeld uitwerking kaders
BEZONNING	Verblijfsplekken in parken en op pleinen worden minimaal 2 uur per dag blootgesteld aan direct zonlicht op de kortste winterdag.	
	Verblijfsplekken in straten en binnenterreinen hebben over het algemeen minimaal 2 uur zonlicht per dag in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober.	Goede bezonning in straten is onder meer te bereiken door een breedte-hoogteverhouding van gemiddeld niet meer dan 1:1,5 te hanteren, aaneengesloten hoge bebouwing te vermijden, door verblijfsfuncties zoals terrassen aan de zonnige noordzijde van de straat te positioneren en elementen die ruimte eisen en zelf schaduw werpen op schaduwrijke plekken te plaatsen.
	Bij de maatvoering, opzet en positionering van hogere gebouwen moet expliciet rekening worden gehouden met de (duur van de) beschaduwing op binnenterreinen, straten en overige bebouwing.	Goede bezonning van binnenterreinen is te bereiken door een breedte- hoogte verhouding van minimaal 1:1,5 in de zuid-, west- of oost-richting te hanteren en door bij een L- of T-vormig (of vergelijkbaar) bouwblok een oriëntatie te kiezen die de schaduwval op de gevel minimaliseert.
	Bij in principe elke woning schijnt minimaal 2 uur per dag direct zonlicht binnen in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober.	Voldoende daglicht in gebouwen is te bereiken door een maximale diepte van 15 meter voor tweezijdig georiënteerde appartementen en een maximale diepte van 8 m voor eenzijdig georiënteerde appartementen te hanteren.
		NEN2057 wordt als uitgangspunt gehanteerd, met als richtlijn dat bij een belemmeringshoek >25˚ het raam-oppervlak wordt aangepast en dat voor uitbreidingen dichtbij vensteropeningen een obstakelhoek kleiner dan 45˚ wordt aangehouden.
GELUID	De ambitie voor de maximale geluidbelasting op de gevel bedraagt voor de stedelijke verbindingswegen 58 dB (beide inclusief aftrek art. 110g Wgh).	Om de geluidbelasting van de avenues en boulevard zoveel mogelijk te verminderen, wordt gebruik gemaakt van stil wegdek.
	Eerstelijns bebouwing langs de A12 en de stedelijke verbindingswegen fungeert zoveel mogelijk als afscherming voor het achterliggend gebied.	Toepassing van dove gevels langs de stedelijke verbindingswegen is ongewenst. In geval van een geluidbelasting boven de voorkeurswaarde dient elke woning te beschikken over een geluidluwe gevel en buitenruimte.
	De maximale geluidsbelasting aan de A12 komt overeen met de maximale grenswaarde uit de Wet geluidhinder (53 dB incl aftrek art. 110g Wgh) of de Omgevingswet (60 dB zonder aftrek) zoals geldt ten tijde van de planologische procedure voor het betreffende plandeel.	Aan de A12 is toepassing van dove gevels of vliesgevels acceptabel.

Een gezonde en veilige omgeving Aspect	Een gezonde en veilige omgeving, waar het aangenaam en aantrekkelijk is om te wonen of te verblijven. Kaders	Voorbeeld uitwerking kaders
WINDGEVOELIGHEID	In de openbare ruimte mogen geen plekken voorkomen die volgens het Lawson-criterium met de score “hinderlijk” worden beoordeeld.	
	Elke verblijfsplek in de buitenruimte (parken, pleinen, woonstraten, binnentuinen en HOV- haltes) haalt minimaal de score ‘naar tevredenheid’ bij beoordeling volgens het Lawson-criterium.	Windhinder tussen gebouwen is te beperken door hoge gebouwen voor lagere gebouwen te plaatsen, door variaties in bouwhoogtes klein te houden en door ter beschutting bomen te planten op plekken waar wind versnelt.
	Bij gebouwen hoger dan 25 m is bij de vaststelling van de uitwerking van de individuele bouwblokken een nadere windhinderstudie conform NEN 8100 nodig.	Windhinder in straten is te beperken door lange straten met een aaneengesloten (dichte) gevel parallel aan de hoofdwindrichtingen te voorkomen, door gebruik te maken van niches langs gesloten gevels of de vrije ganglengte te reduceren, door rekening te houden met hoogte- en breedteverhoudingen in straten parallel aan de hoofdwindrichting en door bomen bij de entrees van smalle straten en lage struiken in de straten te planten.
		Windhinder rondom hoge gebouwen is te beperken door ingangen niet te positioneren op plekken waar hoge windsnelheden voorkomen en door gebruik te maken van meerdere teruggelegen verdiepingen in de overheersende windrichting.
LUCHT	Voor luchtkwaliteit moet in 2030 worden voldaan aan de WHO-advieswaarden.	
	In een zone van 300 meter van de A12 en in de eerstelijnsbebouwing van stedelijke verbindingswegen komen op basis van luchtkwaliteit geen gevoelige bestemmingen zoals kinderopvang, basisscholen en verzorgingstehuizen.	
	In de hoogbelaste zones langs de A12, de boulevard en de avenues gelden voor woningbouw met het oog op luchtkwaliteit extra eisen aan ventilatie.	Natuurlijke ventilatie is te bereiken door ten minste twee verschillende oriëntatierichtingen per woning te ontwikkelen.
BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING	Nieuwe woningen en andere gevoelige functies blijven buiten de milieucontouren (richtafstanden) van bestaande bedrijfsbestemmingen voor een gemengd gebied. Bij overlap wordt ingezet op maatwerk of verplaatsing.	
	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).	Uitgangspunten voor toe te laten bedrijven zijn: bedrijven uit de categorie A-B bedrijvenlijst functiemenging en C bedrijvenlijst functiemenging, een inpasbare verkeersaantrekkende werking, een schaal en maat passend bij de opzet van een samengesteld bouwblok en geluidwaarden passend bij de omgeving.
		Voor de situering van lichte horeca categorie D3 (sluitingstijd 23.00) en horeca gekoppeld aan sluiting aan de winkeltijden categorie D2 is het onderscheid rustig-levendig mede leidend.
AKOESTISCH WOON- EN LEEFKLIMAAT	Binnenterreinen zijn geluidsluwe plekken en zijn gevrijwaard van sterk storende geluiden. School- en speelpleinen en horecaterrassen worden ingepast vanuit het oogpunt van een aangenaam akoestisch leefklimaat.	

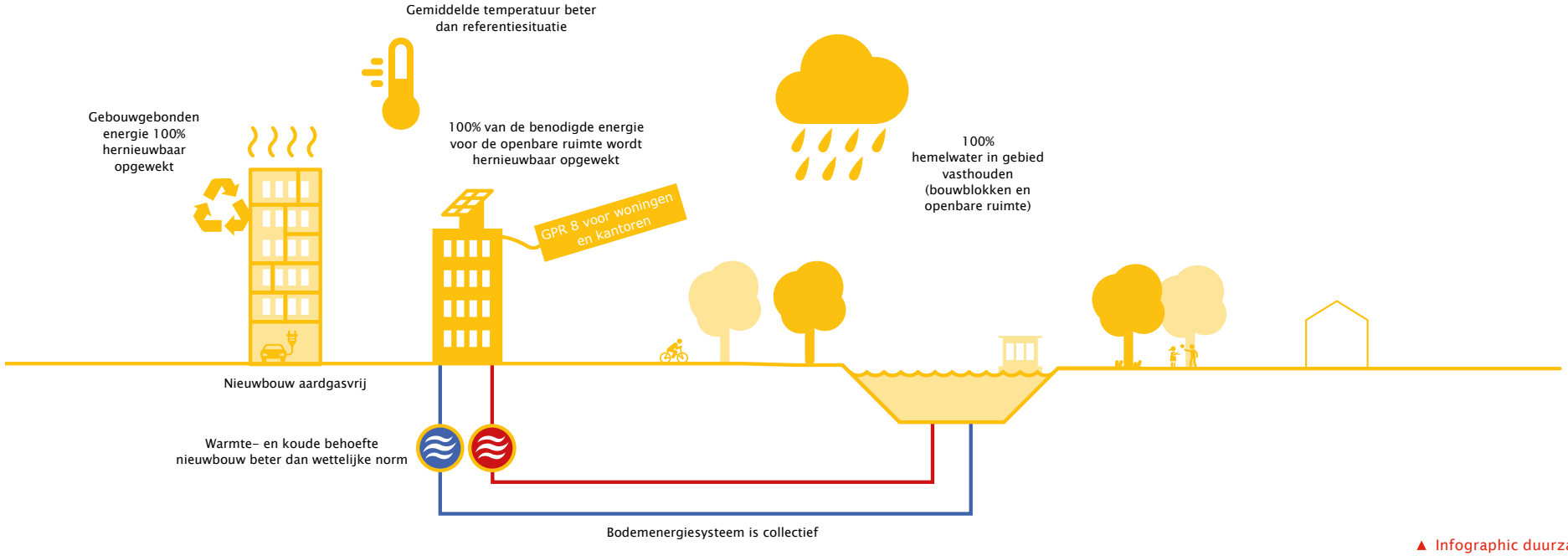


▲ Impressie: Europalaan.

7. Duurzaamheid

Kerndoelen:
Energieneutrale wijk
Klimaatbestendige wijk

Utrecht wil een klimaatneutrale stad zijn, liefst zo snel mogelijk. Dit betekent op jaarbasis per saldo geen belasting van het milieu door uitstoot van CO_2 en andere broeikasgassen van alle functies in het plangebied. Utrecht wil ook een klimaatbestendige stad zijn. In de stad die we ook voor onze toekomstige generaties bouwen houden we rekening met de opwarming van de aarde en het effect daarvan op het leven in de stad. Utrecht omarmt het principe van circulair bouwen als de nieuwe norm in onze stad, zowel voor gebouwen als in de openbare ruimte. We gaan bewust om met de grondstoffen en materialen die nodig zijn om de stad te maken die we willen zijn.



▲ Infographic duurzaamheid.

Kerndoel: Energieneutrale wijk

7.1 Energieneutrale wijk

7.1.1 Klimaatneutraal

Utrecht wil een klimaatneutrale stad zijn, liefst zo snel mogelijk. Klimaatneutraal betekent dat er op jaarbasis per saldo geen belasting van het milieu is door uitstoot van CO_2 en andere broeikasgassen van alle functies in het plangebied. Dit is ook de inzet voor de energievraag van de Merwedekanaalzone: geen CO_2 emissies aan de stad toevoegen. De energievraag is op te splitsen in drie categorieën:

1. Gebouwgebonden energievraag: energievraag door verwarming, warm tapwater, ventilatie, koeling en verlichting van alle gebouwen.
2. Gebruiksgebonden energievraag: energievraag door apparaten en installaties in de gebouwen.
3. Gebiedsgebonden energieverbruik: energieverbruik in de openbare ruimte, zoals verkeersregelinstallaties en straatverlichting.

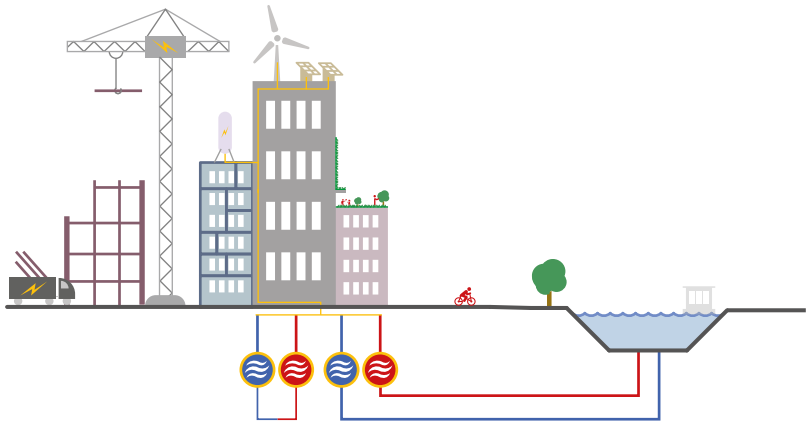
► Energiebronnen maximaal benutten.

Het klimaatneutraal invullen van de energievraag zou betekenen dat alle bovenstaande energiebehoeften volledig worden gedekt door duurzame energieopwekking binnen de Merwedekanaalzone. De analyses laten echter zien dat dit - mede gezien het te realiseren aantal woningen, de hoge bebouwingsdichtheid, de gewenste kwaliteit van de leefomgeving en het groen dat hier nodig is om hittestress te beperken - niet mogelijk is. Een op ons verzoek door het bureau DWA opgestelde analyse laat zien dat per appartement circa 16 tot 20 m^2 aan zonnepanelen moet worden gerealiseerd buiten het gebouw (afhankelijk van de hoogte van de gebouwen), waarbij is uitgegaan van zonnepanelen met een vermogen van 200 Wattpiek per m^2 en alleen het benutten van de op het dak beschikbare ruimte. Wanneer ook zonnepanelen aan de gevel gemonteerd kunnen worden, daalt dit naar circa 10 tot 15 m^2 per appartement. Gezien het aantal woningen in dit gebied gaat het alles bij elkaar om de oppervlakte van meerdere voetbalvelden. Die ruimte is in de Merwedekanaalzone niet beschikbaar.

We streven er in de Merwedekanaalzone naar om voldoende hernieuwbare energie op te wekken om (minimaal) te voorzien in de jaarlijkse gebouwgebonden energievraag.

Voor de Merwedekanaalzone definiëren we onze ambitie onafhankelijk van het door het Rijk gehanteerde instrument “Bijna Energieneutraal Gebouw” (BENG), omdat wij de ambitie zo hoog mogelijk willen leggen. We maken harde afspraken met de ontwikkelende partijen over de wijze waarop duurzaam wordt voorzien in het gebouwgebonden energiegebruik, zoals verwarmen, koelen en andere gebouwgebonden functies die elektriciteit vragen. Wanneer een deel van de gebouwgebonden energievraag niet op het perceel zelf kan worden opgewekt, vragen we de ontwikkelende partij om met andere partijen in het gebied de samenwerking te zoeken om zo binnen de Merwedekanaalzone in de resterende energievraag te voorzien. We nodigen de partijen uit om hiertoe heldere en langdurige afspraken te maken. We volgen hierbij de stappen in het Utrechts Energieprotocol.

Voor de gebruiksgebonden, gebiedsgebonden en voor het deel van de gebouwgebonden energievraag die mogelijk niet in het gebied zelf wordt opgewekt, worden afspraken verkend om duurzaam opgewekte stroom in de nabije omgeving te koppelen aan het gebruik in de Merwedekanaalzone. Daarom kijken we of er buiten de Merwedekanaalzone ruimte is voor het plaatsen van zonnepanelen en onderzoeken we ook andere vormen van energieopwekking, zoals het plaatsen van windturbines.



CO_2 impact Merwedekanaalzone

Mobiliteit
Het effect van het mobiliteitsconcept voor de Merwedekanaalzone op de CO_2-balans van het gebied is onderzocht. Daarbij zijn de mobiliteitsgebonden CO_2-emissies van Merwede vergeleken met die van een 'traditionele' nieuwbouwwijk, zoals de Vinexwijk Leidsche Rijn. In beide gevallen is uitgegaan van 6.000 woningen.

In Merwede geldt een gemiddelde parkeernorm van maximaal 0,3 per woning. Lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer is hier voor veel verplaatsingen een goed alternatief voor de auto en wordt gestimuleerd. Omdat de accu's van de in Merwede beschikbare elektrische deelauto's met duurzame elektriciteit worden geladen, voegt het gebruik van deze deelmobiliteit geen CO_2-emissies toe. De bewoners in Merwede met een eigen auto (benzinemotor) leggen gemiddeld 10.000 km per jaar af. Dit betekent 3.300 gereden kilometers per huishouden per jaar (uitgaande van een parkeernorm van 0,3). Dit resulteert (inclusief de emissies door het openbaar vervoer) in 2.400 ton CO_2 op jaarbasis. De referentiewijk (Leidsche Rijn) heeft een parkeernorm van gemiddeld één auto per woning. Met deze 6.000 auto's wordt per jaar per auto gemiddeld 10.000 km afgelegd. Er van uitgaande dat dit auto's met benzinemotor zijn resulteert dit in een uitstoot van circa 13.200 ton CO_2 op jaarbasis. Het mobiliteitsconcept van Merwede resulteert daarmee in een reductie van circa 10.800 ton CO_2 op jaarbasis in de mobiliteitsgebonden CO_2-emissies ten opzichte van de referentiewijk.

Gebouwde omgeving
Met de huidige stand van techniek is het mogelijk om driekwart van de gebouwgebonden energievraag duurzaam in Merwede zelf op te wekken. Het via het stroomnet betrekken van de resterende gebouwgebonden energievraag resulteert in een uitstoot van circa 2.300 ton CO_2 per jaar, op basis van de huidige elektriciteitsmix. Met de circa 4.300 ton CO_2 per jaar door de gebruiksgebonden energievraag is dit circa 6.600 ton CO_2 op jaarbasis. Ter vergelijking: in een Nul op de Meter (NOM) gebied, zoals nieuwbouwwijk Leidsche Rijn, wordt het gebouw- en gebruiksgebonden energiegebruik duurzaam opgewekt en draagt derhalve niet bij aan de CO_2 emissies.

CO_2 Impact
Al met al scoort Merwede op mobiliteit een stuk beter dan een nieuwbouwwijk als Leidsche Rijn. Merwede is wat dat betreft weer een stap in de goede richting. In het Merwedelab onderzoeken we of de CO_2 prestaties van de gebouwde omgeving in Merwede nog kunnen worden verbeterd. De investerende partijen onderzoeken daarin bijvoorbeeld gezamenlijk de mogelijkheid om met gevelpanelen meer duurzame energie op te wekken (ten behoeve van de gebouwgebonden energievraag).

7.1.2 Energievraag beperken

De eerste, belangrijke stap naar een duurzaam Merwedegebied is het zoveel mogelijk beperken van de energievraag. Dit doen we door gebouwen slim en bioklimatisch te ontwerpen. In het ontwerp houden we rekening met het lokale klimaat door de gebouworiëntatie, gebouwvorm, gebouwindeling, gevelontwerp en isolatie hierop aan te passen. Door te optimaliseren op binnenvallend zonlicht (passieve zonne-energie) en natuurlijke ventilatie besparen we energie. Door het plaatsen van grote ramen op het zuiden en geen (of kleine) ramen op het noorden of het zo diep mogelijk naar binnen leiden van zonlicht vermijden we het gebruik van elektrisch licht. Deze en andere maatregelen willen we verder onderzoeken binnen het Merwede Lab.

7.1.3 Duurzame energie opwekken in het plangebied

Gebouwen hebben energie nodig om er met plezier te kunnen wonen of werken. Daarbij maken we onderscheid tussen elektriciteit voor verlichting en apparatuur en de energie die nodig is om de woon- en werkruimten in een gebouw te verwarmen of te koelen. Om een energieneutraal gebied te kunnen zijn, moet de daartoe benodigde energie binnen het gebouw of in het gebied zelf – inclusief de openbare ruimte - met (duurzame) energiebronnen worden opgewekt.

Duurzame stroom

In de Merwedekanaalzone streven we naar nul-op-de-meter (NOM) woningen. Alle benodigde energie (voor gebouw en gebruik) voor deze woningen of appartementen - zoals de warmtepomp - wordt op of in het gebouw opgewekt, zodat per saldo geen energie van het stroomnet wordt afgenomen. Voor het duurzaam opwekken van elektriciteit plaatsen we in de Merwedekanaalzone zonnepanelen op daken of we monteren ze tegen (blinde) gevels van gebouwen. Bij hoogbouw is het vinden van ruimte voor voldoende zonnepanelen op daken en aan gevels een uitdaging. Op een gebouw met meerdere verdiepingen is de op het dak beschikbare ruimte voor elk appartement nu eenmaal kleiner dan bij laagbouw. Ook kan de schaduw van een hoog gebouw de voor zonnepanelen geschikte ruimte op een naastgelegen lager dak beperken. In de Merwedekanaalzone gebruiken we daken soms ook voor andere functies zoals een dakterras of een groen dak.

We kiezen er voor dat energievoorziening een integraal onderdeel is van het ontwerp van het gebouw. De eisen vanuit milieuzonering moeten met het beeldkwaliteitplan (architectuur en groen) sturing geven aan de inpassing van deze energievoorziening. We stimuleren het dubbel inzetten van functies, waardoor er op meer plekken energie kan worden opgewekt. Om een overschot aan in het gebied opgewekte duurzame energie op een later moment in het plangebied te kunnen benutten gaan we na of tijdelijke opslag van energie (elektriciteit) in het plangebied kan worden gerealiseerd. Dit moet worden afgestemd met de netbeheerder.

Voor het volledig klimaatneutraal maken van dit gebied volgen we dan ook met belangstelling de ontwikkelingen in het verder optimaliseren van het rendement van zonnepanelen en andere duurzame innovaties. We willen in onze stad blijven leren en innoveren, met het doel een klimaatneutrale stad steeds dichterbij te brengen. Daarom werken we bij de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone met andere partijen samen in een “Merwede Lab”.

7.1.4 Lage temperatuur warmtenetwerk

Utrecht streeft naar een duurzame, betrouwbare én betaalbare warmtevoorziening voor iedereen (Visie op de Warmtevoorziening, 2017). Voor de Merwedekanaalzone is een collectieve warmtevoorziening op lage temperatuur de optimale keuze. Door de relatief korte afstanden en de lage temperatuur treedt bij de warmtedistributie minder warmteverlies op. Omdat het een collectief open systeem is, is het mogelijk om later verschillende duurzame warmtebronnen aan dit warmtenetwerk te koppelen, zoals warmte-koudeopslag (WKO) en thermische energie uit oppervlaktewater (TEO). De warmtevoorziening blijft daarmee flexibel. Voor de verwarming van de gebouwen wordt in deelgebied 5 (Merwede) geïnvesteerd in een collectieve warmtevoorziening op lage temperatuur voor alle gebruikers. Overschotten van warmte en koude wisselen we in het gebied zelf uit. Daarmee vergroten we de maximale capaciteit en het opwekkingsrendement.

Belangrijk criterium is dat het warmtenetwerk betaalbare en betrouwbare oplossingen biedt voor eindgebruikers. Een collectief systeem moet wat ons betreft aantrekkelijker zijn dan een individueel warmtepompsysteem. Om het voor iedereen mogelijk te maken om straks gebruik te kunnen maken van dit collectieve systeem, worden de energie-installaties in de gebouwen zo aangelegd dat ze (eenvoudig) aansluitbaar zijn op duurzame collectieve energievoorzieningen op gebiedsniveau. We volgen hier de stappen van het Utrechts Energieprotocol.

7.1.5 Bodem als warmtebron

Er zijn meerdere bronnen voor (collectieve) warmtevoorziening in het gebied. De bodem is er daar één van. Voor een optimaal gebruik van bodemwarmte voor warmte-koude opslag (WKO) is gemeentelijke sturing noodzakelijk. Alleen dan heeft deze warmtebron de capaciteit die nodig is voor de warmtevraag in het plangebied. De in de bodem beschikbare warmte is van ons allemaal. We willen dat warmte-koude opslag voor iedereen beschikbaar is en streven dan ook naar een collectief gebruik van deze warmtebron.

Randvoorwaarde één bij warmte-koude opslag is dat hiervoor alleen het eerste watervoerende pakket in de bodem wordt benut. Randvoorwaarde twee is het thermisch in balans houden van de bodem. Om deze balans te behouden kan ook warmte en koude uit het oppervlaktewater van het Merwedekanaal nodig zijn. Het bodemenergieplan Merwedekanaalzone (oktober 2018) geeft richtlijnen waaraan zal worden getoetst.

De Merwedekanaalzone is de komende decennia sterk in ontwikkeling. Het bepalen van de locaties van nieuwe bronnen voor warmte-koude opslag, de verdeling en uitwisseling van warmte en koude en de aanleg en het beheer van het bijbehorende kabel- en leidingennetwerk is geen kleinigheid. Voor een goede inzet van de bodem voor koude/warmte opslag is afstemming en regie noodzakelijk, uit te voeren door een gemeentelijk regisseur bodemenergie. Elke initiatiefnemer neemt daarom al in een vroegtijdig stadium contact op met deze gemeentelijke regisseur.

7.1.6 Oppervlaktewater als warmtebron

Naast wind, zon en biomassa is oppervlaktewater een mogelijk belangrijke energiebron. De betekenis van het oppervlaktewater kan in dicht bebouwde gebieden oplopen tot een bijdrage van meer dan 25% in het voorzien in de warmtevraag.

Thermische energie uit oppervlaktewater (TEO) maakt gebruik van de verschillen in temperatuur van het oppervlaktewater in de seizoenen. Zo kan het in de zomer warm oppervlaktewater uit het Merwedekanaal het grondwater in een warmte- en koudeopslaginstallatie opwarmen. Deze warmte kan in het koude seizoen vervolgens worden benut om met warmtepompen gebouwen te verwarmen. Het oppervlaktewater koelt hierdoor in de zomer enigszins af, wat bijdraagt aan het beperken van hittestress in het stedelijk gebied. Omgekeerd kan de in de winter in dit systeem opgeslagen koude in de zomer worden weer worden benut voor duurzame koeling.

7.1.7 Gebruik van het gebouw

Het elektriciteitsverbruik in het Merwedegebied zal naar verwachting door het groeiende aandeel van elektrisch vervoer (elektrische auto's, fietsen, scooters, etc.) toenemen. Om een te sterk stijgende elektriciteitsbehoefte in het gebied te voorkomen zullen we ook na oplevering van de gebouwen in de Merwedekanaalzone veel aandacht geven aan energiegebruik door bewoners. Immers, hoe lager de gebouwgebonden energievraag, hoe belangrijker de invloed van het gedrag van de bewoner wordt op het totale energiegebruik. In het Merwedegebied zullen we energiezuinig gedrag onder meer stimuleren door het met slimme energieverbuikmeters inzichtelijk maken van het eigen gebruik. We zoeken samenwerking met partijen uit de regio om energiezuinige apparaten voor een brede groep bewoners toegankelijk te maken via leaseconstructies of deelmodellen.

7.1.8 Innovatie, flexibiliteit en samenwerken

De hoge bebouwingsdichtheid van de Merwedekanaalzone, in combinatie met de opgave voor energie vereist innovatie, flexibiliteit en nieuwe manieren van samenwerken van de initiatiefnemers. Bij het ontwikkelen van nieuwe manieren van duurzame energievoorziening in stedelijk gebied maken we waar mogelijk gebruik van de kennis en ervaring opgedaan in het "Merwede Lab" (Merwede, deelgebied 5). Met belangstelling volgen we de komende jaren de ontwikkelingen en kansen die zich op dit gebied ongetwijfeld voordoen om onze ambities op energiegebied in de Merwedekanaalzone te halen.

Voor de warmte- en koudevoorziening in het gebied gaan we uit van uitwisseling en collectiviteit waarbij deze nieuwe manieren van samenwerken niet alleen noodzakelijk zijn, maar waarmee ook de flexibiliteit voor inzet van mogelijke toekomstige bronnen in dit gebied wordt geborgd. De inzet van TEO vraagt overigens niet alleen om gezamenlijke afspraken tussen initiatiefnemers onderling, er is afstemming nodig met het Waterschap en Rijkswaterstaat.

Een mogelijke nieuwe vorm van samenwerking kan, bijvoorbeeld, een energiecoöperatie zijn van en voor alle eigenaren in het gebied of een aparte exploitant die de energievraag en -aanbod van het gehele gebied organiseert. Een goede (en tijdige) samenwerking tussen ontwikkelende en beherende partijen is belangrijk. Om de energievoorziening voor nu en in de toekomst duurzaam, betrouwbaar en betaalbaar te regelen, moeten de afspraken daartoe voor langere tijd kunnen worden vastgelegd. De gemeente wil deze nieuwe vormen van samenwerking stimuleren. We nemen ons voor daarin een verbindende rol te spelen met de inzet van een bodemenergieregisseur.

► Interferentiegebieden Bodemenergieplan Merwedekanaalzone.

Legenda

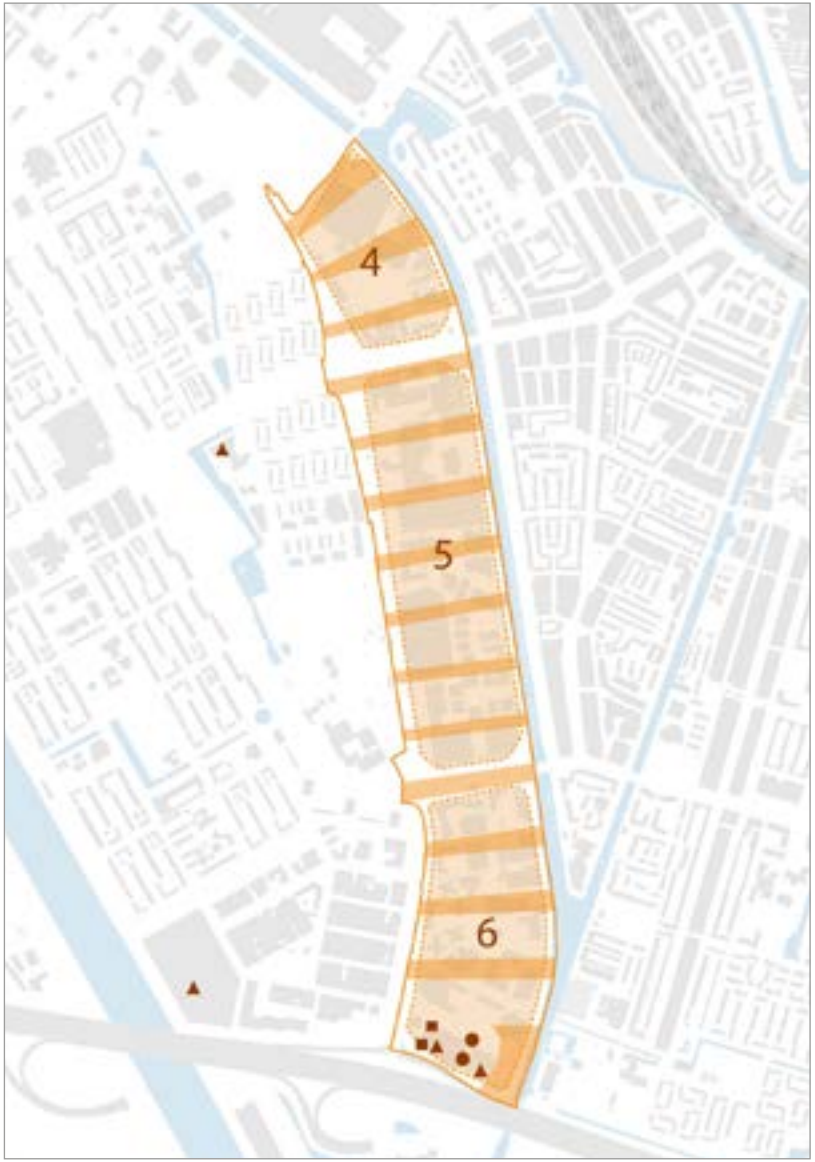
- vergunde WKO (verwacht)
- infiltratiebron WKO
- onttrekkingsbron WKO
- zoekgebieden uit bodemenerigeplan

Verordening interferentiegebieden bodemenergiesystemen

Sinds 1 november 2018 geldt in de Merwedekanaalzone de Verordening Interferentiegebieden Bodemenergiesystemen. Ook is er een Bodemenergieplan voor de Merwedekanaalzone opgesteld. Hierin zijn ordeningsregels opgenomen die gelden voor zowel de open als de gesloten bodemenergiesystemen. De gemeente neemt hiermee sturing op (onder andere) de bodemenergie in het plangebied.

Voor alle in het interferentiegebied Merwedekanaalzone aan te leggen bodemenergiesystemen is een vergunning vereist. Het uitgangspunt is dat het bodemenergiesysteem een alliantie betreft. Dit kan een bodemenergiesysteem zijn voor meerdere gebouwen gecombineerd of meerdere individuele systemen in een collectief verband.

Van dit principe kan alleen worden afgeweken indien, naar het oordeel van de gemeente, is aangetoond dat een individuele aanvraag in dit gebied geen andere (toekomstige) bodemenergiesystemen (open of gesloten) in dit gebied in de weg staat en dat in de toekomst alsnog kan worden aangehaakt op een collectief systeem.



7.1.9 Circulair bouwen

Hergebruik bestaande bebouwing
Binnen de Merwedekanaalzone zetten we waar mogelijk in op hergebruik van bestaande gebouwen. Voorbeelden zijn: Villa Jongerius in deelgebied 4 en kantoorpand 'Nova Zembla' in deelgebied 6. Ook in deelgebied 5 wordt voorgesteld om een aantal gebouwen te behouden en voor ander gebruik geschikt te maken, waaronder OPG met gebouwen A, K, E, B en M.

Hergebruik afval- en grondstoffen
We blijven zoeken naar innovatieve oplossingen voor het inzamelen en hergebruiken van afval- en grondstoffen die vrijkomen bij huishoudens scholen, horeca en detailhandel en andere bedrijven.

Circulair demonteren
In de Merwedekanaalzone is de afvoer van herbruikbare bouwmaterialen een belangrijk aandachtspunt. In het recente verleden is het materiaal dat bij de sloop van het voormalige Defensieterrein en de voormalige Vendex-locatie beschikbaar kwam op de traditionele manier (over de weg) afgevoerd en niet op het bouwterrein gescheiden naar herbruikbare materialen. Bij de sloop van gebouwen in het plangebied zoeken we naar innovatieve oplossingen voor het afvoeren (of zo mogelijk in het gebied hergebruiken) van sloopafval en de aanvoer van bouwmaterialen. Daarbij kiezen we zoveel mogelijk voor hergebruik van materialen in het gebied zelf - zoals onlangs na de sloop van BCC en Toy's R Us voor de nieuwbouw van Holland Casino in deelgebied 6.

Circulair bouwen
We willen bewust omgaan met beschikbare grondstoffen en materialen. Daarmee dragen we bij aan het beperken de milieubelasting door de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Bij het streven naar circulair bouwen legt Utrecht de lat hoog: geen nieuwe grondstoffen toevoegen, tenzij (her) gebruik van grondstoffen (direct of via een grondstoffenbank) onmogelijk is. Circulair bouwen voegt maatschappelijke- en publieke waarde toe aan het (omliggende) gebied. Waar mogelijk maken we gebruik van de in het (omliggende) gebied al aanwezige waarden, zowel wat betreft materialen als sociale componenten. Circulair bouwen draagt bij aan procesinnovatie en, zo mogelijk, aan het creëren van nieuwe banen. Het zal uitnodigen tot het aangaan van duurzame relaties en allianties (Total Cost of Ownership and Usership benadering). Circulair bouwen richt zich ook op slimme en duurzame materiaalkeuzes, zoals toepassing van hout (CO_2-opslag). Een eerste stap is het in dit gebied voor nieuwe gebouwen en voor de openbare ruimte opstellen van een materialenpaspoort. Circulair bouwen is volop in ontwikkeling. Kennisontwikkeling - in samenwerking met andere partijen - is van groot belang voor opschaling. Onlangs heeft een aantal steden op de Innovation Expo (Zie: https://circulairestad.nl/over-de-city-deal) enkele eerste resultaten gepresenteerd. Deze ervaringen krijgen, voor zover mogelijk en effectief, in de planuitwerking voor de Merwedekanaalzone een plaats.

Het Platform 31(Kenniscentrum voor stedelijke ontwikkeling) is nagegaan wat de mogelijkheden zijn van een 'learning community' als onderdeel van het Merwede Lab. Dit is onder meer:

- door weloverwogen materiaalkeuze behalen van een Milieu Prestatie Gebouwen (MPG) 0,5 en een Gemeentelijke Praktijk Richtlijn (GPR) gebouwscore van 8 of beter;
- wisselwerking versterken tussen gebouwen en omgeving, cruciaal in een hoogstedelijk gebied;
- meervoudige waardecreatie en daarmee bijdragen aan circulaire economie;
- het meten en laten meewegen van de maatschappelijk meerwaarde;
- het benutten van de kracht van 'placemaking' aan de hand van bestaande gebouwen en plekken.

Circulair Bouwen
De landelijke Transitieagenda Bouw (2018) omschrijft circulair bouwen als: ‘het ontwikkelen, gebruiken en hergebruiken van gebouwen, gebieden en infrastructuur, zonder natuurlijke hulpbronnen onnodig uit te putten, de leefomgeving te vervuilen en ecosystemen aan te tasten. Bouwen op een wijze die economisch verantwoord is en bijdraagt aan het welzijn van mens en dier. Hier en daar, nu en later’.

Bouwlogistiek
Bouwactiviteiten zullen langdurig een wissel trekken op de leefbaarheid en bereikbaarheid van Utrecht Zuidwest. Bestelbusjes en vrachtwagens rijden dagelijks naar en van bouwplaatsen. De ruimte voor al dit bouwverkeer en het lossen en tijdelijk opslaan van bouwmaterialen is beperkt. Dit leidt niet alleen tot congestie, dit bouwverkeer is ook een grote bron van CO_2 uitstoot. Slimme bouwlogistiek is noodzakelijk. De inzet van een bouwlogistieke hub aan de rand van de stad, de aanvoer van bouwmaterialen met bouwcontainers en maatregelen om het bouwverkeer te organiseren beperken de druk op de stedelijke verbindingswegen en dragen bij aan CO_2 reductie.

Pilots in het stationsgebied hebben laten zien dat er bijna 70% minder vervoersbewegingen nodig waren, wat resulteerde in een bijna 70% lagere uitstoot van CO_2. Om vermijdbaar bouwafval te voorkomen wordt gewerkt met afvalvrije bouwplaatsen (zero waste). Bouwafval moet zoveel mogelijk worden voorkomen. Het bouwafval wordt daartoe zoveel mogelijk op de bouwlocatie gescheiden tot herbruikbare grondstoffen.

Deze en mogelijk andere maatregelen moeten in de bouwfase van het project door de opdrachtgever nadrukkelijk worden overwogen. Bij gebrek aan initiatief daartoe kunnen deze door ons ook worden voorgeschreven.

Energieneutrale wijk Aspect	De energievoorziening in de Merwedekanaalzone is op termijn fossielvrij en draagt niet meer bij aan broeikasemissies. Kaders	Voorbeeld uitwerking kaders
AARDGASVRIJ	Nieuwbouw in de Merwedekanaalzone is aardgasvrij.	Bestaande leidingen in het gebied blijven vooralsnog in stand, voor bestaande gebouwen en voor eventuele toekomstige alternatieven voor aardgas.
BEPERKEN ENERGIEBEHOEFTE	Nieuwbouw heeft een zeer lage warmte- en koudebehoefte, waarbij wordt gestreefd naar beter dan de op het moment van vergunningverlening geldende wettelijke norm.	
	Alle nieuwbouw is geschikt voor een warmtevoorziening op lage temperatuur.	
BODEMENERGIE	Een bodemenergiesysteem is collectief op tenminste bouwblokniveau.	Ordeningsregels voor gesloten en open bodemenergiesystemen zijn te herleiden uit het Bodemenergieplan Merwedekanaalzone.
DUURZAME OPWEKKING	Het streven is dat gebouwgebonden energie (verwarming, koeling, warm water en installaties) zowel voor woningen als voor utiliteitsgebouwen voor 100% hernieuwbaar wordt opgewekt.	Opwekking van hernieuwbare gebouwgebonden energie wordt op bouwblokniveau gerealiseerd, als dat niet volledig lukt is uitruil binnen het (deel)plangebied mogelijk.
	Energie voor consumptief gebruik of productie in het gebied wordt voor in principe100% hernieuwbaar op het grondgebied van de gemeente Utrecht opgewekt.	Opwekking van voldoende hernieuwbare energie voor consumptief gebruik of productie wordt toegepast in de volgorde gebouwniveau, gebiedsniveau, stadsniveau. Pas wanneer een voorliggende stap onvoldoende mogelijkheden biedt, is een hoger schaalniveau aan de orde.
	Energie voor de openbare ruimte wordt voor 100% hernieuwbaar opgewekt op het grondgebied van de gemeente Utrecht.	Duurzaam energiegebruik in de openbare ruimte wordt bevorderd door achtereenvolgens energiebesparende maatregelen (terugverdientijd <10jaar) en opwekking van hernieuwbare energie.
Circulair bouwen	Voor nieuwe woningen en kantoren wordt een milieuprestatie van maximaal 50% van de norm (nu 1,0 per m2 BVO) volgens de Bepalingsmethode Milieuprestatie Gebouwen en GWW-werken voorgeschreven.	De prestatie wordt evenredig aangepast bij een wijziging van de landelijke milieuprestatie.
	Het instrument GPR gebouw wordt gehanteerd om de integrale duurzaamheid van een gebouw te beoordelen. Op gebouwniveau wordt een waarde van minimaal 8 voorgeschreven voor woningen en kantoren.	De GPR score wordt periodiek strenger gemaakt bij landelijk aanvaarde wijzigingen in de beoordeling.
	Om de integrale duurzaamheid van een plan te beoordelen wordt een score van minimaal ‘excellent’ volgens Breeam nagestreefd of een vergelijkbare score met instrumenten, zoals Greencalc+ of GPR Stedenbouw.	Op basis van een geobjectiveerd inzicht worden de prestaties qua integrale duurzaamheid per bouwfase beoordeeld ten opzichte van vergelijkbare ontwikkelingen in Nederland (Benchmark).

Kerndoel: Klimaatbestendige wijk

7.2 Klimaatbestendige wijk

7.2.1 Water

Regenwater vasthouden
De Merwedekanaalzone moet ook bij een opwarmend klimaat een aangename plek zijn om te wonen of te verblijven. Er is dan een grotere kans op extreme buien en ook meer kans op langere, droge periodes. Om de effecten van langdurige droogte op het groen tegen te gaan houden we regenwater zo lang mogelijk in het gebied vast. Daartoe maken we in het plangebied combinaties met groen, water en beleving, zoals wadi's (waterinfiltratiesysteem) en groenblauwe verbindingen. Ook vergroenen we waar mogelijk de bestaande oevers.

Voor het verwerken van regenwater hanteren we in het plangebied op basis van landelijk beleid de volgorde: vasthouden en nuttig gebruiken, dan bergen en pas als het moet afvoeren. Oplossingen waarbij we regenwater in het plangebied vasthouden en later nuttig gebruiken, hebben de voorkeur boven bergen. Bergen heeft de voorkeur boven het afvoeren van regenwater naar buiten het plangebied of lozen in het Merwedekanaal.

Het belangrijkste en nuttigste gebruik van neerslag is de vochtvoorziening van het groen, de beplanting en bomen in het gebied. Op bouwblokniveau en in de openbare ruimte wordt zoveel regenwater vastgehouden om het groen in het plangebied ook in droge periodes van voldoende water te kunnen voorzien. Wij verwachten dat hieraan kan worden voldaan wanneer in elk bouwblok tenminste 45 mm per uur neerslag vastgehouden kan worden, voordat het op de omgeving moet worden afgewenteld. Voor de openbare ruimte is het streven op jaarbasis om 99% van de neerslag in de bodem te infiltreren en vast te houden. De in het gebied benodigde bergingscapaciteit is sterk afhankelijk van de infiltratiecapaciteit van de bodem. Bij het ontbreken van voldoende infiltratiecapaciteit vragen wij ook om een berging van 45 mm voor verhard oppervlak in het openbare gebied. Dit betekent dat er slechts eenmaal per tien jaar een overschot aan regenwater is dat op het open water moet worden afgewenteld.

Extreme regenbuien
We richten het gebied zo in dat er ook bij een zeer extreme regenbui in het plangebied geen waterschade optreedt. Dit betekent dat het mogelijk moet zijn om een extreme bui van 80 mm in één uur in het gebied te verwerken zonder schade door instromend regenwater aan of in gebouwen of vitale infrastructuur (nutsvoorzieningen). Ook mogen er geen gezondheids- of veiligheidsrisico's zijn, bijvoorbeeld door opdrijvende putdeksels. Dit geldt voor zowel straten als binnenterreinen. Bebouwing moet daartoe voldoen aan de geldende bouwregelgeving.

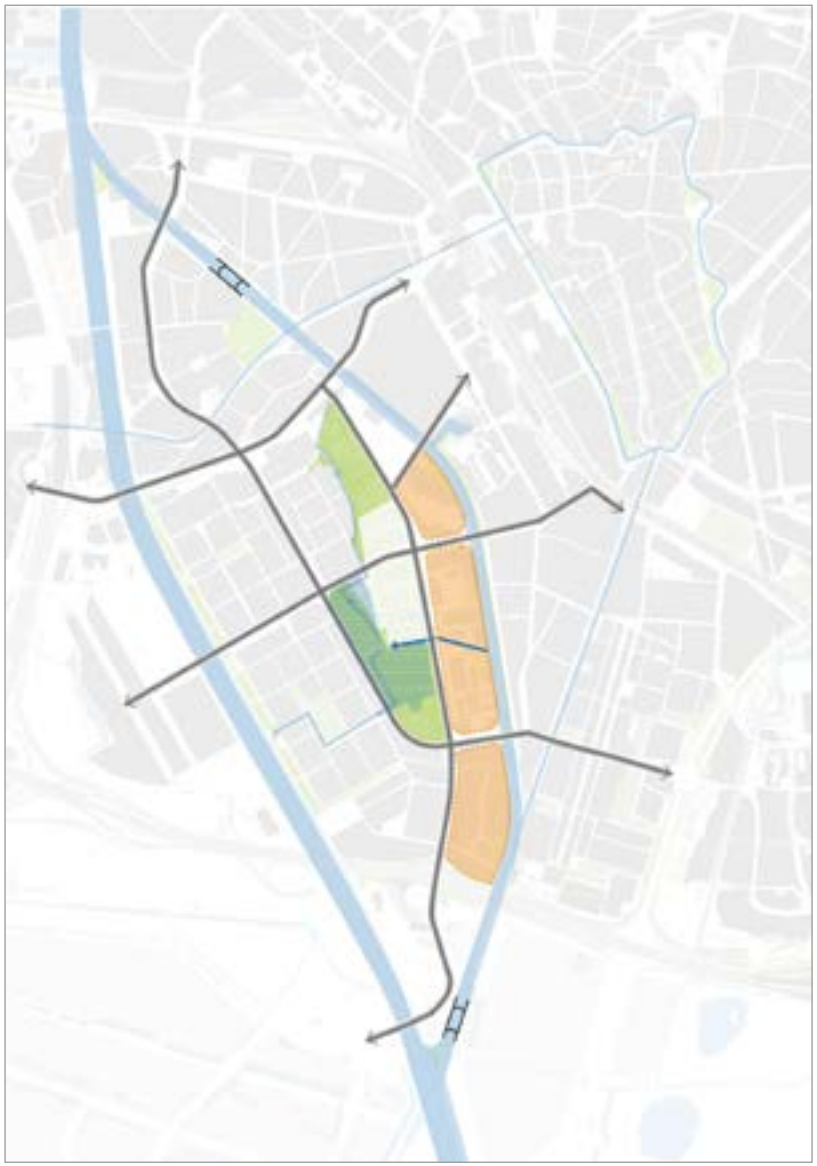
Oppervlaktewater
Vanuit de Merwedekanaalzone maken we een nieuwe watergang naar Park Transwijk. Deze heeft naast een waterhuishoudkundige ook een ecologische en recreatieve betekenis. Hij draagt bij aan het groenblauwe netwerk van de wijk Zuidwest. En zorgt er voor dat de nieuwe watergang in deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone kan doorstromen, dat is belangrijk om de waterkwaliteit te kunnen waarborgen. De watergang is een open verbinding met uitzondering van de kruising met de Europalaan. Die vindt plaats met een duiker (gesloten buis of koker). Deze watergang heeft ecologische én recreatieve waarde. Voor de ruimtelijke inpassing van de open waterverbinding in park Transwijk zijn verschillende mogelijkheden, die nog nader worden uitgewerkt.

Het streven is om in elk deelgebied een waterpartij met recreatieve functie te realiseren. In deelgebied 4 is dit de haven bij de Wilhelminawerf, voor deelgebieden 5 en 6 moet dit nog nader worden onderzocht.

▶ Blauw raamwerk in Zuidwest.

Legenda

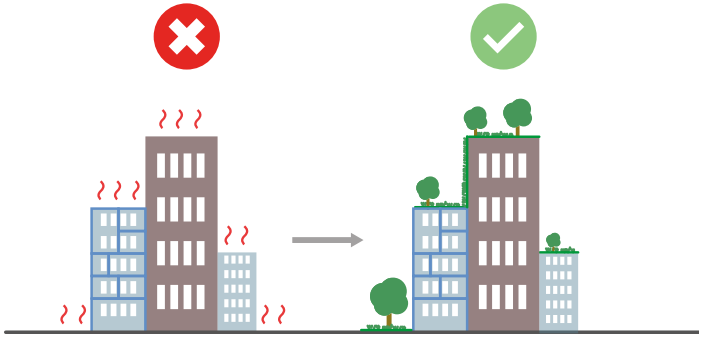
- water
- groen
- watergang bestaand
- watergang nieuw
- water bergen
- sluis
- hoofdwegen
- plangebied



7.2.2 Hittestress

Klimaatverandering leidt naar verwachting tot meer zomerse of tropische dagen. Door het opslaan van de warmte van zonlicht in verharding, gevels en daken is het dan in de stad nog warmer dan het buitengebied (hittestresskaart 2018). Dit is het 'hitte-eiland effect'. De in asfalt, steen of beton opgeslagen zonne-energie wordt 's nachts weer als warmte uitgestraald. Hierdoor kunnen bewoners hittestress ervaren. Vooral kinderen, ouderen en zieken zijn kwetsbaar voor aan hitte gerelateerde gezondheidseffecten. De mate van hittestress wordt bepaald door de gevoelstemperatuur. Dit is, naast luchttemperatuur, gebaseerd op factoren zoals luchtvochtigheid, de aanwezigheid van wind en de straling van de zon en omliggende gebouwen.

Op dit moment bestaat het plangebied vrijwel geheel uit gebouwen en verharding. De toekomst van dit gebied is groener en de bebouwingsdichtheid groter. Groen verkoelt en verdichting en verharding zorgt juist voor meer warmte.



▶▶ Vergroenen om hittestress tegen te gaan. Niet alleen op maaiveld maar ook op daken en aan gevels.

► Gevoelstemperatuur (hoe warm het aanvoelt) bij 33°C in 2015 in de huidige situatie van de Merwedekanaalzone. Wind, schaduw en luchtvochtigheid hebben invloed op de gevoelstemperatuur. (Klimaatstresstest Gemeente Utrecht, 2018).

Het streven is dat op een hete zomerdag de situatie beter is dan de situatie in 2019 en dat het er maximaal 5 graden warmer is dan in het buitengebied (referentie KNMI De Bilt) op een hete zomerse dag. Onderzoek toont aan dat dit kan en meetbaar is. Maatregelen tegen hittestress hebben 2 doelen: De gemiddelde luchttemperatuur van de stad verlagen, zowel overdag als 's nachts en het creëren van lokale koele plekken met een lage gevoelstemperatuur. Als verkoelende maatregelen kan worden ingezet op het creëren van koele plekken en looproutes met schaduw, bij voorkeur door bomen, zo min mogelijk verharden (groen tenzij), het aanleggen van groene gevels en daken, bewegend water (fonteinen) en wind. Het uitgangspunt is dat je in elke straat op een hete dag in de schaduw kan lopen, bij voorkeur in schaduw door bomen. Op de belangrijkste looproutes is er op het heetst van de dag 40% schaduw. In overige loopgebieden is er op het heetst van de dag 30% schaduw.
Daarnaast beschikt iedere woning binnen 200 meter loopafstand over een koele groene plek in de openbare ruimte van minimaal 200 m^2.
Met belangstelling zien wij in hoeverre de architectuur (kleur en materialen) van de gebouwen in de Merwedekanaalzone kan bij dragen aan het koel houden van woningen zonder de inzet van airco, met name bij meerdere aaneengesloten hete zomerse dagen.





▲ Impressie: Ecologische verbinding (diagonaal).

Klimaatbestendige wijk Aspect	Een klimaatbestendige inrichting van de wijk, bestand tegen een warmer klimaat en grotere weerextremen. Kaders	Voorbeeld uitwerking kaders
OPVANG HEMELWATER	Hemelwater tot een bui T= 10 (45 mm/uur) 100% in het gebied vasthouden. Dit geldt voor zowel de bouwblokken met de binnentuinen als de verharde openbare ruimte.	Het vasthouden van het hemelwater in het gebied wordt bevorderd door achtereenvolgens zo min mogelijk oppervlak te verharden, zo veel mogelijk direct te infiltreren in de bodem, zo veel mogelijk oppervlaktewater te realiseren en door bergingscapaciteit toe te voegen op of aan gebouwen.
	Elk bouwblok houdt zelf tot een bui T=10 (45 mm/uur) het hemelwater voor 100% vast.	Met alle daken - of het nu om een daktuin, groen dak of PV-dak gaat - en aanvullende voorzieningen op de binnenterreinen kan de waterbuffering binnen bouwblokken worden gerealiseerd.
	Inrichting van het gebied (openbare ruimte en de binnentuinen) is zodanig dat bij een zeer extreme regenbui (T=100 of 80 mm/uur) geen schade optreedt aan gebouwen en vitale infrastructuur zoals nutsvoorzieningen én veiligheidsrisico's worden voorkomen.	
HITTESTRESS	Op een hete zomerse dag is de gemiddelde temperatuur in de buitenruimte maximaal 5 graden warmer dan de referentiesituatie van de stresstest in 2018.	De temperatuur op pleinen en parken is te beperken door het situeren van schaduw door grote bomen, het realiseren van laag groen (gras en struiken) op zonnige plekken, het niet toepassen van donkerkleurige verharding op langdurig bezonde plekken en het situeren van objecten die schaduw werpen (bij voorkeur door bomen en seizoensgebonden groen) op plekken die in de zomer meer dan twee uur per dag bezond zijn.
		De temperatuur tussen gebouwen is mede te beperken door het realiseren van groene daken en groene gevels.

8. Kwaliteit woonomgeving

Kerndoel:
Kwaliteit op gebouw- en inrichtingsniveau

De ruimtelijke kwaliteit van de woonomgeving bepaalt of je straks in de Merwedekanaalzone prettig kunt wonen, werken en verblijven. Ruimtelijke kwaliteit gaat om beleving en over hoe de inrichting van het gebied aansluit bij het toekomstige gebruik. Het geeft betekenis aan dit gebied. Het kerndoel is kwaliteit op gebouw- en inrichtingsniveau. Er ontstaat kwaliteit in gebouwen en in de inrichting van de buitenruimte door een goede maatvoering, doordachte opbouw en positionering van bouwblokken, door kwaliteit van toegepaste detaillering en materiaalgebruik en door een goede inrichting en beheer van de openbare ruimte en de binnenterreinen.



▲ Infographic kwaliteit woonomgeving.

Kerndoel: Kwaliteit op gebouw- en inrichtingsniveau

8.1 Kwaliteit openbare ruimte

8.1.1 Inrichtingskwaliteit en beheer

Voor de openbare ruimte in de Merwedekanaalzone zetten we in op een fijnmazig stelsel van straten en paden (met een maaswijdte van 50 tot 100 m), oost-west routes en een noord-zuid route door het plangebied, min of meer parallel aan de Europalaan en het Merwedekanaal. De openbare ruimte is grotendeels autovrij. De straten zijn aantrekkelijk groen ingericht en nodigen uit om lopend of fietsend op pad te gaan. Kinderen kunnen hier zelfstandig en veilig naar school. Bij de breedte en inrichting van de straten wordt rekening gehouden met voldoende zonlicht enerzijds en schaduw op warme dagen anderzijds.

Het groen dat in de openbare ruimte dominant aanwezig is, geeft het gebied, in combinatie met het groen op en aan de gebouwen, een duidelijke groene signatuur met een hoge belevings- en natuurwaarde. Zo min mogelijk verharding in het maaiveld ('groen, tenzij') maakt het gebied klimaatadaptief. Het hemelwater is van het riool afgekoppeld, wordt in het gebied vastgehouden en waar mogelijk gebruikt voor het groen of (water) recreatie. Door water, groen en voldoende (grote) bomen in de buitenruimte beperken we hittestress.

In de Merwedekanaalzone zijn veel plekken voor jong en oud waar je kunt luieren in het gras, waar ruimte is voor sport en spel, zitten, picknicken, enzovoorts. Deze plekken liggen op knooppunten van routes, waar ook bijzondere functies (zoals een koffietentje) ruimte krijgen. Ze zijn windluw en hebben een goede bezonning, maar bieden in de zomer ook schaduw. Er is ruimte voor eigenaarschap door gezamenlijk beheer van het groen en voor (tijdelijke) initiatieven. Bewoners voelen zich daardoor betrokken bij en (mede)verantwoordelijk voor de publieke ruimte en zullen elkaar hierdoor makkelijker ontmoeten en leren kennen. Dit draagt bij aan een gezonde (sociale) leefomgeving.

Ontwerpprincipes gezonde verstedelijking

Op plekken waar veel mensen dicht op elkaar wonen is het belangrijk om geluidbeperkende maatregelen toe te passen, bij voorkeur groene gevels. Deze dragen ook bij aan de groenbeleving van de stadswijk. Voor de Merwedekanaalzone is door bureau KM de studie "Utrechtse Ontwerpprincipes voor de Gezonde Verstedelijking" uitgevoerd. Op basis hiervan zijn voorbeelduitwerkingen opgesteld voor sociale veiligheid en om mensen meer te laten bewegen, sporten en ontmoeten. Bij het uitwerken van stedenbouwkundige plannen voor de Merwedekanaalzone dient deze studie als leidraad.

De buitenruimte moet sociaal- en verkeersveilig zijn. Dit is een voorwaarde voor ruimtelijke kwaliteit. We letten op de zichtbaarheid, toegankelijkheid, eenduidigheid, een rijke groene inrichting en aantrekkelijkheid. Ook minder tastbare aspecten, zoals sfeer en beleving, zijn belangrijk bij het beoogde gebruik van de buitenruimte voor verblijf of diverse activiteiten. Deze dragen bij aan een gezonde leefomgeving. Belangrijk is hierbij vooral het borgen van de menselijke maat, het bieden van verrassing en variatie in beleving, het realiseren van verschillende typen groen en het plaatsen van kunst in de buitenruimte.

Kwaliteitsniveau openbare ruimte

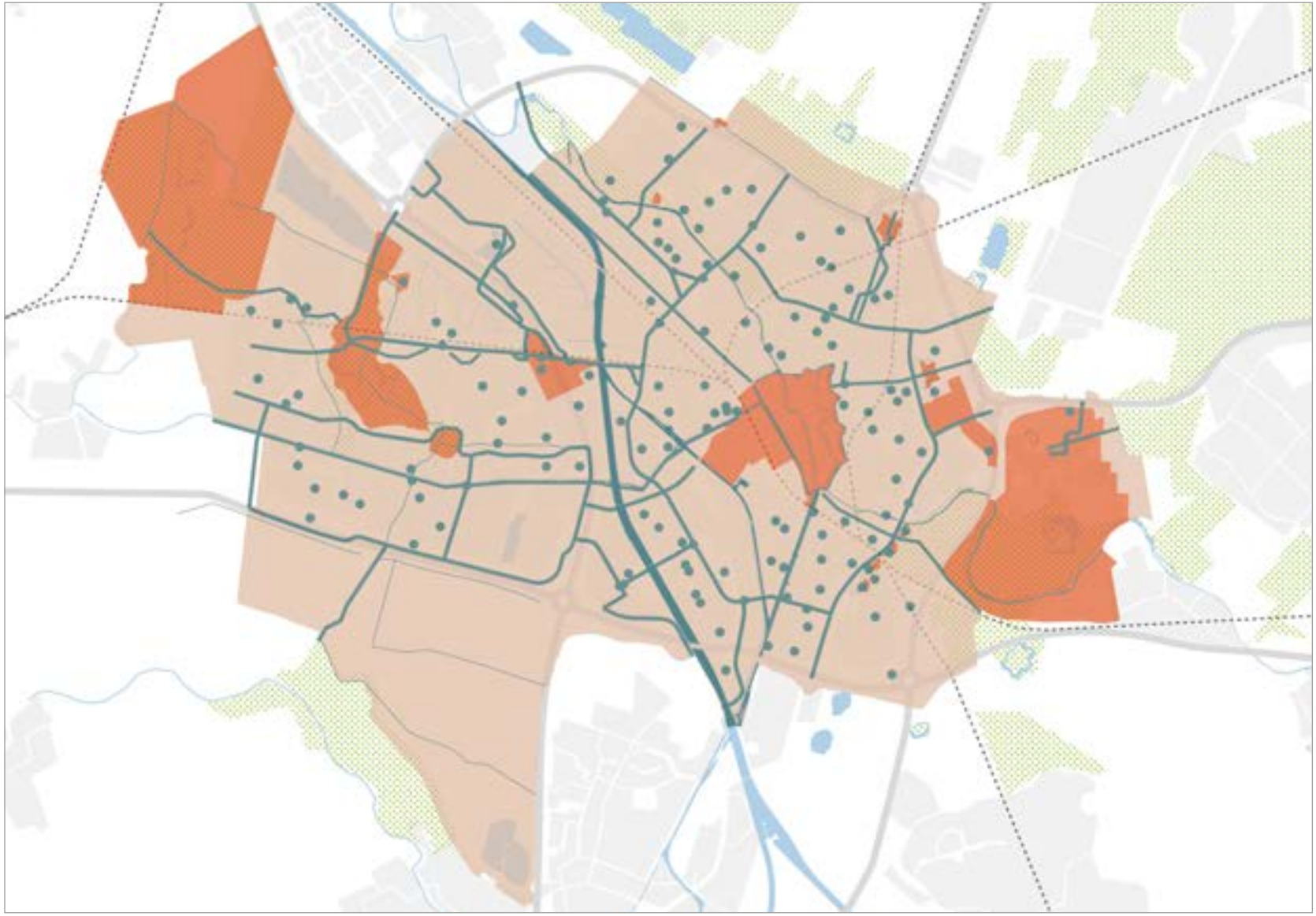
Het is een uitdaging om de beoogde kwaliteit van de openbare ruimte te realiseren én te behouden bij een toenemende gebruiksdruk of een ander soort gebruik. Ook zijn er nieuwe uitdagingen zoals klimaatadaptatie en een betere toegankelijkheid. De openbare ruimte moet robuust zijn en tegelijk flexibel genoeg om veranderingen in de tijd aan te kunnen. Dit betekent dat de openbare ruimte van voldoende omvang is en een inrichting heeft die goed te beheren is.

In de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte voor de stad Utrecht worden drie kwaliteitsniveaus voor de openbare ruimte gehanteerd: 'Domstad', 'Domstad Bijzonder' en 'Utrechtse Allure'. 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

► Kwaliteitsniveaus uit Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte.

Legenda

- Utrechtse Allure
- Domstadkwaliteit Bijzonder
- Domstadkwaliteit
- Domstadkwaliteit Bijzonder op plekken



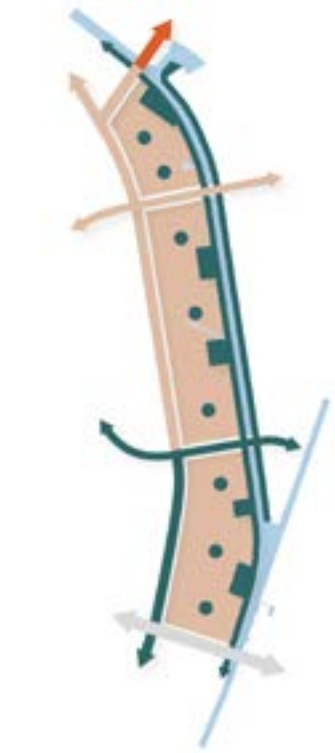
betekent dat we bij de inrichting van het gebied gebruik maken van basisbestratingmaterialen en dat er een beperkte keuze is in het te plaatsen type straatmeubilair. Maar het Handboek Openbare Ruimte kent nog geen basiskwaliteit Domstad, waar de openbare zo intensief gebruikt wordt en waar het `groen-tenzij' 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.

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.

Toegankelijkheid
We streven naar een zoveel mogelijk obstakelvrije openbare ruimte. Dit betekent dat het plaatsen van straatmeubilair tot een minimum wordt beperkt, en het straatmeubilair dat noodzakelijk is bij voorkeur direct langs gevels wordt geplaatst. Indien er fietsenrekken worden geplaatst voor bezoekers of recreanten moeten deze niet als obstakel worden ervaren.

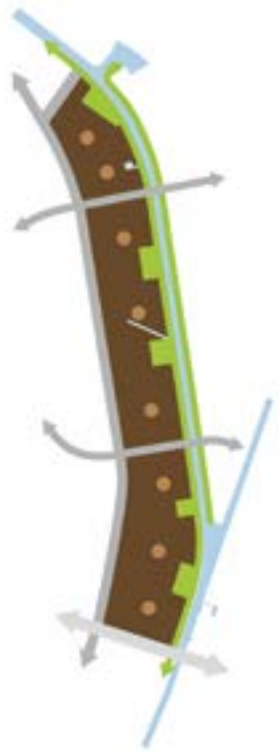
Beheer
Voor goed beheer van de openbare ruimte is het van belang om het (dagelijks en periodiek) onderhoud eenvoudig, doelmatig en betaalbaar te houden. Gekoppeld aan de Domstadkwaliteit geldt in de openbare ruimte een basis beheerniveau dat past bij het intensieve gebruik van de openbare ruimte. In het Merwedepark en op enkele andere plekken in de deelgebieden is een intensiever beheer nodig, omdat hier het kwaliteitsniveau 'Domstad Bijzonder' van toepassing is.

Kunst
Kunst in de openbare ruimte maakt de omgeving aantrekkelijk, geeft het gebied identiteit en versterkt de verbindingen in het rondje Stadseiland. Utrecht heeft een lange traditie opgebouwd in het realiseren van toonaangevende kunstprogramma's in ontwikkelingsgebieden. Die zetten we hier voort.



▲ Voorgeschreven kwaliteitsniveau

Legenda
- Utrechtse Allure
- Domstadkwaliteit Bijzonder
- Domstadkwaliteit
- Domstadkwaliteit Bijzonder op plekken



▲ Gewenste materialisering

Legenda
- domstadkwaliteit: betontegel
- domstadkwaliteit: gebakken klinker
- domstad bijzonder: afwijkend mag
- domstad bijzonder afwijken mag

► Kwaliteiten van de ondergrond.

8.1.2 Ondergrond, kabels en leidingen

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 door 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 straks meer en meer een rol voor duurzame energieopslag en -winning. Ook bevinden zich in de ondergrond van het plangebied archeologische waarden. Kortom, in de Merwedekanaalzone krijgen veel kwaliteiten een plaats in de bovenste 50 meter van de bodem.

De kwaliteit van de ondergrond is bepalend voor alles wat er bovengronds gebeurt. We maken een onderscheid in draag-, productie-, regulatie- en informatiekwaliteiten. Deze kwaliteiten kunnen worden benut voor duurzame oplossingen in het gebied. Daardoor hoeven we in mindere mate terug te grijpen op technische oplossingen (zoals waterberging). Ingrepen in het gebied (zoals ondergronds ruimtegebruik) vinden bij voorkeur zodanig plaats dat de ondergrondkwaliteiten niet worden aangetast. Dit doen we door de verschillende ruimteclaims op de ondergrond inzichtelijk te maken en te koppelen aan de bovengrondse ambities, doelen en maatschappelijke opgaven.

Voorwaarde is in alle gevallen dat de bodem functioneel geschikt is (en blijft) voor het beoogde gebruik. Hoe voller de bovengrondse ruimte, hoe intensiever de ondergrondse ruimte zal worden benut. Door vroegtijdige ordening en regie kunnen conflicten in functies en processen in de ondergrond worden voorkomen en kan de benutting van deze schaarse bron zo optimaal mogelijk zijn. Gaandeweg het ontwerp en bouwproces vinden aanpassingen aan ontwerpen plaats. Dat is onvermijdelijk. Hierbij kunnen ongemerkt dergelijke conflicten ontstaan. Daarom dient hier steeds op te worden gelet. Om te zorgen dat de ondergrond geschikt blijft en om ruimte te creëren voor (als het kan) iedere ondergrondfunctie, wordt bij het gebruik van de ondergrond ermee rekening gehouden dat de ondergrondkwaliteiten zo weinig mogelijk worden aangetast, er zo weinig mogelijk ondergrondse

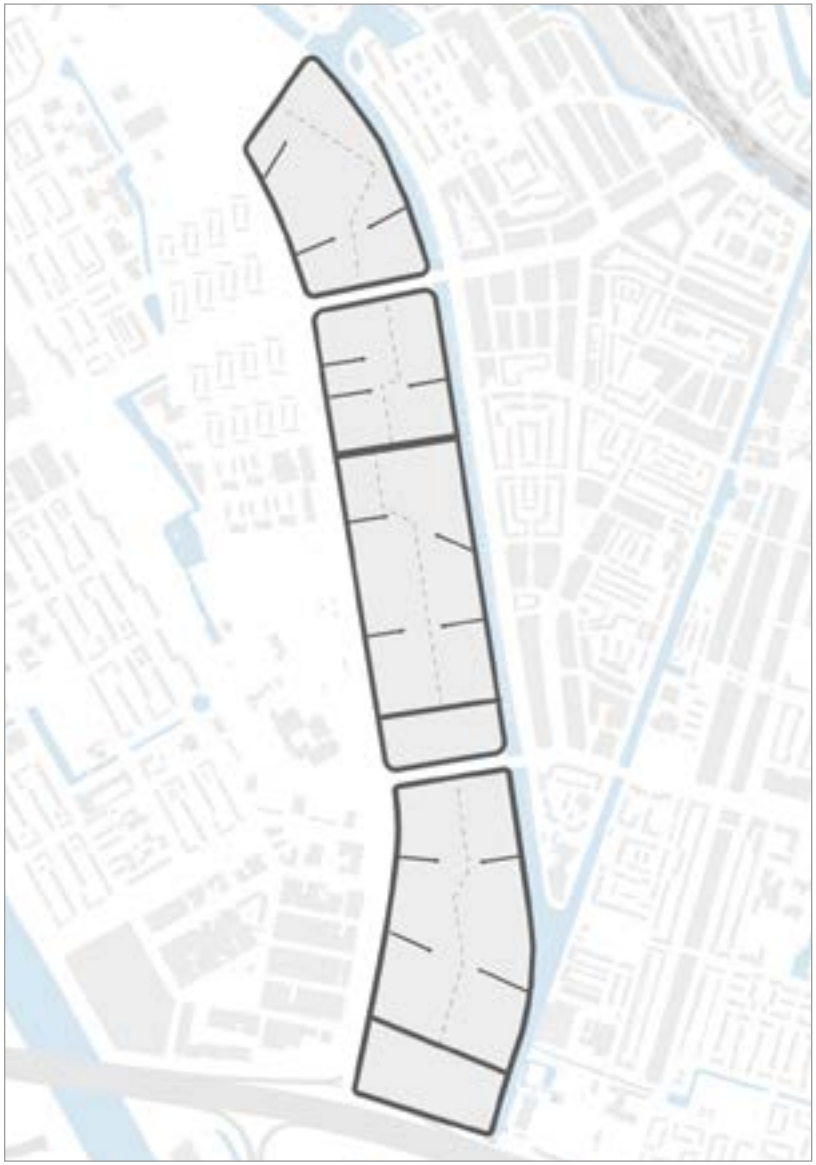


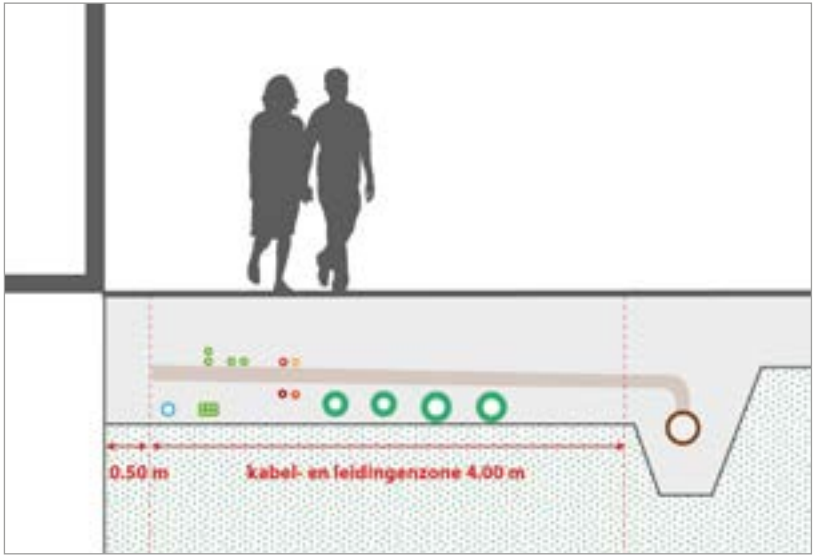
► Nutsvoorzieningen georganiseerd in een ringstructuur rondom deelgebieden.

Legenda

kabel/leidingenzone, standaard 4.00 m

kabel/leidingenzone, standaard ≥2.50 m





►► Standaard kabel- en leidingentracé van 4 meter breed rondom deelgebieden.

Legenda

- drinkwater
- stadswarmte
- riolering
- middenspanning
- laagspanning
- openbare verlichting
- gas hoge druk
- datatransport

ruimte wordt gebruikt, best beschikbare technieken worden toegepast en effecten op andere ondergrondfuncties zo klein mogelijk zijn. Zo worden nadelige effecten niet afgewenteld op de beheerfase en is er bovendien flexibiliteit ingebouwd voor eventuele latere aanpassingen of aanvullingen van functies in die ondergrond.

Om regenwater vast te kunnen houden en wateroverlast bij forse regenbuien te voorkomen is verticale drainage nodig waardoor regenwater door de bovenste kleilaag naar het watervoerend pakket kan infiltreren. Bureau Deltares heeft onderzocht of er bij verticale drainage ongewenste interactie kan plaats vinden tussen bodemenergiesystemen (WKO) en hemelwaterinfiltratie (HWI). De (voorlopige) conclusie is dat er inderdaad een conflict kan ontstaan in het eerste watervoerend pakket. De precieze omstandigheden kunnen per verticale drainagebuis, per ontwerpprincipe en per WKO-debiet verschillen. Vervolgonderzoek is nodig.

Om langs Europalaan-noord en het Merwedekanaal meer ruimte te maken voor bomen worden bestaande kabels en leidingen, in samenspraak met de netbeheerders, opnieuw geordend en gebundeld. Voor het hoofdnetwerk van alle kabels en leidingen in het gebied wordt bij herontwikkeling uitgegaan van een ringstructuur. De distributie langs een dergelijk netwerk is bij calamiteiten gegarandeerd en ontwikkelaars kunnen onafhankelijk van elkaar bouwen. In woonbuurten worden de kabels en leidingen gebundeld aangelegd, waarop bouwblokken met één aansluiting worden aangetakt. Daarmee maken we ruimte voor een groene leefomgeving met bomen en wadi’s.

8.1.3 Afval

Afval is een grondstof. Daarom wordt het in Utrecht gescheiden opgehaald. Dit kan bijvoorbeeld door het afval te verzamelen in ondergrondse (pers) containers. Deze staan in de openbare ruimte. Het aantal ondergrondse containers dat in een gebied als de Merwedekanaalzone nodig is zou onevenredig veel ruimte vragen. Het legen van de containers zou bovendien structureel zwaar verkeer brengen in een autovrij gebied.

Naar onze overtuiging past de in Utrecht gebruikelijke manier van (gescheiden) afvalinzameling niet goed in een gebied zoals de Merwedekanaalzone, met een hoge dichtheid, veel hoogbouw en een autovrije openbare ruimte. In samenhang met ontwikkelingen in het Beurskwartier worden alternatieven voor gescheiden inzameling van afval bij hoogbouw onderzocht. Afval kan bijvoorbeeld worden ingezameld met geschakelde elektrische voertuigen (vanuit de parkeergarages). Ook het apart inzamelen van groente-, fruit en tuinafval (GFT) met nascheiding wordt onderzocht. Deze alternatieven bieden mogelijk handvatten, maar hebben ons doen inzien dat afvalinzameling geen sectorale opgave is.

Aanvullend onderzoek is nodig om tot een afweging te komen tussen de onderzochte systeemkeuzes en hoe deze zich verhouden tot een systeem met ondergrondse containers. In deze afweging moet rekening gehouden worden met de kwaliteit van de openbare ruimte, de maat en schaal van de bebouwing, de mobiliteitsopgave in de Merwedekanaalzone en de mogelijkheid voor modulaire systemen, waarop ook bestaande gebruikers van het gebied aan kunnen haken.



▲ Impressie: Groen binnenterrein.

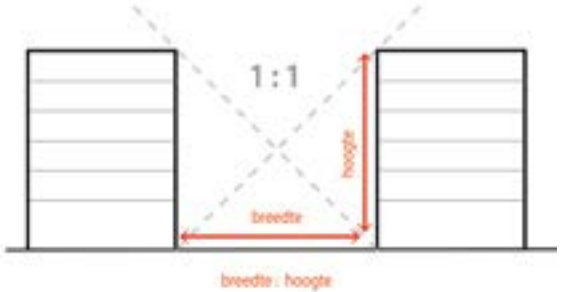
8.2 Bebouwing

► Hoogte-breedte verhouding 1:1 straatprofielen.

De ruimtelijke kwaliteit op gebouw- en inrichtingsniveau bepaalt hoe een aantrekkelijk, goed en gezond leefklimaat kan ontstaan. De ruimtelijke structuur en de maat van de bouwblokken en gebouwen is bepalend voor de kwaliteit van de buitenruimte en de mate waarin de menselijke maat en schaal in het gebied aanwezig is. Voor deelgebied 5 is de maatvoering uitgewerkt en begrensd in Stedenbouwkundig Plan Merwede.

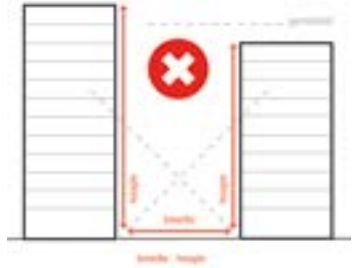
8.2.1 Straatprofiel

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





▲ Goede voorbeelduitwerking straatprofiel



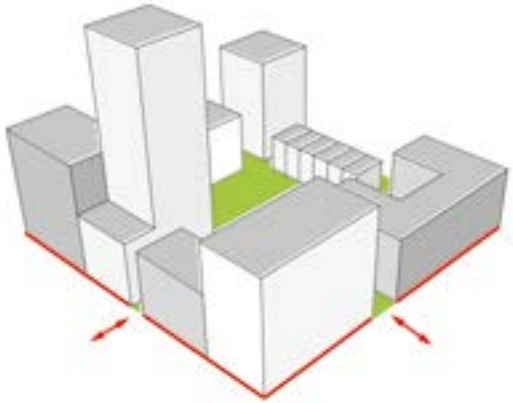
▲ Foute voorbeelduitwerking straatprofiel

8.2.2 Samengesteld bouwblok

► Samengesteld bouwblok.

De bouwblokken van de Merwedekanaalzone zijn samengesteld uit verschillende, kleinere en zelfstandig herkenbare gebouwen. De diversiteit in hoogte, breedte en architectuur van de verschillende gebouwen draagt bij aan het borgen van een menselijke maat. Ook vergroot dit de mogelijkheden om de kwaliteit van woningen en leefomgeving te optimaliseren, draagt het bij aan de gewenste functionele mix en biedt het kansen voor verschillende vormen van opdrachtgeverschap en divers eigenaarschap.

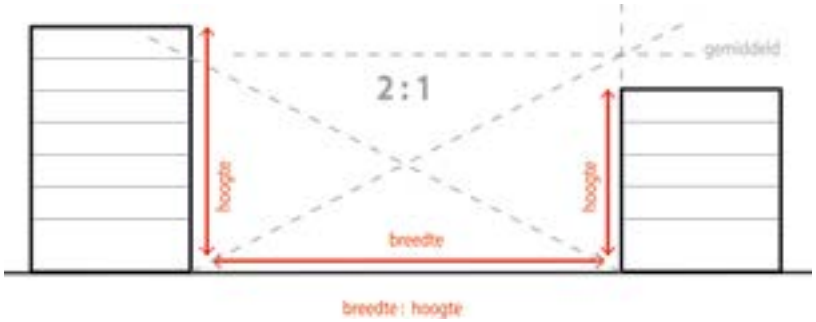
De maximale maat voor de afmetingen van het bouwblok is gelijk aan de maximale maaswijdte in het netwerk voor voetgangers: 100m. Dit wordt bereikt door niet te grote bouwblokken en door binnenterreinen openbaar of (deels) publiek toegankelijk te maken.



8.2.3 Binnenterrein

Elk bouwblok heeft een luw, groen en goed bezond binnenterrein. De binnenterreinen zijn overwegend collectief te gebruiken, in ieder geval overdag publiek toegankelijk en alle verbonden met het openbaar voetgangersnetwerk. Door de binnenterreinen te koppelen aan de bewoners is de kwaliteit van de inrichting en de sociale cohesie geborgd. De binnenterreinen zijn te bereiken voor alle bewoners van een bouwblok. Voor kinderen in de leeftijd tot 6 jaar wordt in elk publiek toegankelijk binnenterrein een formele speelvoorziening gerealiseerd.

Het hoogteverschil tussen een binnenterrein en de direct aangrenzende openbare ruimte is zoveel mogelijk beperkt en moet het uitnodigende karakter van het binnenterrein (zicht, toegankelijkheid, herkenbaarheid en sociale veiligheid) zo min mogelijk belemmeren. Er ontstaat zo een netwerk van (semi-) openbare of publiek toegankelijke ruimte door de bouwblokken heen. Vanaf dit netwerk kunnen desgewenst ook woningen ontsloten worden. Echter, gezien de grote fietsparkeeropgave in de bouwblokken langs de Europalaan/Overste Den Oudenlaan, is het onvermijdelijk dat deze binnenterreinen op niveau zijn.



▶ Breedte-hoogte-verhouding 2:1 in binnenterreinen.

De binnenterreinen zijn groen en met bomen ingericht. Het vergroenen van de gevels draagt bij aan een prettig verblijfsklimaat. De groene inrichting draagt bij aan het opvangen en vasthouden van regenwater en een akoestisch prettig leefklimaat.

De binnenterreinen verhouden zich qua omvang goed tot de gemiddelde hoogte van het bouwblok. Met een gemiddelde breedte-hoogteverhouding in de binnenterreinen van 2 op 1 is dit over het algemeen goed te bereiken. Door variatie in bouwhoogtes of toegangen van en naar de openbare ruimte wordt de kwaliteit van de binnenterreinen en omliggende woningen geoptimaliseerd. Er kunnen stedenbouwkundige of programmatische redenen zijn om incidenteel van deze verhouding af te wijken, zeker indien het bouwblok eerder het karakter en de maten van een groot gebouwcomplex heeft, op voorwaarde dat de woonkwaliteit van de hieraan gelegen woningen en de groene kwaliteit van het binnenterrein is gewaarborgd.

Om de collectieve waarde van de binnenterreinen te borgen zijn private buitenruimtes van woningen aan het binnenterrein beperkt van diepte. Bij een tuindiepte tot 3 meter kan over het algemeen aan deze eis worden voldaan, al blijven andere en aanvullende maatregelen nodig. Bij wat grotere binnentuinen is een diepere private buitenruimte mogelijk mits de collectieve waarde is geborgd. Schuttingen en andere hoge erfafscheidingen zijn ongewenst. Door de binnenterreinen te koppelen aan bewoners willen we sociale cohesie stimuleren en de kwaliteit van de inrichting versterken.

De overgangen van de private buitenruimtes naar de collectieve ruimte zijn onderdeel van het collectief ontworpen en beheerde binnenterrein. Voor bergingen of fietsenstallingen is op het binnenterrein geen ruimte, deze functies krijgen in het gebouw een plek.

8.2.4 Bouwhoogte

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

Er kunnen stedenbouwkundige aanleidingen zijn om bebouwing (tot de maximale dakhoogte) wel in de rooilijn te plaatsen op voorwaarde dat de algemene woningkwaliteit en leefomgevingskwaliteit voor straat en binnenterreinen is geborgd. Dit geldt voor maximaal één gebouw per straat of plein.

Gemiddelde dakhoogte
De gemiddelde dakhoogte varieert van 6 lagen aan de zijde van het kanaal tot 10 lagen aan de Europlaan. Bouwen boven de gemiddelde dakhoogte is toegestaan tot een maximale dakhoogte, op voorwaarde dat dit wordt gecompenseerd door lagere gebouwen en/of onbebouwde delen in de betreffende straat en/of bouwblok. Door te variëren met bouwhoogtes kan een menselijke maat en schaal worden bereikt, kan de bezonning van straten en binnenterreinen worden geoptimaliseerd en kunnen stedenbouwkundige accenten worden gelegd. Daarnaast kunnen daken optimaal gebruikt worden als tuin of terras.

Hoge gebouwen
Boven de maximale dakhoogte zijn hoge gebouwen toegestaan (zie tabel *maximale bouwhoogtes (m) en aantal bouwlagen (L) in de Merwedekanaalzone*). Om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen, gelden naast een maximale hoogte ook aanvullende voorwaarden:

- De hogere gebouwen verschillen zichtbaar in vorm en bouwhoogte;
- De hogere gebouwen staan tenminste 50 meter uit elkaar;
- De maximale footprint van hoge gebouwen bedraagt 750m^2.

Stedelijke accenten
Aan de Europalaan en de Overste Den Oudenlaan zijn op belangrijke stedelijke plekken hoogteaccenten tot 70 meter mogelijk. Hiermee wordt aangesloten op de stedenbouwkundige structuur van Utrecht Zuidwest. Voor deze accenten gelden aanvullende voorwaarden:

- Accenten liggen altijd terug ten opzichte van de rooilijn in de vorm van een setback ten behoeve van de menselijke maat van de bebouwing en het beperken van windhinder in de buitenruimte.
- Accenten worden uitgevoerd als torens (niet als langgerekte gebouwen).

Uitzonderingen bouwhoogte
Aan de Dr. M.A. Tellegenlaan, de Koningin Wilhelminalaan, de Beneluxlaan en de A12 mag de Merwedekanaalzone zich stedelijk presenteren. Voor deze plekken gelden afwijkende bebouwingsregels:

- De bebouwingsregels voor het middengebied (zie tabel *maximale bouwhoogtes (m) en aantal bouwlagen (L) in de Merwedekanaalzone*) zijn van toepassing voor het gebied tussen het kanaal en de centrale as.
- De bebouwingsregels voor de Europalaan (zie tabel *maximale bouwhoogtes (m) en aantal bouwlagen (L) in de Merwedekanaalzone*) zijn van toepassing voor het gebied tussen de centrale as en de Europalaan/Overste Den Oudenlaan.

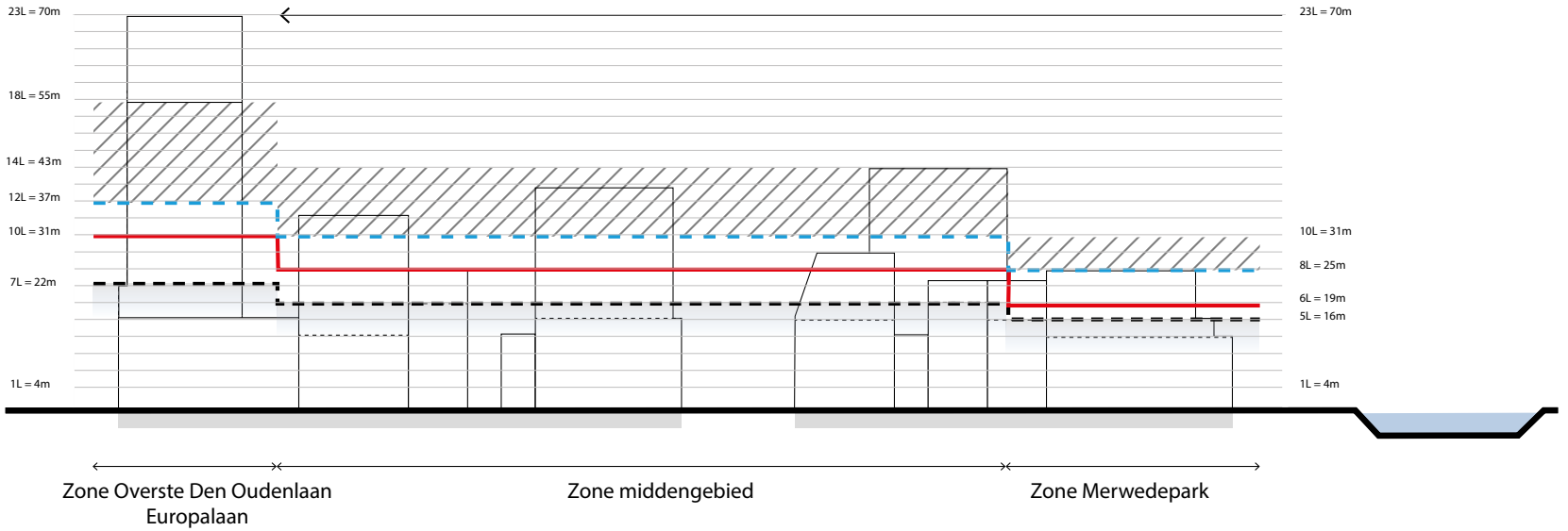
"'Dat wordt wennen voor mij, ik zie de Dom niet meer."

Quote uit buurtgesprekken Transwijk/Rivierenwijk

▶ Bouwhoogtes

Legenda

- Stedelijk accent
- Zone hoge gebouwen
- Maximale dakhoogte
- Gemiddelde dakhoogte
- Maximale goothoogte



▶ Maximale bouwhoogtes (m) en aantal bouwlagen (L) in de Merwedekanaalzone.

Maxijmale bouwhoogte	Goothoogte	Gemiddelde dakhoogte	Dakhoogte	Hoge gebouwen	Stedelijk accent
Voorwaarden	Boven de goothoogte springen gebouwen terug ten opzichte van de rooilijn.	Zie richtlijnen gemiddelde hoogte		Zie richtlijnen hoge gebouwen.	Aan knooppunt infrastructuur en aan diagonale verbinding Merwedepark – Park Transwijk
Europalaan	7L	10L	37m / 12L	40–55m / 13–18L	70m / 23L
Middengebied	6L	8L	31m / 10L	34–43m / 11–14L	n.v.t.
Merwedepark	5L	6L	25m / 8L	28–31m / 9–10L	n.v.t.

► Situering stedelijke accenten.

Legenda

Stedelijk accent



8.2.5 Plint

Voor een goede leefomgeving is de kwaliteit van de aansluiting van een gebouw op de straat en op het binnenterrein essentieel. Het gaat hierbij vooral om de architectuur en het gebruik van de plint en de eerste drie bouwlagen boven de plint met uitzicht van de bewoners op de buitenruimte (sociale controle). Als bewoners zicht hebben op de buitenruimte, dan voelt deze sociaal veiliger en wordt de ruimte beter gebruikt. Een levendige plint in een gebouw brengt (vaak) licht in de openbare ruimte en trekt publiek aan. Ook dit draagt bij aan het gevoel van sociale veiligheid.

Er zijn verschillende typen functies voor plinten: wonen, werken, publiek of utilitair. Het karakter van de plint varieert van openbaar tot privé. Afhankelijk van functie en karakter gelden andere eisen aan de overgang tussen gebouw en openbare ruimte. Een levendige, publieke plint vraagt om een etalage, ruimte voor uitstallingen of een gevelterras. Fietsenstallingen passen niet in dit beeld. Een woonplint aan een drukke straat heeft meer behoefte aan privacy, bijvoorbeeld met groen. De samenhang tussen het type straat (gebruik en inrichting) en het type plint (gebruik inclusief organisatie van het gebouw of woning) bepaalt welke eisen gelden voor een goede overgangszone tussen gebouw en openbare ruimte.

De plint van een bouwblok is altijd een ontworpen onderdeel van het gebouw in het bouwblok. Plinten zijn tenminste 4 meter hoog en staan op het maaiveld. Door deze hoogte is er flexibiliteit ingebouwd waardoor toekomstig ander gebruik mogelijk is.

Gebouwen met een grotere schaal (in breedte of hoogte) of bij markante hoeken hebben een plinthoogte die past bij de schaal van het gebouw. De overgang tussen openbaar en privé is altijd ontworpen als onderdeel van de collectieve of openbare ruimte.

Kwaliteit woonomgeving Aspect	De verdichtingsopgave vormgeven op gebouw- en inrichtingsniveau met oog voor de menselijke maat. Kaders	Voorbeeld uitwerking kaders
ALGEMEEN	De openbare ruimte en de gebouwen zijn toegankelijk voor iedereen, ook voor mensen met een fysieke beperking (VN verdrag Handicap).	Voor de openbare ruimte geldt het (nog op te stellen) Handboek Openbare Ruimte Merwedekanaalzone. De openbare ruimte voldoet aan de richtlijnen voor toegankelijkheid volgens Voetpaden voor iedereen (Bouwadvies Toegankelijk 2014).
	Autoverkeer wordt direct naar gebouwde parkeerruimte geleid. In de buitenruimte bevinden zich geen parkeerplaatsen.	Autoverkeer voor hulpdiensten is toegestaan.
	Sleutelwoorden voor de inrichting van de openbare ruimte zijn zichtbaarheid, toegankelijkheid, eenduidigheid, een rijke groene inrichting en aantrekkelijkheid.	Leidraad voor de inrichting van de openbare ruimte vormt de studie Utrechtse Ontwerpprincipes voor de Gezonde verstedelijking en Sociale veiligheid door bureau KM.
MATERIAALGEBRUIK OPENBARE RUIMTE	Het kwaliteitsniveau Domstad is het basisniveau voor inrichting en beheer van de openbare ruimte.	De basiskwaliteit Domstad voor gebieden met hoge dichtheid vraagt een uitwerking van het Handboek Openbare Ruimte en een aanpassing van de Kadernota. Deze gebieden worden niet alleen intensief gebruikt, maar hebben daarnaast ook nieuwe opgaven zoals hittestress, hemelwater en ecologie. In de Merwedekanaalzone geldt ook het ‘groen-tenzij’ principe.
	Het kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder wordt gebruikt voor het Merwedepark en plekken met een bijzondere (historische) identiteit.	
ONDERGROND	De bodem is tenminste functioneel geschikt voor het gebruik dat erop plaatsvindt.	
	Alle functies in de ondergrond (kabels en leidingen, energiesystemen, afvalsystemen, boomwortels, waterberging en archeologie enz.) krijgen voldoende ruimte.	Alle functies in de ondergrond worden reeds in de planvorming geordend en geclusterd en waar mogelijk geoptimaliseerd. Inzet is ondergrondse conflicten te voorkomen en maximale ruimte voor groen te maken.
		Bestaande verbindingen van transportleidingen en voorzieningen naar eindgebruikers in andere stadsdelen worden gehandhaafd.
STRAATPROFIEL	Langdurig donkere straten en pleinen zijn ongewenst. Ook in hoge dichtheid moet de menselijke maat worden behouden. Straatbreedtes en de hoogte en bijbehorende breedte van aangrenzende bebouwing zijn daarin allesbepalend.	Met straten die een gemiddelde hoogte-breedteverhouding tot aan de dakhoogte van 1 op 1 hebben, is dit over het algemeen goed te bereiken. Er kunnen stedenbouwkundige aanleidingen zijn om incidenteel en lokaal smallere profielen te hanteren, voor zover die samengaan met juist een ruimer profiel in de directe nabijheid. Voorwaarde voor een smaller straatprofiel is dat de woonkwaliteit van de hier gelegen woningen gewaarborgd blijft.
	Er is een overgangszone van minimaal één meter tussen bebouwing en de straat om hiermee de overgang tussen openbaar en privé vorm te geven.	Afhankelijk van de aangrenzende functie wordt deze zone met groen dan wel in (afwijkende) verharding uitgevoerd.
BOUWBLOKKEN	De bebouwing wordt in de vorm van samengestelde bouwblokken gerealiseerd.	
	Elk samengesteld bouwblok bestaat uit verschillende herkenbare gebouwen. De gebouwen variëren in breedte, hoogte en architectuur (korrelgrootte).	
	Samengestelde bouwblokken hebben een maximale lengte van 100 meter. Als ze langer zijn dan loopt er een openbaar toegankelijke route doorheen.	
	Het hoogteverschil tussen de publiek toegankelijke binnenterreinen en de aangrenzende openbare ruimte is beperkt en mag niet belemmerend werken op zicht, toegankelijkheid, herkenbaarheid en sociale veiligheid van het binnenterrein.	Met ‘onbelemmerd zicht’ wordt bedoelt dat toegangen van binnenterreinen uitnodigend zijn om naar binnen te lopen. De toegankelijk van deze binnenterreinen vraagt om bijzondere oplossingen.

Kwaliteit woonomgeving Aspect	De verdichtingsopgave vormgeven op gebouw- en inrichtingsniveau met oog voor de menselijke maat. Kaders	Voorbeeld uitwerking kaders
BINNENTERREINEN EN GROEN	Elk samengesteld bouwblok is groen en heeft een publiek toegankelijk binnenterrein. De binnenterreinen moeten, in verhouding tot hun omvang, voldoende plekken hebben met een aangenaam verblijfsmilieu en voldoende zon.	Met een gemiddelde lengte-breedteverhouding in de binnenterreinen van 2 op 1 is dit over het algemeen goed te bereiken. Er kunnen stedenbouwkundige of programmatische redenen zijn om incidenteel van deze verhouding af te wijken, zeker indien het bouwblok eerder het karakter en de maten van een groot gebouwcomplex heeft, op voorwaarde dat de woonkwaliteit van de hieraan gelegen woningen en de groene kwaliteit van het binnenterrein zijn gewaarborgd.
	De binnenterreinen zijn grotendeels collectief te gebruiken, in ieder geval overdag publiek toegankelijk en alle verbonden met het openbaar voetgangersnetwerk.	
	Om de collectieve waarde van de binnenterreinen te borgen zijn private buitenruimtes van woningen aan het binnenterrein beperkt van diepte. Schuttingen en andere hoge erfafscheidingen zijn ongewenst. De overgangen van de private buitenruimtes naar de collectieve ruimte zijn onderdeel van het collectief ontworpen en beheerde binnenterrein.	Bij een tuindiepte tot 3 meter kan over het algemeen aan deze eis worden voldaan, al blijven andere en aanvullende maatregelen nodig. Bij wat grotere binnentuinen is een diepere private buitenruimte mogelijk mits de collectieve waarde is geborgd.
	Binnenterreinen en voor bewoners toegankelijke daken zijn meer groen dan verhard, met als streven 60% groen. Het groen is kwalitatief goed, robuust en bestaat uit voldoende grote bomen in verhouding tot de maat en schaal van het bouwblok (waarbij als richting minimaal 1 boom eerste orde of 3 bomen derde orde met struiken en kruiden als onderbegroeiing wordt gehanteerd).	Een vermindering van het oppervlakte aan groen in het binnenterrein mag worden gecompenseerd met toepassing van groen (aan de) gevels aan het binnenterrein.
BOUWHOOGTE	De bebouwing is op de menselijke maat ontworpen. Gebouwen hebben in principe een herkenbare goothoogte. De maximale goothoogtes zijn: · 5 lagen aan het Merwedekanaal; · 6 lagen in het middengebied; · 7 lagen aan de Europalaan/Overste den Oudenlaan. Gebouwen hoger dan de goothoogte hebben een setback van voldoende maat. Ten opzichte van de gemiddelde hoogte mag worden gevarieerd in bouwhoogte. De maximale dakhoogtes zijn: · 8 lagen aan het Merwedekanaal; · 10 lagen in het middengebied; · 12 lagen aan de Europalaan/Overste den Oudenlaan. Gebouwen boven de gemiddelde hoogte worden zo gecompenseerd door lagere gebouwen en/of onbebouwde delen.	In principe springt bebouwing boven de goothoogte altijd terug ten opzichte van de rooilijn. Indien er een stedenbouwkundige aanleiding is, mag incidenteel en maximaal één gebouw per bouwblok volledig in de rooilijn worden gebouwd. Voorwaarde is dat de woonkwaliteit en omgevingskwaliteit voor straat en binnenterrein gewaarborgd blijft. De gemiddelde hoogte wordt berekend per zijde van een bouwblok en is exclusief hoge gebouwen. Er kunnen stedenbouwkundige redenen zijn dat de gemiddelde hoogte niet kan worden gehaald of niet is gewenst. Incidenteel mag worden afgeweken van de gemiddelde hoogte, op voorwaarde dat de woningkwaliteit en de groene kwaliteit en bezonning van binnenterreinen en straten gewaarborgd blijft.
PLINTEN	Er is sprake van levendige plinten met een vrije hoogte van minimaal 4 meter, flexibel in te vullen met voorzieningen en woningen. De stedelijke accenten wijken af en hebben een hogere plint, die in verhouding staat tot het gebouw.	Langs de Europalaan worden de plinten vooral gevuld met niet-wonen functies.
	De plinten van de bouwblokken worden in samenhang met de functie, de openbare ruimte en de binnenterreinen ontworpen.	

9. Ontwikkelstrategie

9.1 Visie in kort bestek

Bouwen in de bestaande stad

Utrecht groeit. De laatste verwachting is dat de stad tot 2040 groeit naar circa 450.000 inwoners. Er komen niet alleen meer mensen wonen in Utrecht, ook komen er meer mensen om hier te werken en te recreëren. Om de groei mogelijk te maken heeft de gemeenteraad in 2016 twee belangrijke kaders vastgesteld, de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) en het Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen' (kort het mobiliteitsplan). Beide kaders zijn recent geactualiseerd, maar nog niet vastgesteld. Met de RSU is de koers ingezet om de groei binnen het bestaande stedelijke gebied te realiseren, waardoor we de stad versterken én de groene ruimte om de stad sparen. Deze koers betekent dat we de in de stad beschikbare ruimte beter willen benutten. We kiezen daarom voor verdichting (meer programma per ha) en duurzame en ruimtebesparende mobiliteit. We kunnen groeien door voorrang te geven aan lopen, fietsen en openbaar vervoer, en door het aanbieden van MaaS-diensten (Mobility as a Service, zoals deelauto's en deelfietsen). De verdichtingsopgave uit de RSU en het coalitieakkoord "Ruimte voor iedereen" (2018) - leidt voor de Merwedekanaalzone tot de ambitie om te groeien naar een gemengde stadswijk van 10.000 woningen en bijbehorend voorzieningenprogramma verdeeld over de deelgebieden 4, 5 en 6. Gezond stedelijk leven voor iedereen is hierbij het leidende principe.

Mobiliteitsstrategie

We hanteren een innovatieve mobiliteitsstrategie. Alleen zo maken we het mogelijk om in de Merwedekanaalzone hoogstedelijk te verdichten. Met deze mobiliteitsstrategie geven we invulling aan de keuzes uit het mobiliteitsplan, waarbij lopen en fietsen als ruimtebesparende en duurzame vervoerswijzen bovenaan de prioriteitenlijst staan. Ook de kwaliteit van het openbaar vervoer is van cruciaal belang. We beperken het autogebruik. Dat betekent dat we als stad werken aan de verbetering en uitbreiding naar een fijnmaziger netwerk van routes en verbindingen voor voetgangers en fietsers en voor reizigers in het openbaar vervoer. De nieuwe keuzes in mobiliteit zijn van essentieel belang voor de Merwedekanaalzone als uitwerking van de verdichtingsopgave van de stad. Concreet stellen we verschillende maatregelen voor, zoals een gemiddelde parkeernorm van maximaal 0,3 parkeerplaatsen per woning, het invoeren van betaald parkeren in de omgeving, het opzetten van mobiliteitshubs om onder andere deelmobiliteit mogelijk te maken en het aanbieden van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Hiermee is de druk van het autogebruik door bewoners en bezoekers van de Merwedekanaalzone op de doorstroming op het bestaande verkeersnetwerk relatief laag ten opzichte van de overige ontwikkelingen in de stad (de autonome groei). Dit blijkt uit de verkeersdoorrekening met het meest recente verkeersmodel (VRU 3.4) dat is uitgevoerd voor de aanvulling op de PlanMER (zie kader).

Positionering van de plandocumenten

In deel 1 van de Omgevingsvisie (Ruimtelijke Agenda) staat het ruimtelijk-programmatisch kader voor ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone. De PlanMER (de milieueffectrapportage) die voor dit deel van de Omgevingsvisie is opgesteld geeft de onderbouwing van de condities en randvoorwaarden waarbinnen deze ontwikkeling mogelijk is. In de Ruimtelijke Agenda en de PlanMER is vanuit bestaand beleid gekozen voor een start met 6000 woningen, in een autoluw woon- en werkgebied. In de Ruimtelijke Agenda is de intentie van een verdere groei van dit bouwprogramma aangegeven. Op basis van de vastgestelde Ruimtelijke Agenda is de ontwikkeling van het Defensieterrein, Holland Casino en de Eendrachtlaan 10 planologisch mogelijk gemaakt.

In dit deel 2 van de omgevingsvisie (Uitwerking), is de ambitie om verder te groeien richting 10.000 woningen uitgewerkt en vastgelegd in kerndoelen en kaders. Voor deel 2 van de omgevingsvisie is een aanvulling op de PlanMER tot stand gekomen. Deze richt zich op de (toets van) in de Omgevingsvisie uitgewerkte thema's energietransitie, klimaatadaptatie, mobiliteit en gezondheid/ leefbaarheid.

Gezond stedelijk leven

De verdichting naar de gemengde stadswijk van 10.000 woningen en bijbehorende voorzieningen geven we vorm volgens de principes van gezond stedelijk leven voor iedereen die in de Merwedekanaalzone wil wonen, werken, verblijven of recreëren. Dat houdt in dat er naast de nieuwe mobiliteitsstrategie, aanvullende oplossingen nodig zijn voor een gezonde en duurzame verdichting. Concreet betekent dit dat transformatieplannen bestaan uit een zeer hoogwaardige openbare ruimte en bebouwing, een mix van wonen, werken, dagelijkse en stedelijke voorzieningen van hoogwaardige kwaliteit, van bewoners en gebruikers en vernieuwende oplossingen voor energie, circulariteit en klimaatadaptatie, met plek voor iedereen die kiest voor de Merwedekanaalzone. Door de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone zorgen we ervoor dat dit tot op heden gesloten gebied beter wordt ingebed in de stedelijke structuur, waardoor het gebied transformeert van barrière naar schakel in de stad. Zo is het mogelijk de schaarse ruimte in de stad op een verantwoorde manier intensiever te benutten én leefbaar te houden. We verbeteren de Merwedekanaalzone én verwezenlijken hier een deel van de stedelijke ambitie.

Afstemming met andere projecten in de stad (Utrecht Zuidwest)

De automobiliteit is de beperkende factor voor het maximale programma voor de Merwedekanaalzone. In de (aanvulling op de) PlanMER van de omgevingsvisie Merwedekanaalzone is rekening gehouden met lopende projecten zoals het Beurskwartier. Nieuwe projecten in de omgeving van de Merwedekanaalzone zullen moeten worden afgestemd om te kijken welke effecten dit heeft op de automobiliteit. Dit geldt ook voor plotsgewijze ontwikkelingen in bijvoorbeeld Kanaleneiland en voor de nieuwe plannen van de Jaarbeurs aan de Overste Den Oudenlaan.

9.2 Deelgebieden

De Omgevingsvisie Merwedekanaalzone geeft onze visie op de transformatie van de binnenstedelijke zone langs de westelijke oever van het Merwedekanaal. Het gebied bestaat uit de deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone, gelegen tussen de Overste Den Oudenlaan en de Rijksweg A12.

In het meest noordelijke deelgebied (deelgebied 4) is de herontwikkeling van het voormalige defensieterrein inmiddels in gang gezet op basis van het in de Omgevingsvisie deel 1 (Ruimtelijke Agenda) geformuleerde beleid. En ook het plan Wilhelminawerf (aan de zijde van het kanaal) wordt inmiddels gebouwd. Voor het zuidelijk deel van dit gebied (langs de Koningin Wilhelminalaan) is planvorming op korte termijn (nog) niet voorzien.

In deelgebied 5 heeft het eigenarencollectief (waarin ook de gemeente Utrecht als eigenaar vertegenwoordigd is) gewerkt aan het opstellen van het Stedenbouwkundig Plan voor dit gebied. In het Schetsontwerp (2017) zijn al de eerste contouren geschetst van hoe dit nieuwe stedelijke gebied in Utrecht vorm zou kunnen krijgen. Parallel aan het deel 2 van de Omgevingsvisie is in opdracht van het eigenarencollectief het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan (VOSP) voor Merwede opgesteld en verder uitgewerkt in een Stedenbouwkundig Plan (SP). Bij deze verdere uitwerking is er afstemming geweest tussen het Stedenbouwkundig Plan en de uitwerking van de Omgevingsvisie deel 2. Hierbij is gebruik gemaakt van elkaars kennis en onderzoeksinzichten.
De gebouwen van Citycampus Max en Pax et Lux staan ook in dit deelgebied, maar zijn geen onderdeel van het (VO)SP.

In deelgebied 6 is een aantal ruimtelijke ontwikkelingen in gang gezet, zoals Hotel van der Valk, het naastgelegen bedrijven/kantorencomplex en de nieuwbouw van Holland Casino die in 2019 van start is gegaan. Ook zien wij eigenaren weer investeren in hun vastgoed binnen de bestaande bestemmingen, als gevolg van onder andere de aantrekkende kantorenmarkt. Voor dit deelgebied is op termijn eveneens een gemengde stadswijk voorzien met ruimte voor wonen, werken en verblijven/recreëren,

maar op welke wijze deze transformatie zal gaan plaatsvinden is op dit moment nog niet helder. De automobiliteit en ontsluiting van dit deelgebied op het stedelijk netwerk is hierbij een beperkende factor, zo blijkt uit de Aanvulling PlanMER. Bovendien valt dit deelgebied onder de regionale ontwikkelvisie “A12-zone”, waarbij gekeken wordt naar mogelijkheden voor verdere verdichting van de Utrechtse regio op langere termijn (2040). De richting en zicht op de noodzakelijk investeringen op het gebied van (auto-) mobiliteit zal dan duidelijk moeten zijn. Deze vraagstukken zijn onderdeel van overleg met buurgemeenten, provincie en rijk.

Binnen bovenstaande context willen we de komende periode gebruiken om de principes van deze omgevingsvisie op het gebied van mobiliteit, gemengd programma, hoogwaardige openbare ruimte, etc. voor deelgebied 6 scherper in beeld te brengen. Daarbij hoort ook het verkennen van opties om het (auto-)mobiliteitsgebruik van de huidige gebruikers meer in lijn te krijgen met het mobiliteitsconcept dat we voorstaan voor de gehele Merwedekanaalzone.

In dit deel 2 van de Omgevingsvisie zijn - in een verdere uitwerking en detaillering dan in de Ruimtelijke Agenda - de (toetsbare) principes voor de verdere herontwikkeling van de gehele Merwedekanaalzone vastgelegd. Omdat dit tweede deel van de Omgevingsvisie allereerst dient als het toetsingskader voor het (Voorlopig Ontwerp) Stedenbouwkundig Plan gaat in dit stuk veel aandacht naar de plannen voor deelgebied 5. De herontwikkeling van dit gebied biedt handvatten en aanknopingspunten voor de verdere ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone.

9.3 Flexibel en robuust

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is een traject van vele jaren. Het is nodig deze gebiedsontwikkeling flexibel en robuust vorm te geven, zodat we kunnen inspelen op veranderingen waarmee we de komende jaren te maken krijgen. In deelgebied 5, maar zeker ook bij de verdere ontwikkelingen in de deelgebieden 4 en 6 zullen we - in het “Living Lab” dat dit deelgebied 5 is - reageren op wijzigingen in regelgeving, op technische innovaties, op veranderende woon- en werkbehoefte en op veranderende marktomstandigheden. We moeten kunnen bijsturen om de verdichting in balans te houden met de gewenste ontwikkeling van de (auto-)mobiliteit. We reageren ook wanneer het principe van gezond stedelijk leven in het gedrang komt.

Deze flexibele en robuuste ontwikkeling bereiken we door te kiezen voor een gefaseerde ontwikkeling, waarbij we inzetten op enkele zelfstandige en tegelijkertijd samenhangende buurten, die binnen het deelgebied op zichzelf kunnen functioneren. Dagelijkse en stedelijke voorzieningen (inkopen, onderwijs, ontsluiting) voor de bewoners van een buurt moeten binnen de buurt - of in de directe omgeving daarvan - op wandel- (en fiets) afstand aanwezig zijn. Elke buurt moet dan ook nadrukkelijk in verbinding staan met zijn omgeving. Zelfstandig, maar niet geïsoleerd van de rest van de stad.

De buurten beschikken over een zeer hoogwaardige openbare ruimte en bebouwing, ze bieden een mix van wonen en hoogwaardige voorzieningen en zijn toonaangevend duurzaam. Het aanbod van voorzieningen en de mate van spreiding daarvan binnen de buurten stemmen we af op het voorzieningenaanbod in de directe omgeving, zoals Rivierenwijk en Kanaleneiland. Zo is er sprake van complementair aanbod, waarbij bewoners van de Merwedekanaalzone gebruik kunnen maken van de voorzieningen in de bestaande wijken en andersom.

Voor voldoende draagkracht voor de gewenste (dagelijkse) voorzieningen zijn gemengde buurten nodig met een omvang van ca. 2.000 woningen en andere functies, met een gezonde mix van bewoners en gebruikers. Voor een gezonde mix van wonen gaan we in iedere buurt uit van 30% sociale woningbouw, 25% middensegment en 45% woningen in de vrije sector. Met deze uitgangspunten maken we het functioneren van een buurt minder afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen.

Stedelijke maatregelen netwerk

De toenemende druk op het verkeersnetwerk is een vraagstuk dat op stedelijk niveau moet worden opgepakt. Stedelijke maatregelen zijn nodig om in het netwerk te kunnen groeien naar 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone. Om knelpunten in het verkeersnetwerk te voorkomen zijn maatregelen nodig in het auto- en (H)OV-netwerk. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld het aanpassen van het zuidelijk deel van de Europalaan, het verbeteren van de route naar de snelweg via Papendorp en een uitbreiding van het OV- en fietsnetwerk. Dit brengt substantiële investeringen met zich mee die naar verwachting alleen gezamenlijk met andere overheden of marktpartijen - al dan niet in combinatie met alternatieve bekostigingsmethoden - gedaan kunnen worden.

Om de mogelijke knelpunten en de daarbij noodzakelijke stedelijke maatregelen beter in beeld te krijgen, is een studie uitgevoerd naar de bereikbaarheid van Utrecht Zuidwest. De maatregelen zijn ook opgenomen in de actualisatie van het mobiliteitsplan.
Om de slagingskans van het mobiliteitsconcept te vergroten, zijn investeringen nodig in de kwaliteit van het openbaar vervoer en van het fiets- en voetgangersnetwerk. Deze verbetering is deels onderdeel van de plannen voor de drie deelgebieden van de Merwedekanaalzone en de uitwerking ervan in bouwplannen.
De kwetsbaarheid van het verkeersnetwerk in Utrecht Zuidwest zal toenemen door de autonome groei. Het is daarom van belang dat er nadrukkelijk aandacht is voor de mobiliteitsimpact van andere project- en gebiedsontwikkelingen in Zuidwest en de bestaande bebouwing in dit stadsdeel. Het voor de Merwedekanaalzone voorgestelde mobiliteitsconcept zien wij als een kans voor de stad en kan als voorbeeld en vliegwiel dienen voor Zuidwest en de rest van de stad. Ook hier is het van belang om het autogebruik niet te laten groeien en het lopen, fietsen en het gebruik van het OV te stimuleren.

Gefaseerde ontwikkeling Merwedekanaalzone

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is al gaande. Er zijn al rond de 1.500 woningen (MAX, Pax et Lux en Citypads) gerealiseerd. De komende jaren ligt onze prioriteit bij de afronding van lopende projecten in deelgebied 4 en 6 en de start van de herontwikkeling van deelgebied 5. Voor deelgebied 5 ligt er een uitwerking van een stedenbouwkundig plan voor de toevoeging van 6.000 woningen. Gezien het belang van de bereikbaarheid van de stad is in het dynamische verkeersmodel onderzocht in hoeverre een toevoeging van 6.000 woningen mogelijk is zonder (grote) aanpassingen in het stedelijk verkeersnetwerk, zoals de zuidelijke Europalaan en de aansluiting op de A12. De berekeningen wijzen uit dat het zonder deze aanvullende maatregelen mogelijk is om in deelgebied 5 circa 4.000 woningen met bijbehorende voorzieningen te realiseren.

Voor deze circa 4.000 woningen is een pakket aan mobiliteitsmaatregelen in de omgeving noodzakelijk. Deze maatregelen zijn o.a.:

- Herinrichting van het noordelijk deel van de Europalaan;
- Twee nieuwe wandel- en fietsbruggen tussen de Balijebrug en de Socratesbrug)voor fietsers en voetgangers over het Merwedekanaal en inpassing in bestaand stedelijk gebied;
- Parkeren op afstand voor bewoners, bezoekers en werknemers van de Merwedekanaalzone (P+R Westraven en toekomstige P+R Papendorp);
- Invoeren van betaald parkeren in Rivierenwijk, Transwijk Noord en Zuid, Dichterswijk, een deel van Kanaleneiland, de Meubelboulevard en deelgebied 6. Daarnaast wordt in een deel van Hoograven Zuid en in delen van Kanaleneiland in een participatietraject de vraag voorgelegd of, in aansluiting op de naastgelegen gebieden, ook betaald parkeren ingevoerd wordt en op welke wijze.

Het stedenbouwkundig plan voor deelgebied 5 biedt een uitvoeringsstrategie die een verdere verfijning is van de uitgangspunten van de Omgevingsvisie. Het is de intentie van alle partijen om door te groeien naar in totaal 6.000 woningen met bijbehorend programma van voorzieningen.
Of in deelgebied 5 de stap naar 6.000 woningen kan worden gemaakt, hangt mede af van stedelijke maatregelen op het gebied van mobiliteit. Er ligt dan ook een grote verantwoordelijkheid bij ons als gemeente en bij

► Aantal woningen PlanMER en aanvulling PlanMER.

andere overheden om ervoor te zorgen dat we uiteindelijk de ambitie van 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone daadwerkelijk halen.

Ook voor de nog te ontwikkelen locaties in de deelgebieden 4 en 6 zijn de uitkomsten van het onderzoek naar de stedelijke maatregelen voor het netwerk van belang. Met name deelgebied 6 vraagt ook nog onderzoek naar de gewenste kantoorontwikkeling rekening houdend met de groei van de (beroeps)bevolking in de Merwedekanaalzone. Hieruit moet blijken op welke wijze en op welke termijn een verdere (gedeeltelijke) transformatie van deze gebieden mogelijk is. Op het moment dat er initiatieven voor transformatie zijn gaan we in overleg met de betrokken eigenaren. We gaan na welke stappen er mogelijk zijn binnen de mobiliteitsvoorwaarden, de gewenste kantoorontwikkeling in deelgebied 6 en de overige kaders van de Omgevingsvisie. Voor deze gebieden moet ook gedacht worden aan vraagstukken die boven het plotniveau beantwoord moeten worden als de ontwikkelruimte voor het aantal woningen in deze gebieden wijzigt. Te denken valt aan het aantal m^2 maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Maar ook waar komen deze voorzieningen? Waar komt de openbare ruimte, zoals een park en hoe gaan we om het energiesysteem of een gezamenlijk mobiliteitssysteem? Dit gaan we verder uitdiepen. De komende tijd zetten we ons in om de ambities van deze Omgevingsvisie daar waar mogelijk te realiseren door koppelingen met andere ambities in de stad. Hierbij denken we aan het Rondje Stadseiland en zoeken we naar kansen hoe we bestaand autoverkeer in het gebied (nu al) kunnen verminderen. Ook stimuleren we waar mogelijk investeringen en tijdelijke initiatieven in bestaand vastgoed.

Samengevat liggen de prioriteiten voor de transformatie van de Merwedekanaalzone als volgt:

- We richten ons in eerste instantie op de afronding en realisatie van de lopende projecten in de deelgebieden 4 en 6 (circa 1.000 woningen).
- In deelgebied 5 geven we prioriteit aan de realisatie van fase 1 van het SP Merwede van circa 4000 woningen (in twee zelfstandig functionerende clusters van circa 2.000 woningen met bijbehorende voorzieningen in het gebied en bovenwijkse maatregelen buiten deelgebied 5).
- We zetten in op het aansluitend mogelijk maken van de volgende fase van circa 2.000 woningen in deelgebied 5, gegeven de maatregelen die genomen moeten worden in het stedelijk netwerk (deze circa 2.000 zijn onderdeel van de 3.500 woningen die nog nader te onderzoeken zijn, zie tabel).
- We blijven (vooralsnog op basis van initiatieven van eigenaren) de mogelijkheden onderzoeken voor herontwikkeling in overige delen van de deelgebieden 4 en 6.

Omgevingsvisie deel 1	Aantallen woningen (afgerond)
Bestaande woningen *(MAX, Lux et Pax en Citypads)*	1.500
MER	6.000
· *Wilhelminawerf, Defensieterrein en Eendrachtlaan 10*	*1.000*
· *Nader te verdelen*	*5.000*
Subtotaal	**7.500**
Nader te onderzoeken	1.500
Totaal RSU (6.000-9.000)	**9.000**

Omgevingsvisie deel 2	Aantallen woningen (afgerond)
Bestaande woningen *(MAX, Lux et Pax en Citypads)*	1.500
Lopende projecten *(Wilhelminawerf, Defensieterrein en Eendrachtlaan 10)*	1.000
aanvullende MER	4.000
· *1e fase Merwede*	*4.000*
Subtotaal	**6.500**
Nader te onderzoeken	3.500
Totaal Coalitie akkoord	**10.000**

9.4 Rol van de gemeente en de markt

Regie voeren

De gemeente heeft de regie op gebiedsontwikkelingen in de stad. Bij verandering van grondgebruik moet het geldende bestemmingsplan worden herzien.

Per gebied en locatie bepalen we welke rol de gemeente heeft. Bij project- en gebiedsontwikkelingen kiezen we in beginsel voor een rol gericht op het binnen de door de gemeente geboden beleidsruimte mogelijk maken van een particulier initiatief. Voor bepaalde ontwikkelingen en op locaties zoals de Merwedekanaalzone is een meer actieve opstelling op zijn plaats. De hogere dichtheden die we hier willen realiseren, in samenhang met onze ambities als het gaat om gezonde verstedelijking en op het gebied van duurzaamheid en mobiliteit, vragen om een expliciete en regisserende rol. We behouden ons als gemeente het recht voor om een actieve(re) rol te kiezen waar we vinden dat dit nodig is. Dit noemen we het principe van meervoudige sturing: mogelijk maken waar het beleidsmatig kan, acteren waar het moet.

Binnen de Merwedekanaalzone is sprake van verschillende vormen van gemeentelijke regie. In deelgebied 4 was de gemeente eigenaar van het voormalige Defensieterrein en geven we bouwrijpe grond uit. Bij de Wilhelminawerf en de rest van deelgebied 4 is sprake van faciliterend grondbeleid. In deelgebied 5 zijn we eigenaar van het OPG-terrein en de voormalige busstalling. In dit deelgebied is het onze intentie om in een meer sturende rol intensief samen te werken met overige grondeigenaren. De afspraken tussen gemeente en eigenaren worden in een samenwerkingsovereenkomst vastgelegd. In deelgebied 6 hebben we, behoudens enkele erfpachtpercelen en de openbare ruimte, geen grondeigendom. Hier kiezen we vooralsnog voor een faciliterende rol.

De gemeente neemt in de Merwedekanaalzone haar verantwoordelijkheid, maar tegelijkertijd hebben we de investeringsbereidheid van de markt/ private partijen nodig om de herontwikkeling van dit deel van onze stad tot een succes te maken. Omgekeerd hebben marktpartijen de medewerking van de gemeente nodig om hun plannen te kunnen realiseren. De gemeente moet daarbij steeds de balans vinden tussen het individuele en het algemene belang. De voorwaarden die we opstellen moeten voor de private partijen een haalbare business-case opleveren, zodat ze ook daadwerkelijk in het gebied kunnen investeren.

Met deze Omgevingsvisie bieden we marktpartijen duidelijkheid over onze wensen en ambities en over de door ons gewenste richting van de transformatie. Ook bieden wij hiermee duidelijkheid aan de stad en de private partijen die betrokken bij deze gebiedsontwikkeling.

Juridisch-planologisch kader

Op dit moment ligt er over de Merwedekanaalzone een lappendeken aan bestemmingsplannen en beheersverordeningen. Recente ontwikkelingen, (zoals Max, Lux et Pax, het nieuwe Van der Valkhotel, de nieuwbouw van Holland Casino, de herontwikkeling van Wilhelminawerf en het Defensieterrein) zijn met zelfstandige juridisch-planologische procedures mogelijk gemaakt. Het overige deel van het plangebied kent een ruime bedrijven(terrein)- en kantorenbestemming met bouwmogelijkheden.
De vraag is nu op welke wijze we de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone juridisch-planologisch mogelijk maken.

In deelgebied 5 zijn de plannen voor transformatie en afspraken met de grondeigenaren geconcretiseerd. Onze intentie is om voor deelgebied 5 in een bestemmingsplan voor de 1e fase de circa 4.000 woningen en bijbehorende voorzieningen (in 2 clusters) juridisch-planologisch te borgen. Voor de tweede fase in deelgebied 5 (cluster 3) zal in een later stadium een bestemmingsplan worden opgesteld.

Voor deelgebied 6 stellen we een conserverend bestemmingsplan op. Bij initiatieven vanuit de markt wordt bezien of en op welke wijze de gemeente deze wil en kan faciliteren.

9.5 Financiële uitvoerbaarheid

De Merwedekanaalzone bestaat uit drie te herontwikkelen deelgebieden en een daarmee samenhangend pakket aan ruimtelijke maatregelen in de Merwedekanaalzone zelf en de directe omgeving (het ruimtelijk raamwerk). Dit ruimtelijk raamwerk verbindt de Merwedekanaalzone met Utrecht Zuidwest en de andere delen van de stad en is daarmee randvoorwaardelijk voor het succes van de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone tot een nieuwe stadswijk van Utrecht. De herontwikkeling brengt zowel kosten als opbrengsten met zich mee. De verschillende deelgebieden dragen, binnen de kaders van wet- en regelgeving, bij aan de realisatie van het ruimtelijk raamwerk. Ze dragen bij aan investeringen die nodig zijn in infrastructuur, groenstructuur en het watersysteem. Ze dragen bij aan de kosten van de nieuwe fiets- en voetgangersbruggen over het Merwedekanaal, de inrichting van de bijbehorende routes in de omliggende wijken, de herinrichting van de Europalaan met vrijliggende HOV-baan en de investeringen in het groen van Park Transwijk en Rivierenwijk. De herontwikkeling van de drie deelgebieden hangt samen met deze maatregelen en draagt daarom bij aan de dekking voor deze investeringen.

Als gemeente zijn we ook verantwoordelijk voor het voorbereiden en realiseren van de binnen onze gemeente wenselijk of noodzakelijk geachte investeringen. De stedelijke maatregelen zijn niet alleen uit eigen middelen te bekostigen. We zoeken in goed overleg met de provincie Utrecht en het Rijk naar de benodigde financiële middelen. De gefaseerde ontwikkeling van de Merwedekanaalzone stelt ons in staat om per fase zorg te dragen voor de nog benodigde financiele middelen. Per fase wordt gezocht naar dekking voor de noodzakelijke voorzieningen en gewenste kwalitatieve investeringen. In het Financieel Kader Merwedekanaalzone brengen we deze investeringen en de bijbehorende geldstromen samen. Naast planning en fasering rapporteren we over de voortgang in de realisatie. Het Financieel Kader Merwedekanaalzone maakt (na vaststelling door de gemeenteraad) onderdeel uit van het jaarlijks vast te stellen Meerjaren Perspectief Ruimte.

Financiële uitvoerbaarheid en borging per deelgebied

De herontwikkeling van het voormalige Defensieterrein en de Wilhelminawerf (deelgebied 4) zijn financieel geborgd door een gemeentelijke grondexploitatie (Defensieterrein) en een private overeenkomst met de ontwikkelaar (Wilhelminawerf). Voor deelgebied 5 hebben de gemeente en de betrokken marktpartijen afspraken gemaakt over de wijze waarop de ontwikkeling van Merwede gerealiseerd kan worden. De afspraken gaan onder andere over het programma, bijdragen aan de investeringen in het bouw- en woonrijp maken en bijdragen aan de bovenwijkse voorzieningen (het ruimtelijk raamwerk). Deze afspraken, vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst (SOK), vormen de basis voor de financiële uitvoerbaarheid van deelgebied 5. Hierin zijn eveneens afspraken gemaakt ten aanzien van risicoverdeling, zekerheden en garanties. De SOK is de onderlegger om te kunnen starten met de bestemmingsplanprocedure, waarmee de herontwikkeling van deelgebied 5 juridisch-planologisch wordt geborgd.

De uitvoerbaarheid van deelgebied 5 is daarnaast afhankelijk van investeringen in het stedelijke verkeersnetwerk. Namelijk, voor de tweede fase van deelgebied 5 (de realisatie van het derde en laatste cluster van circa 2.000 woningen met de bijbehorende voorzieningen) zijn naast investeringen in het plangebied ook investeringen nodig in het stedelijk verkeersnetwerk. De exacte maatregelen zijn in beeld gebracht met de actualisatie van het mobiliteitsplan SRSRSB en de Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest. Deze maatregelen overstijgen de scope en financiële draagkracht van de Merwedekanaalzone. Vanwege de schaal en omvang van deze maatregelen gaan we gezamenlijk met de Provincie Utrecht en het Rijk op zoek naar financiële dekking. Voor deze tweede fase zal te zijner tijd nieuw juridisch besluit volgen om deze fase te borgen.

Wanneer de herontwikkeling van de rest van deelgebied 4, deelgebied 6 en de realisatie van de resterende delen van het ruimtelijk raamwerk aan de orde is, zal op dat moment de financiële haalbaarheid en borging in ogenschouw worden genomen. Dekking van benodigde investeringen zal voor een deel moeten komen uit het wettelijk kostenverhaal (bijdrage van particuliere grondeigenaren bij herontwikkeling). De gemeente heeft hierin

ook een eigen verantwoordelijkheid. We zetten dan ook in op toekomstig beschikbare interne middelen, subsidiemogelijkheden en onderzoeken (stadsbreed) alternatieve bekostigingsmethoden.

9.6 Monitoren en borgen

We willen leren van de ervaringen met deze vorm van gebiedsontwikkeling, zowel wat betreft de wijze van samenwerken met ontwikkelaars en andere marktpartijen als waar het gaat om de uitwerking, toepassing en effectiviteit van de vernieuwende concepten voor mobiliteit, duurzaamheid, energie etc.

Het doel van de monitoring is om te kunnen volgen of en in hoeverre de gemeentelijke ambities gerealiseerd worden. We kiezen er voor om te monitoren op het niveau van de in dit deel 2 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone geformuleerde kerndoelen en kaders. Door monitoring houden we grip op de bijdrage van de door ons voorgestane innovaties op het realiseren van een gezonde en duurzame stadswijk. Zoals op het gebied van duurzaamheids- en energiemaatregelen en, met name mobiliteit. De gebiedsontwikkeling in de Merwedekanaalzone is gericht op het stimuleren van lopen, fietsen en meer gebruik maken van het OV en het gebruik van deelmobiliteit. We hebben onderzoek laten doen naar de werking en de effecten van een vernieuwende mobiliteitsstrategie en hebben deze waar mogelijk in de kaders van deze Omgevingsvisie geborgd.

We verwachten dat het nieuwe mobiliteitsconcept gaat functioneren zoals beoogd. De praktijk zal echter moeten uitwijzen of de bovengenoemde mobiliteitsmaatregelen in het gebied in voldoende mate gaan werken. Dit gaan we de komende jaren monitoren en waar nodig bijsturen.
Bij het monitoren van de mobiliteitsstrategie ligt de focus op de keuzes die bewoners en gebruikers van de Merwedekanaalzone maken in hun verplaatsingen. Dit noemen we het mobiliteitsgedrag.

Indicatoren effect mobiliteitsstrategie

Om het effect van de mobiliteitsstrategie voor Mewededekanaalzone te meten zijn in ieder geval de volgende indicatoren onderdeel van monitoring:

- Autoverkeersbewegingen van en naar Merwede (met name in de spitsuren);
- Aanbod en gebruik van deelmobiliteit (op basis van gegevens van de serviceprovider);
- De bezettingsgraad van de parkeervoorzieningen in Merwede en van de parkeervoorzieningen op afstand;
- Ontwikkeling van de modal split: lopen, fiets, OV en auto;
- De druk op de netwerken auto, fiets en OV.
- Mate van afwenteling van parkeren op omliggende wijken;
- Resultaat tevredenheidsonderzoeken (panel, enquêtes) onder bewoners van de omliggende wijken en (t.z.t.) bewoners van de Merwedekanaalzone.

Het monitoringssysteem is dynamisch. We volgen de uitvoering van de gebiedsontwikkeling in deelgebied 5 (Merwede) in de verschillende opeenvolgende fases van het planvormingsproces: de planfase, de ontwerpfase, de realisatiefase en de gebruiks- en beheerfase. In deze verschillende fases verschuift het accent in de monitoring.

- Monitoring van de kerndoelen
  Zijn de kerndoelen en kaders in de verschillende stadia van gebiedsontwikkeling afdoende publiek- en/of privaatrechtelijk geborgd in bestemmingsplannen of overeenkomsten;

- Monitoring van uitvoering
  Worden bij de uitvoering van het plan de kaders op bouw- en inrichtingsniveau ook daadwerkelijk gerealiseerd;

- Monitoring van effecten
  Doen de beoogde effecten zich in de gebruiks- en beheerfase zich daadwerkelijk voor nadat de nieuwe bewoners en gebruikers het gebied hebben betrokken.

In de gebruiks- en beheerfase worden met name de indicatoren uit de Leefbaarheidsrapportage voor Rivierenwijk, Dichterswijk en Transwijk gemonitord. De monitor werkt in deze fase vooral als een signalerings- en communicatiemiddel, maar kan ook aanleiding zijn om in de verdere uitvoering van het project bij te sturen.

Onderdeel van monitoring in de verschillende fases van gebiedsontwikkeling is een verantwoording over hoe een deelplan past in de totale ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. De ontwikkelingen in de deelgebieden hebben over en weer invloed op elkaar, maar ook op de omliggende wijken en in Utrecht Zuidwest.

Een deel van de monitoring volgens bovenstaand model zal binnen de organisatie van de deelgebieden plaatsvinden. Zo werken de marktpartijen en de gemeente als private eigenaar gezamenlijk aan de planvorming voor deelgebied 5. In dit proces worden nadere afspraken gemaakt over de verdeling van taken en verantwoordelijkheden binnen de gebiedsorganisatie. Ook voor de deelgebieden 4 en 6 zal er een dergelijke maatwerkoplossing moeten komen.

Leefbaarheidsmeting

In samenspraak met bewoners uit de Rivierenwijk en Transwijk is een Nulmeting Leefbaarheid in Rivierenwijk, Transwijk, Dichterswijk opgezet. Met de indicatoren van de Leefbaarheidsmonitor kan het effect van de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone op de omliggende buurten worden gevolgd zoals hoe de auto- en fietsintensiteiten in de bestaande wijken zich ontwikkelen.

Participatie

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone brengt zowel voor- als nadelen met zich mee. Een nieuw, kwalitatief hoogwaardig stuk stad wordt toegevoegd, met nieuwe woningen, verbeterde verbindingen tussen de wijken, hoogwaardig groen, een nieuw aanbod van voorzieningen en een nieuw mobiliteitssysteem. Met deze binnenstedelijke ontwikkeling wordt het groen in het buitengebied gespaard. Daar staat tegenover dat sommigen ook nadelen zullen zien in het drukker worden van de stad, de verandering van uitzicht en veranderingen van routes in de buurt.

In de omgevingsvisie is aangegeven welke maatwerkparticipatie heeft plaatsgevonden en wat we hiermee hebben gedaan in de plannen. De komende jaren werken we samen met omwonenden aan de uitvoering van de Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk en de Buurtagenda Dichterswijk. Deze bevatten een maatregelenpakket om positieve effecten zoveel mogelijk uit te nutten en negatieve effecten te verkleinen.

Ook hebben veel professionals en bewoners meegedacht met het opzetten van een goede monitoring voor het plangebied en de omgeving. Samen met bewoners van de omliggende wijken van de Merwedekanaalzone gaan we via het spoor van de Leefbaarheidsmonitor de gevolgen van de veranderingen in de Merwedekanaalzone voor de leefbaarheid in deze wijken monitoren. In 2020 is een nulmeting uitgevoerd. De informatie die beschikbaar komt heeft een belangrijk communicatief doel. Met deze

informatie kunnen we de bewoners en gebruikers blijvend informeren over de effecten van de transformatie.

In de uitwerkingsfase van de plannen blijven belanghebbenden en geïnteresseerden betrokken. De resultaten uit de monitor zijn in deze fase een belangrijke informatiebron. De beide lijnen van brede communicatie met (bijvoorbeeld) nieuwsbrieven én maatwerkparticipatie zal ook in deze fase doorgaan. Naarmate de plannen concreter worden kunnen ook toekomstige bewoners en gebruikers hierop aansluiten.

Begrippenlijst

Auto te gast
Wanneer de openbare ruimte is ingericht voor gebruik langzaam verkeer. De auto voegt zich in het langzaam verkeer aan en rijdt met gepaste (lage) snelheid. Bestuurder houden rekening met voetgangers en fietsers.

Autovrij of autoluw gebied
Een autoluw gebied is een gebied waar het autoverkeer toegang heeft, maar het straatbeeld niet overheerst. De straten zijn bedoeld voor bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer wordt geweerd. Auto's worden niet op straat, maar in inpandige garages geparkeerd. Parkeren op staat is met vergunning alleen mogelijk voor mindervaliden. Een autovrij gebied is een gebied waar autoverkeer alleen met ontheffing (gereguleerd) toegang heeft. Handhaving vindt plaats met kentekenherkenning.

Autonome ontwikkeling
De autonome ontwikkeling is de met een computermodel berekende ontwikkeling van een gebied of stad zónder bijdrage van het project dat is voorgesteld. Door vervolgens met datzelfde model de verwachte ontwikkeling mét de ontwikkeling van het project door te rekenen krijg je een beeld van het effect van dat project.

Avenue
Dit is een stedelijke verbindingsweg, vormgegeven op basis van de inrichtingsprincipes van 'avenue'. Dit betekent: een smalle groene middenberm en aan weerszijden een brede groene zijberm met daarin een dubbele bomenrij. Aan weerszijden van de rijbaan is er voldoende ruimte voor verblijf, lopen en fietsen. Zie ook: *Stadsboulevard*.

Bijna Energie Neutraal Gebouw (BENG)
Dit is een wettelijk instrument om bij nieuwbouw de mate waarin een gebouw energieneutraal is gebouwd te kunnen voorschrijven. Deze norm vloeit voort uit het Energieakkoord en de Europese richtlijn voor de energieprestatie van gebouwen (EPBD).

Bodemenergie
Het gebruik van warmte of koude in de ondiepe ondergrond. Bij warmte-koude opslag (WKO) wordt in de winter warmte uit de ondiepe ondergrond gebruikt om gebouwen te verwarmen, in de zomer wordt de dan relatief koelere ondergrond gebruikt om te koelen. Er zijn open- en gesloten bodemenergiesystemen.

Bouwblokken (of: Samengestelde bouwblokken)
Een bouwblok bestaat uit meerdere aaneengeschakelde afzonderlijke gebouwen, in de vorm van een blok. Vaak gaat het hierbij om min of meer aan elkaar gelijke gebouwen, in Merwede gaat het om gebouwen met een verschillende hoogte, breedte of diepte.

BREEAM
Dit staat voor: Building Research Establishment Assessment Method. BREEAM is een keurmerk voor gebouwen, waarbij gelet wordt op de milieu-impact van een gebouw. Zie: DGBC.nl

BVO
Bruto-vloeroppervlakte: dat is de totale oppervlakte van een gebouw, gemeten vanaf de gevel.

Circulair bouwen
Zodanig bouwen dat een gebouw op het moment van sloop demontabel is, waarbij de verschillende onderdelen van dat gebouw kunnen worden hergebruikt.

Circulaire economie
Een economie gericht op een zo volledig mogelijk hergebruik van gebruikte materialen of goederen, waardoor er (vrijwel) geen noodzaak is om nieuwe grondstoffen te gebruiken.

Deelmobiliteit, deeleconomie e.d.
Deelmobiliteit is een systeem waarin voertuigen bedoeld voor individuele verplaatsingen, zoals een fiets of auto, met anderen worden gedeeld. Niet het bezit van deze voertuigen staat voorop, maar het (tegen betaling)

kunnen gebruiken ervan. Vaak is dit een door een servicegerichte organisatie aangeboden dienst. Deeleconomie is het op individuele basis (meestal kostenloos) met anderen delen het bezit van machines of goederen.

Dynamisch verkeersmanagement
Dynamisch verkeersmanagement. Dat is het met behulp van “slimme” met elkaar verbonden middelen zoals verkeersregelinstallaties (stoplichten) doseren, sturen en toedelen van verkeersstromen op basis van het actuele aanbod. Een bekend voorbeeld is het op een kruispunt versneld groen licht vragen en krijgen van de bus of tram.

Duurzame (of groene) energie
Energie uit hernieuwbare bronnen, die kan worden benut zonder de energiebron uit te putten. Het produceren van duurzame energie (en het gebruik ervan) beperkt de schade aan het milieu door uitstoot van broeikasgassen, en heeft geen schadelijke effecten op biodiversiteit en kringlopen. Zonlicht, wind, waterkracht of aardwarmte zijn bronnen van duurzame energie. Ook hernieuwbare vormen van gas worden hiertoe gerekend, zoals stortgas, rioolzuiveringsgas en biogas.

Ecologische verbinding
Dat is een verbinding die specifiek bedoeld en ingericht is om (versnipperde) leefgebieden van zoogdieren, vissen, insecten of planten met elkaar te verbinden.

Eenzijdig- of tweezijdig georiënteerde appartementen
Veel appartementen zijn tweezijdig georiënteerd, dat wil zeggen ze hebben ramen aan de voor- en de achterzijde van het gebouw. Op sommige plekken is dit niet mogelijk, soms door de manier waarop een gebouw in woningen is ingedeeld, maar meestal omdat de belasting van één van de gevels van een gebouw door geluid of luchtkwaliteit dit niet toestaat.

Energieneutraal gebouw
Op jaarbasis wordt op- of in het gebouw voldoende hernieuwbare energie geproduceerd om te voorzien in de gebouwgebonden energievraag. Een energieneutraal gebouwen heeft daarom een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) die gelijk is aan nul.

Energieneutrale woning
Een woning waarin op jaarbasis niet méér energie wordt verbruikt dan zelf duurzaam kan worden opgewekt.

Energieneutraal gebied
In een energieneutraal gebied wordt zoveel (hernieuwbare) energie geproduceerd dat er (op jaarbasis) geen energie aan het gebied hoeft te worden toegevoerd. Hierbij gaat het om het voorzien in de gehele gebouw- en gebiedsgebonden energievraag.

Energieprestatiecoëfficiënt (EPC)
Dit is een getal dat de energetische efficiëntie van een nieuw gebouw aangeeft. De EPC waarde 1,0 is gebaseerd op de gemiddelde prestatie van een gebouw of woning in 1990. geldt in het Bouwbesluit (waarin de minimale eisen aan gebouwen zijn vastgelegd) de EPC-norm 0,4.

Energietransitie
Dit is de naam van het streven (beleidsdoel) om over te stappen van het gebruik van fossiele brandstoffen (benzine, diesel, kolen, gas) naar het gebruik van duurzame energiebronnen.

Ensemble waarde
Dat is (in dit verband) de cultuurhistorische of architectonische waarde (of betekenis) van een verzameling gebouwen of andere objecten.

Fijnmazig netwerk
Een netwerk is een patroon van wegen, straten of paden dat met elkaar verknoopt is en daarmee met elkaar een veelvoud van mogelijke routes of verbindingen mogelijk maakt. Een fijnmazig netwerk is een netwerk waarin de afstand tussen de verschillende lijnen kort is.

Fossiele brandstoffen
Natuurlijke, in de aarde gevormde koolstofafzettingen, bijvoorbeeld aardolie, aardgas en steenkool.

Fossielvrije warmtevoorziening
Warmtevoorziening die gebruik maakt van duurzame bronnen voor bestaande en nieuwe warmtenetten, zoals bijvoorbeeld geothermie (aardwarmte op grote diepte), (duurzame) restwarmte van industrie, zonnewarmte, omzet van duurzame elektriciteit naar warmte en seizoensopslag; Er wordt voor ruimteverwarming, warm tapwater en kookgas geen gebruik maakt van aardgas. De elektriciteit die voor warmtelevering (met warmtepompen) wordt gebruikt komt uit duurzame bronnen, zoals zonnepanelen en windturbines.

Gebiedsgebonden energieverbruik
Energieverbruik voor apparatuur in de openbare ruimte, zoals verkeersregelinstallaties, verlichting en andere voorzieningen.

Gebouwgebonden energievraag
De energie die nodig is voor het verwarmen van de woning, warm tapwater, ventilatie, koeling en een (vast) deel van de verlichting.

Gebruiksgebonden energievraag
De energie die nodig is voor de apparatuur en installaties in een gebouw.

Geluidsluwe gevel
De Merwedekanaalzone ligt in een gebied waar de geluidsbelasting op een aantal plekken boven de voorkeursgrenswaarde voor woningen ligt. Om woningen te kunnen realiseren waarvan de geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale waarde ligt is het een vereiste dat tenminste één van de gevels een geluidsluwe gevel heeft.
De maximale waarde (per locatie – per geluidsbron) wordt vastgelegd in het hogere waarde besluit behorend bij het bestemmingsplan. De ambitie hierbij is dat de maximaal toegestane geluidsbelasting voor stedelijke wegen 5 dB lager is dan de wettelijke waarde uit de Wet geluidhinder.

Gemeentelijke Praktijk Richtlijn (GPR Gebouw)
De GPR-gebouw is een (digitaal) instrument om de duurzaamheid van een gebouwsnel in kaart te brengen. Het gebouw wordt daartoe beoordeeld op thema's als energie, milieu, gezondheid, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde. Het meetinstrument is voor zowel woning- als utiliteitsbouw geschikt.

Hernieuwbare energie
Energie uit hernieuwbare bronnen, die kan worden benut zonder de energiebron uit te putten. Het produceren van duurzame energie (en het gebruik ervan) beperkt de schade aan het milieu door uitstoot van broeikasgassen, en heeft geen schadelijke effecten op biodiversiteit en kringlopen. Zonlicht, wind, waterkracht of aardwarmte zijn bronnen van duurzame energie. Ook hernieuwbare vormen van gas worden hiertoe gerekend, zoals stortgas, rioolzuiveringsgas en biogas.

HOV en HOV-baan, lightrail
Dit is een afkorting voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer, zoals een bus op vrije busbaan of tram.

Inclusiviteit (inclusieve stad)
Dit is het streven naar een stad waarin iedereen erbij hoort en in staat is om mee te doen.

Klimaatadaptief
De maatregelen die we nemen om het stedelijk gebied aan te passen op klimaatverandering, zoals het omgaan met een stijgende gemiddelde temperatuur, veel neerslag in een korte periode. Klimaatadaptief bouwen moet leiden tot het beperken van wateroverlast, hittestress, de effecten van langdurige droogte en bodemdaling en de effecten op de biodiversiteit.

Klimaatbestendig maken
Ander woord voor klimaatadaptief maken. Het gaat om relatief simpele en (soms kleinschalige) maatregelen gericht op het toevoegen van groen in het stedelijk gebied en het verbeteren van de mogelijkheden om neerslag langer in het stedelijk gebied vast te houden. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het

vergroenen van gevels en daken van gebouwen, tuinen en openbare ruimte voor verkoeling, water langer vasthouden op daken, (tijdelijke) waterberging in vijvers en watergangen, het verbeteren van waterinfiltratie, afkoppelen regenwaterafvoer van riolering.

Klimaatneutraal
Ook wel CO2 neutraal genoemd. Geeft aan dat een proces niet bijdraagt aan klimaatverandering. Op gebiedsniveau betekent het; dat alle activiteit in een gemeente bij elkaar opgeteld (dus netto) niet leidt tot extra opwarming van de aarde, of tot CO2 uitstoot. De uitstoot van CO2 en andere broeikasgassen is op jaarbasis gelijk aan nul.

Kunst in de openbare ruimte
Kunstprojecten en kunstwerken in de openbare ruimte die een blijvende kwaliteit toevoegen aan de beleving van een gebied.

Langzaam verkeer
Voetgangers en fietsers (en daaraan gelijk gestelden).

Lawson-criterium voor windhinder
Mensen vinden winderige plekken in de openbare ruimte onaangenaam en mijden deze plekken. Met het Lawson windhindercriterium kunnen we deze plekken in kaart brengen. Het criterium hanteert voor de mate van windhinder een schaal van aangenaam tot gevaarlijk. Daarbij legt het criterium een relatie met het soort activiteit (rust of in beweging), lopend of fietsen en het karakter van de plek, zoals verblijfsruimtes, entrees of verbindingsroutes.

Leefstijlen
De manier van leven waarvoor je kiest en bij je past. Dit uit zich in voorkeuren op het gebied van voeding, kleding, woninginrichting, kunst, muziek, reizen, en recreatie.

Middeldure huur of koop
Woningen met een huurniveau of koopprijs tussen de sociale sector en de vrijesector.

Milieuprestatie gebouwen (MPG)
De Milieuprestatie Gebouwen is een methode om de duurzaamheid van een gebouw aan te geven. De MPG geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden gebruikt. Hoe lager de MPG, hoe duurzamer het materiaalgebruik. De MPG kan worden gebruikt om in een Programma van Eisen het resultaat van een ontwerpproces vast te leggen.

Mobiliteit
De optelsom van de keuzes die we maken over de wijze waarop we ons verplaatsen: lopen, fietsen, met een motorfiets of auto, een taxi of het openbaar vervoer.

Mobliteitshub, mobiliteitswinkel
Voorzieningen binnen het mobiliteitsconcept voor de Merwedekanaalzone bedoeld om mensen te ondersteunen bij het bewust maken van keuzes in mobiliteit, en duurzame (deel)mobiliteit mogelijk en makkelijk te maken.

Mobiliteitssysteem
Het samenhangende geheel van mogelijkheden om ons met vervoersmiddelen te verplaatsen.

Nul-op-de-meter woning (NOM)
In een nul-op-de-meter woning is het netto energiegebruik per saldo nul. Om dit te bereiken wordt gebruik gemaakt van zowel energiebesparende als energieopwekkende voorzieningen, zoals zonnepanelen, warmtepompen of zonneboilers. Doel is de totale jaarlijkse energievraag van een woning in evenwicht te brengen met het in of bij de woning opwekken van duurzame energie. Hierdoor is aan het eind van het jaar de stand op de meter gelijk aan (of beter dan) nul.

Opgave, verdichtingsopgave
Een door het gemeentebestuur geformuleerde taakstelling voor een gebied of project.

Placemaking
Dit is een (marketing)strategie gericht op het versterken van de identiteit van een gebied (zoals Merwede) waardoor dit gebied als woon-, werk- en verblijfgebied blijvend meer waarde heeft.

P+R en voor- en natransport
Onderdeel van het mobiliteitsconcept voor de Merwedekanaalzone is het bevorderen van het “parkeren-op-afstand” van een auto in een van de Parkeer en Reizen (P+R) voorzieningen nabij de Ring in plaats van de auto voor de deur te parkeren. Tot nog toe worden de P+R voorzieningen vooral gebruikt door mensen die van buiten de stad met de auto naar de stad reizen. Utrecht wil dat ook mensen die in de stad wonen hun auto in of nabij de P+R parkeren, zodat het aantal autoverplaatsingen in de stad wordt beperkt. Om dit mogelijk te maken moet het makkelijk en comfortabel zijn om vanaf huis met de fiets of het OV naar de P+R te reizen.

Ruimtelijke Strategie Utrecht 2016 (RSU)
Een gemeentelijke (beleids)nota waarin een aantal strategische keuzes zijn vastgelegd waarmee richting wordt gegeven aan de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de gemeente Utrecht. In de RSU is vastgelegd dat de Merwedekanaalzone een van de binnenstedelijke locaties is waar de gemeente kiest voor intensief ruimtegebruik en hogere dichtheden.

Raamwerk en groenblauw raamwerk
Structuurbepalende onderdelen in de visie op de beoogde ruimtelijke ontwikkeling van de Merwedekanaalzone in het algemeen en daarnaast in het bijzonder voor groenblauwe onderdelen (groene ruimte en watergangen).

Stadsboulevard
Een aantal stedelijke verbindingswegen die vormgegeven zijn volgens de inrichtingsprincipes van de ‘stadsboulevard’. Dit betekend: wegen met een brede groene middenberm met daarin een dubbele bomenrij. Aan weerszijden van de rijbaan heeft het wegprofiel een smallere groene zijberm met voldoende ruimte voor een enkele bomenrij. Aan weerszijden van de rijbaan inclusief groene bermen is er ruimte voor verblijf, lopen en fietsen. De stedelijke verbindingswegen die als stadsboulevard zijn ingericht zijn een belangrijk onderdeel in de ontsluitingsstructuur voor de stad. Zie ook: *Avenue.*

Stedelijke verbindingsweg
De stedelijke verbindingswegen vormen met elkaar een netwerk van logische en korte routes vanaf de Ring naar de bestemmingen in de stad. Op deze wegen is (of wordt) de auto beter ingepast in de gewenste stedelijke kwaliteiten. Stedelijke verbindingswegen worden zo veel mogelijk vormgegeven als stadsboulevards met een snelheidslimiet van 50 km/u. Dit ondersteunt het beleid dat autoverkeer zo veel mogelijk via de Ring naar de eindbestemming rijdt. Stedelijke verbindingswegen hebben een capaciteit die is afgestemd op het bestemmingsverkeer, zijn goed oversteekbaar, hebben goede fietspaden en trottoirs.

Systeemsprong, kwaliteitssprong, schaalsprong
Een ‘sprong’ betekent in algemene zin dat er een kwaliteitsslag wordt gemaakt in een bestaand en vertrouwd systeem. Het aanleggen van de Ring van snelwegen rond Utrecht maakte een systeemsprong mogelijk in het verkeersnetwerk in de stad.

TEA.TEO,TED
Dit zijn afkortingen van Thermische Energie uit Afvalwater (TEA), Oppervlaktewater (TEO) en Drinkwater (TED). De thermische energie (warmte of koude) van deze bronnen kan in een systeem van Warmte-Koude Opslag (WKO) worden benut om woningen, voorzieningen en bedrijfsruimten te verwarmen of juist te koelen.

Vervoerswijze
Het middel van vervoer dat je kiest en gebruikt om je te verplaatsen.

Woonmilieu
Een verzamelbegrip voor alles wat bepalend is (in positieve en negatieve zin) voor de kwaliteit van de (directe) woonomgeving.

Warmte-koude opslag (WKO)
Een manier om op duurzame wijze te verwarmen of te koelen. WKO maakt gebruik van de thermische energie in het eerste watervoerende pakket in de bodem. Zie ook TEA, TEO, TED.

Bijlage 1: Overzicht participatie en onderzoeken

Bijlage	Rapport
Bijlage 1.1	Overzicht van de participatie (Gemeente Utrecht, december 2020)
Bijlage 1.2	Nul-meting 2020 Leefbaarheid in Rivierenwijk/ Transwijk/ Dichterswijk (Gemeente Utrecht, mei 2020)
Bijlage 1.3	Mobiliteit Merwedekanaalzone (Goudappel Coffeng, april 2020)
Bijlage 1.4	Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone (Goudappel Coffeng, december 2019)
Bijlage 1.5	Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone (Goudappel Coffeng, september 2020)
Bijlage 1.6	Vervangende locatie woonboten Merwedekanaalzone - Locatieonderzoek (Gemeente Utrecht, februari 2021)
Bijlage 1.7	Verkeersonderzoek Merwedekanaalzone - Analyses verkeersmodel (Gemeente Utrecht, oktober 2019)

Bronvermelding

Afbeeldingen Gemeente Utrecht, met uitzondering van:
p. 20 Buurtgesprek, bron: Susanne Sterkenburg
p. 21 Buurtgesprekken, bron: Susanne Sterkenburg
p. 24 Collage impressies, bron: aenf visuals
p. 37 Hovenierswoning, bron: Cyclorama
p. 37 Strokenverkaveling, bron: Cyclorama
p. 37 Profiel Europalaan (deelgebied 4,5, en 6), bron: onbekend
p. 37 OPG-terrein, bron: Cyclorama
p. 37 Park Transwijk, bron: Cyclorama
p. 37 Schoorsteen aan Jutfaseweg, bron: Cyclorama
p. 37 Schoorsteen aan Draadnagelweg, bron: Cyclorama
p. 38 Impressie Merwedepark, bron: aenf visuals
p. 42 Impressie van Merwedekanaal met brug, bron: aenf visuals
p. 54 Hafencity Hamburg, bron: Hosoya Schaefer Architects
p. 54 Westerdok Amsterdam, bron: Parool. Foto Peter Elenbaas
p. 69 Impressie Autoluw gebied, veel ruimte voor voetgangers en fietsers, bron: aenf visuals
p. 83 Impressie Mobiliteitshub Europalaan-noord, bron: aenf visuals
p. 98 Impressie Schoolplein als onderdeel van de openbare ruimte, bron: aenf visuals
p. 108 Volkshotel Amsterdam, bron: Volkshotel
p. 114 Impressie Buurtplein bij de Vechtclub, bron: aenf visuals
p. 116 Spelen, bron: Remke Spijkers
p. 119 Zwemmen Triatlon, bron: Jimme Porton
p. 119 Skaten, bron: Willem Mes
p. 128 Impressie Kanaalweg, bron: aenf visuals
p. 154 Impressie Ecologische verbinding (diagonaal), bron: aenf visuals
p. 164 Impressie Groen binnenterrein, bron: aenf visuals

Bezoekadres Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Fax 030 286 0235
Mail stedenbouw@utrecht.nl

Gemeente Utrecht