

# **Uitgebreide context plannen Merwedekanaalzone**

## ***Bijlage bij bestuursadviezen Omgevingsvisie deel 2 Merwedekanaalzone en Stedenbouwkundig Plan Merwede***

### **Leeswijzer**

In deze bijlage wordt de algemene context geschetst van de planvorming in de Merwedekanaalzone. We gaan in op de verschillende plandocumenten en wat de onderlinge samenhang van deze documenten is. Daarnaast schetsen we het bestuurlijk traject tot nu toe, de afstemming met de raad, de participatie en de financiële kaders.

Inhoudsopgave:

1. Aanleiding/context
2. Inspraak en reactienota
3. Plandocumenten (zoals de Omgevingsvisie deel 2, Stedenbouwkundig Plan Merwede en SOK)
4. Financieel kader en borging plannen
5. Participatie, buurtaanpak en buurtagenda
6. Locatieonderzoek woonboten
7. Aanpak monitoring
8. Parkeerregime Merwede en omgeving
9. Beoogd effect besluitvorming
10. Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

### **1. Aanleiding**

De Merwedekanaalzone is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2016) aangewezen om een deel van de groei van de stad Utrecht binnenstedelijk op te vangen. Vooruitlopend op de Ruimtelijke Strategie is (in lijn met de visie Merwedekanaalzone uit 2005 en de lopende initiatieven in deelgebied 4) in deelgebied 5 in 2012 het initiatief Meer Merwede gestart. Dit particuliere initiatief heeft samen met toen zittende eigenaren gezocht naar mogelijkheden om dit deelgebied van de Merwedekanaalzone tot een aantrekkelijk verblijfsgebied te transformeren. Vanaf het moment dat de gemeenteraad met de vaststelling van de Ruimtelijke Strategie Utrecht de uitspraak heeft gedaan dat de Merwedekanaalzone moet worden getransformeerd naar een gemengd woon- en werkgebied zijn posities in het gebied steeds meer ingenomen door professionele marktpartijen. De gemeente Utrecht heeft zelf met het voormalig OPG-terrein en de busstalling ruim 37 % van de tot ontwikkeling te brengen gronden in eigendom.

De Merwedekanaalzone (deelgebied 4, 5 en 6) zal de komende 15 a 25 jaar transformeren van een gesloten gebied met overwegend bedrijven en kantoren naar een levendige stadswijk om te wonen, werken en recreëren. Inzet is een gebied met in totaal zo'n 10.000 woningen, gecombineerd met diverse andere stedelijke functies, zoals scholen, (kleine) bedrijven en kantoren, winkels en een hoogwaardige openbare ruimte. Hiermee kiest Utrecht voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. We maken ruimte voor groei door de in de stad beschikbare ruimte beter te benutten en onderzoeken daarbij hoe we de werkgelegenheid naar rato mee kunnen laten groeien.

#### **1.1. Merwedekanaalzone al volop in ontwikkeling**

De transformatie van Merwedekanaalzone naar een gemengd stedelijk gebied is al gaande. In de drie deelgebieden van de Merwedekanaalzone zijn al diverse projecten opgeleverd. Dit zijn onder anderen City Campus Max (2009), Pax et Lux (2016) en het Van der Valk-hotel (2016). De Wilhelminawerf is in aanbouw en de eerste woningen worden eind 2020 opgeleverd. Het voormalige Defensie terrein is bouwrijp gemaakt en de bouw start deze winter met de planning dat hier eind 2022 de eerste bewoners kunnen intrekken. Aan de zuidzijde van het gebied verrijst het nieuwe Holland Casino, dat medio 2021 opgeleverd wordt en de planontwikkeling van het appartementencomplex aan de Eendrachtlaan 10 is volop gaande.

#### **1.2. Relatie Omgevingsvisie deel 2 en Stedenbouwkundig Plan 'Merwede'**

Er is sprake van een onlosmakelijke samenhang tussen de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2), het Stedenbouwkundig Plan Merwede (SP) met bijbehorend Beeldkwaliteitsplan, het concept Bestemmingsplan Merwede en de tussen gemeente en private partijen te sluiten Samenwerkingsovereenkomst voor deelgebied 5. Deze samenhang vraagt om een integrale benadering en daarom schetsen we de context van de Merwedekanaalzone en Merwede in het bijzonder in deze bijlage als hulpmiddel bij de besluitvorming.

In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 worden de kaders geschetst waarbinnen de deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone tot ontwikkeling kunnen worden gebracht. De gemeenteraad geeft hiermee aan welke kant ze met dit deel van de stad op wil.

De intenties en doelstellingen uit de Omgevingsvisie zijn in het SP 'Merwede' integraal afgewogen en geconcretiseerd. Daarbij is gezocht naar het best mogelijk evenwicht tussen de beleidsdoelstellingen uit de Omgevingsvisie en de kansen die het huidige bedrijventerrein zelf biedt. Beide plannen zijn gelijktijdig tot stand gekomen. Hierbij hebben de gemeente en de betrokken marktpartijen veel kennis uitgewisseld om tot vernieuwende concepten te komen (zoals op het gebied van mobiliteit en energie) waarmee de transformatie naar een hoogstedelijk gebied mogelijk wordt gemaakt. Samen vertellen de plannen het verhaal hoe dit deel van Utrecht zich de komende jaren zal ontwikkelen.

## **2. Inspraak en reactienota**

Vanwege de parallelle uitwerking van de Omgevingsvisie deel 2 en het SP Merwede en de sterke inhoudelijke samenhang tussen beide producten is ervoor gekozen beide in hetzelfde inspraaktraject ter inzage te leggen en de reacties in één reactienota te bundelen.

Van 30 januari tot en met 11 maart 2020 liep de formele inspraakperiode, waarin we reacties hebben opgehaald op beide documenten en bijbehorende stukken, zoals de aanvulling op de milieueffectrapportage, het beeldkwaliteitsplan 'Merwede' en de variantenstudie loop- en fietsbruggen.

Tijdens de inspraakperiode zijn er twee grote en drie kleinere informatiemomenten georganiseerd, waar gelegenheid was voor een breed publiek om informatie over de plannen te horen en vragen te stellen aan inhoudelijke adviseurs. Daarnaast zijn er buurtbijeenkomsten georganiseerd, was er elke vrijdag telefonisch spreekuur en kon men via de mail vragen stellen en inspraakreacties achterlaten bij het projectteam Merwedekanaalzone.

In totaal zijn er 467 inspraakreacties (waarvan veel gelijksoortige en soms ondersteund met een petitie of handtekeningenlijst), 3 vooroverleg-reacties en een aanvullend advies van de Cie MER ingediend. Het gaat om reacties van bewoners, belangenorganisaties en organisaties en bedrijven uit het plangebied en aangrenzende wijken. De reacties en de beantwoording zijn opgenomen in de reactienota. In deze nota is tevens een overzicht opgenomen van de wijzigingen n.a.v. de inspraak en een overzicht van ambtshalve verbeteringen. Dit betreft bijvoorbeeld aanpassingen op het kaartmateriaal (waar het Heycopplantsoen en het Hamersplantsoen nu duidelijk zijn benoemd). Ook is aanvullende informatie uit het memo bij de variantenstudie wandel- en fietsbruggen opgenomen. (wijziging dubbele brug over Jutfasepunt).

## **3. Plandocumenten**

### **3.1. Omgevingsvisie deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda'**

In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 worden de kaders geschetst waarbinnen de deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone tot ontwikkeling kunnen worden gebracht. Hierbij zijn de onderzoeksvragen op het gebied van o.a. mobiliteit, duurzaamheid en openbare ruimte uit de Omgevingsvisie deel 1, 'De Ruimtelijke Agenda' en de amendementen en moties van de raad (bij de vaststelling van de omgevingsvisie op 8 februari 2018) meegenomen. Ook het coalitieakkoord 2018 heeft sturing gegeven aan de uitwerking van de visie, zoals bijvoorbeeld de doorgroei tot 10.000 woningen.

De gemeente Utrecht laat met de Omgevingsvisie deel 2 zien welke kant ze met dit deel van de stad op wil en onder welke condities dit mogelijk gemaakt kan worden. De kaders en beleidsuitgangspunten uit de Omgevingsvisie deel 2 geven richting bij de verdere groei en verdichtingsopgave in de Merwedekanaalzone en zijn voor deelgebied 5 verder geconcretiseerd in het Stedenbouwkundige Plan Merwede.

### *3.1.1. Innovatieve mobiliteitsaanpak: verfijning fietsnetwerk (met nieuwe bruggen)*

Randvoorwaardelijk onderdeel van de verdere ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is de innovatieve mobiliteitsstrategie. Hierbij leggen we de focus op wandelen, fietsen, gebruik van het OV en deelmobiliteit en voorzieningen op loopafstand. De auto doet een stapje terug. Om de groei van het wandel- en fietsverkeer goed op te vangen, is verfijning van het huidige netwerk noodzakelijk. Naast het verbeteren van de hoofdfietsroutes (zoals de op- en afritten van bestaande bruggen) zijn nieuwe fietsroutes met bijbehorende wandel- en fietsbruggen nodig om het verkeer meer te spreiden en te stimuleren.

In de Omgevingsvisie deel 2 zijn 5 nieuwe wandel- en fietsbruggen gepland. Het voorstel van het college aan de raad is om er nu de 3 van de 5 wandel- en fietsbruggen aan te leggen die onderdeel zijn van de concrete bouwplannen in de Merwedekanaalzone. Dit is de brug tussen de Heycopstraat in Dichterswijk en deelgebied 4, waar de Wilhelminawerf al flink is gevorderd en de bouw van de nieuwe wijk op het voormalige Defensie terrein start deze winter. Daarnaast worden er in Dichterswijk en omgeving ook nieuwe woningen gerealiseerd (zoals bij de Heycopstraat en langs de Kruisvaart). Het volgende omvangrijke bouwproject zal plaatsvinden in deelgebied 5 met de 1e fase van Merwede. Hierbij zijn de bruggen richting de Waalstraat en Zijldiepstraat randvoorwaardelijk. Voor de andere twee wandel- en fietsbruggen (bij de omgeving Jutfasepunt en Overijssellaan) geldt dat deze pas over een aantal jaren noodzakelijk zijn bij de transformatie van deelgebied 6 en in het bredere perspectief van de ontwikkelingen in Utrecht Zuid West.

### *3.1.2. Kantorenstrook deelgebied 4 en deelgebied 6*

Voor deelgebied 6 en de kantorenstrook aan de Wilhelminalaan in deelgebied 4 wordt nader onderzocht wat de meest wenselijke ontwikkelstrategie is binnen de kaders en ambities uit de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2.

Voor deze nog te ontwikkelen locaties in de deelgebieden 4 en 6 zijn de uitkomsten van het onderzoek naar de stedelijke maatregelen voor het mobiliteitsnetwerk van belang, waarvan nu de eerste koers is bepaald in integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest, onderdeel van de actualisatie van het mobiliteitsplan SRSRSB 2040.

Gekoppeld aan het verder onderzoek naar de mobiliteitsmaatregelen kijken we naar de gewenste groei van de werkgelegenheid, rekening houdend met de groei van de (beroeps)bevolking in de stad Utrecht en de regio. Om te voorzien in de enorme werkgelegenheidsopgave die we als stad hebben (+70.000 banen erbij tot 2040) zetten we in op het mengen van functies in wijken, zoals in de Merwedekanaalzone.

Daarnaast willen we leren van de ervaringen die we nu opdoen in de deelgebieden 4 en 5 (zie ook paragraaf 7 'monitoring'). Uit deze analyses moet blijken op welke wijze en op welke termijn een geleidelijke transformatie van deze gebieden mogelijk is binnen de kaders en ambities van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2.

## **3.2. Aanvulling milieueffectrapportage**

Parallel aan de uitwerking van Omgevingsvisie deel 2 is de milieueffectrapportage (PlanMER) aangevuld op basis van de nieuwe uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel 'VRU 3.4'. De PlanMER is een hulpmiddel/instrument bij het maken van de juiste afwegingen. In deze aanvulling PlanMER zijn onderzoeken die ten grondslag liggen aan de kaders en beleidsuitgangspunten van de Omgevingsvisie deel 2 getoetst. De rapportage is een aanvulling op de (op 8 februari 2018 vastgestelde) PlanMER. De aanvulling is zelfstandig leesbaar, en bouwt voort op de al gepresenteerde informatie in het oude PlanMER. Daar waar nodig voor de leesbaarheid zijn enkele onderdelen uit het PlanMER herhaald.

In deze aanvulling ligt de focus op de thema's energietransitie, klimaatadaptatie, mobiliteit in brede zin en gezondheid/leefbaarheid. Daarbij wordt aangegeven in hoeverre en onder welke condities en voorwaarden, de groei richting 10.000 woningen en bijbehorend voorzieningenprogramma mogelijk is.

### **3.3. Stedenbouwkundig Plan Merwede**

De gemeente heeft als eigenaar van het voormalig OPG-terrein en de busstalling samen met tien andere grondeigenaren (op zes grondposities) in het gebied, adviseurs en de inbreng van vele belanghebbenden en belangstellenden het voorliggende SP gemaakt. Uitgangspunt hierbij is: we maken het beste plan, ongeacht eigendomsgrenzen. Alleen door samen te werken aan het beste plan kunnen de ambities van de stad met optimale dichtheid gerealiseerd worden. Het plan is samen met de ontwikkelende marktpartijen AM, Synchron, BPD, Janssen-De Jong, Lingotto, 3T, Greystar, Boelens-De Gruyter, G&S en Round Hill Capital tot stand gekomen. In het SP zijn de kaders en ambities uit de omgevingsvisie verder aangescherpt en afgewogen op basis van de inspraakreacties, nadere onderzoeksresultaten en afspraken tussen de marktpartijen en de gemeente.

#### *3.3.1. Specifieke kenmerken Merwede*

De keuze voor een hoge(re) dichtheid met een toevoeging van 6.000 woningen in Merwede, een rijk aanbod aan stedelijke voorzieningen, de intrinsieke duurzaamheid, een autovrije en hoogwaardig ingerichte openbare ruimte (met als uitgangspunt 'groen tenzij') en een innovatieve mobiliteitsstrategie maakt het plan Merwede uniek. In het SP wordt Merwede een wijk waar de buitenruimtes voor spelende kinderen zijn in plaats van voor geparkeerde auto's en waar dichtheid synoniem is met levendigheid.

Merwede staat internationaal op de kaart als voorbeeldproject voor innovatieve mobiliteit, autoloze en groene openbare ruimte, binnenstedelijke herontwikkeling en samenwerking tussen gemeente en marktpartijen. SP

Belangrijk onderdeel van de innovatieve mobiliteitsstrategie is de lage parkeernorm (0,3 parkeerplaats per woning), inzet op langzaam verkeer en alle dagelijkse voorzieningen op loopafstand, hoogwaardig openbaar vervoer, flankerend parkeerbeleid (betaald parkeren -zie het raadsvoorstel parkeerregime Merwede en omgeving- en faciliteiten voor parkeren op afstand) en deelmobiliteit.

### **3.4. Inrichtingsplan Openbare Ruimte Merwede**

Voor de openbare ruimte is als onderdeel van het SP een Inrichtingsplan uitgewerkt. Het Inrichtingsplan zet in op een hoog kwaliteitsniveau voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte dat aansluit bij het hoogstedelijk karakter van Merwede. Het thema van de openbare ruimte is "groen tenzij" wat goed mogelijk is door de autovrije opzet. Auto's kunnen enkel via de inprikkers vanaf de grote weg een garage inrijden. Voor logistiek is een afgewogen systeem bedacht waarbij de meeste logistieke bewegingen aan parkeerhavens aan de Europalaan en in de twee logistieke hoven wordt opgelost en ingezet wordt op klein elektrisch vervoer. Door zowel logistiek, het parkeren voor auto's en fietsen als de ruimtes voor afval en nuts in de gebouwen op te nemen maken we in de openbare ruimte plek voor ontmoeten, bewegen, spelen en heel veel groen.

### **3.5. Samenwerkingsovereenkomst Merwede**

De gemeente Utrecht en de marktpartijen hebben begin 2020 de Termsheet (of Akkoord op Hoofdpijnen) ondertekend als onderlegger van het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan (VOSP). In deze Termsheet zijn de belangrijkste uitgangspunten en ambities bij verdere ontwikkeling van deelgebied 5 vastgelegd. Niet alleen over het verder brengen van het SP, maar ook over de differentiatie in woningbouw, de mix van maatschappelijke en commerciële voorzieningen, het mobiliteitsconcept, een zo duurzaam mogelijke wijk met een collectief Warmte-Koude-Net en afspraken over de (financiële) bijdragen van partijen. Daarnaast waren al richtinggevende afspraken vastgelegd over de kosten van het bouw- en woonrijp maken, een bijdrage in de bovenwijkse investeringen en het collectief dragen van plankosten, voorinvesteringen in het ondergrondse deel van het warmtekoude-net en in de kosten van het mobiliteitsconcept. Daarover in paragraaf 4 wat meer achtergronden.

De Termsheet is parallel aan de inspraakperiode verder uitgewerkt in een Samenwerkingsovereenkomst. In deze overeenkomst zijn inhoudelijk- en financiële kaders en de organisatie (governance), behorend bij het SP geborgd. We hebben in de onderhandelingen met de private grondeigenaren geprobeerd om de complexiteit hanteerbaar te maken door het beste plan – onafhankelijk van huidige grondposities – als uitgangspunt te nemen, gecombineerd met het uitgangspunt 'samen wat moet, zelfstandig wat kan'.

De Samenwerkingsovereenkomst heeft betrekking op geheel deelgebied 5 waar (gefaseerd) in totaal 6.000 woningen (waarvan 30 % sociaal, minimaal 15 % middenhuur aangevuld met 10 % middenkoop tot de NHG-grens) en circa 100.000 m<sup>2</sup> voorzieningen worden gerealiseerd waaronder een aanzienlijk aandeel maatschappelijke voorzieningen.

### **3.6. Ontwerp-bestemmingsplan Merwede**

Voor het projectgebied Merwede is een concept ontwerpbestemmingsplan opgesteld. Dit bestemmingsplan vormt de juridische vertaling van het SP en heeft tot doel de eerste fase van dit deelgebied (bestaand uit maximaal 4.250 woningen en voorzieningen voor maximaal 100.000 m<sup>2</sup> BVO) juridisch en planologisch mogelijk te maken. Onderdeel van het bestemmingsplan is de herinrichting van de Europalaan Noord. Ook worden de eigendommen van derden in het plangebied Merwede voorzien van een passende bestemming.

Voor een 2<sup>e</sup> fase, gericht op de ontwikkeling en realisatie van de resterende 1.750 woningen wordt later in de ontwikkeling een herziening van het bestemmingsplan in procedure gebracht. Deze keuze hangt samen met de afhankelijkheid van de wijze waarop de mobiliteitsstrategie gaat functioneren en de benodigde investeringen in infrastructuur ten behoeve van geheel Utrecht Zuid West. Hiervoor is nu de eerste koers bepaald in het onderzoek 'Integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest' wat onderdeel is van de actualisatie van het mobiliteitsplan SRSRSB 2040.

## **4. Financieel kader en borging plannen Merwedekanaalzone**

### **4.1. Overall financieel kader Merwedekanaalzone**

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is complex en kent meerdere geldstromen. Deze geldstromen zijn samengebracht in het Financieel kader Merwedekanaalzone. Het Financieel kader maakt onderdeel uit van de besluitvorming over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2: Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda én het SP Merwede en is een geheim document.

In het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) en de Peilstok is in 2020 het hoofdstuk Financieel beeld Merwedekanaalzone toegevoegd. Hierin rapporteren we per geldstroom over de actuele stand en lichten we de mutaties toe. Ook de risico's zijn onderdeel van dit hoofdstuk. Vanaf 2020 rapporteren we twee keer per jaar, bij het MPR en bij de Peilstok, over de actuele stand van en de mutaties op de verschillende geldstromen en de risico's. Het Financieel kader wordt jaarlijks geactualiseerd en als daar aanleiding toe is bij het MPR aan de gemeenteraad voorgelegd.

De deelgebieden 4, 5 en 6 kennen elk een eigen financiële dynamiek. Daarnaast zijn er overkoepelende financiële stromen voor investeringen die op het niveau van de Merwedekanaalzone totaal gedaan moeten worden ten behoeve van de deelgebieden: de bovenwijkse investeringen (zie geheime bijlage Notitie Bovenwijkse Voorzieningen). Deze bovenwijkse investeringen hebben met name betrekking op mobiliteitsmaatregelen, maar ook op groenstructuren en het wegnemen van belemmeringen.

Binnen de Merwedekanaalzone en de deelgebieden 4, 5 en 6 zijn verschillende financiële stromen te onderscheiden. Zo is er voor deelgebied 4 bij het Defensieterrein (ontwikkeling 'De Nieuwe Defensie') een vastgestelde grondexploitatie. Voor de Wilhelminawerf heeft de gemeente een anterieure overeenkomst gesloten met de ontwikkelaar. In deelgebied 5 (Merwede) worden de financiële afspraken geborgd in een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) en financieel doorvertaald op basis van het gemeentelijk aandeel naar een grondexploitatie OPG-terrein en Busstalling (gronden die in eigendom zijn van de gemeente). Voor Merwede fase 1 is bij het Rijk in het kader van de Woningbouwimpuls een subsidie verkregen van circa € 21 miljoen. Deze subsidie is randvoorwaardelijk voor de financiële haalbaarheid van de businesscase voor Merwede alsmede voor aanvullende dekking van bovenwijkse voorzieningen. Belangrijke voorwaarden bij deze subsidie zijn de realisatie van het beloofde aandeel betaalbare woningbouw en een start bouw binnen drie jaar nadat de beschikking is verleend (15 september 2020).

In deelgebied 6 zijn enkele kavelontwikkelingen met anterieure afspraken, zoals Holland Casino en Eendrachtlaan 10.

In het financiële kader worden deze stromen geduid, zonder dat deze administratief worden samengevoegd.

De groei van de Merwedekanaalzone is mede afhankelijk van investeringen in bovenwijkse voorzieningen, zoals aanpassingen aan het profiel van de Europalaan-noord en de aanleg van wandel- en fietsbruggen. Deze maatregelen en de bijbehorende investeringen zijn gefaseerd in de tijd nodig, vooruitlopend op - of afhankelijk van de uitvoering van de deelgebieden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in een 1e ontwikkelfase (t/m 2025) en een 2e ontwikkelfase (vanaf 2026). De bekostiging van de maatregelen bij deze fasen moet komen uit diverse dekkingsbronnen.

#### *4.1.1. Investerings Merwedekanaalzone in 2 fasen*

De financiële haalbaarheid van de Omgevingsvisie deel 2 wordt beschreven in het bijgevoegde geheime overall financiële kader, waarbij 2 ontwikkelfasen zijn te onderscheiden voor de Merwedekanaalzone.

##### Ontwikkelfase 1

De dekking voor bovenwijkse voorzieningen behorende bij de 1<sup>e</sup> ontwikkelfase bestaande uit deelgebied 4 Defensierrein en deelgebied 5, Merwede fase 1, is geborgd. Er zijn met de private grondeigenaren binnen het eigenarencollectief Merwede financiële afspraken gemaakt in de SOK. Daarnaast heeft de gemeenteraad bij de programmabegroting 2021 het besluit genomen om, gekoppeld aan de besluitvorming over de Omgevingsvisie deel 2, reeds bestaande middelen en toekomstige resultaten in te zetten voor de Merwedekanaalzone ter dekking van bovenwijkse voorzieningen. Daarnaast heeft het Rijk bijgedragen vanuit de Woningbouwimpuls.

##### Ontwikkelfase 2

Voor de 2<sup>e</sup> ontwikkelfase Merwedekanaalzone (deelgebied 5, Merwede fase 2) en verdere groei naar 10.000 woningen (in deelgebied 4 en 6) is het volgende van belang. Merwede fase 2 is mede afhankelijk van de werking van het mobiliteitsconcept. Op basis van de verkeersberekeningen is de verwachting dat er voldoende perspectief is om ook Merwede fase 2 (met maximaal 1750 woningen) te kunnen ontwikkelen binnen 10 jaar. Op grond van de aanvullende PlanMER ligt hier een bewijslast voor bij de gemeente. Om die reden gaan we de komende jaren monitoren. Op het moment dat deze fase doorgang kan vinden zullen de nodige financiële middelen vanuit Merwede beschikbaar komen (waaronder de overeengekomen bijdrage voor bovenwijkse investeringen uit de grondexploitatie). Die middelen worden ingezet voor dekking van bovenwijkse maatregelen die op dat moment nodig zijn binnen Merwedekanaalzone. De exacte maatregelen gaan we de komende jaren scherper in beeld brengen, maar voorzien wordt dat er nadere investeringen nodig zijn in Park Transwijk, verdere aanpassing van het wegennet, zoals aanpassing van de Beneluxlaan tussen deelgebied 5 en 6 en de Koningin Wilhelminalaan tussen deelgebied 4 en 5. Dit zullen maatregelen zijn die specifiek nodig zijn als gevolg van de groei.

Ten tweede is het voor deze ontwikkelfase van belang dat voor verdere groei naar 10.000 woningen in deelgebied 4 en 6 gekeken wordt naar mobiliteitsmaatregelen op het schaalniveau van Utrecht Zuidwest.

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is onderdeel van de woningbouwopgave van 28.000 woningen in Zuidwest. Om deze volledige groei te faciliteren zijn aanvullende mobiliteitsmaatregelen nodig. Deze zijn in beeld gebracht in de studie Zuidwest, inclusief een investeringsstrategie, verdeeld in een need to have pakket (tot 2025, voor zover het Merwedekanaalzone betreft is dit onderdeel van de 1<sup>e</sup> ontwikkelfase) en een pakket tot 2030. Voor dit laatste pakket wordt in het voorjaar 2021 een verfijningslag gemaakt die moet leiden tot een uitvoeringsstrategie die inzichtelijk maakt welke maatregel wanneer nodig is. De studie Zuidwest is onderdeel van het mobiliteitsplan 2040. Hier vindt in het voorjaar 2021 besluitvorming over plaats. Na deze besluitvorming en de verfijning van de studie Zuidwest vindt programmering plaats binnen de totale investeringsstrategie Ruimte.

Het beeld van de monitoring, de benodigde maatregelen en de bekostiging van de 2<sup>e</sup> ontwikkelfase en de relatie met de mobiliteitsmaatregelen in Utrecht Zuidwest is beschreven in de Aanpak Monitoring en zal de komende jaren scherper worden en zal te zijner tijd bij de actualisatie van het financieel kader of een daartoe bestemd tussenmoment ter besluitvorming voor worden gelegd.

## **4.2. Financieel kader Merwede (deelgebied 5) en borging SP Merwede**

### *4.2.1. Inleiding Businesscase*

Binnen Merwede heeft de Gemeente op dit moment ruim 37 % van de tot ontwikkeling te brengen gronden in eigendom. In Merwede, fase 1 wordt het vastgoed voornamelijk ontwikkeld door de private partijen. Een deel van het maatschappelijk vastgoed (twee scholen voor primair onderwijs, school voor middelbaar onderwijs en sporthal) wordt door de gemeente zelf ontwikkeld. Door ruiling van grond- en eigendomsposities op basis van het SP en SOK hebben gemeente en private partijen geborgd dat de private partijen zoveel mogelijk in staat worden gesteld om hun gemiddelde aandeel in het totale programma in de eerste fase te realiseren.

De gemeente zal in de tweede fase het merendeel van haar totale ontwikkelclaim tot ontwikkeling brengen, hierop is een eerste recht van koop van de partijen van de Samenwerkingsovereenkomst op van toepassing. Dit is de uitkomst van het onderhandelingsresultaat waarbij de gemeente onder meer een forse bijdrage in de bovenwijkse voorzieningen krijgt en 55% gereguleerd programma is afgesproken. Daarbij is door uitruil met de marktpartijen de gemeentelijke positie in fase 2 deels in Merwede-midden en deels in Merwede-noord gesitueerd. Hierdoor kan de gemeente -indien gewenst- op twee locaties in het plan bijsturen bij de ontwikkeling van fase 2.

Dat eerste recht van koop is gekoppeld aan de nakoming van verplichtingen (met name de overeengekomen anterieure bijdragen en de hoogte daarvan) en komt toe aan het collectief van eigenaren. Marktconformiteit is daarbij gegarandeerd. Een percentage van de eigendomspositie van de gemeente blijft buiten beschouwing bij de toepassing van het eerste recht van koop. Dit biedt de gemeente flexibiliteit ten behoeve van toekomstige wensen zoals bijvoorbeeld extra maatschappelijk programma en bijzondere initiatieven.

De ambities in Merwede zijn ongekend hoog. Dat betekent dat de totale businesscase stevig onder druk staat. In de onderhandelingen tussen de gemeente en de private partijen is gestreefd naar evenwicht in de afspraken. Dat evenwicht is nodig omdat een ontwikkeling als Merwede alleen slaagt als zowel publieke – als private partijen langdurig geëngageerd zijn om samen te werken. Het bereikte evenwicht en het daaraan gekoppelde commitment is vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst. In deze paragraaf zullen we wat breder duiden hoe de context van Merwede in elkaar zit door steeds kort op een specifiek element in de planontwikkeling en borging in te gaan.

Tot slot moet opgemerkt worden dat we nog niet alles weten en nog niet over alle aspecten een uitgewerkte regeling hebben opgenomen in de Samenwerkingsovereenkomst maar dat er wel – en dat is een kenmerk van Merwede – een collectief bewustzijn is dat zowel de gebiedsontwikkeling Merwede als de Stadswijk Merwede alleen succesvol gaan functioneren als er een zekere mate van collectiviteit duurzaam wordt ingericht. De borging daarvan is deels financieel en deels procesmatig verankerd in de wijze waarop de gemeente en de private partijen hebben afgesproken te gaan samenwerken.

### *4.2.2. Gemeentelijke grondexploitatie voor eigen positie*

De gemeente opent – met het oog op de ontwikkeling van haar eigen grondposities een grondexploitatie (grondexploitatie Merwede: OPG-terrein en busstalling). De toelichting op deze grondexploitatie vormt een geheime bijlage bij de stukken die ter besluitvorming worden aangeboden. Hierin zijn ook de risico's in de grondexploitatie en de bijbehorende beheersmaatregelen beschreven.

### *4.2.3. Bouw- en woonrijp maken*

In de Samenwerkingsovereenkomst zijn een aantal principes vastgelegd voor het voorbereiden van de huidige gronden naar ontwikkeling en realisatie. Belangrijk uitgangspunt is dat elke grondeigenaar zelf verantwoordelijk is voor het bouw gereed maken van gronden. Dat wil zeggen dat de sloop van

bestaande opstallen, de eventuele sanering van bodem en grondwater en het verantwoord omgaan met archeologische vondsten de verantwoordelijkheid is van iedere individuele grondeigenaar.

De gemeente zal zorgdragen voor het bouw- en woonrijp maken. De kosten hiervan (inclusief de daartoe behorende plankosten) zijn geraamd en daarover is in de Samenwerkingsovereenkomst een afspraak gemaakt. De private partijen dragen naar rato bij aan de kosten van het bouw- en woonrijp maken en er zijn ook afspraken vastgelegd over het stellen van zekerheden. Ook is een jaarlijkse indexering overeengekomen. De gemeente kan zelf sturen op het beheersen van de kosten – in relatie tot de in het SP en het Beeldkwaliteitsplan vastgelegde kwaliteit – en heeft dekking voor de kosten uit de bijdragen.

#### *4.2.4. Bovenwijkse investeringen*

De gemeente zal ook zorg dragen voor de benodigde bovenwijkse investeringen. Deze zijn net als de kosten voor het bouw- en woonrijp maken geraamd (inclusief de daartoe behorende plankosten) en ook hierover is in de Samenwerkingsovereenkomst een afspraak gemaakt. De private partijen dragen naar rato bij aan de kosten van de bovenwijkse investeringen en ook deze kosten worden jaarlijks geïndexeerd.

Bij de bovenwijkse investeringen is ook sprake van investeringen waarvoor elders dekking moet worden georganiseerd, omdat deze investeringen niet alleen aan Merwede zijn toe te rekenen. Daartoe heeft de gemeente subsidie aangevraagd en verkregen in het kader van de Woningbouwimpuls (€ 21 miljoen). Deze subsidie zorgt voor een deel van de benodigde dekking en mede daardoor zijn de voor Merwede fase 1 noodzakelijke bovenwijkse ingrepen financieel verzekerd. De onderbouwing van de kosten en dekking hiervan is onderdeel van het geheime financiële kader. Ook voor de bijdragen die private partijen doen aan de bovenwijkse investeringen worden op in de Samenwerkingsovereenkomst vastgelegde momenten zekerheden gesteld door de private partijen.

#### *4.2.5. Plankosten*

Partijen zijn overeengekomen om een vast bedrag aan plankosten (onder meer voor kwaliteitstoetsing en controle op nakoming afspraken Samenwerkingsovereenkomst) gezamenlijk te dragen. Daarvoor is een budget geraamd voor een periode van 10 jaar. Als zou blijken dat het budget niet toereikend is dan zullen partijen daar in de loop van de planontwikkeling aanvullende afspraken over maken op basis van hetzelfde uitgangspunt. Dit zijn plankosten die naast de planontwikkelingskosten worden gemaakt door de eigen organisatie. In het geval van de gemeente landen beide kostenposten in de grondexploitatie.

#### *4.2.6. Maatschappelijk Vastgoed*

In een plan als Merwede is het van wezenlijk belang dat er een gezonde mix ontstaat tussen wonen en voorzieningen. Maatschappelijke voorzieningen als scholen, gezondheidscentra, buurthuis, cultuurhuis e.a. vormen daarbij een belangrijk onderdeel. Dat belang wordt ook door de private partijen onderschreven. De locaties en bouwblokken waar toekomstige maatschappelijke voorzieningen staan geprojecteerd zijn vastgelegd en geborgd. Deels door in het bestemmingsplan kaders vast te leggen en deels door in de Samenwerkingsovereenkomst ook privaatrechtelijk zo goed mogelijk te borgen dat de maatschappelijke voorzieningen er komen. Er zijn afspraken vastgelegd over het ontwikkelproces, de wijze waarop koop- en huurprijzen worden berekend en over de noodzakelijke demarcatie. In de planvorming is erop gestuurd om een deel van de maatschappelijke voorzieningen door de gemeente zelf te laten ontwikkelen in separate bouwblokken. Het gaat daarbij om de 2 scholen voor primair onderwijs, de school voor voortgezet onderwijs en de bijbehorende sporthal. De andere maatschappelijke voorzieningen maken onderdeel uit van meeromvattende bouwblokken die door de private partijen worden ontwikkeld en gerealiseerd. De maatschappelijke voorzieningen die door de gemeente in de Merwedekanaalzone worden gerealiseerd (scholen, cultuur- en sportvoorziening), komen ten laste van het groeikader. Jaarlijks besluit de raad bij de Voorjaarsnota over de toedeling van de groeirimte. De maatschappelijke voorzieningen voor Merwede maken deel uit van Maatschappelijk Voorzieningenprogramma RSU en zijn voor het laatst geactualiseerd bij de vaststelling van de Programmabegroting 2021. Op basis van de groeiprognoze zijn deze voorzieningen tijdig inpasbaar.



#### 4.2.7. Parkeervastgoed

In het kader van de haalbaarheid van de totale businesscase is in de onderhandelingen over de Samenwerkingsovereenkomst gezocht naar een werkwijze waarbij het mobiliteitsconcept Merwede optimaal tot zijn recht kan komen. Resultaat van deze zoektocht is dat de gemeente Utrecht de bereidheid heeft uitgesproken om onder voorwaarden de gebouwde parkeervoorzieningen in deelgebied 5 in eigendom te nemen. Daar is de verplichting aan gekoppeld voor alle private partijen om voor de eerste 10 jaar na de ingebruikname van de eerste gebouwde parkeervoorziening een huurgarantie af te geven voor de te realiseren (en door de gemeente in eigendom te nemen) parkeervoorzieningen. De combinatie van afspraken maakt dat er sprake is van een haalbaar project. De bereidheid van de gemeente hangt nauw samen met de wens van de gemeente om het mobiliteitsconcept zoals dat voor Merwede is uitgedacht succesvol in de markt te kunnen zetten – samen met de private partijen – en ervoor te zorgen dat Merwede vanuit dat perspectief gaat functioneren als een stadswijk van de toekomst.

#### 4.2.8. Mobiliteitsbedrijf

Onderdeel van de SOK is dat partijen (zowel gemeente als private partijen) deel gaan nemen in een op te richten en nader te structureren mobiliteitsbedrijf. Dat mobiliteitsbedrijf krijgt als taak om een mobiliteitsregisseur aan te stellen die het mobiliteitsconcept gaat uitvoeren en bewaken, om de aanbidding van deelmobiliteit te organiseren en om te zorgen dat er mobiliteitshubs gaan functioneren om de verschillende vervoersmodaliteiten op een transparante wijze te kunnen aanbieden aan bewoners en gebruikers die in het gebied actief gaan zijn.

De exacte wijze waarop het mobiliteitsbedrijf wordt gestructureerd (statuten, e.d.) moet nog nader worden vormgegeven. Voorstel aan de gemeenteraad om te besluiten om te zijner tijd als gemeente te gaan participeren in de BV van het mobiliteitsbedrijf. Het mobiliteitsbedrijf vormt een cruciaal onderdeel van de mobiliteitsstrategie, maar wordt eerst relevant als er in Merwede daadwerkelijk woningen en voorzieningen zijn gerealiseerd en in gebruik genomen.

#### 4.2.9. WKO-bedrijf

Om de duurzaamheidsambities te kunnen waarmaken is het nodig dat er een collectief warmtekoude-net (WKO: warmte koude opslag) wordt aangelegd in Merwede. Alleen met een collectieve energievoorziening is het haalbaar om de ambities waar te maken. De gemeente en de private partijen hebben in nauwe samenwerking laten onderzoeken op welke wijze dit warmtekoude-net het beste kan worden gestructureerd. Een en ander is in de Samenwerkingsovereenkomst nader uitgewerkt en geëxpliciteerd. Een op te richten WKO-bedrijf is in eerste instantie nodig om de opstalrechten ten behoeve van de ondergrondse infrastructuur (leidingen en bronnen) juridisch te kunnen vestigen en om tijdig een collectief net te kunnen realiseren. Partijen hebben uitgesproken dat zij het daarvoor benodigde onderzoek en de investeringen in de daarvoor benodigde ondergrondse infrastructuur gezamenlijk – naar rato van hun aandeel in het totale grondgebied binnen Merwede – zullen voorfinancieren.

Daaraan gekoppeld worden gebouweigenaren verplicht om aan te sluiten op het te realiseren Warmtekoude-net en worden toekomstige bewoners en gebruikers verplicht om aan te sluiten. De voorfinanciering wordt te zijner tijd gedekt door een bijdrage in de aansluitkosten die iedere bewoner/gebruiker gaat betalen en waarmee zorg wordt gedragen voor het beheersen van het risico dat de voorfinanciering met zich meebrengt. Uitgangspunt van partijen is om zo snel mogelijk via een Europese aanbestedingsprocedure een derde marktpartij te contracteren die het ondergrondse deel van het Warmtekoude-net gaat exploiteren en die vanuit die rol en hoedanigheid ook de voorfinanciering voor zijn/haar rekening neemt, respectievelijk die de al door de WKO bv gemaakte kosten in het kader van de voorfinanciering vergoedt.

Gezien het feit dat de gemeente in het kader van de nieuwe Warmtewet op termijn een grotere rol krijgt bij de coördinatie van warmtenetten heeft de gemeente de bereidheid om de aandelen van de WKO BV op termijn over te nemen. Dat is in de Samenwerkingsovereenkomst als uitgangspunt opgenomen.

De risico's worden gedeeld met de private partijen waarbij de risico's op basis van de uitgevoerde onderzoeken als minimaal worden gekwalificeerd omdat er sprake is van een rendabele

voorinvestering die op termijn kan worden terugverdiend.

Voor de WKO BV geldt dat deze op korte termijn na vaststelling van het bestemmingsplan operationeel dient te zijn, vandaar dat voor de WKO BV wordt gevraagd aan de gemeenteraad om in te stemmen met participatie in de WKO BV. Daartoe is een separate notitie opgesteld waarbij wordt ingegaan op de kaders en randvoorwaarden die daarbij op basis van de Nota verbonden partijen in acht moeten worden genomen.

#### *4.2.10. Kwaliteitstoetsing*

In Merwede is een SP gemaakt in gezamenlijke opdracht van de gemeente Utrecht en de private partijen die mede de Samenwerkingsovereenkomst ondertekenen. Er is voor gekozen om de kwaliteitstoetsing speciaal voor dit project te laten invullen, waarbij het Kwaliteitsteam door het college van B&W wordt aangesteld. Het Kwaliteitsteam zal – ondersteund door een stedenbouwkundig supervisor – de bouwplannen van de diverse partijen toetsen in de verschillende fasen van de bouwplanontwikkeling, tot en met een definitief ontwerp Bouwplan. De Omgevingsvergunning zal ter toetsing worden voorgelegd aan de Commissie Welstand.

Naast het Kwaliteitsteam stellen partijen een Checkteam in. Het Check-team (C-team) is ingesteld door de private partijen en de gemeente als toetsers en controleur van de kwantitatieve afspraken in de SOK. Het C-team draagt zorg voor de check op afspraken rond programma en financiën per partij alsook voor het geheel van de gebiedsontwikkeling. Het C-team rapporteert daarnaast periodiek inzake de voortgang. Alle eigenaren blijven zelf te allen tijde verantwoordelijk voor uitvoering van de afspraken uit de SOK. In hoofdlijnen zijn de taken als controleur/monitor en bewaker gericht op de volgende onderdelen:

- Controle van bouwplannen (per fase) gedurende het ontwikkeltraject;
- Voortgang programma en randvoorwaarden cf. uitgangspunten SOK;
- Voortgang per eigenaar/ontwikkelaar;
- Afdrachten bouw- en woonrijp maken en bovenwijkse voorzieningen;
- Verrekeningen parkeren, collectieve fietsparkeerplaatsen en logistieke hoven;
- Bijhouden van wijzigingen in afspraken en up-to-date houden van kwantitatieve afsprakenkaders;
- Rapporteren over voortgang gebiedsontwikkeling ten behoeve van monitoring door de gemeente, waaronder (na oplevering) inzicht in de wijze van gebruik van de parkeervoorzieningen (auto/fiets) en het functioneren van de deelmobiliteit.

#### *4.2.11. Merwedelab*

Partijen zijn overeengekomen om extra te investeren in duurzaamheid en om samen tevens te investeren in onderzoek naar innovatieve oplossingen om op het gebied van energie, circulariteit, social design en gezond stedelijk leven die direct kunnen worden toegepast in Merwede, maar die ook voor de rest van de stad van belang zijn. De opgave is daarbij om de transitie naar een duurzame en circulaire economie actief te stimuleren en opgebouwde kennis vanaf de start van de ontwikkeling tot en met de gebruiksfase te implementeren en te delen met de rest van Utrecht. Naar rato van aandeel in de grondpositie binnen Merwede is een bijdrage aan het Merwede Lab toegezegd en vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst als dekking voor de activiteiten van het Merwede Lab. Als grondeigenaar betaalt de gemeente Utrecht zelf naar rato ook deze bijdrage. Deze bijdrage is opgenomen in de grondexploitatie.

#### *4.2.12. Gebiedsorganisatie*

Om in Merwede eigenaarschap van bewoners en bedrijven te organiseren en vanwege efficiënte inzet van kosten wordt een vorm van gebiedsmanagement onderzocht. Het gaat om onder meer de volgende thema's: beheer openbare ruimte en binnenterreinen, handhaven fietsparkeren openbare ruimte, exploitatie collectieve fietsenstallingen, toegang tot het autovrije gebied, plintmanagement en programmering.

In de Samenwerkingsovereenkomst is vastgelegd dat de gemeente en de private partijen samen gaan onderzoeken op welke wijze een vorm van gebiedsorganisatie kan worden ingevuld voor Merwede. Een deel van de genoemde collectieve voorzieningen zal ook voor de langere termijn financieel moeten worden geborgd en dat vergt nog nadere uitwerking, waarbij partijen hebben uitgesproken dat zij zich gaan inzetten voor het duurzaam functioneren van Merwede als

gemengde stadswijk.

## **5. Participatie, buurtaanpak en buurtagenda**

De gemeente heeft de afgelopen jaren veel overleg gevoerd met diverse belanghebbenden, experts en geïnteresseerden om de omgevingsvisie deel 2 en SP Merwede kwalitatief te versterken. Met verschillende belangengroepen (zoals gebruikers van het gebied, professionele relaties, woonbootbewoners, roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal) vond structureel overleg plaats. En er zijn stadsgesprekken, buurtgesprekken en straatgesprekken gehouden voor grotere groepen belangstellenden en omwonenden en er heeft inspraak plaatsgevonden over de plannen (zie paragraaf 2). Waar mogelijk is geprobeerd om inbreng en verbeterpunten in de plannen op te nemen. De gemeente informeert en betreft verder iedereen die dat wil, onder meer via de website: [www.utrecht.nl/merwedekanaalzone](http://www.utrecht.nl/merwedekanaalzone) en de digitale nieuwsbrief.

### **5.1. Vervolg: buurtaanpak en buurtagenda**

De participatie is niet afgelopen met de besluitvorming over de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 en het SP 'Merwede'. De gemeente blijft in gesprek met de omliggende wijken Dichterswijk, Rivierenwijk, Transwijk en Hoograven over deze ontwikkeling en wat er leeft onder de bewoners. Met o.a. informatieavonden, buurtgesprekken en een leefbaarheidsmonitor voor het meetbaar maken van effecten op leefbaarheidsaspecten in omliggende buurten. Deze monitor is onderdeel van de Aanpak monitoring Merwedekanaalzone.

Voor Rivierenwijk en Transwijk is samen met betrokken bewoners gewerkt aan een buurtaanpak. Voor Dichterswijk is een buurtagenda opgesteld op basis van de inspraakreacties en besproken met georganiseerde bewonersgroepen uit de wijk. De Buurtaanpak bevat een pakket aan leefbaarheidsmaatregelen zoals herinrichting van woonstraten en vergroening. Hiervoor zijn middelen beschikbaar vanuit de vanuit de programmabegroting 2021, vanuit de gebiedsontwikkeling deelgebied 5 en de subsidie Woningbouwimpuls. De Buurtagenda doet voorstellen voor (mogelijke) maatregelen en wordt na besluitvorming met de wijk verder uitgewerkt. Belangrijk gespreksonderwerp zijn de nieuwe wandel- en fietsverbindingen en de effecten daarvan op de wijken.

Maatwerkparticipatie blijft ook in de hiernavolgende planfasen aan de orde. Wij blijven bewoners betrekken bij de vervolgstappen, zowel bij de ontwikkeling van Merwede als bij de projecten in de omliggende wijken. Per project wordt straks participatie opgezet. Maar er zal ook één aanspreekpunt zijn vanuit de gemeente (de omgevingsmanager) die de samenhang bewaakt tussen alle projecten.

## **6. Locatieonderzoek woonboten**

Voor de aanleg van nieuwe wandel- en fietsbruggen ter hoogte van deelgebied 5 (Merwede) moeten woonboten worden verplaatst of uitgekocht. Bij de bruggen ter hoogte van deelgebied 4 en deelgebied 6 speelt dit niet. Voor de woonbootbewoners op de bruglocaties bij de Merwedekanaalzone wordt gestreefd naar zoveel mogelijk maatwerk.

In lijn met motie M16/2018 Inventarisatie toekomstige ligplaatsen, willen we geen ligplaatsen laten verdwijnen. De alternatieve ligplaatsen worden of gebruikt om huidige eigenaren heen te verplaatsen of om opgekochte boten weer op de markt te kunnen brengen. Met dit laatste wordt verspilling van gemeenschapsgeld tegengegaan. Zonder ligplaats is een woonboot weinig waard en er zijn in Nederland weinig tot geen lege ligplaatsen beschikbaar.

In totaal zijn er twee alternatieve ligplaatsen nodig, ofwel om huidige eigenaren op een bruglocatie een nieuwe ligplaats te geven, of om opgekochte boten heen te verplaatsen. In de bijlage bij de Omgevingsvisie, deel 2 'Locatieonderzoek vervangende locatie woonboten Merwedekanaalzone' zijn de afwegingen beschreven die leiden tot het beslispunt om voor de Biltonkade en de Noordersluis (noordzijde) de ruimtelijke procedures te gaan starten en aanpassingen in de Havenatlas te doen, indien de gemeenteraad besluit om de brug bij de Waalstraat en Zijldiepstraat aan te leggen.

## **7. Aanpak Monitoring**

De aanpak monitoring is gericht op het bewaken van de kerndoelen uit de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2. Deze kerndoelen zijn de basis voor gezonde verstedelijking in de Merwedekanaalzone. En met het monitoren van de veranderingen in de omgeving hebben we een instrument in handen dat helpt om effecten van de Merwedekanaalzone op de omgeving te duiden.

Uitgangspunt bij de monitoring is om zoveel mogelijk aan te sluiten bij bestaand (gemeentelijk) instrumentarium (zoals de stadsbrede mobiliteitsmonitor en nieuwe monitor leefbaarheid) en periodiek te rapporteren via de cycli van de MPR en Voorjaarsnota. Hierbij richten we de rapportages en de monitoring op de noodzakelijke informatie: wat is echt nodig aan gegevens om de ontwikkeling in Utrecht Zuidwest/Merwedekanaalzone goed te volgen en eventueel bij te sturen?

De informatie/data verzameling voor de monitoring in en rond de Merwedekanaalzone loopt via verschillende sporen waarvan dit de belangrijkste zijn:

- 1) de gemeentebrede mobiliteitsmonitor (met extra aandacht voor Utrecht Zuidwest);
- 2) het Check-team en de mobiliteitsregisseur Merwede;
- 3) de gemeentebrede Monitor Leefbaarheid (met extra aandacht voor de omliggende wijken van de Merwedekanaalzone).

De monitoringsresultaten worden gebundeld in 1 rapportage aangeboden.

## **8. Parkeerregime Merwede en omgeving**

Onderdeel van het innovatieve mobiliteitsconcept is het hanteren van lage parkeernormen. Dit betekent concreet dat het gebied aangemerkt wordt als A2-gebied (centraal stedelijk gebied met betaald parkeren). Dit gebied, als onderdeel van de Merwedekanaalzone, is aangeduid als maatwerkgebied. Omdat maatwerk wordt toegepast komen bewoners en gebruikers niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat. Als onderdeel van de mobiliteitsmaatregelen is het nodig om proactief (en niet volgend) betaald parkeren in te voeren in de buurten rondom Merwede. Wanneer er geen betaald parkeren wordt ingevoerd, zal uitwijkgedrag ontstaan van parkeerders in de Merwedekanaalzone en worden beoogde doelen niet gehaald. Vanaf de oplevering van de eerste woningen en voorzieningen is het essentieel dat het voor bewoners en gebruikers niet mogelijk is in omliggende wijken gratis te parkeren. Daarnaast biedt de ontwikkeling van Merwede en het invoeren betaald parkeren in de omliggende buurten ook mogelijkheden om de openbare ruimte in deze buurten aantrekkelijker te maken. Zo is met bewoners uit Rivierenwijk en Transwijk gewerkt aan een buurtaanpak waarmee een maatregelenpakket wordt gemaakt voor de verbetering van de openbare ruimte. Voor Hoograven en Dichterswijk wordt momenteel gewerkt aan een buurtagenda. Het invoeren van betaald parkeren in deze buurten draagt bij aan het creëren van ruimte voor bijvoorbeeld vergroening van de openbare ruimte.

In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 en deel 2 en later de ruimtelijke onderbouwing van de bestemmingsplannen wordt uitgegaan van een A2-parkeerregime met betaald parkeren in de omgeving, als onderdeel van het innovatieve mobiliteitsconcept. Zonder deze twee onderdelen is de ontwikkeling van Merwede deelgebied 5 in de huidige vorm en met het voorgestelde bouwprogramma niet haalbaar. Door nu een separaat raadsbesluit te nemen, gelijktijdig met het vaststellen van de Omgevingsvisie deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', inclusief voorstel voor de buurtaanpak, wordt duidelijkheid gegeven over de maatregelen en gevolgen voor de omgeving. Ook wordt voorkomen dat we richting de buurt bij het ter inzage gaan van het bestemmingsplan al voorsorteren op het invoeren van betaald parkeren terwijl de raad hier nog niet over geïnformeerd is en/of over heeft besloten.

## **9. Beoogd effect besluitvorming plannen Merwedekanaalzone**

Met de vaststelling van de omgevingsvisie deel 2 en de aanvulling op de PlanMER heeft de raad een kader, dat richting geeft aan de verdere uitwerkingsplannen voor de Merwedekanaalzone, zoals het SP Merwede.

Met het vaststellen van het SP Merwede wordt een belangrijke stap gezet in de ontwikkeling van de nieuwe stadswijk Merwede.

Met een bestuurlijk akkoord op de aanleg van de eerste drie wandel- en fietsbruggen in Dichterswijk en Rivierenwijk (en op termijn nog 2 wandel- en fietsbruggen bij de Jutfasepunt en Hoograven) en Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk/ Buurtagenda Dichterswijk zetten we een volgende stap in het realiseren van een fijnmaziger wandel- en fietsnetwerk rondom de Merwedekanaalzone en investeren we daaraan gekoppeld in de leefbaarheid van de omliggende wijken Rivierenwijk, Transwijk en Dichterswijk.

## **10. Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad**

Eind 2016 is de [Ruimtelijke Strategie Utrecht](#) (RSU 2030) vastgesteld, waarbij de gemeente inzet op het faciliteren van de groei van de stad. In deze strategie is verkend hoe dat op een verdichtende manier mogelijk kan zijn en op welke locaties (zoals de Merwedekanaalzone). Met deze koers werd het wenselijk om een omgevingsvisie op te stellen voor de Merwedekanaalzone inclusief een milieueffectrapportage (PlanMER) gezien het aantal beoogde woningen (6000-9000) in dit gebied.

Op 8 november 2016 stelde het college van B&W de Nota Reikwijdte en Detail voor de Merwedekanaalzone vast, waarin aan de hand van drie scenario's (50, 100 en 150 woningen per hectare) de milieueffecten zijn onderzocht van de verdere verdichting. Op 6 december 2016 besloot het college van B&W om een Structuurvisie voor de drie deelgebieden van de Merwedekanaalzone (de structuurvisie wordt nu omgevingsvisie genoemd) op te stellen. Hierover is de raad op 24 februari 2017 per [brief](#) geïnformeerd.

Als tussenstap in de uitwerking van het SP 'Merwede' is in oktober 2017 het Schetsontwerp Stedenbouwkundig Plan aan de gemeente en aan de stad gepresenteerd. Dit 'groene boekje' werd in beginsel positief ontvangen door het college en zij heeft hier op 13 maart 2018 met een [brief](#) inhoudelijk op gereageerd en de raad over geïnformeerd.

Op 8 februari 2018 stelde de raad de [Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1](#) 'De Ruimtelijke Agenda' en de bijbehorende PlanMER vast, en kon ook het [Bestemmingsplan Defensierrein](#) worden vastgesteld. Later dat jaar (7 juni 2018) werd ook het [bestemmingsplan voor de nieuwbouw van Holland Casino](#) vastgesteld.

Na de gemeenteraadverkiezingen in maart 2018 kwam het nieuwe college met een Coalitieakkoord waarin is afgesproken om te onderzoeken hoe we maximaal 10.000 woningen kunnen realiseren in de Merwedekanaalzone. In 2018 en 2019 is hiervoor veel onderzoek uitgevoerd. Parallel hieraan is de raad de afgelopen jaren met diverse brieven en memo's ([brief van 28 september 2018](#) over aankoop Greystar, [brief van 15 november 2018](#) over verlenging tijdelijke transformatie Europalaan 100-500, [brief van 16 november 2018](#) over planning onderzoek scenario's bruggen, [brief van 14 december 2018](#) over gebouwen en huurders OPG- terrein en busstalling, [brief van 21 mei 2019](#) over parkeren Wilhelminawerf, [brief van 18 september 2019](#) over voortgang planvorming Merwedekanaalzone, [memo](#) van 15 november 2019 over presentatie en verslag bijeenkomst Merwedekanaalzone 6 november 2019, [memo](#) van 19 december 2019 over Nulmeting Leefbaarheidseffectrapportage Rivierenwijk en Transwijk en Verslag van inloopavonden Merwedekanaalzone 25 en 27 november 2019, [brief van 19 december 2019](#) over investeringen gebouw L OPG-terrein – Boulderhal Sterk, Circus Diedom, Skatepark Utrecht en [brief van 19 december 2019](#) over vaststelling bouwvelop Eendrachtlaan 10), CIB's op 21 november 2019 en 9 januari 2020 een excursie op 10 april 2019 geïnformeerd over ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone en meer specifiek Merwede.

In januari 2020 heeft het college de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda' met de bijbehorende aanvulling op de PlanMER en het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan 'Merwede' met bijbehorend Beeldkwaliteitsplan vrijgegeven voor ter visie legging van 30 januari tot en met 11 maart 2020. Daarover is de raad per [brief](#) van 9 januari 2020 geïnformeerd. Op 17 januari 2020 ontving de raad via een [memo](#) achterliggende documenten bruggenstudie en een presentatie bewonersavond 13 januari 2020.