

Voorstel aan de gemeenteraad

Ontwikkeldkader Rondje Stadseiland

Beleidsveld	Openbare Ruimte en Groen
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Rob Hendriks
Kenmerk	4295780
Vergaderdatum Raad	Volgt
Geheim	Nee

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

1. Het Ontwikkeldkader Rondje Stadseiland vast te stellen met daarin opgenomen de leidende ruimtelijke principes en de ontwerputgangspunten voor de inrichting van het toekomstig parkgebied van ca. 45 ha langs het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal en dat te ontwikkelen als één samenhangend nieuw park voor Utrecht, met de volgende kenmerken:
 - a. een aaneengesloten park van 12 km. lang, waar mogelijk autovrij
 - b. gescheiden routes voor wandelen en fietsen -waar mogelijk- met wandelen langs het water
 - c. de route van het park aan te sluiten op het groene netwerk in de aanliggende wijken
 - d. fietspaden verhard in leemkleur om hoofdroute meer in te passen in parkbeleving
 - e. meubilair etc. van gelijke keuze om gevoel van 1 aaneengesloten park te versterken
 - f. waar mogelijk oevers openbaar
 - g. in fasen ontwikkelen

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Samenvatting

Met dit besluit stellen we de leidende principes en de ontwerpuitsgangspunten vast voor het Rondje Stadseiland. Het Rondje Stadseiland vormt de voorbode van de schaalsprong Groen die nodig is om in de behoefte van alle nieuwe inwoners van Zuidwest, Binnenstad en aanliggende wijken te voorzien. Het vastleggen van de leidende principes is nu nodig omdat de parkontwikkeling gefaseerd plaatsvindt en om zowel nu als in de verdere toekomst inrichtingsplannen te maken die leiden tot een samenhangend en herkenbaar nieuw park voor Utrecht.

Context

Aanleiding

De stad groeit in de komende twintig jaar van ruim 350.000 naar ongeveer 455.000 inwoners. Voor al die extra inwoners is meer groen nodig. Meer dan ooit zagen we in het afgelopen coronajaar de waarde van groen dichtbij. Volwassenen en kinderen hebben ruimte nodig om buiten veilig te kunnen bewegen en ontspannen; dichtbij huis, weg van 'het scherm'. Hiernaast benutten we het nieuwe oeverpark van het Rondje Stadseiland om de waarde van natuur tot diep in de stad te laten doordringen.

Met de aanleg van het Rondje Stadseiland, een twaalf kilometer lang oeverpark in het westen van Utrecht, geven we invulling aan deze groene opgave vanuit de RSU. Een essentiële groene ontwikkeling van de stad, om hiermee in gelijke tred op te trekken met de groei van het aantal inwoners. Het Rondje Stadseiland verbindt de oevers van de Merwedekanaalzone en Amsterdam-Rijnkanaalzone. Met het totale Rondje Stadseiland maken we ruim 45 ha. parkgebied in de stad voor mens en dier.

De transformatie van de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal tot een oeverpark vormde de eerste aanzet van het westelijke deel van het Rondje Stadseiland. De oostkant van het Rondje Stadseiland bestaat uit de oevers van het Merwedekanaal en sluit direct aan op de woningbouwopgave in de Merwedekanaalzone. De nieuwe bewoners van Merwedekanaalzone stappen straks via hun groene wijk het oeverpark binnen. Belangrijk is dat dit oostelijke deel van het Rondje Stadseiland ook zorgt voor extra groen voor inwoners van Rivierenwijk en het Beurskwartier door diverse verbindingen. De oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK) en het Merwedekanaal vormen samen het nieuwe oeverpark Rondje Stadseiland.

Eerder is als onderdeel van het Rondje Stadseiland het Ontwikkelkader Amsterdam-Rijnkanaalpark door de raad vastgesteld. Daarin zijn de eerste principes vastgelegd voor deze nieuw oeverparkzone aan het water. Hiervan zijn ondertussen al enkele projecten uitgevoerd. Zoals de Rooseveltboulevard en de noordpunt van het Stadsstrand Oog in Al. De komende jaren werken we gefaseerd aan de herinrichting van de Johan Wagenaarkade. In oktober 2021 is de Omgevingsvisie MWKZ deel 2 vastgesteld voor de verdere stedenbouwkundige ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Dit vraagt ook om het vastleggen van de inrichtingsprincipes voor dit deel van het Rondje Stadseiland langs het Merwedekanaal.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening

- Raadsbesluit Omgevingsvisie deel 2, Stedenbouwkundig Plan Merwede en het Beeldkwaliteitsplan ([7 oktober 2021](#))
- Raadsbrief Omgevingsvisie voorlopig ontwerp (9-1-2020 met aanvulling ([17-1-2020](#)))
- Raadsbesluit Ruimtelijke agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone en bijbehorende effectrapportage (MER)/ Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 ([8 feb 2018](#))
- Raadsbesluit Ontwikkelingskader parkzone Amsterdam-Rijnkanaal ([11 feb 2016](#))
- Websitepagina [Merwedekanaal](#) en [Parkzone Amsterdam Rijnkanaal](#)

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het Ontwikkelkader Rondje Stadseiland vast te stellen met daarin opgenomen de

	leidende ruimtelijke principes en de ontwerputgangspunten voor de inrichting van het toekomstig parkgebied van ca. 45 ha langs het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal en dat te ontwikkelen als één samenhangend nieuw park voor Utrecht, met de volgende kenmerken: - een aaneengesloten park van 12 km. lang, waar mogelijk autovrij - gescheiden routes voor wandelen en fietsen -waar mogelijk- met wandelen langs het water - de route van het park aan te sluiten op het groene netwerk in de aanliggende wijken - fietspaden verhard in leemkleur om hoofdroute meer in te passen in parkbeleving - meubilair etc. van gelijke keuze om gevoel van 1 aaneengesloten park te versterken - waar mogelijk oevers openbaar - in fasen ontwikkelen
Argumenten	
1.1	<u>Groen en verdichting in balans</u> Door Groen en verdichting gezamenlijk te ontwikkelen werken we aan de toekomst van een gezond en klimaatbestendig Utrecht. In het Rondje Stadseiland leggen we nieuw groen aan en zorgen we ervoor dat een deel van het bestaande groen beter te gebruiken is en waar mogelijk verharding omgezet wordt in groen. Het nieuwe park is daarmee de groene opgave die nodig is voor de stedelijke ontwikkeling aan de westzijde van de stad.
1.2	<u>De realisatie van het Rondje Stadseiland vindt gefaseerd plaats en vraagt daarom nu om het vastleggen van de inrichtingsprincipes. Zo sturen we op het eindresultaat tot nieuw herkenbaar park.</u> Het realiseren van het Rondje Stadseiland gaat een groot aantal jaren in beslag nemen. Aanleg vindt plaats gekoppeld aan stedenbouwkundige ontwikkeling, vanuit klimaatopgaven en groene opgaven en ingrepen vanuit Mobiliteit. Vanwege deze gefaseerde uitvoering, multidisciplinaire aansturing en verschillende karakters per deelgebied is het nodig om nu de inrichtingsprincipes als leidraad vast te stellen. Hiermee borgen we het eindbeeld als totaal. De inrichtingsprincipes geven richting over hoe om te gaan met bereikbaarheid van bedrijven, woningen, woonboten en andere activiteiten die nu in en aan het park liggen.
1.3	<u>Het ontwikkelkader biedt helderheid over de ruimtelijke kenmerken zodat op tijd inzicht in de financiële opgave per te ontwikkelen deelgebied ontstaat.</u> Dit kader geeft de ruimtelijke kenmerken en inrichtingseisen voor de ontwikkeling van de deelgebieden en de financiële vertaling van die wensen. Daarmee ontstaat inzicht in de financiële opgave die we binnen de diverse Grondexploitaties van aansluitende deelgebieden kunnen realiseren, welke bovenwijkse opgaven (voorzieningen die boven het belang van het plangebied uitgaan) gedekt moeten worden, welke delen binnen andere opgaven horen en hoe op andere dekkingsbronnen (provincie, rijk, waterschappen) aanvullend een beroep kan worden gedaan.
1.4	<u>Het ontwikkelkader geeft invulling aan de inhoudelijke opgaven voor gezond stedelijk leven in de Merwedekanaalzone.</u> In het Rondje Stadseiland ligt de nadruk op het versterken van gezond stedelijk leven, het toevoegen van groen, natuur en beleving. In het nieuwe oeverpark ontstaat zo ruimte voor sporten, spelen en bewegen. Op deze wijze ontstaat voor alle nieuwe inwoners van Merwede en inwoners van de aanliggende wijken en bezoekers een groot nieuw park.
1.5	<u>In het ontwikkelkader is als leidend principe opgenomen dat het park waar mogelijk autovrij is met gescheiden voet- en fietspaden</u> Voor de parkbeleving scheiden we voet- en fietspad waar daar ruimte voor is. Het voetpad volgt zoveel mogelijk het water. De breedte van de paden wordt aangepast aan

	de verkeersintensiteit. Als ontsluiting van bestaande bedrijven en woonfuncties niet via een andere route mogelijk is, maken we medegebruik met langzaam verkeer mogelijk. Aan de inrichting en het gebruikte materiaal zie je dat je in een park zit: de auto is duidelijk “te gast”.
1.6	Het Rondje Stadseiland kent veel bijzondere (cultuurhistorische) locaties Het Rondje Stadseiland verbindt veel bijzondere plekken, belangrijke oost-west verbindingen, samenvloeiing van kanalen en cultuurhistorische bijzonderheden aan elkaar. Te denken valt hierbij aan Stadsstrand Oog in Al, het Muntsluiscomplex, Cereol, Villa Jongerius, Mobach, Vleutense Wetering en diverse industriële complexen.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>Niet overal is voldoende ruimte voor alle wensen uit het ontwikkelkader en dit vraagt om keuzes.</u> De wens om voetpaden en fietspaden te scheiden kan niet overal worden uitgevoerd. Dit kan te maken hebben met onvoldoende ruimte boven de grond, maar ook door ondergrondse infrastructuur die moeilijk en/of alleen tegen zeer hoge kosten te verleggen is. Daarom kiezen we voor ‘gescheiden tenzij’.
1.2	<u>Ondanks diverse inspraakmomenten blijven er spanningen met de roeiverenigingen.</u> Leidend principe is dat voetpaden zoveel mogelijk langs de waterkant liggen om de beleving als oeverpark zo groot mogelijk te maken. Fietspaden liggen daarmee verder van de oever. De roeiverenigingen hebben tot nu toe steeds aangegeven zo dicht mogelijk langs het water te willen fietsen. Met de roeiverenigingen is recent een convenant getekend over de onderlinge samenwerking tijdens het opstellen van de inrichtingsplannen o.a. over het gebruik van de paden en de inrichting van het oeverpark zodat zicht en veiligheid op het water gewaarborgd worden.
1.3	<u>Autoverkeer binnen het oeverparkgebied straks beperkt.</u> Leidend principe is dat we de Merwedekanaalzone omvormen tot oeverpark voor alle nieuwe inwoners en voor inwoners van ernaast gelegen groenarme wijken, voor werknemers en andere gebruikers. In de deelsluitwerkingen gaan we uit van prioriteit voor fiets- en voetgangersverkeer. Dit betekent dat waar dit mogelijk is, andere oplossingen voor de auto-ontsluiting van bedrijven en aanwonenden worden aangeboden. Zo kan onder voorwaarden samen een oplossing gekozen worden die recht blijft doen aan de bereikbaarheid van de bedrijven, woningen en woonboten en aan parkontwikkeling. Naast het verkeer in de richting van het park, wordt het park meermaals gekruist door belangrijke auto- en fietsinfrastructuur. Dat kan de inrichting van het park beïnvloeden, maar is altijd onderdeel van het inrichtingsvraagstuk. Dat geldt ook voor de mogelijke fiets- en voetbruggen over het Merwedekanaal die hun aanlanding vinden in het nieuwe park.
1.4	<u>Dekking is nog niet compleet.</u> Een deel van de opgaven binnen Merwede wordt nu bekostigd uit de Grondexploitaties (deelgebied 4 en deelgebied 5) en aanvullend diverse andere programma's waaronder het Meerjaren Groenprogramma (MPG) en vanuit Mobiliteit deelprogramma Fiets. Delen langs het ARK zijn tot nu toe uit de programma's Stedelijke vernieuwing, Groen en subsidies gedekt (Rooseveltboulevard en Wagenaarkade en Strandzone). Aanvullend blijft er een financiële opgave voor de aanleg waarvoor dekking zal moeten worden gezocht (zie financiën).
1.5	<u>De ondergrondse infrastructuur kan de aanplant van bomen belemmeren.</u> De Merwedekanaalzone kent een drukke ondergrondse infrastructuur met belangrijke kabels en leidingen. Niet overal zal het financieel/technisch mogelijk zijn de ondergrond te wijzigen. Dit kan ruimte voor meer bomen beïnvloeden.

1.6	<u>De ondergrondse infrastructuur kan gewenste lagere beschoeiing en herinrichting van de natuurvriendelijke oevers belemmeren.</u>
	Natuurvriendelijke oevers vragen ook om een flauwer talud en dat kan gevolgen hebben voor de gronddekking boven bestaande leidingen. Op dit moment is daar nog onvoldoende inzicht in. Bij de uitwerking per deelgebied zal duidelijk worden welke leidingen verlegd kunnen worden tegen welke kosten.
1.7	<u>De overdracht van het Merwedekanaal van Rijkswaterstaat naar de Gemeente Utrecht is nog in onderhandeling.</u>
	Op dit moment zijn de oeverconstructies nog in eigendom van Rijkswaterstaat en bij overdracht gaan wij uit van een goede staat, Daarbij kijken beide partijen wel vooruit naar de toekomstige situatie om natuurvriendelijke oevers waar dit kan te realiseren en daarbij bij eventueel herstel door RWS hierop te anticiperen.

Financiën

Het Rondje Stadseiland is een stedelijke opgave, zoals ook opgenomen in de RSU 2040, die we gefaseerd in de tijd uitvoeren. De geschatte kosten op basis van grove kentallen komt uit op een 80 - 90 miljoen en zal zeker zo'n 15 jaar in beslag nemen, na de start in 2016 met de Boulevard Kanaleneiland. Die fasering vraagt dan ook om het vaststellen van de leidende ontwerpprincipes en de wijze van inrichting zodat we, ondanks die fasering, toewerken naar éénduidig resultaat als stedelijk herkenbaar parkgebied.

Dat we de opgave gefaseerd uitwerken heeft ook gevolgen voor de benodigde investeringen. De beschikbaarheid van financiële middelen bepaalt in welk tempo kunnen we uitvoeren, waarbij zoveel mogelijk werk met werk wordt gemaakt.

In de afgelopen jaren is de Boulevard Kanaleneiland opgeleverd (met bijdragen vanuit ISV2 en provincie), de noordpunt met het Stadsstrand Oog in AI vanuit het Meerjaren Groenprogramma en de omgeving IKEA vanuit Mobiliteit en een bijdrage van Ikea.

Op dit moment werken we aan de realisatie van de Wagenaarkade (fase 1) en planvorming Ravellaan (omgeving Muntsluis tot Sowetobrug inclusief onderdoorgang brug) vanuit het Meerjaren Groenprogramma aangevuld met extra dekking vanuit de VJN 2021 (1,0 mln. Wagenaarkade en 1,0 mln. Ravellaan).

De komende jaren worden de parkdelen van het Rondje aangelegd binnen de deelplannen Merwedekanaalzone 4 en 5 zoals in die omgevingsvisies is opgenomen. Die zijn gedekt vanuit de grondexploitaties van deze deelgebieden. De verwachting is dat we nu ook bij toekomstig deelgebied 6 een deel uit de grondexploitatie kunnen dekken.

Kansrijk in de nabije toekomst zijn de parkdelen rondom het gebouw van RWS, mede op verzoek van RWS. Daarnaast onderzoeken we welke mogelijkheden er in de toekomst ontstaan in samenhang met de ontwikkeling van de A12 zone en hoe de huidige onderdoorgangen en ontwikkeling van de zuidpunt hierin een rol kunnen spelen.

In het ontwikkelkader is een toelichtende tabel opgenomen waar we nu staan per deelgebied waarbij is aangegeven voor welke opgave we staan, in welke fase we staan en hoe we de opgave voor de toekomst zien

Vervolg

Na vaststelling van het ontwikkelkader Rondje Stadseiland met haar leidende principes kunnen we de uitwerking oppakken van de deelgebieden binnen Merwedekanaalzone.

Participatie

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

Zo voerden we Stadsgesprekken met inwoners en gebruikers op verschillende locaties in 2017 (mei tot en met september). Op tien plekken in de wijken West en Zuidwest zijn inwoners en andere gebruikers geïnterviewd over het gewenste gebruik van het Rondje Stadseiland.

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

Verder zijn de opmerkingen uit de Raadsinformatiebijeenkomst van 18 april 2019 meegenomen. Ook is op de inloopavonden voor de Merwedekanaalzone en de participatie van de Johan Wagenaarkade door meerdere inwoners input gegeven voor het gebruik en inrichting van de oevers van zowel Merwedekanaal als Amsterdam-Rijnkanaal. Ook voerden we gesprekken met ondernemers uit de Merwedekanaalzone.

Voor zover mogelijk zijn de belangrijkste wensen evenwichtig meegenomen in de ontwikkelprincipes. We maken veilige voet- en fietspaden, bereikbare rustige én dynamische plekken aan beide kanalen. Er komt meer bruikbaar openbaar groen voor inspanning, ontspanning, waterberging, verkoeling en natuur in een steeds dichter bebouwde omgeving. En we maken een continue route die aansluit op ommetjes in de buurt, met robuust en gevarieerd groen, en prettige plekken met aandacht voor de aanwezige historie van de stad. Daarbij kijken we ook naar de rol van het Rondje Stadseiland voor de omliggende wijken en hoe we die beter op het Rondje fysiek aansluiten.

De leidende principes en de ontwerpuitgangspunten maken onderdeel uit van de stedenbouwkundige programma's van eisen en inrichtingsplannen van de deelgebieden die het reguliere inspraaktraject doorlopen. Zo komt het ontwikkelkader terug in de uitwerking, kunnen belanghebbenden meedenken en blijft men op de hoogte van wat het voor hen gaat betekenen.

Communicatie

Op de gemeentelijke webpagina over [parkzone Amsterdam-Rijnkanaal](#) zetten we momenteel de laatste ontwikkelingen over het Rondje Stadseiland met informatie die belangrijk is voor inwoners. We dragen bij en 'liften mee' in de communicatie over de lokale, actuele ontwikkelingen per deelgebied in zuidwest. Wanneer dat nodig is, bundelen we de informatie in een aparte webpagina voor het hele Rondje Stadseiland.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Concept Ontwikkelkader Rondje Stadseiland 10 februari 2022

Bijlagen informatief

-