

Voorstel aan de gemeenteraad

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2; Aanvulling PlanMER; Nieuwe wandel- en fietsbruggen

Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie
Ruimte Opsteller	Marcel Haak
Kenmerk	7103312/raadsvoorstel
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. De Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2: 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda' inclusief bijlagen vast te stellen als kader voor de nieuwe ontwikkelingen in het gebied, met als belangrijkste uitgangspunten:
 - een innovatief mobiliteitssysteem;
 - een fijnmazig fietsnetwerk;
 - bouwen in hoge dichtheid met aandacht voor de omliggende wijken;
 - betaalbaar wonen in de Merwedekanaalzone en een mix van voorzieningen;
 - gefaseerde ontwikkeling, gekoppeld aan mobiliteitsmaatregelen.
2. De aanvulling op de Plan-milieueffectrapportage vast te stellen, waarin positief wordt geadviseerd over de planontwikkeling in de Merwedekanaalzone en specifiek Merwede (deelgebied 5).
3. Voor de ontwikkelingen in Merwedekanaalzone en in de omgeving (zoals project Heycopstraat in de Dichterswijk), als onderdeel van een fijnmazig fietsnetwerk, 3 wandel- en fietsbruggen aan te leggen:
 - wandel- en fietsbrug bij de Heycopstraat in Dichterswijk;
 - wandel- en fietsbrug bij de Waalstraat in de Rivierenwijk;
 - wandel- en fietsbrug bij de Zijldiepstraat in de Rivierenwijk.
4. De resterende middelen voor woonboten en bruggen en de opwaardering van de wandelbrug over het Merwedekanaal langs de A12 uit de Voorjaarsnota 2018 te herprogrammeren en deze in te zetten voor de dekking van de gemeentelijke (publieke) bijdrage aan de bovenwijkse investeringen in de Merwedekanaalzone.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Geheimhouding

Het college heeft tijdelijke geheimhouding opgelegd op grond van artikel 55 lid 1, 86 lid 2 en 25 lid 2 van de Gemeentewet op het Financieel kader MWKZ 2021 tot het moment van sluiting van de grondexploitatie OPG + Busstalling Merwede of zoveel eerder als het college de raad (gedeeltelijk) in openbaarheid kan informeren om de redenen genoemd in de artikelen 10 lid 2 onder b en g van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob). De raad wordt separaat gevraagd deze geheimhouding op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet in de eerstvolgende raadsvergadering te bekrachtigen.

Ter uitvoering van de ontwikkelplannen moet de gemeente in onderhandeling treden met andere partijen om nadere (uitvoerings- en grond)overeenkomsten te sluiten en aanbestedingen te doen. De gemeente heeft er financieel belang bij en kan bij onderhandelingen benadeeld worden als onderhandelars van marktpartijen beschikken over deze geheime bedrijfsinformatie. Deze informatie over het businessconcept en gemeentelijke financiële kaders kunnen marktpartijen gebruiken bij onderhandelingen, het opstellen van offertes, prijsbepaling en het uitwerken van plannen en strategieën.

Samenvatting

Dit voorstel gaat over de vaststelling van de Omgevingsvisie deel 2 met de aanvulling PlanMER en het besluit om 3 wandel- en fietsbruggen aan te leggen als noodzakelijk onderdeel van de planontwikkeling Merwedekanaalzone.

De omgevingsvisie deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda' (verder genoemd: Omgevingsvisie deel 2) inclusief bijlagen en de bijbehorende aanvulling op het Plan-milieueffectrapportage (verder genoemd: aanvulling PlanMER) zijn een verdere uitwerking van de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 'Ruimtelijke Agenda' en de bijbehorende PlanMER. Deze plannen geven richting aan de verdere transformatie van de Merwedekanaalzone deelgebieden 4, 5 en 6 naar een gemixte stadswijk en zorgen voor een goede aansluiting op/verbinding met de omgeving.

Onderdeel van de Omgevingsvisie deel 2 is de vaststelling van het benodigde aantal wandel- en fietsbruggen over het Merwedekanaal. Deze vormen een schakel in de verfijning van het fietsnetwerk, wat nodig is voor een betere spreiding van het toenemende fietsverkeer door de groei van de stad.

Context

Aanleiding

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.

In de notitie 'Uitgebreide context plannen Merwedekanaalzone' leest u de uitgebreide algemene context van de planontwikkeling (waaronder de aanleiding, eerdere besluitvorming, financiën en participatie) in de Merwedekanaalzone.

Besluitvorming college

Tijdens de inspraakperiode van 30 januari tot 11 maart 2020 hebben de verschillende plannen voor de Merwedekanaalzone ter inzage gelegen. Men kon reageren op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopige Ontwerp Stedenbouwkundig Plan (VOSP) Merwede en aanvullende plandocumenten. Het college heeft de reactienota vastgesteld, waarin alle inspraakreacties van bewoners, gebruikers (van het gebied) en belanghebbenden bij elkaar zijn gebracht en beantwoord.

Het college heeft tevens een Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk en de Buurtagenda Dichterswijk vastgesteld, onder voorbehoud van vaststelling door de raad van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2. In deze buurtaanpak en buurtagenda zijn bewonerswensen, beleid en noodzakelijke maatregelen vanuit de Merwedekanaalzone zo goed mogelijk aan elkaar verbonden. Daarnaast gaat het college de ruimtelijke procedures op starten voor de locaties Biltonkade en Noordersluis (noordzijde) indien de gemeenteraad besluit om de brug bij de Waalstraat en de brug bij de Zijldiepstraat aan te leggen en daarvoor woonboten moeten wijken. Ook zal het college aanpassingen doorvoeren in de Havenatlas door te voeren omdat voor de nieuwe plekken moet

worden afgeweken van de algemene maten uit de Havenatlas. Tot slot heeft het college de Aanpak monitoring vastgesteld. Dit gaat over de monitoring van de verkeersontwikkeling rond de Merwedekanaalzone en de leefbaarheid van de omliggende wijken. De reactienota, de Buurtaanpak en -agenda en Aanpak monitoring zijn ter informatie bijgevoegd.

Beoogd effect

Met het nu voorliggende besluit om de Omgevingsvisie deel 2 met de aanvulling PlanMER vast te stellen, krijgt de gemeente officiële kaderdocumenten die sturing geven aan de verdere realisatie van de nieuwe gemixte stadwijk(en) in de Merwedekanaalzone. Een besluit over de nieuwe wandel- en fietsbruggen over het Merwedekanaal zorgt ervoor dat het groeiende wandel- en fietsverkeer zich meer verspreid en we als stad optimaal gebruik maken van de openbare ruimte/infrastructuur.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening

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.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen

Beslispunt	
1	De Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2: 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda' inclusief bijlagen vast te stellen als kader voor de nieuwe ontwikkelingen in het gebied, met als belangrijkste uitgangspunten: - een innovatief mobiliteitssysteem; - een fijnmazig fietsnetwerk; - bouwen in hoge dichtheid met aandacht voor de omliggende wijken; - betaalbaar wonen in de Merwedekanaalzone en een mix van voorzieningen; - gefaseerde ontwikkeling, gekoppeld aan mobiliteitsmaatregelen.
Argumenten	
1.1	<u>Het innovatieve mobiliteitssysteem is randvoorwaardelijk voor de verdichtingsopgave.</u>

	We zetten stevig in op het realiseren van woningen en werkgelegenheid in de Merwedekanaalzone. Dat kan alleen met een innovatieve mobiliteitsstrategie, waarmee we de druk op het omliggende wegennet hanteerbaar houden. Deze strategie bestaat uit een pakket aan maatregelen zoals een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk (inclusief de wandel- en fietsbruggen), hoogwaardig openbaar vervoer, deelmobiliteit, betaald parkeren in de omgeving en een lagere parkeernorm. Deze maatregelen moeten zoveel mogelijk vanaf de ingebruikname van de eerste woningen en voorzieningen gerealiseerd of beschikbaar zijn. Belangrijk onderdeel van de strategie is namelijk de gedragsbeïnvloeding waarbij de nieuwe bewoners direct alternatieven voor privé autogebruik wordt geboden en het gebruik van fiets wordt gestimuleerd. De bredere groei van de stad maakt deze maatregelen, zoals invoering van betaald parkeren in de omgeving, onvermijdelijk. De Merwedekanaalzone is (slechts) de katalysator. Voor de ontwikkeling van deelgebied 5 worden (dus) per fase de maatregelen getroffen die nodig zijn om dit gebied te laten functioneren. Een voorstel over de wijze van invoering van betaald parkeren in (delen van) de omliggende wijken wordt parallel aan het vaststellen van deze visie ter besluitvorming aan u voorgelegd. Het innovatieve mobiliteitssysteem voor de Merwedekanaalzone is op deze schaal vooruitstrevend in Nederland en zal een praktijkvoorbeeld worden. Dit gaan we monitoren de komende jaren om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en bij te sturen waar het nodig is.
1.2	<u>Een fijnmazig fietsnetwerk is essentieel om het gebruik van de fiets te stimuleren en verkeer te spreiden.</u> Utrecht zet in op het stimuleren van het gebruik van de fiets. Een fijnmazig fietsnetwerk is daarbij essentieel om het verkeer te spreiden en alternatieven te kunnen bieden voor verschillende gebruikersgroepen, waarmee overlast en opstoppen op kruisingen zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen. In de omgevingsvisie deel 2 staan daarom vijf nieuwe wandel- en fietsbruggen, die zorgen voor een fijnmazig fietsnetwerk in en rond de Merwedekanaalzone en breder in Zuid/Zuidwest.
1.3	<u>Aandacht voor de leefomgeving in het gebied en de omliggende wijken, bij bouwen in hoge dichtheid, draagt bij aan het borgen van menselijke maat (een omgeving waar mensen zich thuis voelen), vergroot de diversiteit in vorm en architectuur en versterkt de ruimtelijke samenhang</u> Vanaf het Merwedekanaal heeft de bebouwing een oplopende hoogte in de richting van de Europalaan en de Overste den Oudenlaan. De bouwhoogte van de nieuwbouw in de Merwedekanaalzone volgt daarmee grotendeels de schaalsprong van de vooroorlogse wijken (Dichterswijk, Rivierenwijk en Hoograven) naar de naoorlogse stad (Kanaleneiland), met uitzondering van de laagbouw woningen in Transwijk Noord en -Zuid. De bouwblokken van de Merwedekanaalzone zijn samengesteld uit verschillende, kleinere en zelfstandig herkenbare gebouwen. Verder wordt ingezet op een veilige en gezonde leefomgeving door voorwaarden te stellen aan bezonning en windhinder. In de Merwedekanaalzone zijn hoge ambities voor een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte uitgewerkt. De keuze voor een autoluwe wijk zorgt voor mogelijkheden om de openbare ruimte en de binnentuinen maximaal groen in te richten ('groen, tenzij-principe'). Een gezonde, groene woonomgeving nodigt uit tot ontmoeten, verblijven, bewegen, spelen en sporten en draagt bij aan sociale cohesie, gevoel van eigenwaarde en houdt ons gezond. Daarnaast speelt de hoogwaardige openbare ruimte in op het veranderende klimaat (koeling en water vasthouden). Met de nieuwe nota Volksgezondheid "Gezondheid voor iedereen" (Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019 - 2022) werkt de gemeente aan verschillende kanten van gezondheid gericht op alle inwoners (met extra aandacht voor kwetsbare groepen) van Utrecht. De omgevingsvisie deel 2 heeft meerdere aspecten die goed

	aansluiten bij de nota Volksgezondheid. Zo is er aandacht voor de leefomgeving, ruimtelijke kwaliteit en wordt er gekozen voor gezonde mobiliteit. Hierbij is niet alleen gekeken wat nodig is voor de nieuwe wijk maar ook wat dit voor kansen biedt in de omliggende wijken (zoals verbeteringen in de openbare ruimte en extra voorzieningen, die zowel door nieuwe bewoners van de Merwedekanaalzone als de bewoners uit de omliggende wijken gebruikt kunnen worden).
1.4	<u>Inzet op betaalbaar wonen is in lijn met het coalitieakkoord en de Woonvisie en de ambitie 'inclusieve stad'.</u> De herontwikkeling van de Merwedekanaalzone biedt ruimte aan een brede doelgroep van bewoners. In lijn met de Woonvisie 'Utrecht beter in Balans' (vastgesteld 18 juli 2019) wordt dit onder andere geregeld door keuze voor verschillende financieringscategorieën: tenminste 30% sociale huur, 25% middencategorie (huur en koop) en 45% niet gereguleerd. Aan de ambitie 'inclusieve stad' wordt invulling gegeven door de mix te organiseren tot op niveau van het bouwblok. Dit betekent dat een grote verscheidenheid aan bewoners hier een thuis kan vinden: starters, ouderen, gezinnen en studenten
1.5	<u>De versterking van het stedelijke netwerk zorgt voor verbinding met de omliggende wijken.</u> De herontwikkeling van de Merwedekanaalzone doorbreekt de barrièrewerking van het nu gesloten bedrijventerrein en zorgt voor een levendige wijk die (bestaande) omliggende buurten verbindt. Het toekomstige fijnmazige netwerk voor voetgangers en fietsers in en om de Merwedekanaalzone sluit aan op de bestaande ruimtelijke structuur van Utrecht Zuidwest en zorgt voor optimalisatie van het gebruik van de openbare ruimte. Met de aanleg van het Merwedepark ontstaat, met de bestaande plantsoenen, aan beide zijden een groene oever (die met de wandel- en fietsbruggen verbonden worden). Zo worden verschillende wijken (zoals Transwijk en Rivierenwijk) meer met elkaar verbonden. Ook het opwaarderen van bestaande voorzieningen en infrastructuur in de omgeving, zoals de Europalaan en Park Transwijk dragen hieraan bij. Onderdeel van de omgevingsvisie deel 2 is een hoogwaardige openbare ruimte en een park op de westoever van het Merwedekanaal, dat onderdeel vormt van het 'Rondje Stadseiland' en aansluit bij onder meer de bestaande groenstrook bij Parkhaven, het Heycopplantsoen en het Merwedeparkplantsoen aan de andere zijde van het kanaal. Hiermee ontstaat langs het Merwedekanaal aan beide zijden groene oevers, geschikt voor recreatie en als verbinding naar verder gelegen groenstructuren.
1.6	<u>De inzet op een mix van voorzieningen bevordert de samenhang in het gebied en het gebruik van deze voorzieningen door zowel de nieuwe bewoners, als bewoners van de omliggende wijken.</u> Bij de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone wordt naast een mix van woningen ingezet op een mix van voorzieningen (zoals scholen, winkels horeca en een gezondheidscentrum). Zowel nieuwe bewoners van de Merwedekanaalzone als bewoners de uit omliggende wijken kunnen gebruik maken van en een impuls geven aan deze voorzieningen. Evenals nieuwe bewoners van de Merwedekanaalzone gebruik kunnen maken van bijvoorbeeld de winkels aan de Rijnlaan en andere winkelcentra zoals Winkelcentrum Kanaleneiland.
1.7	<u>Door gefaseerde ontwikkeling kan worden aangesloten op de mobiliteitsaanpak en de totale woningbouwopgave in Utrecht Zuidwest.</u> De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is al een tijdje gaande. In het gebied staan al rond de 1.500 woningen (MAX, Lux et Pax en Citypads). De komende jaren ligt onze prioriteit bij de afronding van lopende projecten in deelgebied 4 en 6 (Wilhelminawerf, Defensieterrein en Eendrachtlaan 10) en de start van de herontwikkeling van deelgebied 5. Voor deelgebied 5 ligt er een uitwerking van een stedenbouwkundig plan voor de toevoeging van 4.000 woningen en op termijn 6.000 woningen. (Zie de separate besluitvorming over 'plan Merwede'.)

	De automobilititeit is de beperkende factor voor de realisatie van het maximale programma voor de MWKZ. In de (aanvulling van de) PlanMER van de omgevingsvisie Merwedekanaalzone is rekening gehouden met lopende projecten zoals het Beurskwartier. Voor heel Zuidwest Utrecht (2e fase Merwede, Beurskwartier, plannen Jaarbeurs en initiatieven in Kanaleneiland) is een mobiliteitsaanpak uitgewerkt. Deze mobiliteitsaanpak is gericht op een gefaseerde groei met 28.000 woningen in dit deel van de stad (inclusief de 10.000 woningen voor de MWKZ) en doorloopt een separaat besluitvormingsproces, als onderdeel van de actualisatie van het stadsbrede mobiliteitsplan. In de Zuidwest- aanpak is per fase van de groei het noodzakelijke bijbehorende pakket aan mobiliteitsmaatregelen inzichtelijk gemaakt. Afhankelijk van de snelheid waarmee deze maatregelen worden doorgevoerd, krijgt de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone verder vorm
1.8	<u>De omgevingsvisie deel 2 is inhoudelijk en tekstueel verduidelijkt naar aanleiding van de inspraakreacties en ambtshalve verbeteringen.</u> Om te weten wat bewoners en belanghebbenden uit de omgeving van de Merwedekanaalzone belangrijk vinden, is een consultatietraject georganiseerd. Eind 2019 en begin 2020 zijn verschillende bijeenkomsten georganiseerd in het kader van (de voorbereiding op) de formele inspraakperiode. In totaal zijn er 467 reacties ontvangen, variërend van 'goed plan, meteen starten' tot hele lijsten van kritische aandachtspunten. Naar aanleiding van de inspraak zijn inhoudelijke wijzigingen doorgevoerd, zoals het vervangen van de wandel- en fietsbrug van de Jutfasepunt naar de Karperstraat door de mogelijkheid van enkel een wandelbrug. Ook worden in het aangepaste stedenbouwkundig plan op twee plekken gebouwen wat meer verschoven richting het midden van het plan 'Merwede' om de bebouwing aan het kanaal iets lager te maken. Alle reacties zijn voorzien van een antwoord en gebundeld in bijgevoegd consultatiedocument (reactienota), dat mede richting geeft aan de verdere uitwerking
1.9	<u>De monitoring van de effecten op de mobiliteit en leefbaarheid in de omliggende wijken is geborgd.</u> Vanwege de complexiteit van de plannen en de zorgen die daarmee gepaard gaan, is gekozen voor een actieve monitoring, die de ontwikkelingen van begin af aan volgt en de mogelijkheid biedt om tijdig te kunnen bijsturen mocht dat nodig blijken. Basis voor de monitoring is de bestaande stadsbrede Mobiliteitsmonitor en Monitor Leefbaarheid. Dit instrumentarium laat op stads- en wij niveau zien hoe de stad er voorstaat op het gebied van o.a. verkeer en leefbaarheid. Voor de Merwedekanaalzone willen we de effecten van de verdichten scherper in beeld krijgen. Dit doen we door de Mobiliteitsmonitor en Monitor leefbaarheid op onderdelen 'aan te vullen' om meer zicht te krijgen op de effecten van de verdichtingsopgave in de Merwedekanaalzone, zoals ontwikkeling van de deelmobiliteit en het verkeer op de wegen rond de Merwedekanaalzone en de leefbaarheid in de omliggende wijken en buurten waar de nieuwe fietsroutes zijn gepland. Hierover wordt periodiek gerapporteerd via de cyclus van de MPR en Voorjaarsnota.
Kanttekeningen	
1.1	<u>Compact bouwen in hoge dichtheid vraagt scherpe keuzes in de doelstellingen op gebied van energie.</u> Utrecht wil een klimaatneutrale stad zijn, liefst zo snel mogelijk. Dit betekent op jaarbasis per saldo geen belasting van CO2 en andere broeikasgassen door alle functies in het plangebied. Dit is ook de ambitie in de Merwedekanaalzone. De analyses laten echter zien dat met de huidige stand van de techniek het niet haalbaar is om een wijk met hoge bouwdichtheid volledig klimaatneutraal te maken binnen de grenzen van de wijk. Wel bereiken we met de inzet van het innovatieve mobiliteitssysteem een flinke CO2-reductie bij het autoverkeer. In de Merwedekanaalzone gaan we uit van energieneutrale gebouwen in een zoveel

	mogelijk energieneutraal gebied. Dit betekent dat er in de Merwedekanaalzone genoeg hernieuwbare energie wordt opgewekt om (minimaal) te voorzien in de gebouwgebonden jaarlijkse energievraag. Hierbij is uitgegaan van bewezen oplossingen op het gebied van energie. Er zal dus nog wel duurzame opwek gerealiseerd moeten worden buiten de Merwedekanaalzone om de resterende elektriciteitsvraag (voor apparaten, etc.) te dekken. Hiervoor zal in eerste instantie gezocht worden op gemeentelijk grondgebied. Wij volgen hierbij de stappen van het Utrechts Energieprotocol. Daarbij maken wij afspraken met de ontwikkelende partijen (zoals in de samenwerkingsovereenkomst Merwede) om samen te werken en hiertoe duidelijke en langdurige afspraken te maken. In alle afspraken vragen wij bovendien ruimte te houden voor toekomstige, succesvolle duurzame innovaties die de klimaatneutrale ambitie dichterbij brengen.
1.2	<u>Compact bouwen in hoge dichtheid vraagt scherpe keuzes in de doelstellingen op gebied van groen, spelen en veldsport.</u> Met de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone transformeert een (grotendeels) toegankelijk en stenig bedrijventerrein naar een gebied met hoogwaardig groene openbare ruimte. We realiseren een autoluwe, zeer groene openbare ruimte met zo min mogelijk klassieke straten (groen tenzij), waarbij de verharding in de Merwedekanaalzone ten opzichte van de huidige situatie flink gaat afnemen. Ook ruimte voor kinderen om te spelen wordt in de plannen meegenomen, zowel in de openbare ruimte als in de bouwblokken. De keuze om compact stedelijk te bouwen leidt ertoe dat ingezet kan worden op een hogere kwaliteit van de openbare ruimte en groen; de kwantitatieve beleidsdoelstelling om per huishouden 113 m² groen te realiseren, wordt echter bij deze dichtheid niet gehaald. Vanwege de keuze voor verdichting in de Merwedekanaalzone zijn sportvelden niet inpasbaar. In de Merwedekanaalzone ligt de focus op urban-sport (zoals joggen, fietsen, wandelen, skeeleren) en komen er sportzalen bij de scholen (voor multifunctioneel gebruik). De gemeente onderzoekt momenteel stadsbreed (in het kader van de RSU 2040) naar mogelijke locaties voor uitbreiding van sportvelden en accommodaties. Bijvoorbeeld in Maarschalkerweerd en Leidsche Rijn. Daarnaast zet de gemeente in op een 'rondje stadseiland' waarbij de oostelijke oever van het Amsterdam-Rijnkanaal en de westelijke oever van het Merwedekanaal worden ingericht als een nieuwe recreatieve groene zone (waaronder het Merwedepark). Ook wordt ingezet op een kwaliteitsslag van Park Transwijk (Park Transwijk en Sportpark Nieuw Welgelegen) om de recreatiedruk in Zuidwest op te vangen.
1.3	<u>We onderzoeken nog hoe de beoogde groei van werkgelegenheid binnen Merwedekanaalzone gelijk op kan gaan met de groei van de beroepsbevolking</u> Het Coalitieakkoord zet in op 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone. Stadsbreed is de inzet vanuit het Coalitieakkoord gericht op het creëren van 70.000 banen tot 2040 om daarmee de groei van de werkgelegenheid gelijk op te laten gaan met de groei van de beroepsbevolking. Dit betekent dat we ook in Merwede inzetten op mengen van wonen en werken om extra werkgelegenheid te faciliteren. Daarnaast onderzoeken we hoe de beoogde groei van werkgelegenheid binnen Merwedekanaalzone verdere invulling kan krijgen. De insteek is om hier met name in de ontwikkelstrook van deelgebied 4 (kantorenstrook aan de Wilhelminalaan) en in deelgebied 6 invulling aan te geven. Het onderzoek voor deelgebied 6 wordt afgestemd met de verkenningen die worden uitgevoerd over de A12-zone. Om in ieder geval de bestaande werkgelegenheid van de Merwedekanaalzone in het gebied te behouden zijn we met de provincie in overleg over het 'slepen' met kantoormetragage tussen de verschillende deelgebieden. Als 'slepen' wordt toegestaan, dan biedt dat extra kansen voor de werkgelegenheid in Merwedekanaalzone. Binnen deelgebied 5 is gestuurd op behoud van werkgelegenheid door bestaande creatieve bedrijvigheid te behouden en te versterken en ruim aanbod aan voorzieningen toe te voegen.

1.4	<u>Voor deelgebied 5 zal moeten worden aangetoond dat in de bouwfase en gebruiksfase geen significante verslechtering plaatsvindt in stikstofdepositie.</u> Het ontwikkelgebied Merwedekanaalzone bestaat uit meerdere deelgebieden die in verschillende fases ontwikkeld worden. De Merwedekanaalzone is een bestaand bedrijventerrein in transitie en heeft nu al stikstofuitstoot en stikstofdepositie tot gevolg. We gaan dit gebied transformeren naar een stedelijke wijk, waarbij door de keuze van duurzame maatregelen (aardgasvrij, beperking van autogebruik en/of inzet van elektrische auto's, wijze van bouwen) de stikstofemissie zo veel mogelijk wordt beperkt. Voor het gehele ontwikkelgebied Merwedekanaalzone is een plan Milieu Effect Rapportage (MER) gemaakt (vastgesteld in de gemeenteraad februari 2018). Hieruit komt onder andere naar voren dat het toekomstig gebruik van de MWKZ leidt tot een daling van de stikstofdepositie. Deze beoordeling is gebaseerd op de 'oude' reken- en beleidsregels. Voor de omgevingsvergunningen wordt gebruik gemaakt van de nieuwe rekenregels (zoals opgenomen in AERIUS-2019) voor stikstofdepositie. Voor deelgebied 4 blijkt uit de berekeningen dat de stikstofemissies in het gebied niet beperkend werken, sterker nog, het zal zorgen voor een forse daling in de stikstofdepositie. Voor deelgebied 5 zal bij het Bestemmingsplan Deelgebied 5 (verwachte vaststelling in 2021) moeten worden aangetoond dat er zowel in de bouw- als in de gebruiksfase geen significante verslechtering plaatsvindt van de stikstofdepositie. Door gebruik te maken van schone mobiele werktuigen in de bouw-/aanlegfase zullen de stikstofemissies zo veel mogelijk worden beperkt en dientengevolge ook de eventuele depositie. Interne saldering met de nog aanwezige bedrijfsmatige activiteiten zal plaatsvinden. In deelgebied 6 zijn inmiddels twee ontwikkelingen (Holland Casino en Hotel Van der Valk) (vrijwel) gerealiseerd. Voor de rest van het gebied zal op termijn moeten worden aangetoond dat er geen significante verslechtering plaatsvindt van de stikstofdepositie.
Beslispunt	
2	De aanvulling op de Plan-milieueffectrapportage vast te stellen, waarin positief wordt geadviseerd over de planontwikkeling in de Merwedekanaalzone en specifiek Merwede (deelgebied 5).
Argumenten	
2.1	<u>De aanvulling van de PlanMER scherpert de conclusies aan over het aantal toe te voegen woningen</u> In de PlanMER bij de omgevingsvisie deel 1 werd (mede op basis van het verkeersmodel VRU 3.3) de conclusie getrokken dat een toevoeging van 6000 woningen in de deelgebieden 4, 5 en 6 mogelijk is, uitgaande van de huidige verkeersinfrastructuur. Hierbij werd ervanuit gegaan dat de kantoren in de deelgebieden 4 en 6 ook zouden transformeren naar hoofdzakelijk wonen waardoor de verkeerssituatie zou verbeteren (omdraaien spitsrichting). Bij het opstellen van de omgevingsvisie deel 2 en de bijbehorende aanvulling van de PlanMER is de uitgangssituatie gewijzigd. De omstandigheden op de kantorenmarkt zijn verbeterd waardoor de verwachting is dat deze niet op korte termijn zullen transformeren en de behoefte aan het behoud van werkgelegenheid binnen de Merwedekanaalzone is groot. Deze aanname is meegenomen bij de actualisatie van het verkeersmodel (VRU 3.4). Op basis van dit meest recente verkeersmodel, hebben we de effecten van de verkeersgeneratie bij het toevoegen van 6000 extra woningen in kaart gebracht. We zien dat de kwetsbaarheid op de verkeersinfrastructuur flink toeneemt (ondanks het innovatieve mobiliteitsconcept), waardoor op dit moment een toevoeging van ca. 5000 woningen (waarvan ca. 4000 in dg 5 en ca.1000 voor de lopende initiatieven in dg 4 en 6) haalbaar is.

2.2	<u>De Commissie m.e.r. heeft positief geadviseerd over de aanvulling op het PlanMER</u>
	De Commissie m.e.r. is door de gemeente om advies gevraagd over de aanvulling op de PlanMER. De commissie is van oordeel dat de aanvulling op de PlanMER alle essentiële informatie bevat om een besluit te kunnen nemen over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2, waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen. Gezien de complexe en vernieuwende gebiedsontwikkeling adviseert de commissie (opnieuw) om de ontwikkeling te monitoren en hiervoor een monitoringsplan op te stellen voorafgaand aan het nog vast te stellen omgevingsplan/bestemmingsplan).
Kanttekening	
2.1	<u>De voorstellen in de omgevingsvisie zijn vernieuwend. De PlanMER laat ruimte voor flexibiliteit die nodig is voor de realisatie van de vernieuwende voorstellen en vraagt om monitoring.</u>
	De keuze voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting (RSU 2016 en coalitieakkoord 2018) betekent vernieuwende ambities voor de stad. Het realiseren van de opgave voor de Merwedekanaalzone is een langjarige en ingewikkelde opgave met innovatieve oplossingen, zoals het mobiliteitsconcept. Er is grip nodig op de uitwerking ervan. De komende jaren zullen we de plannen gaan monitoren met als doel de ontwikkelingen te volgen en waar nodig bij te sturen.
2.2	<u>De Corona-effecten op langere termijn op de verkeersontwikkeling rond de Merwedekanaalzone / Utrecht Zuidwest zitten niet in de berekeningen van het verkeersmodel (VRU 3.4).</u>
	Het is het nog te prematuur om verkeersmodellen aan te passen aan effecten van corona omdat het nu niet mogelijk is om al iets met enige zekerheid te zeggen over het corona-effect op de lange termijn. Op diverse fronten wordt gewerkt om hier meer grip op te krijgen en waar mogelijk wordt aangesloten bij bredere initiatieven, er gebeurt al veel, dit biedt meer mogelijkheden dan als gemeente dit eenzijdig op te pakken. Verder wordt het verkeer i.r.t. corona intensief gemonitord om ook zicht te houden op de effecten als gevolg van (het versoepelen van) maatregelen. Pas als een blijvend effect ook uit de monitoring blijkt (trendbreuk) zal dit ook z'n weg gaan vinden naar een actualisatie van het basismodel (van de VRU 3.4). Hier gaat altijd tijd (enkele jaren) overheen. Het verkeersmodel is geschikt om scenario's door te rekenen of gevoeligheidsanalyses uit te voeren waarin we de impact van mogelijke effecten op het mobiliteitssysteem in beeld brengen. Vergelijkbaar met 'what if-scenario's', waarbij aan diverse knoppen kan worden gedraaid, zoals thuiswerken en spitsmijden of mijden van (druk) OV. Dit nog verkennend.
Beslispunt	
3	Voor de ontwikkelingen in Merwedekanaalzone en in de omgeving (zoals project Heycopstraat in de Dichterswijk), als onderdeel van een fijnmazig fietsnetwerk, 3 wandel- en fietsbruggen aan te leggen: – Wandel- en fietsbrug bij de Heycopstraat in Dichterswijk; – Wandel- en fietsbrug bij de Waalstraat in de Rivierenwijk; – Wandel- en fietsbrug bij de Zijldiepstraat in de Rivierenwijk.
Argumenten	
3.1	<u>De aanleg van nieuwe wandel- en fietsbruggen zorgt voor een verfijning van het fietsnetwerk, waarmee een te grote druk wordt voorkomen op bestaande fietsroutes en kruispunten in het stedelijk fietsnetwerk.</u>

	Het fietsverkeer in en om de stad en ook in Utrecht Zuidwest groeit de komende jaren verder door. Het is daarom essentieel om de fietsstromen te spreiden over meerdere routes en in te zetten op een fijnmazig netwerk voor fietsers. Daarmee voorkomen we een te grote druk op bestaande fietsroutes en kruispunten in het stedelijk fietsnetwerk. En bieden we alternatieve mogelijkheden voor verschillende gebruikersgroepen, denk aan het scheiden van speedpedellacs en ouders met kleine kinderen, waardoor fietsen voor iedereen prettig blijft (inclusieve stad). Bij de vaststelling van de omgevingsvisie deel 1 (waarin 7 wandel- en fietsbruggen werden geadviseerd) heeft de gemeenteraad gevraagd om de nut- en noodzaak van wandel- en fietsbruggen nader te onderzoeken en de aanleg van bruggen tot een minimum te beperken. Dit vanwege de effecten van de 'doorsnijdingen' van het Merwedekanaal, fietsdrukte in de straten van de omliggende wijken en de impact op woonboten. Uit het onderzoek (Variantenstudie 'Loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone' en Memo 'Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenanalyse wandel- en fietsbruggen') blijkt de noodzaak van vijf wandel- en fietsbruggen, naast investeringen in de bestaande routes en bruggen. Drie bruggen zijn op korte termijn relevant. De twee bruggen bij deelgebied 6 komen pas later in beeld. In deelgebied 4 is dat een wandel- en fietsbrug naar de Heycopstraat vanwege de ligging binnen het netwerk. Op deze plek, dichtbij het centrum en Utrecht centraal is het van belang fietsers zoveel mogelijk te spreiden. Voor deelgebied 5 zijn twee wandel- en fietsbruggen naar de Waalstraat en de Zijldiepstraat randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van deelgebied 5 en noodzakelijk voor een goede spreiding van het fietsverkeer. (De bruggen in deelgebied 6 liggen in de omgeving van de Jutfasepunt en de Overijssellaan). Ook om het privé autogebruik van de nieuwe inwoners van de Merwedekanaalzone te beperken is het van belang om het gebruik van de fiets te stimuleren en dus belangrijk om het fietsnetwerk aan deze kant van de stad versneld uit te breiden. Het fietsnetwerk en de wandel- en fietsbruggen moeten zoveel mogelijk vanaf de ingebruikname van de eerste woningen en voorzieningen in deelgebied 5 gerealiseerd of beschikbaar zijn. Belangrijk onderdeel is namelijk de gedragsbeïnvloeding waarbij de nieuwe bewoners direct alternatieven voor privé autogebruik wordt geboden en het gebruik van fiets wordt gestimuleerd
3.2	<u>De routes van en naar de nieuwe wandel- en fietsbruggen zijn geschikt voor de verwachte aantallen fietsers of worden daarvoor geschikt gemaakt.</u> Bij de bruggen in de Rivierenwijk moeten de Waalstraat en de Zijldiepstraat worden aangepast tot fietsstraten met vernieuwde aansluitingen op de Rijnlaan. Hierbij kijken we ook naar kansen voor vergroening bij de herinrichting van de straten. Vanaf de brug naar de Heycopstraat kunnen de wandelaars en fietsers kiezen voor verschillende routes door Dichterswijk. Modelberekeningen tonen aan dat fietsers vanaf deze brug zich vrij snel verspreiden door Dichterswijk. Uit de modelberekeningen blijkt verder dat de bestaande straten qua profiel grotendeels voldoen om het extra fietsverkeer op te vangen insteek voor de vervolgroutes vanaf de brug is dat er zo veel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de bestaande (fiets)infrastructuur en dat fietsers bij voorkeur richting de kruising Heycopstraat/Merwedekade rijden. Hierdoor verandert er zo min mogelijk aan de kwaliteit en het gebruik van het Heycopplantsoen. De exacte inpassing moet nog verder worden onderzocht.
Kanttekeningen	
3.1	<u>Er zijn zorgen in de omliggende wijken over het effect van de nieuwe wandel- en fietsbruggen.</u>

	Uit de inspraakreacties en participatie blijkt dat er veel zorgen zijn bij bewoners uit de omgeving (Dichterswijk, Rivierenwijk en Hoograven) over de nieuwe fietsroutes door hun wijk gekoppeld aan de nieuwe wandel- en fietsbruggen. Bewoners vrezen voor te veel (fiets)drukke en hebben zorgen over de verkeersveiligheid, de leefbaarheid in de wijk en de doorsnijdingen van de plantsoenen (Heycopplantsoen, Merwedepantsoen en Hamersplantsoen). Uit het (aanvullend) onderzoek blijkt dat de nieuwe fietsroutes door de wijk ruimtelijk inpasbaar zijn. Bijvoorbeeld in de vorm van fietsstraten. Bij de verdere uitwerking van de plannen worden de omwonenden betrokken, om zo veel mogelijk oog te hebben voor hun zorgen en de keuzes die er zijn om de verwachte hinder te verzachten. In de Buurtagenda Dichterswijk en Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk staan maatregelen die hieraan bijdragen. Zo biedt de herinrichting van een straat vaak ook kansen bijvoorbeeld voor vergroening. Over de wandel- en fietsbruggen zijn ook zorgen bij de woonbootbewoners, zowel degenen die verplaatst moeten worden als de burens die in de toekomstige situatie direct naast een wandel- en fietsbrug komen te wonen. Met de betreffende bewoners wordt overleg gevoerd over deze effecten en eventueel benodigde extra maatregelen.
3.2	<u>De nieuwe wandel- en fietsbruggen hebben effect op huidig en toekomstig gebruik van vaartuigen op het kanaal</u> Verschillende gebruikers van het Merwedekanaal hebben hun zorgen geuit over de komst van de nieuwe bruggen. Voor de roeiers is het van belang dat de bruggen geen middenpijlers krijgen om inhaalbewegingen niet onmogelijk te maken en voldoende doorvaarthoogte en - breedte te hebben. Een brug die aan deze vereisten voldoet is technisch mogelijk, maar kost meer dan een variant met een middenpijler en heeft ook een grotere impact op de omgeving. Om de roeisport op het Merwedekanaal niet onmogelijk te maken, worden alleen varianten van bruggen zonder middenpijler en met de gevraagde doorvaarthoogte verder uitgewerkt. Daarnaast is een coachpad van belang voor de roeiers. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van het fietspad dat langs het kanaal loopt. Wel dienen ook de coaches rekening te houden met het overig (kruisend) verkeer. Voor de waterscouts zijn de bruggen bij deelgebied 4 en 5 van minder belang, maar zij geven aan dat de bruggen bij deelgebied 6 (waar nu nog geen concrete besluitvorming over de aanleg plaatsvindt), hun zeilactiviteiten onmogelijk maken. Op termijn moet hier een oplossing voor worden gezocht. De historische schepen van Parkhaven maken ook gebruik van het Merwedekanaal. Bij de doorvaart moet rekening worden gehouden met de beperkte manoeuvreermogelijkheden van deze schepen. Dit kan door het tegelijkertijd openen van een aantal bruggen om zo in één keer door te kunnen varen zonder tussenstops. Ook de rondvaartbedrijven (die kansen zien voor rondvaarten zodra de Leidsche Rijn wordt doorgetrokken) vragen aandacht voor een goede doorvaart met zo min mogelijk beperkingen.
Beslispunt	
4	De resterende middelen voor woonboten en bruggen en de opwaardering van de wandelbrug over het Merwedekanaal langs de A12 uit de Voorjaarsnota 2018 te herprogrammeren en deze in te zetten voor de dekking van de gemeentelijke (publieke) bijdrage aan de bovenwijkse investeringen in de Merwedekanaalzone.
Argumenten	
4.1	<u>Uit de variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone blijkt dat het belang van deze opwaardering niet de voorkeur heeft ten opzichte van de andere bruggen.</u>

	Enkele jaren geleden leek het een 'quickwin' om mee te liften met de verbreding van de A12 door RWS en daarbij de bestaande looproute parallel aan de snelweg over het Merwedekanaal te optimaliseren tot een fietsroute. U heeft hier als raad destijds ook middelen voor beschikbaar gesteld (VJN 2018). Inmiddels loopt de verbreding al enkele jaren achter op schema en is er meer onderzoek gedaan naar de benodigde bruggen voor de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Uit de variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone blijkt dat de verbinding niet ideaal ligt ten opzichte van het fietsnetwerk en de optimalisatie geen aantrekkelijke verbinding wordt in verband met het hoogteverschil tussen de A12 en het kanaal en de sociale veiligheid. Ook is het de wens om fietsverbindingen zoveel mogelijk los te koppelen van wegen met veel autoverkeer in verband met gezonde lucht.
4.2	<u>Het beschikbare budget voor de opwaardering van de huidige voetgangersbrug langs de A12 is niet voldoende.</u> In de Voorjaarsnota 2018 zijn middelen beschikbaar gesteld voor de optimalisatie van de brug parallel aan de A12. De kans om mee te liften met de werkzaamheden van Rijkswaterstaat aan de A12 gaf de mogelijkheid om deelgebied 6 voor langzaam verkeer te verbinden met de overkant (Hoograven en verder naar Lunetten, USP en de Laagravense Plas). Uit de voorlopige ramingen bleek echter dat het beschikbare budget niet voldoende zou zijn. Daarom is de optimalisatie niet verder uitgewerkt en houden we de oorspronkelijke variant uit het Tracébesluit van Rijkswaterstaat aan.
4.3	<u>De verplaatsing van woonboten en de aanleg en aanpassing van bruggen maken onderdeel uit van het benodigde pakket aan bovenwijkse investeringen.</u> Bij de Voorjaarsnota 2018 zijn middelen toegekend voor de aankoop van woonboten en het opstellen van een woonbotenstrategie ter voorbereiding op de besluitvorming over de benodigde nieuwe bruggen en de aanpassing van de op- en afritten van de bestaande bruggen. In het Financieel Kader Merwedekanaalzone zijn de hiermee samenhangende kosten in kaart gebracht en zijn de resterende middelen uit de Voorjaarsnota 2018 meegenomen in de dekking.
4.4	<u>De resterende middelen zijn nodig voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone.</u> Bij de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone hoort een pakket aan bovenwijkse investeringen. Deze investeringen worden deels door de ontwikkelende partijen bekostigd en deels door de gemeente vanuit haar publieke rol. Met deze herprogrammering blijven de middelen beschikbaar als publieke bijdrage aan de bovenwijkse investeringen. De resterende bedragen zijn terug te vinden in de geheime bijlage bij het (jaarlijkse) MPR over de Investeringsimpuls en het geheime Financieel Kader Merwedekanaalzone.

Financiën

Zie Notitie 'Uitgebreide context plannen Merwedekanaalzone'.

Vervolg

Na vaststelling van de Omgevingsvisie deel 2, de aanvulling op de PlanMER en het Stedenbouwkundige Plan 'Merwede' wordt het ontwerp bestemmingsplan voor de 1^e fase van 'Merwede' (met circa 4250 woningen) in procedure gebracht. Na verwachting kan de bouw starten in de 2^e helft van 2022. De realisatie van fase 1 zal ongeveer 5 jaar in beslag nemen.

Participatie

Zie Notitie 'Uitgebreide context plannen Merwedekanaalzone'.

Communicatie

Na het collegebesluit zijn de insprekers schriftelijk (via de mail of per brief), de vooroverlegpartners, de Commissie m.e.r. geïnformeerd over de reactienota en de beantwoording door de gemeente op de reacties en adviezen.

Aanvullend hierop zijn er voor insprekers, belanghebbenden en bewoners van de omliggende wijken gedurende 2 dagen telefonische spreekuren georganiseerd. Tijdens telefonische spreekuren is een terugkoppeling gegeven van de inspraakreacties en welke wijzigingen na aanleiding van de reacties door de gemeente worden doorgevoerd in de plannen. Daarnaast is er informatie verstrekt over de verdere besluitvorming richting de gemeenteraad en het verdere planproces zoals de uitwerking van een bestemmingsplan voor de 1^e fase van Merwede en de besluitvorming en inspraak hierover. Deze informatie is ook geplaatst op de website: www.Utrecht.nl/merwedekanaalzone en verspreid via de digitale nieuwsbrief.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Omgevingsvisie deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda'
- Bijlage 1.1 bij de Omgevingsvisie deel 2: overzicht van de participatie
- Bijlage 1.2 bij de Omgevingsvisie deel 2: Nul-meting 2020 Leefbaarheid in Rivierenwijk/Transwijk/Dichterswijk
- Bijlage 1.3 bij de Omgevingsvisie deel 2: Mobiliteit Merwedekanaalzone
- Bijlage 1.4 bij de Omgevingsvisie deel 2: Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone
- Bijlage 1.5 bij de Omgevingsvisie deel 2: Actualisatie cijfers en reactie op inspraak Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone
- Bijlage 1.6 bij de Omgevingsvisie deel 2: Vervangende locatie woonboten Merwedekanaalzone – locatieonderzoek
- Bijlage 1.7 bij de Omgevingsvisie deel 2: Verkeersonderzoek Merwedekanaalzone – Analyses verkeersmodel
- Aanvulling op de Plan-milieueffectrapportage
- Financieel kader (geheim)

Bijlagen informatief

- Notitie 'Uitgebreide context plannen Merwedekanaalzone'
- Reactienota Omgevingsvisie deel 2 en Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan MWKZ
- Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk
- Buurtagenda Dichterswijk
- Aanpak monitoring Merwedekanaalzone
- Schematisch overzicht besluitvormingstraject Merwedekanaalzone