

Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Basisinformatie

Datum	1 juni 2021
Gespreksleider	Tessa Sturkenboom
Tijd	21.30-23.00 uur
Zaal	Digitaal
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsvoorstel
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden, betrokken ambtenaren, deskundigen, inwoners en andere betrokkenen.
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Betrokken ambtenaren/presentatoren	1 ambtenaar
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie: Stad & Ruimte van 10 juni 2021.
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	4 deelnemers deelnemer, Regionaal Burgerinitiatief Kracht van Utrecht deelnemer, Fietzersbond 2 deelnemers, French engineering student coming to Utrecht for a urban study deelnemer, Werkgroep Verkeer Bewoners-platform Overvecht & Wijkplatform Overvecht Deelnemer, Initiatiefgroep gezonde stad/vertraagde stad Deelnemer, Initiatiefgroep Groen StadsWandelNetwerk / deVertraagde Stad Deelnemer Binnenstad030 3 deelnemers, Natuur en Milieufederatie Utrecht

Programma

Presentatie gemeente Utrecht
Vragen raadsleden
Input deelnemers
Vragen raadsleden
Reflectieronde

Motivatie

Agendeerders

Susanne Schilderman (D66), Gertjan ten Hoonte (VVD), Eva Oosters (S&S), David Bosch (PVV), Cees Bos (Stadsbelang Utrecht), Floor de Koning (GroenLinks), Bulent Isik (PvdA), Tim Schipper (SP) Jan Wijmenga (ChristenUnie), Jantine Zwinkels (CDA), Anne Sasbrink (PvdD).

De fracties wensen de Ruimtelijke Strategie in een Raadsinformatiebijeenkomst te bespreken. Binnen deze bijeenkomst wensen zij dat er eventueel ook vragen gesteld kunnen worden over de zienswijze concept Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP). De agendeerde fracties zien de RIB graag opgedeeld in twee onderdelen. In het eerste onderdeel staat een technische toelichting en de vraag van deskundigen centraal. De ruimtelijke strategie is kaderstellend en beidt een toekomstvisie voor de stad Utrecht. De fracties vinden het daarom van groot belang om meer toelichting te krijgen op de bijdrage die deze strategie levert aan de woningnood, meer groen in de stad, het voorzieningenniveau (winkels, sport, etc.), de behoefte aan arbeidsplaatsen en opgave met relatie tot groen klimaat en energietransitie.

In het tweede onderdeel staan de wensen en ideeën van de inwoners centraal. De fracties vinden het van belang dat inwoners hun algemene wensen bedenkingen bij de ruimtelijke strategie kunnen weergeven. Daarin willen de fracties specifiek zo veel mogelijk bewoners (dan wel toekomstige bewoners) van de benoemde knooppunten aan het woord laten. Dit betreffen de knooppunten: Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen; Overvecht; Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten-Koningsweg en Amelisweerd; De A12 zone: Papendorp, Galecop, Westraven en Laagraven.

De fracties organiseren een separate bijeenkomst ten behoeve van mobiliteit in de stad en roepen de genodigden en andere sprekers dan ook op om zich met name te richten op Ruimtelijke Strategie en eventuele input op zaken die mobiliteit aangaan op te brengen in de bijeenkomst over het mobiliteitsplan.

Bijdrage

2 deelnemers

I am a French engineering student coming to Utrecht for a urban study. Through a project called Estonta Urbo (estontaurbo.com) I wish to know more about sustainable urban strategies in Europe. I would love to meet policy makers and stakeholders of the urban planning strategy of Utrecht.

Deelnemer, Werkgroep Verkeer Bewonersplatform Overvecht & Wijkplatform Overvecht

Idee Einsteinkwartier voor Overvecht is het waard om te onderzoeken.

Deelnemer, Initiatiefgroep gezonde stad/ vertraagde stad

Ik ben de initiatiefnemer van de vertraagde stad en we zijn nieuwsgierig op welke manier hij door het college, ambtelijk en u wordt geïnterpreteerd en of dit overeenkomt met onze bedoeling. Ook benieuwd naar de volgende stappen (zelf hebben we allerlei ideeën om van denken naar doen te gaan)

We hebben de vertraagde stad als zesde stadsprofiel ingediend. Het was een heel kort document als trigger, maar er zitten heel veel diepere inhoudelijke visies onder. We zijn blij dat de vertraagde stad door het college en de makers van de rsu wordt omarmd en benieuwd of hij geïnterpreteerd wordt zoals wij het bedoelen en hoe de gemeenteraad hem ziet. We hebben niet alleen een visie hierop maar ook handelingsperspectief.

Overigens is niet alles uit de vertraagde stad overgenomen en we vragen ons uiteraard af wat daar de reden van is.

Deelnemer

Graag aandacht voor de haalbaarheid en betaalbaarheid van het woningbouwprogramma, de woonwerkbalans en de afstemming van programma's met de regio.

Deelnemer ,Binnenstad030

Binnenstad030 roept de leden van de Raad op het college op te dragen alle onderdelen van de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan/Parkeervisie die betrekking hebben op de Binnenstad pas als definitief te beschouwen voor zover de uiteindelijke vaststelling van de Omgevingsvisie Binnenstad niet tot aanpassing van de RSU 2040/het Mobiliteitsplan/Parkeervisie noopt. De reden daarvoor zijn:
In haar reactie op de Omgevingsvisie Binnenstad heeft B030 belangrijke en zwaarwegende redenen aangegeven waarom de woonfunctie van de Binnenstad (die zwaar onder druk staat) bescherming en een daarop afgestemd beleid verdient. De Omgevingsvisie 2040 voorziet niet in beleid over of sturing van de bescherming van de woonfunctie en stelt evenmin doelen of geeft criteria voor woonkwaliteit en leefbaarheid. Het heeft geen pas de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan/parkeervisie onvoorwaardelijk vast te stellen voordat een democratische discussie ten aanzien van de reactie van B030 (en 1400 bewoners) heeft plaatsgevonden.

De RSU en het Mobiliteitsplan/parkeervisie bevatten beleidsvoornemens, doelen en criteria die de mogelijkheid frustreren om over het (door 1400 bewoners ondersteunde) gezichtspunt van B030 nog een vrije en open discussie te kunnen hebben in het kader van de vaststelling van de Omgevingsvisie Binnenstad. Door de gekozen volgorde van besluitvorming en het gebrek aan voorlichting bij de bewoners over het feit dat, buiten het participatietraject van de Omgevingsvisie Binnenstad, over belangrijke aspecten van hun leefomgeving zal worden beslist op een wijze die zeker ook niet in alle opzichten strookt met de suggesties die voor de Omgevingsvisie worden opgeroepen, wordt geweld aangedaan aan het participatie- en inspraakrecht van bewoners, als het in deze petitie vervatte verzoek niet gehonoreerd wordt. Hartelijk dank voor de gelegenheid in de mogen spreken op mijn reactie #185.

Deelnemer,

Zoals ik heb aangegeven vind ik veel van de gekozen richtingen in het mobiliteitsplan goed.
Ik heb 4 issues met het mobiliteitsplan, dis ik hier toe licht.

#1 Bij de verwerking is alleen het eerste deel van mijn reactie verwerkt. Ik had als bijlage ook gedetailleerde vragen bij delen van de tekst opgestuurd, maar die zie ik niet terug in de reactie. Dat vind ik jammer. Ik zou graag ook een reactie op de vragen in die bijlage krijgen.

#2 U stelt "De monitoring vindt plaats op de doelen en niet op maatregelen", terwijl ik in de stukken geen meetbare doelen gevonden heb.

Ik zie geen doelstelling voor modal shift, geen doelstelling voor de mobiliteitsbijdrage aan groei of reductie van CO2, van stikstof en van geluidsemissies en van energiegebruik.

Terwijl dit onze grote problemen zijn (zie uitspraken als Urgenda, PAS, en Shell). De provincie stelt in 2040 energieneutraal te worden, inclusief mobiliteit.

Zonder doelstellingen voor CO2 reductie, ook voor mobiliteit in de Utrechtse gemeente, zal de in Parijs afgesproken halvering van de CO2 uitstoot moeilijk zijn

#3 Wat betreft "slim bestemmen" lijkt het onderwerp bij zowel het mobiliteitsplan als de RSU een "functie elders" gekregen te hebben.

Naar elkaar verwijzend is er geen enkele meetbare doelstelling om wonen, winkelen , werken en recreëren dicht bij elkaar te brengen om zo meer welvaart met minder mobiliteit te maken.

De zogenaamde "Functiemenging" levert dit snel op Ik roep op om dit onderwerp niet tussen wal en schip te parkeren, en in zowel het mobiliteitsplan als de RSU meetbare doelstellingen op te nemen. Dit is feitelijk 1-op-1 dezelfde oproep als die van de heer Kwantes van Goudappel Coffeng.

#4 Tenslotte passen de aannames van de gemeente Utrecht niet met die van de randgemeenten. De gemeente Houten had in haar Ruimtelijke koers een groei van van 23000-30000 extra autoritten per dag voorzien, met name richting Utrecht, via een nieuwe vierbaans weg.

De ruimtelijke koers houten is onlangs weliswaar per referendum afschoten, maar het past niet bij de aanname in het Utrechtse mobiliteitsplan van een afname van het autoverkeer met de randgemeenten.

Door de plannen duidelijke, en meetbare doelstellingen te geven, zal ook realisatie sneller mogelijk zijn. Ook worden inconsistenties met andere plannen dan duidelijk.

En in deze tijd van juridische procedures als Urgenda, PAS en Shell lijkt me dat ook bijna een noodzakelijkheid.

Deelnemer, Natuur en Milieufederatie Utrecht

Allereerst complimenten voor de visie op gezonde groei in deze Ruimtelijke Strategie.

Wij waarderen de keuze om de ruimte voor auto's te verminderen, en die voor mensen en klimaatadaptief groen te vergroten.

En nog een plus: de keuze voor een natuurinclusieve stad om de biodiversiteit te vergroten.

Ook de keus voor meer OV juichen wij toe, al viel één ding op: de geplande tram 22, vlakbij Landgoed Oostbroek. Voorkom aantasting van dit natuurgebied, en realiseer de trambaan volledig binnen het baanvak van de snelweg.

De NMU wil steden vernieuwen met wijken waar mens en milieu beter van worden.

Hiervoor zien wij veel kansen nu Utrecht zo snel groeit:

- Bij alle locaties voor energieopwekking werken wij graag samen met de gemeente aan een natuurinclusief landschap. Zo kunnen wij helpen met checklists voor natuurbelangen bij grondgebonden zonneparken en windenergie op land. Let op goede inpassing in het landschap!
- Houd vast aan de technische potentie van zoeklocaties, maar zorg wel voor een proces met ruimte voor inspraak en maatwerk op de locatie. En stuur aan op participatie en minimaal 50% lokaal eigendom. Denk aan mensen met een kleine beurs!
- De energietransitie gaat over meer dan stroom. Breng daarom ook de potentie van aardwarmte en aquathermie in kaart. En denk na over opwekking in combinatie met opslag, bijvoorbeeld in de vorm van warmte. Dat voorkomt piekbelasting op het stroomnet.
- Maak Energielandschap Rijnenburg blijvend, want ook na 2035 zijn windmolens nodig. En bedenk ook dat bouwen op veen niet toekomstbestendig is. Wij onderschrijven daarom de keuze voor inbreiding.
- Overigens denken wij altijd graag ook mee over andere locaties die goed zijn in te passen in het landschap.

Nieuwbouw kan veel brengen:

- Ook voor bestaande inwoners, zoals deelauto's in de buurt. Betrek hen daarom ook bij de plannen.
- Energiepositief kan de norm worden, technisch kan het.
- En leg de lat hoog voor circulaire bouw, samen met de regio, bijvoorbeeld via het convenant duurzaam bouwen. We roepen de gemeente op daarin actief te participeren. Dan krijgt de markt voldoende volume om duurzame bouwprocessen gericht te industrialiseren.

Tot slot nog dit: de RSU2040 noemt de randen van bestaande natuur als zoeklocatie voor nieuwe sportvelden. Ook valt de term “multifunctioneel groen”.

Maar sportvelden hebben geen natuurwaarde vanwege het intensieve gebruik. Voorkom dat natuur verdwijnt voor nieuwe sportvelden! Onze biodiversiteit heeft het al zo moeilijk.

Succes met de gezonde groei van onze mooie stad!