Bundel - Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken van 3 april 2025

1 Opening

2 Vaststellen van de agenda van 3 april 2025

3 Vaststellen van ingekomen agenderingen (Procedure)
Deze punten worden alleen procedureel behandeld. De leden van de commissie bespreken of, op welke wijze en voor hoe lang zij deze raadsvoorstellen en onderwerpen willen bespreken. Na vaststelling van dit behandeladvies, wordt het stuk voor een volgende vergadering geagendeerd.
- Agenderingen Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 3 april 2025
- Behandelvoorraad Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 3 april 2025 PROCEDUREEL - Kopie
- Lange Termijnagenda commisse Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 3 april 2025

3.1 Raadsvoorstel Tijdelijke invulling Parkeergarage Paardenveld (2025 - 2035)
- Dossier 4380 voorblad
- Raadsvoorstel Tijdelijke invulling Parkeergarage Paardenveld (2025 - 2035)
- Scenario-keuzedocument toekomst parkeergarage Paardenveld Hoofdstuk 1-7 en 9 (openbaar)
- Inspiratiedocument Parkeergarage Paardenveld
- Studie StudioBNL & UrbanExchange tijdelijke invulling parkeergarge Paardenveld
- Rapport BRO Economische impactanalyse parkeergarage Paardenveld
- Rapport Royal HaskoningDHV Nut en noodzaak parkeergarage Paardenveld
- Memo Nut en noodzaak bewonersparkeren Paardenveldgarage

3.2 Raadsvoorstel realisatie stationsentree (trappen) Moreelsebrug
- Dossier 4544 voorblad
- Raadsvoorstel realisatie stationsentree (trappen) Moreelsebrug
- Ruimtelijke uitgangspunten treintrappen Moreelsebrug
- Monitoring trappen Moreelsebrug transferveiligheid
- Sociale Veiligheid Utrecht Centraal irt trappen Moreelsebrug versie maart 2025
- Advies ProRail aan gemeente Utrecht trappen Moreelsebrug

3.3 Uitnodigingsbericht wethouder Schilderman
- 20250117 uitnodiging raad inhoudelijke sessie fysieke leefomgeving usp (1)
- M39 Onderzoek en in gesprek over een supermarkt en levendig USP

3.4 Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven
Tevens bijgevoegd:
Ombudsbrief maart 2025
Afschrift toezichtbrief IBT omgevingsrecht Utrecht 2023-2024
- Raadsbrieven commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 3 april 2025
- Ombudsbrief maart 2025
- Utrecht Brief beoordeling IBT Omgevingsrecht 2023-2024
- Utrecht Beoordelingsformulier IBT omgevingsrecht 2023-2024

4 Verslagen
Ter vaststelling:
Conceptverslag commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 6 maart 2025 .
Conceptverslag commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 13 maart 2025.
- Conceptverslag Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 6 maart 2025
- Conceptverslag Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 13 maart 2025

5 Toezeggingen/moties
Ter vaststelling:
Lijst aangenomen moties commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 3 april 2025.
Lijst toezeggingen en moties commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 3 april 2025.
- Lijst aangenomen moties commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 3 april 2025
- Toezeggingen en motielijst commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 3 april 2025

6 Ingekomen stukken
Ingekomen stukken
Ingekomen stuk:
1. Onze kinderen in de dieselstank Peuterspeelzaal 't Leeuwtje, waarom geen laadpaal gebruiken?
Het ingekomen stuk staat voor leden, conform AVG, in iBabs achter een slotje.
- Openbare lijst ROG 3 april 2025
- Onze kinderen in de dieselstank Peuterspeelzaal 't Leeuwtje, waarom geen laadpaal

7 Raadsvoorstel Coördinatieverordening wijziging omgevingsplan en omgevingsvergunning gemeente Utrecht
Dit voorstel is reeds behandeld in de raadsvergadering van 27 maart jl. en komt daarom te vervallen.
Wethouder: Eerenberg, Beleidsterrein: Ruimtelijke Ordening
Indicatieve behandeltijd: 15 minuten
De raad wordt voorgesteld een nieuwe Coördinatieverordening vast te stellen.
Hiermee wordt het weer mogelijk gemaakt diverse procedures in het omgevingsrecht gelijktijdig te doorlopen. Hierdoor ontstaat efficiency en tempo in procedures.
De gemeente Utrecht kende als eerder een Coördinatieverordening met dezelfde strekking. Deze verordening uit 2009 kan echter niet meer gebruikt worden in verband met op 1 januari 2024 inwerking getreden Omgevingswet.

Dossier 4516 voorblad
Raadsvoorstel wijziging omgevingsplan en omgevingsvergunning Utrecht
Coördinatieverordening wijziging omgevingsplan en omgevingsvergunning Utrecht
Toelichting Coördinatieverordening wijziging omgevingsplan en omgevingsvergunning Utrecht

8 Raadsvoorstel Beeldkwaliteitsplan Papendorp – De Taats
Wethouder: Eerenberg, Beleidsterrein: Ruimtelijke Ordening
Indicatieve behandeltijd: 45 minuten
Voor Papendorp- Noord heeft de raad eerder een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE, februari 2022) en een bestemmingsplan (april 2024) vastgesteld. In het SPvE is vastgelegd dat er voor het gebied een beeldkwaliteitsplan wordt opgesteld. Een beeldkwaliteitsplan beschrijft de gewenste beeldkwaliteit van de bebouwing en de buitenruimte en bevat toetsbare criteria.
Voor het gebied, nu Papendorp De Taats genoemd, heeft het college een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Het college stelt de raad voor dit plan vast te stellen en ten behoeve van Papendorp wijzigingen aan te brengen in de Welstandsnota.

Dossier 4511 voorblad
Raadsvoorstel Beeldkwaliteitsplan Papendorp De Taats
Beleidsregel Beeldkwaliteitsplan Papendorp De Taats Noord - DROP
Beeldkwaliteitsplan Papendorp De Taats Noord-Utrecht
Toelichting Beleidsregel Beeldkwaliteitsplan Papendorp De Taats Noord

9 Raadsvoorstel Visie stedenbouw Utrecht 2040: Ruimtelijke kwaliteit in de tien-minutenstad en vaststellen reactienota
Wethouder: Eerenberg, Beleidsterrein: Ruimtelijke Ordening
Indicatieve behandeltijd: 150 minuten
In maart 2023 heeft de gemeenteraad aanvullende afspraken ("oplegger") vastgesteld die behoren bij de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040). In dit laatste document wordt op hoofdlijnen een keuze gemaakt voor de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente tot 2040 als onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht. Voorzien wordt onder andere in een grote groei van aantallen woningen, verdichting van de stad en het mee laten groeien van het voorzieningenniveau in de stad.
In de aanvullende afspraken is vastgelegd dat wordt gewerkt aan een kwaliteitsimpuls voor de bestaande delen én voor nieuwe delen van de stad. Om aan dit laatste uitvoering te geven heeft het college een Visie stedenbouw opgesteld met als doel sturing te geven op kwaliteit en leefbaarheid.
De visie zou na vaststelling door de gemeenteraad gelden als uitgangspunt voor de ruimtelijke ontwikkeling in met name de wijziging van het gemeente-brede Omgevingsplan.
Het college stelt de raad voor de visie vast te stellen en de Hoogbouwvisie 2005 in te trekken, omdat in de nieuwe visie ook uitgangspunten voor hoogbouw zijn opgenomen.

Dossier 4508 voorblad
Raadsvoorstel Visie stedenbouw Utrecht 2040
Visie Stedenbouw Utrecht 2024 Ruimtelijke kwaliteit in de tienminutenstad
Reactienota Visie stedenbouw Utrecht 2040
Infographic resultaten Swipocratie ronde 1
Uitgebreide uitkomsten Swipocratie ronde 1
Beeldverslag Toekomstgesprekken ronde 1
Beeldverslag Toekomstgesprekken ronde 2
Verslagen Toekomstgesprekken ronde 2
Verslag commissie omgevingskwaliteit 11 juni 2024

Agenderingen Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken
(Ter vaststelling op 3 april 2025)

Stukken afkomstig van het college

Datum: 18 maart 2025 Soort stuk: Tijdelijke invulling Parkeergarage Paardenveld (2025 - 2035) Wethouder: Eelco Eerenberg Beleidsterrein: Ruimtelijke Ordening Commissiegriffier: Frank de Kok	Vanaf september dit jaar komt de parkeergarage Paardenveld weer in het bezit van de gemeente. Eerder was het gebouw in erfpacht uitgegeven ten behoeve van de exploitatie van voornamelijk een parkeergarage. Een definitieve toekomst voor de locatie laat volgens het college nog 10 jaar op zich wachten. In eerdere moties heeft de gemeenteraad het college gevraagd meerdere scenario's voor de (tijdelijke) invulling van het gebouw en de locatie uit te werken en daarbij ook te kijken naar creatieve broedplaatsen en maatschappelijke functies. Het college legt de raad drie scenario's voor en stelt de raad voor te kiezen voor het scenario waarbij voor maximaal 10 jaar het dak van het gebouw openbaar toegankelijk wordt, daaronder een combinatie van een culturele broedplaats, handhaving van 190 parkeerplaatsen (was 390) en het behoud van de huidige huurders. Verder stelt het college voor een hub voor duurzame stadslogistiek en/ of een kleinschalige locatie (maximaal 15 werkplekken) voor een sekswerkbedrijf in het gebouw uit te werken. Tot slot stelt het college voor een deel van het	Besluit: 1. Agenderen voor de commissie ROG van 15 mei 2025 2. Tijd: 150 minuten

	positief resultaat van de deze tijdelijke exploitatie te gebruiken voor plankosten, uiteindelijke sloop en bouwrijp maken van de locatie *Op 6 maart jl. besloot de commissie, vooruitlopende op de ontvangst van dit raadsvoorstel, op 6 mei a.s. een RIB te organiseren ter voorbereiding op commissiebehandeling.*	
Datum: 21 maart 2025 Soort stuk: Raadsvoorstel realisatie stationsentree (trappen) Moreelsebrug Wethouder: Eelco Eerenberg Beleidsterrein: Ruimtelijke Projecten: Groot Merwede Commissiegriffier: Frank de Kok	De Moreelsebrug is een voetgangers- en fietsbrug die loopt van het Moreelsepark over de sporen naar de Croeselaan. De brug is in 2016 aangelegd. Er is bij de aanleg al rekening gehouden met het toevoegen van trappen naar de treinperrons, maar deze trappen zijn tot nu toe niet gerealiseerd. Het college stelt de raad voor akkoord te gaan met het realiseren van zes trappen naar de treinperrons, inclusief bijbehorende voorzieningen. Op deze manier wordt station Utrecht Centraal nog beter bereikbaar De verwachting is dat op termijn 20.000 tot 25.000 treinreizigers dagelijks hiervan gebruik kunnen maken. Raadsbesluit is volgens het college gewenst, omdat de kaders voor deze aansluiting van de brug niet waren meegenomen in eerdere kaderstelling over de ontwikkeling van het stationsgebied. In vervolg zal ook een aanpassing van het Omgevingsplan plaatsvinden, in de vorm van een afwijkingsprocedure of aanvraag	Voorstel: 1. Agenderen voor de commissie ROG van 15 mei 2025 2. Tijd: 60 minuten

	omgevingsvergunning voor een Buitenplanse Omgevingsplanactiviteit (BOPA).	
Datum: 21 maart 2025 Soort stuk: uitnodigingsbericht Wethouder: Susanne Schilderman Beleidsterrein: Ruimtelijke Projecten: Utrecht Science Park Commissiegriffier: Frank de Kok	Bericht van wethouder Schilderman namens college: *Uw raad is op 17 januari jl. door Universiteit Utrecht en stichting Utrecht Science Park (USP) uitgenodigd voor een inhoudelijke werksessie over de leefbaarheid in het USP. Mede naar aanleiding van deze uitnodiging is op 23 januari jl. motie M39 Onderzoek en in gesprek over een supermarkt en levendig USP opgesteld en aangenomen. In deze motie wordt het college opgedragen aan de uitnodiging verdere vorm te geven.* *Graag willen wij u uitnodigen om samen met een vertegenwoordiging van de Universiteit Utrecht en stichting USP mee te denken over de vormgeving en uw verwachtingen ten aanzien van deze bijeenkomst te delen in één of twee werkbijeenkomsten.*	**Toelichting**: Gelet op een eerdere bespreking over de leefbaarheid in het USP in de commissie VOWE is vanuit de voorzitters van ROG deze uitnodiging ook doorgestuurd naar de commissie VOWE **Voorstel**: Als commissie ingaan op de uitnodiging van de wethouder en twee leden van de commissie (bv één vanuit een coalitiefractie en één vanuit een oppositiefractie) afvaardigen voor de werkbijeenkomst(en).

Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken (ROG) 3 april 2025 - PROCEDUREEL

Ruimtelijke Ordening en Ruimtelijke Projecten (Groot Merwede, MWKZ, Stationsgebied), Westraven, A12-zone, Rijnenburg, Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Utrecht Science Park, Grondzaken

Behandelvoorraad:

Wethouder Eerenberg of wethouder Maatoug of wethouder Voortman of wethouder Schilderman

Te verwachten raadsvoorstellen (mede op basis van de lange termijnagenda, afgekort de LTA).
Geel = termijn verstreken

	Grondzaken	*Verwacht*
1.	Herziening erfpachtvoorwaarden Algemene Bepalingen 1974 *(noot griffie: stond in eerdere LTA voor Q3 2024 en Q 3 2025 zie ook raadsbrieven van 11-07-2024 en 18-02-2025)*	Q4 2025
	Ruimtelijk project Groot Merwede	***Verwacht***
2.	SPvE Hojel I Graadt van Roggenweg *(Noot griffie: zie raadsbrief 22-10-2024, stond eerder voor Q3 2025)*	Q1 2025
3.	Projectafwijkingsbesluit tbv specifieke verklaring van geen bedenkingen Oopen (Jaarbeurspleingebouw) *Noot griffie: stond eerder voor Q2 2024 als vaststelling wijziging omgevingsplan en later voor Q 1 2025)*	Q2 2025
4.	Omgevingsplan deelgebied 6, fase 1	Q2 2025
5.	Omgevingsvisie Jaarbeurs *(noot griffie: zie raadsbrief 02-10-2024, stond eerder voor Q3 2024)*	Q3 2025
6.	Omgevingsplan Matserterrein	Q4 2025
7.	Nota van Uitgangspunten project Kop ASW/Oude Daalstraat (*(noot griffie: zie raadsvoorstel vaststellen voorkeursmodel, vastgesteld 27 maart 2025)*	Q4 2025
8.	Beeldkwaliteitsplan deelgebied 6 Merwedekanaalzone	Q4 2025
	Ruimtelijke Project Overvecht	
9.	Masterplan Overvecht Centrum *(noot griffie: op 18-06-2024 ontving de raad een raadsbrief waarin duidelijk is dat Q2 2024 niet wordt gehaald, in*	Q2 2025

	raadsbrief 04-12-2024 wordt gemeld dat de raad in Q2 2025 het raadsvoorstel krijgt voorgelegd)	
10.	SPvE Tuincentrum Steck Gageldijk 3 *(noot griffie: stond eerder voor Q4 2024 en Q2 2025)*	Q3 2025
11.	Herontwikkeling Santa Cruzdreef 30/ Auris Fortaal *(noot griffie: niet vermeld op de LTA, maar zie raadsbrief 14-02-2024)*	pm
	Ruimtelijke Project Rijnenburg	
12.	Raadsvoorstel Leidende principes van verdere ontwikkeling Rijnenburg *(noot griffie: raadsbrief 24-10- 2024)*	Q1 2026
13.	Vaststelling uitgangspuntennotitie Rijnenburg (noot griffie: stond eerder voor Q2 en Q 4 2025)	Q4 2026
	Ruimtelijk Project Utrecht Science Park	***Verwacht***
14.	Samenwerkingsovereenkomst Universiteit Utrecht	Q2 2025
15.	SPvE UMCU Noordzijde *(noot griffie: zie raadsbrief 24-10-2024, stond eerder voor Q3 2024)*	Q3 2025
16.	SPvE Archimedeskwartier *(noot griffie: stond in eerdere LTA op Q2 en Q 4 2024)*	Q1 2026
	Ruimtelijke ordening	***Verwacht***
17.	Vaststelling Uitgangspuntennotitie deel 1 Programmatische vertrekpunten	Q1 2025
18.	Wijziging Omgevingsplan Van Heukelomlaan *(noot griffie: stond in eerdere LTA op Q3 2024 en Q1 2025)*	Q2 2025
19.	(deel) Omgevingsvisie Lage Weide *(noot griffie: stond eerder voor Q4 2024)*	Q2 2025
20.	Omgevingsplan Reitdiepstraat *(noot griffie: stond in eerdere LTA op Q2 en Q 4 2024)*	Q2 2025
21.	Omgevingsplan Van Heukelomlaan *(noot griffie: stond eerder in LTA voor Q4 2024 en Q2 2025)*	Q3 2025
22.	SPvE Brennerbaan 106 *(noot griffie: stond in eerdere LTA's voor Q3 en Q4 2023 en Q1 en Q3 2024 en Q1 2025)*	Q3 2025
23.	Bestemmingsplan Bedrijventerrein Strijkviertel *(noot griffie: stond in eerdere LTA's op Q1 en Q2 2024 en Q1 en Q2 2025)*	Q3 2025
24.	'Update' SPvE Hart van de Meern ZOK *(noot griffie: stond eerder voor Q4 2024*	Q3 2025
25.	Omgevingsplan Livingstonelaan 609 *(noot griffie: stond in raadsbrief van 13-11-2023 aangegeven als 1e helft 2024 en in LTA op Q3 2024 en Q 1 2025)*	Q4 2025

26.	Bestemmingsplan Maximapark *(noot griffie: stond in eerdere LTA voor Q1 en Q2 2024 en Q2 2025)*	Q4 2025
27.	SPvE Gebiedsontwikkeling Ravellaan Noord *(noot griffie: stond in eerdere LTA's voor 2023 en 2024, in raadsbrief van 26-03-2024 geeft college aan in Q2 2025 te komen met een omgevingsplan ivm voorbereidingsbesluit)*	Q4 2025
28.	Wijziging Omgevingsplan Kögllaan/ Manegelaan (*noot griffie: stond in eerdere LTA voor Q2 2024 en Q1 2025)*	Q4 2025
29.	Omgevingsplan Pieter Baan Centrum *(noot griffie: stond in eerdere LTA's voor Q1 2024, als pm en Q 2024)*	Q4 2025
30.	SPvE Nova, Kanaleneiland	Q4 2025
31.	SPvE Galgenwaard *(noot griffie: stond in eerdere LTA's voor 2023, als pm en Q 4 2024)*	Q4 2025
32.	Omgevingsplan Wolvenplein *(noot griffie: niet vermeld in de LTA, zie raadsbrief 24-01-2025)*	Q4 2025
33.	Omgevingsplan Chr. Krammlaan 2- 10 *(noot griffie: niet op LTA, zie raadsbrief 19-04-2024)*	2025
34.	Wijziging Omgevingsplan Hoogspanningsstation TenneT Oudenrijn *(noot griffie: zie raadsbrief 05-07-2024)*	2025
35.	SPvE ZO kwadrant De Meern *(noot griffie: stond in eerdere LTA's als bestemmingsplan voor 2023 en later voor Q4 2024 en eerste helft 2025)*	Q1 2026
36.	SPvE J.C. Maylaan *(noot griffie: Stond eerder voor Q1 2024 en Q2 2025)*	Q1 2026
37.	Bestemmingsplan ZO kwadrant De Meern *(noot griffie: stond in eerdere LTA's voor 2023 en eerste helft 2025)*	Q1 2026
38.	SPvE Ravellaan 96 *(noot griffie: zie raadsbrief 09-12-2024)*	Q1 2026
39.	SPvE Herontwikkeling Zwanenvechtlaan, Zuilen *(noot griffie: zie raadsbrief 22-10-2024)*	?
40.	Nota Omgevingskwaliteit *(noot griffie: niet vermeld op de LTA, zie raadsbrief van 18-04-2023, planning ontvangt de raad nog)*	pm
41.	NvU Kop Amsterdamsestraatweg – Oude Daalstraat *(noot griffie: niet op LTA: zie raadsvoorstel Vaststellen Voorkeursmodel van 8 januari 2025)*	Nog onbekend
42.	SPvE Aartsbisschop Romerostraat	pm

	(noot griffie: stond eerder voor Q4 2023 en Q1 2024, plan is on hold gezet door initiatiefnemer)	

LANGE TERMIJN AGENDA COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Onderwerp	Beleids veld	Portefeuille houder	Planning aanbieden aan raad	Fatale termijn Raads-besluit	Datum aange-boden	Beoogd kwartaal cie proce-dureel	Beoogd kwartaal cie inhoude-lijk	Beoogd kwartaal raads-behande-ling	Aangeb oden/ Gestopt	Toelichting wijziging planning	Toelichting in geval van gestopt
Update SPvE Hart van de Meern ZOK	Ruimte lijke Ordeni ng	Wethouder Eerenberg	2025 Q2				2025 Q3	2025 Q3		Was Q4 2024, wordt Q2 2025. We gaan een extra participatiebijeenkomst organiseren voor het SPvE. Het organiseren en verwerken van de reacties, zal extra tijd kosten. Eerder was enkel rekening gehouden met één bijeenkomst voor zowel het Schetsplan als het SPvE. Om de buurtbewoners goed mee te nemen in het planproces en te kunnen reageren op het plan in een vroeg stadium, is gekozen om een extra bijeenkomst te organiseren.	

LANGE TERMIJN AGENDA COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Onderwerp	Beleids veld	Portefeuille houder	Planning aanbieden aan raad	Fatale termijn Raads-besluit	Datum aange-boden	Beoogd kwartaal cie proce-dureel	Beoogd kwartaal cie inhoude-lijk	Beoogd kwartaal raads-behande-ling	Aangeb oden/ Gestopt	Toelichting wijziging planning	Toelichting in geval van gestopt
										Hiermee sluiten we aan bij het nieuwe vastgestelde “Samen Stad maken”. Met het opstellen van een ‘update SPvE’ dachten we sneller te kunnen werken. Echter nieuwe invulling vraagt om nieuwe onderzoeken. De oude onderzoeken zijn hierdoor helaas niet meer bruikbaar. Dit vraagt meer tijd	
Beeldkwaliteits plan deelgebied 6 Merwedekanaa lzone	Ruimte lijke project en: Groot Merwe de	Wethouder Eerenberg	2025 Q3			2025 Q4	2025 Q4	2025 Q4			

LANGE TERMIJN AGENDA COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Onderwerp	Beleids veld	Portefeuille houder	Planning aanbieden aan raad	Fatale termijn Raads-besluit	Datum aange-boden	Beoogd kwartaal cie proce-dureel	Beoogd kwartaal cie inhoude-lijk	Beoogd kwartaal raads-behande-ling	Aangeb oden/ Gestopt	Toelichting wijziging planning	Toelichting in geval van gestopt
Omgevingspla n Europalaan 33-45	Ruimte lijke Ordeni ng	Wethouder Eerenberg	2025 Q2				2025 Q2	2025 Q3	Gestopt		Aan dit plan kan medewerking verleend worden via een buitenplanse omgevingsplana ctiviteit (BOPA). Het is dan niet meer nodig een wijziging van het Omgevingsplan voor te bereiden. Zie hiervoor ook de raadsbrief van 12 december 2024.
Samenwerking sovereenkomst	Ruimte lijke project	Wethouder Schilderma n	2025 Q1			2025 Q2	2025 Q2	2025 Q2			

LANGE TERMIJN AGENDA COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Onderwerp	Beleids veld	Portefeuille houder	Planning aanbieden aan raad	Fatale termijn Raads-besluit	Datum aange-boden	Beoogd kwartaal cie proce-dureel	Beoogd kwartaal cie inhoude-lijk	Beoogd kwartaal raads-behande-ling	Aangeb oden/ Gestopt	Toelichting wijziging planning	Toelichting in geval van gestopt
Universiteit Utrecht	en: Utrech t Scienc e Park										
SPVE Ravellaan 96	Ruimte lijke Ordeni ng	Wethouder Eerenberg	2026 Q1			2026 Q1	2026 Q2	2026 Q3			
Omgevingspla n Reitdiepstraat	Ruimte lijke Ordeni ng	Wethouder Eerenberg	2025 Q2			2025 Q2	2025 Q3	2025 Q4		Was Q1 2025, wordt Q2 2025. Aanpassing in het plan door de initiatiefnemer i.v.m. financiële haalbaarheid en het hierop aanpassen van de bouwenvelop zorgt voor vertraging.	
Wijziging Omgevingspla	Ruimte lijke	Wethouder Eerenberg	2025 Q3				2025 Q3	2025 Q4		Was Q2 2025, wordt Q3 2025. Er is vertraging ontstaan door de keuze	

LANGE TERMIJN AGENDA COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Onderwerp	Beleids veld	Portefeuille houder	Planning aanbieden aan raad	Fatale termijn Raads-besluit	Datum aange-boden	Beoogd kwartaal cie proce-dureel	Beoogd kwartaal cie inhoude-lijk	Beoogd kwartaal raads-behande-ling	Aangeb oden/ Gestopt	Toelichting wijziging planning	Toelichting in geval van gestopt
n Van Heukelomlaan	Ordeni ng									van de ontwikkelaar (Woonin) om eerst een aannemer te selecteren voordat de procedure van het wijzigen van het Omgevingsplan afgerond kan worden.	
Wijziging Omgevingspla n Kogllaan 26/Manegelaa n	Ruimte lijke Ordeni ng	Wethouder Eerenberg	2025 Q4			2025 Q4	2025 Q4	2025 Q4		SPvE Kogllaan 26/Manegelaan is onderweg voor besluitvorming in de raad in Q4 2024. De planologisch - juridische vertaling in het Omgevingsplan zal dan naar verwachting in 2025 aangeboden worden voor besluitvorming.	

LANGE TERMIJN AGENDA COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Onderwerp	Beleids veld	Portefeuille houder	Planning aanbieden aan raad	Fatale termijn Raads-besluit	Datum aange-boden	Beoogd kwartaal cie proce-dureel	Beoogd kwartaal cie inhoude-lijk	Beoogd kwartaal raads-behande-ling	Aangeb oden/ Gestopt	Toelichting wijziging planning	Toelichting in geval van gestopt
Bestemmingsplan Maximapark	Ruimtelijke Ordening	Wethouder Eerenberg	2025 Q4			2025 Q4	2025 Q4	2026 Q1		Was Q1 2025 aanbieden aan de raad, en wordt Q4 2025, vanwege vertraging door het flora en fauna-onderzoek.	
SPvE J.C. Maylaan	Ruimtelijke Ordening	Wethouder Eerenberg	2025 Q4			2026 Q1	2026 Q1	2026 Q1			
Leidende principes van verdere ontwikkeling van Rijnenburg	Ruimtelijke projecten: Rijnenburg	Wethouder Eerenberg	2025 Q4				2026 Q1	2026 Q2			
Omgevingsplan Livingstonelaan 609	Ruimtelijke Ordening	Wethouder Eerenberg	2025 Q4				2025 Q4	2026 Q1		Was Q1 2025, wordt Q4 2025. I.v.m. de financiële haalbaarheid is er vertraging ontstaan. We hopen na	

LANGE TERMIJN AGENDA COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Onderwerp	Beleids veld	Portefeuille houder	Planning aanbieden aan raad	Fatale termijn Raads-besluit	Datum aange-boden	Beoogd kwartaal cie proce-dureel	Beoogd kwartaal cie inhoude-lijk	Beoogd kwartaal raads-behande-ling	Aangeb oden/ Gestopt	Toelichting wijziging planning	Toelichting in geval van gestopt
										de zomer van 2025 het omgevingsplan ter inzage te kunnen leggen en het daarna aan te kunnen bieden aan de raad.	
Bestemmingsplan - ZO kwadrant De Meern	Ruimtelijke Ordening	Wethouder Eerenberg	2026 Q1				2026 Q1	2026 Q1			
SPVE UMCU Noordzijde	Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park	Wethouder Schilderman	2025 Q3			2025 Q3	2025 Q4	2026 Q1		Was Q3 2024, wordt Q3 2025. De afronding van diverse studies en onderzoeken rondom de inpassing en tevens uitbreiding van het Ronald McDonald Huis (RMDH) kosten meer tijd. Daarna kan pas het SPvE worden opgesteld.	

LANGE TERMIJN AGENDA COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Onderwerp	Beleids veld	Portefeuille houder	Planning aanbieden aan raad	Fatale termijn Raads-besluit	Datum aange-boden	Beoogd kwartaal cie proce-dureel	Beoogd kwartaal cie inhoude-lijk	Beoogd kwartaal raads-behande-ling	Aangeb oden/ Gestopt	Toelichting wijziging planning	Toelichting in geval van gestopt
Masterplan Overvecht Centrum	Ruimte lijke project en: Overve cht	Wethouder Maatoug	2025 Q2				2025 Q2	2025 Q3			
Omgevingspla n Matserterrein	Ruimte lijke project en: Groot Merwe de	Wethouder Eerenberg	2025 Q3			2025 Q4	2026 Q1	2026 Q1			
SPvE Tuincentrum Steck Gageldijk 3	Ruimte lijke project en: Overve cht	Wethouder Maatoug	2025 Q3				2025 Q3	2025 Q4		Was Q1, wordt Q3. Initiatiefnemer heeft tijd nodig de juridische en financiële afspraken in de anterieure overeenkomst te bestendigen. Hierover zijn we nog met de	

LANGE TERMIJN AGENDA COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Onderwerp	Beleids veld	Portefeuille houder	Planning aanbieden aan raad	Fatale termijn Raads-besluit	Datum aange-boden	Beoogd kwartaal cie proce-dureel	Beoogd kwartaal cie inhoude-lijk	Beoogd kwartaal raads-behande-ling	Aangeb oden/ Gestopt	Toelichting wijziging planning	Toelichting in geval van gestopt
										initiatiefnemer in overleg.	
SPvE Galgenwaard	Ruimte lijke Ordeni ng	Wethouder Eerenberg	2025 Q4				2025 Q4	2026 Q1		Was Q4 2024, wordt Q4 2024. Vanwege de complexe gebiedsontwikkeling zijn wij nog in gesprek met de ontwikkelaars over een haalbare planontwikkeling binnen de kaders van het SPvE. In 2023 heeft Galgenwaard Onroerend Goed haar eigendommen bovendien overgedragen aan drie partijen. Ook dit heeft voor vertraging in de gebiedsontwikkeling gezorgd.	

LANGE TERMIJN AGENDA COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Onderwerp	Beleids veld	Portefeuille houder	Planning aanbieden aan raad	Fatale termijn Raads-besluit	Datum aange-boden	Beoogd kwartaal cie proce-dureel	Beoogd kwartaal cie inhoude-lijk	Beoogd kwartaal raads-behande-ling	Aangeb oden/ Gestopt	Toelichting wijziging planning	Toelichting in geval van gestopt
SPvE Hojel I Graadt van Roggenweg	Ruimte lijke project en: Groot Merwe de	Wethouder Eerenberg	2025 Q1			2025 Q1	2025 Q2	2025 Q2			
Herziening erfpachtvoorw aarden Algemene Bepalingen 1974	Grond zaken	Wethouder Voortman	2025 Q4				2026 Q1	2026 Q1			
Omgevingspla n Pieter Baan Centrum	Ruimte lijke Ordeni ng	Wethouder Eerenberg	2025 Q4				2025 Q4	2026 Q1		Was Q4 2024, wordt Q4 2025, vanwege vertraging bij de planuitwerking als gevolg van een interne overdracht van het eigendom en een heroverweging op de	

LANGE TERMIJN AGENDA COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Onderwerp	Beleids veld	Portefeuille houder	Planning aanbieden aan raad	Fatale termijn Raads-besluit	Datum aange-boden	Beoogd kwartaal cie proce-dureel	Beoogd kwartaal cie inhoude-lijk	Beoogd kwartaal raads-behande-ling	Aangeb oden/ Gestopt	Toelichting wijziging planning	Toelichting in geval van gestopt
										plannen bij de nieuwe eigenaar.	
Raadsvoorstel inz realisatie Trappen Moreelsebrug	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	Wethouder Eerenberg	2025 Q1		21-03-2025	2025 Q2	2025 Q2	2025 Q2	Aange-boden	De gesprekken over het maken van de (financiële) afspraken voor de nieuwe stationsontsluiting via trappen aan de Moreelsebrug vragen veel zorgvuldigheid en dat kost meer tijd (o.a. vanwege het aspect sociale veiligheid).	
Bestemmingsplan Bedrijventerrein Strijkviertel	Ruimtelijke Ordening	Wethouder Eerenberg	2025 Q3			2025 Q3	2025 Q4	2026 Q1		Was Q1 2025, wordt Q3 2025. Vanwege onderzoek naar de haas, extra tijd voor verkeersonderzoek en programmatische aanscherping.	

LANGE TERMIJN AGENDA COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Onderwerp	Beleids veld	Portefeuille houder	Planning aanbieden aan raad	Fatale termijn Raads-besluit	Datum aange-boden	Beoogd kwartaal cie proce-dureel	Beoogd kwartaal cie inhoude-lijk	Beoogd kwartaal raads-behande-ling	Aangeb oden/ Gestopt	Toelichting wijziging planning	Toelichting in geval van gestopt
Omgevingsvisie Jaarbeurs	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	Wethouder Eerenberg	2025 Q2			2025 Q3	2025 Q4	2025 Q4			
Omgevingsplan voor deelgebied 6 (fase 1) Merwedekanaalzone	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	Wethouder Eerenberg	2025 Q2			2025 Q2	2025 Q2	2025 Q2			
(deel)Omgevingsvisie Lage Weide	Ruimtelijke Ordening	Wethouder Eerenberg	2025 Q2			2025 Q2	2025 Q3	2025 Q4		Was Q4 2024, wordt Q2 2025.	
Raadsvoorstel Fietsparkeren	Ruimtelijke project	Wethouder Eerenberg	2024 Q3				2024 Q4	2024 Q4	Gestopt		Als gemeente zijn we nog steeds in

LANGE TERMIJN AGENDA COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Onderwerp	Beleids veld	Portefeuille houder	Planning aanbieden aan raad	Fatale termijn Raads-besluit	Datum aange-boden	Beoogd kwartaal cie proce-dureel	Beoogd kwartaal cie inhoude-lijk	Beoogd kwartaal raads-behande-ling	Aangeb oden/ Gestopt	Toelichting wijziging planning	Toelichting in geval van gestopt
Hoog Catharijne	en: Groot Merwe de										gesprek met Klëpierre over het omzetten van autoparkeerplaa tsen in P1 en P4 van Hoog Catharijne in fietsparkeerplaa tsen. We verwachten in Q2 van 2025 de gesprekken af te ronden, passend binnen de kaders van het programma fiets. Dat betekent dat er geen raadsbesluit gevraagd wordt.

LANGE TERMIJN AGENDA COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Onderwerp	Beleids veld	Portefeuille houder	Planning aanbieden aan raad	Fatale termijn Raads-besluit	Datum aange-boden	Beoogd kwartaal cie proce-dureel	Beoogd kwartaal cie inhoude-lijk	Beoogd kwartaal raads-behande-ling	Aangeb oden/ Gestopt	Toelichting wijziging planning	Toelichting in geval van gestopt
											Over de uitkomsten van de gesprekken over het fietsparkeren in Hoog Catharijne informeren we u dan in Q3 van 2025. Dit onderwerp kan daarom afgevoerd worden van de LTA.
SPVE Gebiedsontwik keling Ravellaan Noord	Ruimte lijke Ordeni ng	Wethouder Eerenberg	2025 Q4			2025 Q4	2026 Q1	2026 Q2		Was Q2 2025, wordt Q4 2025. Meer tijd nodig voor overleg met initiatiefnemer.	
Oopen (Jaarbeursplein	Ruimte lijke	Wethouder Eerenberg	2025 Q2			2025 Q2	2025 Q3	2025 Q4		Was Q1 2025, wordt Q2 2025, omdat de	

LANGE TERMIJN AGENDA COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Onderwerp	Beleids veld	Portefeuille houder	Planning aanbieden aan raad	Fatale termijn Raads- besluit	Datum aange- boden	Beoogd kwartaal cie proce- dureel	Beoogd kwartaal cie inhoude- lijk	Beoogd kwartaal raads- behande -ling	Aangeb oden/ Gestopt	Toelichting wijziging planning	Toelichting in geval van gestopt
): projectafwijkingsbesluit tbv specifieke verklaring van geen bedenkingen	project en: Groot Merwe de									ontwikkelaar meer tijd nodig heeft voor het proces.	
SPVE Archimedeskwartier	Ruimte lijke project en: Utrech t Scienc e Park	Wethouder Schilderman	2026 Q1			2026 Q1	2026 Q2	2026 Q3		Was Q4 2024, wordt Q1 2026. Project is afhankelijk van Tracébesluit / ARU. Alle verschillende scenario's worden onderzocht op een wettelijk haalbaar plan. Voor einde dit jaar vindt een heroverweging plaats of project door kan.	
SPvE Brennerbaan 106	Ruimte lijke	Wethouder Eerenberg	2025 Q3				2025 Q3	2025 Q4		Was Q2 2025, wordt Q3 2025, vanwege nader overleg met de	

LANGE TERMIJN AGENDA COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Onderwerp	Beleids veld	Portefeuille houder	Planning aanbieden aan raad	Fatale termijn Raads-besluit	Datum aange-boden	Beoogd kwartaal cie proce-dureel	Beoogd kwartaal cie inhoude-lijk	Beoogd kwartaal raads-behande-ling	Aangeb oden/ Gestopt	Toelichting wijziging planning	Toelichting in geval van gestopt
	Ordeni ng									initiatiefnemer over de financiële haalbaarheid in relatie tot de ambities en eisen van de gemeente.	
Vaststelling Uitgangspunte nnotitie Rijnenburg	Ruimte lijke project en: Rijnen burg	Wethouder Eerenberg	2026 Q4				2026 Q4	2027 Q1		Was Q2 2025, wordt Q4 2026. Nog veel onderzoek en uitwerking en afstemming met andere partijen nodig om de kaders te kunnen omschrijven waarmee een masterplan voor ontwikkeling van het gebied gemaakt kan worden.	

Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

Dossiernummer	4380
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	3 april 2025
Agendapunt	3.1
Titel	Raadsvoorstel Tijdelijke invulling Parkeergarage Paardenveld (2025 - 2035)
ID	4599
Behandelend ambtenaar	Mes, Luc
Telefoon	06 248 808 31
E-mail	l.mes@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Binnenstad
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Ruimtelijke Ordening
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken	3 april 2025

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Tijdelijke invulling Parkeergarage Paardenveld (2025 - 2035)

Beleidsveld	Ruimtelijke Ordening
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Luc Mes
Kenmerk	30200097
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Ja, een of meer bijlage(n)

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

1. In te stemmen met een tijdelijke invulling van parkeergarage Paardenveld per 3 september 2025 voor een duur van 10 jaar (2025 - 2035), zoals opgenomen in scenario II (optimalisatie) van het ‘scenario-keuzedocument parkeergarage Paardenveld‘, met als belangrijkste uitgangspunten:
   a. Het behoud en versterken van het huidige programma op de begane grond en 1e verdieping mogelijk te maken door een aanpassing van de vaststellingsovereenkomst tussen de gemeente en Erfpachter.
   b. Het in gemeentelijk beheer en exploitatie nemen van de parkeergarage en daarbij het aantal verdiepingen voor autoparkeren te verminderen van vier naar twee, van in totaal 390 naar 190 parkeerplaatsen voor bezoekersparkeren en abonnementen voor politie Midden-Nederland.
   c. Een culturele en maatschappelijke broedplaats op een tussenliggende verdieping in het gebouw toe te voegen (maximaal 2700 m^2 BVO).
   d. Een publiek toegankelijk dak met deels een commercieel programma, gericht op een combinatie van groen, sport, spel, horeca en ontmoeting (maximaal 2700 m^2 BVO).
   e. De realisatie van een openbare toiletvoorziening in of in de omgeving van het gebouw.
   f. Het uitwerken van de randvoorwaarden en mogelijkheden voor het toevoegen van een hub voor duurzame stadslogistiek.
   g. Het uitwerken van het onder voorwaarden en met compenserende maatregelen toevoegen van een kleinschalige locatie voor een sekswerkbedrijf (maximaal 15 kamers, niet zijnde raamsekswerk).

2. Het positief resultaat van de exploitatie deels te bestemmen voor de voorbereiding van de toekomstige gebiedsontwikkeling (plankosten, sloop en bouwrijp maken).

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Geheimhouding

Het college heeft tijdelijk geheimhouding opgelegd op de bijlage ‘Scenario-keuzedocument Toekomst Parkeergarage Paardenveld hoofdstuk 8 (geheim)’ op grond van artikel 87 Gemeentewet om reden genoemd in artikel 5.1 lid 2 b van de Wet open overheid totdat het project financieel is afgesloten, naar verwachting in 2035.

Geheimhouding is nodig om het gemeentelijke financiële belang bij onderhandelingen te beschermen. Bij onderhandelingen is het van belang dat de potentiële contractpartij geen inzage heeft in de gemeentelijke financiële mogelijkheden en strategische scenario’s waarmee de gemeente de onderhandelingen ingaat.

Samenvatting

Tijdens de bespreking van de programmabegroting 2023 heeft de raad met moties 2022/M353 en 2022/M357 gevraagd om verschillende scenario's voor herontwikkeling van de parkeergarage uit te werken. Deze zijn uitgewerkt in het scenario-keuzedocument parkeergarage Paardenveld. Voorgesteld wordt op het gebouw na de overdracht van de huidige erfpachter naar gemeente voor een periode van maximaal 10 jaar (2025 - 2035) een tijdelijke invulling te geven met een openbaar toegankelijk dak en op de verdiepingen daaronder een combinatie van een culturele broedplaats, parkeergelegenheid en het behoud van de huidige huurders. De mogelijkheden voor een hub voor duurzame stadslogistiek en/of een kleinschalige locatie voor een sekswerkbedrijf in het gebouw dienen verder uitgewerkt te worden.

Context

Aanleiding

In oktober 2023 is de raad geïnformeerd over de overeenstemming tussen de Erfpachter en gemeente Utrecht en over de voorwaarden die zijn afgesproken over beëindiging van het erfpachtrecht voor parkeergarage Paardenveld per 3 september 2025. De afspraken tussen de gemeente en erfpachter zijn vastgelegd in een Vaststellingsovereenkomst (VSO).

Vanaf 3 september 2025 komt het gebouw in bezit van de gemeente Utrecht. Dit biedt op termijn kansen voor een gebiedsontwikkeling en om – overeenkomstig de Omgevingsvisie Binnenstad Utrecht 2040–de stedenbouwkundige structuur van bouwblokken, stegen en binnentuinen (in Wijk C) te herstellen. De verwerving van de garage en de voorgenomen herontwikkeling daarvan passen binnen de realisatie van deze visie. De gemeente, politie Midden-Nederland en omliggende vastgoedeigenaren verkennen de mogelijkheden om één gezamenlijk gebiedsontwikkeling mogelijk te maken.

Vooruitlopend op de gebiedsontwikkeling is conform de moties 2022/M353 en 2022/M357 en met de wensen en bedenkingen van de raad op de VSO indachtig een drietal scenario's uitgewerkt voor de toekomst van parkeergarage Paardenveld:

I. Voortzetten huidige gebruik tot 2035;
II. Optimalisatie van het huidige gebruik, aangevuld met nieuwe programma's tot 2035;
III. Sloop van de parkeergarage per 3 september 2025.

In de uitwerking van de scenario's is rekening gehouden met de terugverdientijd van de vergoeding aan de erfpachter, de afschrijving van de parkeergarage binnen 10 jaar, het voorkomen van resterende inneemwaarde en de financiële, juridische en technische haalbaarheid van de mogelijke programmatische invullingen. Van diverse gemeentelijke beleidsdoelstellingen is verkend of ze passen binnen de (tijdelijke) invulling van de parkeergarage en is rekening gehouden met economische en maatschappelijke belangen. We bieden twee kostendekkende scenario's aan (voortzetting en optimalisatie) en een scenario zonder dekking (sloop).

Voor de uitwerking van deze scenario's zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd, waaronder een studie van Studio BNL en UrbanXchange naar de potentiële mogelijkheden van de parkeergarage, een Economische impactanalyse door BRO en een mobiliteitsonderzoek naar de nut en noodzaak van de parkeergarage door Royal Haskoning DHV. Tevens zijn buurt, stad en markt geraadpleegd om te komen tot inspiratie, ideeën en wensen voor de parkeergarage Paardenveld. In dit voorstel zijn ook de opbrengsten van de aanvullende stap in het proces van de peiling van bewoners, huurders, sekswerkers, hulp- en dienstverlening, politie en exploitanten over een kleinschalig sekswerkbedrijf verwerkt. Op basis van een besluit op het raadsvoorstel vinden er verdiepende onderzoeken plaats, dient de programmatische invulling verder uitgewerkt te worden en, waar nodig, kunnen er ruimtelijke aanpassingen doorgevoerd worden aan het gebouw en de directe omgeving.

Het voorstel zoals het is geformuleerd is uitgewerkt in het 'Scenario-keuzedocument Toekomst Parkeergarage Paardenveld' en is het resultaat van de verschillende programmatische mogelijkheden die er zijn verkend. In dit scenario-keuzedocument is er per onderzochte programmatische invulling een onderbouwing over de haalbaarheid en/of wenselijkheid opgenomen. Het scenario-keuzedocument bevat ook de financiële onderbouwing van de scenario's voortzetting en sloop.

Verwerken moties en toezeggingen.
In dit raadsvoorstel zijn de moties en toezeggingen als volgt verwerkt:

M2022-353 Brede verkenning Paardenveld Utrecht
Bij aanvang van het proces is buurt, stad en markt betrokken door het organiseren van fysieke bijeenkomsten en digitale enquête via DenkMee. Ook zijn er op enkele reclamezuilen in de omgeving van de parkeergarage QR-code geplaatst om 'de stad' te betrekken. Tevens hebben diverse initiatiefnemers zelfstandig plannen ingestuurd bij de gemeente. Ook heeft Studio BNL en UrbanXchange een studie uitgevoerd naar voorbeelden van getransformeerde parkeergarage met (zoveel mogelijk) meervoudig ruimtegebruik (incl. parkeren), op basis waarvan ook de mogelijkheden voor 'de markt' in beeld zijn gebracht. Dit alles om inspiratie op te doen en nieuwe ideeën te verkrijgen voor de tijdelijke invulling van de parkeergarage. De opbrengsten van de participatie met buurt, stad en markt zijn conform toezeggingen verwerkt in het inspiratiedocument en meegenomen in de overwegingen voor de programmatische scenario's.

M2022-357 Parkeer de Parkeergarage Paardenveld bij de raad Utrecht
De raad is in de zomer van 2023 middels de voorhangprocedure betrokken geweest bij het opstellen van de VSO tussen gemeente en erfpachter en heeft hierbij wensen en bedenkingen kunnen uitbrengen. Op basis van de VSO, de uitvoering daarvan en de opgestelde scenario's is dit raadsvoorstel uitgewerkt met daarin ruimte voor behoud van het bestaande programma en toevoeging van diverse functies, waaronder creatieve broedplaatsen en maatschappelijke functies. Hierbij zijn ook de eerder ingediende initiatieven, samen met nieuwe ideeën en wensen vanuit buurt, stad en markt betrokken. Deze worden bij dit raadsvoorstel aangeboden aan de gemeenteraad.

M2023-176 Maak haast met uitvoering voorstellen uit raadsbrief modernisering sekswerk
M2023-161 Locaties vinden zichzelf niet
Door nader te onderzoeken of een dergelijk sekswerkbedrijf mogelijk is binnen de programmering, wordt uitvoering gegeven aan motie #176 om haast te maken met de uitvoering van de voorstellen uit de raadsbrief over de modernisering van het sekswerkbeleid dd. 2 juni 2023. Ook wordt uitvoering gegeven aan bij de aanpak die het college in het kader van motie #161 op dd. 28 maart 2024 aan de raad heeft gecommuniceerd.

Juridische context
Op grond van artikel 160 lid 1 sub a en e Gemeentewet is het college bevoegd te besluiten om (delen van de) parkeergarage Paardenveld, in erfpacht uit te geven, te vervreemden of te verhuren.
Tijdens de behandeling van de Programmabegroting 2023 in november 2022 heeft de gemeenteraad aan het college B&W met twee moties gevraagd betrokken te worden bij de besluitvorming rondom het aflopende erfpachtrecht van parkeergarage Paardenveld. Vanwege deze twee moties wordt de raad gevraagd in te stemmen met het voorstel voor de tijdelijke invulling van Parkeergarage Paardenveld.

Beslistermijn
Het erfpachtrecht eindigt per 3 september 2025. Om te voorkomen dat de huidige exploitatie van de parkeergarage stilvalt is het noodzakelijk om voorafgaand aan de overdracht van het gebouw naar de gemeente een raadsbesluit te hebben op dit voorstel. De uiterste datum is de raadsvergadering van 17 juli 2025. Zo wordt voorkomen dat de parkeerexploitatie niet gecontinueerd kan worden en – met een addendum op de VSO- dat de huidige huurders op de begane grond en eerste etage het gehuurde per 3 september 2025 moeten verlaten.

Beoogd effect
Met dit voorstel wordt op korte termijn een bijdrage geleverd aan gezond stedelijk leven voor iedereen en diverse gemeentelijke beleidsdoelstellingen. Parkeergarage Paardenveld wordt een bruisend gebouw met maatschappelijk, cultureel en economische waarde en zorgt hiermee voor een kwaliteitsimpuls voor zowel de directe omgeving, de omliggende buurt als de stad.

Voor de langere termijn biedt de verwerving van de parkeergarage kansen voor een gebiedsontwikkeling, al dan niet samen met vastgoed(eigenaren) in de directe omgeving.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
De raad is eerder geïnformeerd over de verwerving van de parkeergarage en het proces om te komen tot de scenario's voor de toekomst van het gebouw via:
- 9 januari 2025 Raadsbrief Aanvullende stap in participatieproces parkeergarage Paardenveld
- 19 juni 2024 Raadsbrief Herinrichting Park Paardenveld
- 19 mei 2024 Raadsvoorstel Meerjarenperspectief Ruimte 2024
- 1 maart 2024 Raadsbrief Vervolg planvorming voor (tijdelijke) invulling parkeergarage Paardenveld
- 24 oktober 2023 Raadsbrief Vaststellingsovereenkomst Parkeergarage Paardenveld
- 12 september 2023 Raadsbrief Reactie wensen en bedenkingen Parkeergarage Paardenveld
- 23 augustus 2023 Raadsbrief Concept vaststellingsovereenkomst Parkeergarage Paardenveld
- 16 juni 2023 Raadsbrief Voortgang planvorming parkeergarage Paardenveld
- 28 februari 2023 Raadsbrief Startdocument Herinrichting park Paardenveld
- 4 oktober 2022 Raadsbrief Afronding placemaking 1.0 Park Paardenveld

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	In te stemmen met een tijdelijke invulling van parkeergarage Paardenveld per 3 september 2025 voor een duur van 10 jaar (2025 - 2035), zoals opgenomen in scenario II (optimalisatie) van het 'scenario-keuzedocument parkeergarage Paardenveld', met als belangrijkste uitgangspunten: a. Het behoud en versterken van het huidige programma op de begane grond en 1e verdieping mogelijk te maken door een aanpassing van de vaststellingsovereenkomst tussen de gemeente en Erfpachter. b. Het in gemeentelijk beheer en exploitatie nemen van de parkeergarage en daarbij het aantal verdiepingen voor autoparkeren te verminderen van vier naar twee, van in totaal 390 naar 190 parkeerplaatsen voor bezoekersparkeren en abonnementen voor politie Midden-Nederland. c. Een culturele en maatschappelijke broedplaats op een tussenliggende verdieping in het gebouw toe te voegen (maximaal 2700 m^2 BVO). d. Een publiek toegankelijk dak met deels een commercieel programma, gericht op een combinatie van groen, sport, spel, horeca en ontmoeting (maximaal 2700 m^2 BVO). e. De realisatie van een openbare toiletvoorziening in of in de omgeving van het gebouw. f. Het uitwerken van de randvoorwaarden en mogelijkheden voor het toevoegen van een hub voor duurzame stadslogistiek. g. Het uitwerken van het onder voorwaarden en met compenserende maatregelen toevoegen van een kleinschalige locatie voor een sekswerkbedrijf (maximaal 15 kamers, niet zijnde raamsekswerk).
Argumenten	
1.1.	Met de tijdelijke invulling realiseren we een bruisend gebouw met maatschappelijk, cultureel en economische waarde voor de buurt en stad.
	Uit het advies van Studio BNL en UrbanXchange (zie Studie StudioBNL & UrbanExchange) blijkt dat parkeergarage Paardenveld geschikt is om meervoudig ruimtegebruik te stimuleren en ruimte te bieden aan uiteenlopende invullingen. Hiermee ontstaat de mogelijkheid om het gebouw een maatschappelijk, cultureel en economisch waardevolle invulling te geven voor zowel de buurt als de stad. Dit voorstel beoogt de invulling van een gebouw met (meer) commerciële ruimtes op de begane grond en 1e verdieping, twee verdiepingen voor autoparkeren van bezoekers en politie Midden-Nederland en een combinatie van maatschappelijke en culturele bedrijvigheid op de tussenliggende verdiepingen. Op het openbare dak

	kunnen bewoners en bezoekers – ook zonder consumptie- op hoogte van de stad genieten voor bijvoorbeeld sport, spel en ontmoeting. Hiermee ontstaat een gebouw wat als voorbeeld kan dienen voor meervoudig ruimtegebruik in Utrecht en worden enkele investeringen in de wijk mogelijk gemaakt, zoals een openbare toiletvoorziening. In het Scenario-keuzedocument Toekomst Parkeergarage Paardenveld zijn verschillende programmatische mogelijkheden voor het gebouw verkend, inclusief de financiële, juridische en technische haalbaarheid. Hierbij is rekening gehouden met de ingediende moties en reacties op de VSO tussen gemeente en erfpachter. Ook is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de inspiratie die is opgehaald in proces met buurt, stad en markt (zie Inspiratiedocument parkeergarage Paardenveld). Op basis waarvan uiteindelijk dit voorstel voor de programmatische invulling is opgesteld, passend bij diverse gemeentelijke beleidsdoelstellingen waaronder de RSU 2040, het Mobiliteitsplan 2040, het Uitvoeringsprogramma huisvesting culturele en creatieve sector Utrecht en Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer 2023-2026 Utrecht
1.2	Mobiliteitsonderzoek toont aan dat het aantal parkeerplaatsen in de parkeergarage kan worden verminderd, zodat met de vrijkomende verdiepingen meervoudig ruimtegebruik kan worden gestimuleerd.
	Mobiliteitsonderzoek toont aan dat behoud van de parkeerfunctie van parkeergarage Paardenveld wenselijk en niet noodzakelijk is (zie rapport Royal Haskoning DHV en memo Nut en noodzaak bewonersparkeren). In haar advies stelt Royal Haskoning DHV dat er bij het opheffen van parkeergarage Paardenveld voldoende alternatieve parkeerplaatsen zijn voor bezoekers in de nabij gelegen parkeergarages van Hoog Catharijne. Ook zorgt het opheffen van de parkeergarage Paardenveld niet tot overschrijding van de (in gemeentelijk beleid gestelde) maximale loopafstanden naar omliggende parkeergarages. De gemeentelijke analyse van een *worst case* scenario stelt dat er vanaf 2029 voor het eerst een tekort in de parkeerbalans kan ontstaan. Er zijn dan voldoende alternatieven, die vrij eenvoudig kunnen worden ingezet, waardoor het advies is om parkeergarage Paardenveld buiten beschouwing te laten bij het in balans houden van de parkeerhuishouding van de binnenstad. Met het terugbrengen van vier naar twee verdiepingen voor bezoekersparkeren wordt er ook stapsgewijs toegewerkt naar het (mogelijk) wegvallen van de parkeerfunctie bij een brede gebiedsontwikkeling. Vanuit het Wijk C-Komitee en enkele bewoners uit de omgeving van de parkeergarage is de wens uitgesproken om parkeergarage Paardenveld te behouden om hier parkeren met een bewonersvergunning (tegen tarief van een straatvergunning) mogelijk te maken. Echter is de parkeergarage niet noodzakelijk om de behoefte van bewoners die hun straatvergunning willen omruilen voor een plek in een parkeergarage op te vangen. Er zijn voldoende alternatieven in de omgeving beschikbaar en voor deze bewoners zijn er reeds plekken beschikbaar in de parkeergarage aan de Jan Meijenstraat (12 parkeerplekken) en Hoog Catharijne (circa 150 parkeerplekken). Conform het Mobiliteitsplan 2040 wordt met dit voorstel het aantal parkeerplekken in de binnenstad teruggedrongen en, meer specifiek, in de parkeergarage Paardenveld met circa 50% verminderd. Met het behoud van de parkeerfunctie op twee verdiepingen kunnen we voorzien in de wens van politie Midden-Nederland voor extra parkeerabonnementen.
1.3	De tijdelijke invulling van gebouw biedt mogelijkheden om ervaring op te doen met het publiekelijk openstellen van een dak.

	Het advies van Studio BNL en UrbanXchange is om een dragende commerciële functie toe te voegen aan het dak van de parkeergarage, waarbij het dak publiek toegankelijk dient te zijn (ook zonder consumptie). Het mogelijk maken van een deels commercieel programma dient om eigenaarschap bij het dak te vergroten en als waarborg van sociale veiligheid en om verloedering tegen te gaan. De commerciële functie kan op verschillende manieren worden ingevuld, bijvoorbeeld met (ondersteunende) horeca of sport. Initiatiefnemers met uiteenlopende ideeën hebben zich reeds gemeld. Ondanks diverse initiatieven zijn er weinig tot geen gebouwen in Utrecht met daken die publieke toegankelijk zijn. Sinds het sluiten van La Place op Hoog Catharijne is er in Utrecht geen mogelijkheid meer om op hoogte in (semi)openbare ruimte af te spreken. Parkeergarage Paardenveld is een goede plek om hier ervaring mee op te doen, gezien haar tijdelijke karakter en de publiek- en privaatrechtelijke instrumenten die gemeente Utrecht tot haar beschikking heeft om afspraken te maken met een eventuele exploitant. De gemeente Utrecht kent hier nog geen specifiek beleid voor. Om deze reden wordt eerst een akoestisch en veiligheidsonderzoek uitgevoerd alvorens deze invulling mogelijk te maken.
1.4	Met beperkte aanpassingen is een tussenverdieping geschikt te maken voor een culturele en maatschappelijke broedplaats met betaalbare werkplekken
	Eerder is door de toenmalige exploitant de eerste verdieping van het gebouw wind- en waterdicht gemaakt, zijn er diverse verhuurbare ruimtes gecreëerd en zijn er sanitaire voorzieningen aan een tussenverdieping toegevoegd. Met het verminderen van het aantal parkeerplaatsen ontstaat de mogelijkheid om op een tussenliggende verdieping van het gebouw een nieuwe invulling te realiseren tegen relatief beperkte investeringen. De tijdelijkheid van het gebouw en de beperkte investeringen biedt kansen om, onder één exploitant, diverse culturele ondernemers en maatschappelijke organisaties laagdrempelig een betaalbare (werk)plek te bieden. In de participatie voor parkeergarage Paardenveld hebben diverse initiatiefnemers zich gemeld om in het gebouw een culturele broedplaats te realiseren. Hierbij is het wenselijk om zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij de bestaande culturele en maatschappelijke huurders van de parkeergarage, instellingen en organisaties uit de omliggende Wijk C en de mogelijkheid om aan jongeren en ouderen uit Wijk C een ‘thuis’ te bieden’, bijvoorbeeld in de vorm van een ontmoetingsplek of huiskamer voor de wijk. Een culturele en maatschappelijke broedplaats met betaalbare werkplekken draagt bij aan de ambitie van 80.000 m2 betaalbare werkplekken uit de RSU 2040, waarin deze locatie een bijdrage levert aan de geprogrammeerde 10.000 m2 in het centrum, en het Uitvoeringsprogramma huisvesting culturele en creatieve sector Utrecht.
1.5	Vanuit de exploitatie van het gebouw kan een openbare toiletvoorziening worden gerealiseerd en beheerd ten behoeve van Park Paardenveld.
	In zowel het proces rondom de planvorming van park Paardenveld als het proces met buurt, stad en markt voor de toekomst van parkeergarage Paardenveld is de wens voor een permanente openbare toiletvoorziening geuit. Vanwege het ontbreken van voldoende financiële dekking is dit eerder geschrapt uit het IPvE voor park Paardenveld. Deze voorziening kan dienen voor bezoekers van Park Paardenveld alsmede bezoekers aan dit deel van de binnenstad. Met de realisatie van een toiletvoorziening wordt voorzien in een wens van de bewoners, ondernemers en gebruikers. In de uitwerking van deze voorziening moet worden gezocht naar de meest passende plek om invulling te geven aan de toiletvoorziening – inpandig of in de directe omgeving van de parkeergarage. Bij voorkeur inpandig maar gezien de beperkte beschikbare ruimte op de begane grond is dit een uitdaging.

1.6	Een hub voor duurzame stadslogistiek kan de bevoorradingsdruk van grote vrachtwagens in de binnenstad verminderen.
	Er wordt in de binnenstad van Utrecht veel druk ervaren door bevoorrading en logistiek, dit geldt voor zowel de omliggende Wijk-C als de binnenstad. Een hub voor duurzame stadslogistiek en efficiëntere bezorgdiensten in het gebouw kan fungeren als een centraal verzamelpunt voor goederenleveringen, waar vervoerders over weg en/of water hun lading kunnen lossen, sorteren en distribueren naar een eindbestemming in de binnenstad met lichte elektrische voertuigen. De ambities voor duurzame stadslogistiek zijn onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer 2023-2026 Utrecht. Deze hub in het gebouw kan fungeren als een centraal verzamelpunt voor goederenleveringen, waar vervoerders over weg en/of water (stadshalte) hun lading kunnen lossen, sorteren en distribueren naar een eindbestemming in de binnenstad met lichte elektrische voertuigen. Locaties voor een dergelijke logistieke hub blijken tot nu toe lastig te vinden in de binnenstad. Parkeergarage Paardenveld is met haar ligging aan de rand van de binnenstad en aan de stadsbuitengracht een geschikte locatie om de mogelijkheid als hub verder uit te werken.
1.7	Het uitwerken van de mogelijkheden voor een kleinschalig sekswerkbedrijf vergroot de kans dat er ruimte is voor schoon, veilig en transparant sekswerk in de stad.
	De raad riep het college per motie op om haast te maken met de plannen voor de modernisering van het sekswerkbeleid, waaronder het ruimte scheppen voor 1 a 2 kleinschalige locaties waar sekswerkers zelf een werkruimte kunnen huren. De afgelopen tijd heeft het college bij de verschillende belanghebbenden gepeild welke wensen en zorgen er zijn over de mogelijkheid van een kleinschalig sekswerkbedrijf (zie ook inspiratiedocument Parkeergarage Paardenveld). Een groep inwoners van Wijk C heeft aangegeven dat zij tegen de mogelijkheid van een kleinschalig sekswerkbedrijf is, met name vanwege zorgen en bezwaren over onveiligheid en overlast. Mede op basis van gesprekken met andere belanghebbenden (zoals sekswerkers, Belle Hulpverlening, SWAD, verschillende exploitanten en de politie) wordt de mogelijkheid van een kleinschalig sekswerkbedrijf voldoende kansrijk geacht om verder te verkennen en uit te werken. Met als doel dat sekswerk schoon, veilig en transparant op verantwoorden en beheersbare wijze kan plaatsvinden, met oog voor de omgeving. De voordelen van de locatie betreffen vooral de levendigheid (sociale controle), menging van functies, de discretie die het kan bieden voor sekswerkers en hun klanten en de goede bereikbaarheid. Daarnaast verwachten we op basis van een eerste analyse dat een sekswerkbedrijf bouwkundig goed te realiseren is. Het is niet waarschijnlijk dat een kleinschalig sekswerkbedrijf voor extra overlast zal zorgen. Doordat het gaat om een sekswerkbedrijf zonder ramen is er geen wandelend/kijkend publiek. Daarnaast komen er alleen klanten die een afspraak hebben. Ook kan in de vormgeving van het gebouw rekening worden gehouden met bijvoorbeeld looproutes en uitstraling. Een mogelijke exploitant heeft daarbij een belangrijke rol in het waarborgen van de veiligheid van sekswerkers en klanten. Op basis van de eisen in de APV voor seksbedrijven wordt hierop toegezien. Daarbij heeft ook hulpverlening een belangrijke rol in het ondersteunen van sekswerkers bij hun zelfredzaamheid en bij de begeleiding van sekswerkers als zij kiezen voor werk in een andere branche. Verder dragen diverse (nader uit te werken) maatregelen bij aan een optimale inpassing van een sekswerkbedrijf. Zoals een goed ontwerp van het gebouw (o.a.

	looproutes, ingang), het instellen van een beheergroep, nauwe monitoring en mogelijke inzet van Toezicht en Handhaving (niet structureel) als dat nodig blijkt. De nadruk hierbij ligt op een schoon, heel en veilig gebouw en omgeving. Zie hiervoor ook argument 1.12.
1.8	Het voorzetten van een parkeerexploitatie, het behoud van de huidige huurders en het toevoegen van tijdelijk programma kan gerealiseerd worden met een positief exploitatieresultaat.
	Met het optimaliseren van het gebruik van de parkeergarage ontstaat de mogelijkheid om het gebouw een maatschappelijk, cultureel en economisch waardevolle invulling te geven voor zowel de buurt als de stad. De investeringen die we hiermee samenhangen vinden we opwegen tegen het financiële voordeel van het voortzetten van de huidige parkeerexploitatie tot 2035. In zowel het scenario voortzetting als scenario optimalisatie zijn de te verwachten opbrengsten uit de verhuur van de huidige ruimtes en de opbrengsten vanuit de parkeerexploitatie voldoende om de verwervingskosten en de vergoeding aan de erfpachter te voldoen, de parkeergarage na 10 jaar af te kunnen schrijven en te zorgen dat er geen resterende inneemwaarde is. Tevens kunnen de project-, onderzoeks- en uitvoeringskosten voor de uitwerking en realisatie van de tijdelijke programmatische invulling en de plankosten voor herontwikkeling van het pand en omliggende gebied (incl. sloop en bouwrijp maken) worden gedekt vanuit het positieve exploitatieresultaat. Het toevoegen van culturele, economische en maatschappelijke waarde met een lager positieve resultaat van het scenario optimalisatie weegt op tegen het behoud van de voornamelijk parkeerfunctie en hogere resultaat in scenario voortzetting.
1.9	Er is geen financiële dekking voor het slopen van de parkeergarage bij het einde van het erfpachtrecht in september 2025.
	Er zijn vanuit de parkeerbalans geen belemmeringen om te kiezen voor een sloop-scenario en een herbestemming van de locatie is mogelijk. Uit de Economische impactanalyse (zie rapport BRO) blijkt dat een sloop van de parkeergarage maar een beperkte negatieve impact heeft op de onderliggende ondernemingen en voorzieningen. Echter, bij het beëindigen van de exploitatie van het gebouw ontstaat er een financieel negatief resultaat. Er is immers geen exploitatie om de kosten voor verwerving en aankoop van het gebouw, alsmede de sloop van het gebouw en de maaiveldinrichting te dekken. Ook derft het erfpachtbedrijf een inkomstenstroom voor de periode van sloop t/m de gebiedsontwikkeling. Voor het scenario van sloop van de parkeergarage is geen dekking gevonden en hiermee is deze niet haalbaar.
1.10	Vanwege de aflopende erfpachtovereenkomst is besluitvorming vooruitlopend op de integrale Voorjaarsnota 2025 nodig.
	Om te voorkomen dat de huidige huurders op straat komen te staan en dat de huidige parkeerexploitatie niet voortgezet kan worden is er een addendum op de VSO tussen Erfpachter en gemeente nodig. Om deze tijdig en zorgvuldig te kunnen opstellen, en de huidige huurders en de huidige abonnementhouders van de parkeergarage tijdig duidelijkheid te bieden, is het gewenst zo snel als mogelijk te besluiten over de toekomst van de parkeergarage. Een bespreking van dit voorstel tijdens de integrale afweging Voorjaarsnota (10 juli 2025) is te laat om de benodigde werkzaamheden tijdig voor te bereiden en af te ronden.
1.11	Het college besluit de hub voor duurzame stadslogistiek toe te voegen als na verdere uitwerking blijkt dat deze goed inpasbaar is in het gebouw en haar omgeving.

	Uit de gesprekken die tot nu toe zijn gevoerd met geïnteresseerde partijen is gebleken dat het vinden van een locatie en pand niet vanzelfsprekend is. Ook leert een eerste verkenning dat het gebouw geschikt is en dat er – in fysieke zin - voldoende ruimte beschikbaar is in de parkeergarage om de hub te huisvesten. Dit geeft voldoende aanleiding om de mogelijkheden voor de logistieke hub te onderzoeken en hierbij op te trekken samen met potentiële exploitanten, hun gebruikers en belanghebbenden. We werken diverse punten ten aanzien van de toevoeging van een hub voor duurzame stadslogistiek verder uit alvorens definitief te besluiten ruimte te scheppen voor deze functie in het gebouw. Het gaat hierbij om het inventariseren van geïnteresseerde marktpartijen, het verkrijgen van inzicht in de wensen, behoefte en mogelijkheden van deze marktpartijen en het verzamelen van input op technische, logistieke en operationele aspecten. Daarbij wordt ook het mogelijke ruimtebeslag in het gebouw in beeld gebracht. De raad wordt geïnformeerd over de uitkomsten hiervan en onze vervolgstappen.
1.12	Het college besluit een kleinschalig sekswerkbedrijf toe te voegen als na verdere uitwerking blijkt dat de randvoorwaarden en compenserende maatregelen goed kunnen worden ingevuld.
	Ook voor een kleinschalig sekswerkbedrijf geldt dat een geschikte locatie tot nu toe lastig te vinden is. Uit de gesprekken die tot nu toe zijn gevoerd met geïnteresseerde exploitanten is gebleken dat het vinden van een locatie en pand niet vanzelfsprekend is. In de extra participatiestap over deze mogelijkheden voor een kleinschalig sekswerkbedrijf in de garage zijn randvoorwaarden opgehaald voor een goede inpassing van deze functie. De belangrijkste randvoorwaarden zijn: • Borging van schoon, heel en veilig in het gebouw en haar omgeving in relatie tot de toevoeging van een kleinschalig sekswerkbedrijf, waaronder ten minste wordt verstaan: o Bij de vergunningverlening moet de exploitant (conform APV) een bedrijfsplan indienen waarin (o.a.) beschreven staat hoe deze toeziet op de veiligheid van sekswerkers en klanten. En dat er voldoende toezicht aanwezig is in het sekswerkbedrijf. Gemeente ziet toe op naleving van het bedrijfsplan door de exploitant. o De exploitant wordt getoetst in het kader van wet Bibob o Hulpverlening biedt ondersteuning aan sekswerkers bij zelfredzaamheid en indien gewenst biedt het uitstapprogramma's aan (in het bedrijfsplan geeft de exploitant aan hoe de samenwerking met hulpverlening wordt ingevuld). • Voorwaarden om te voorkomen dat er overlast ontstaat ten gevolge van de toevoeging van een kleinschalig seksbedrijf. Onderdeel hiervan is: o Géén raamsekswerk o Bezoek van klanten alleen op afspraak o Géén alcohol in het sekswerkbedrijf • Geen onverantwoorde toename van verkeersbewegingen en parkeerdruk ten gevolge van de toevoeging van het kleinschalig seksbedrijf dan wel de totale programmatische invulling van de parkeergarage. • Maximaal 15 werkruimtes voor een sekswerkbedrijf op deze locatie. Met diverse compenserende maatregelen (zie H8 van scenariokeuzedocument) denken we hier invulling aan te kunnen geven en tegemoet te komen aan zorgen van omwonenden als verwoord in het scenariokeuzedocument. Deze maatregelen gelden als aanvulling op de verantwoordelijkheid van de exploitant zelf en het toezicht van de gemeente daarop, zoals vastgelegd in de APV. Het betreft: • Ontwerp gebouw (looproutes en ingang voor het seksbedrijf): uitgangspunt is dat buurt zo min mogelijk merkt van het sekswerkbedrijf en haar klanten. • Beheergroep met o.a. omwonenden, huurders, sekswerkers en politie om te monitoren hoe het gaat en eventuele zorgen te bespreken.

	• De reservering van middelen om in samenspraak met de beheergroep indien nodig extra maatregelen te nemen om invulling te geven aan de randvoorwaarden, waaronder de mogelijke inzet van Toezicht en Handhaving (niet structureel). • Aanpassingen aan gebouw en omgeving in het kader van schoon, heel en veilig. • Realisatie openbare toilet voorziening. • Na herinrichting park: onderzoek naar verlichting in wijk (en indien nodig treffen maatregelen). • Onderzoek naar verkeersstromen in de wijk in relatie tot garage (en indien nodig treffen aanvullende maatregelen). Verder geldt dat de recente wijziging van de APV de mogelijkheid biedt tot aanpassing van de sluitingstijden als dat wenselijk blijkt. Daarnaast wordt het functioneren van de locatie, als onderdeel van de proeftuin, ten minste 3 jaar lerend geëvalueerd door Verwey-Jonker Instituut (incl. rapportage aan de raad). Als hieruit blijkt dat aanvullende maatregelen nodig zijn om invulling te geven aan de randvoorwaarden zal het college hierop acteren.
Kanttekeningen/Risico	
1.1	Door de keuze voor een scenario met een aanvullend cultureel, economisch en maatschappelijk programma wordt een deel van de parkeeropbrengsten van de garage alternatief bestemd, waardoor deze niet ingezet kunnen worden bij de integrale afweging Voorjaarsnota 2025.
	Als het uitgangspunt voor de toekomst van parkeergarage Paardenveld is om maximaal verdienend vermogen te behalen dan zorgt het (structureel) behouden van de parkeergarage met vier verdiepingen voor parkeren en het op de langere termijn schuiven van een gebiedsontwikkeling, voor een hoger financieel resultaat (zie Scenario-keuzedocument Toekomst Parkeergarage Paardenveld). De potentiële extra jaarlijkse parkeeropbrengsten kunnen dan worden meegenomen bij de integrale afweging bij de Voorjaarsnota 2025 in relatie tot bijvoorbeeld het meerjarenperspectief op de parkeerexploitatie en de hervormingsbezuinigingen (zie voor de juridische consequenties van het eventueel vertragen van de besluitvorming argument 1.10).
1.2	Voor behoud van het huidige programma op de begane grond en eerste verdieping wordt afgeweken van de vaststellingsovereenkomst tussen Erfpachter en gemeente.
	Vanwege de mogelijkheid van het scenario ‘sloop’ is in de vaststellingsovereenkomst (VSO) tussen de gemeente en de Erfpachter opgenomen dat de erfpachter het pand leeg van huur moet opleveren. De erfpachter heeft verzocht deze bepaling te heroverwegen om ervoor te zorgen dat de huurders hun plek behouden en om een langdurig en mogelijk slepend, juridisch conflict tussen erfpachter en huurder(s) te voorkomen. Een, mogelijk slepend, juridisch conflict tussen erfpachter en huurder(s), en GU en erfpachter kan leiden tot uit-/afstel van de tijdelijke herbestemming. Met de keuze voor behoud van de parkeergarage, zorgt het behoud van de huidige huurders tot aan de sloop van het gebouw voor meerwaarde. Hiermee worden juridische procedures zoveel mogelijk voorkomen. Om dergelijke procedures te voorkomen is er een addendum op de vaststellingsovereenkomst nodig waarin de Erfpachter het gebouw niet vrij van huur hoeft op te leveren, waarbij de gemeente en de erfpachter overeenkomen dat de huidige huurders voor bepaalde tijd en onder specifieke voorwaarden mogen blijven huren. Na een besluit op dit voorstel kunnen we de afspraken hierover formaliseren. In het Scenario-keuzedocument Toekomst Parkeergarage Paardenveld staan het juridische afwegingen hierover opgenomen.

	Met de brief van 5 januari 2025 is de raad geïnformeerd dat de voorbereidende werkzaamheden voor ingebruikname van het gebouw en het behoud van de huurders en gebruikers zijn gestart. Dit om – in afwachting van een raadsbesluit - zoveel mogelijk te voorkomen dat huurders in onzekerheid zitten en/of elders ruimte gaan huren en daarmee een deel van de exploitatie te verliezen.
1.3	Het toevoegen van programma aan het gebouw kan effect hebben op de directe omgeving van parkeergarage Paardenveld.
	Vanuit het proces rondom de planvorming van park Paardenveld en de toekomst van parkeergarage Paardenveld zijn zorgen geuit over beperkte verlichting in de omgeving, overlast van dak- en thuislozen en gebrekkige toiletvoorzieningen. Ook zijn er zorgen geuit dat het toevoegen van meer programma kan leiden tot effecten die van invloed zijn op de directe omgeving, zoals meer geluid, drukte, fietsen en afval. In algemene zin zorgt het toevoegen van nieuwe programma en het verminderen van het aantal verdiepingen voor parkeren voor diversificatie van en een kwaliteitsimpuls aan het multifunctionele karakter van het gebouw. Het gebouw krijgt met de beoogde invulling een meer open karakter voor de buurt en de stad. Tegelijkertijd kan het toevoegen van programma helpen om bestaande overlast en effecten te doen verminderen. Om eventuele negatieve effecten zoveel mogelijk te ondervangen zijn diverse posten begroot voor het inzichtelijk krijgen van de effecten (onderzoeken) en realisatie van de eventuele beheersmaatregelen op het maaiveld als deze nodig zijn. Ook wordt de realisatie van een openbare toiletvoorziening in de nabijheid van Park Paardenveld mogelijk gemaakt. De uitvoering van het IPvE voor park Paardenveld zorgt voor verbetering van het omliggende gebied en vermindert negatieve effecten die nu door buurtbewoners worden ervaren, zoals de gebrekkige verlichting in de directe omgeving van het park en gebouw. Daarnaast maakt de privaatrechtelijke positie van de gemeente – na overdracht van Erfpachter naar gemeente- dat de gemeente in grote mate kan sturen op het voorkomen van overlast en waarborgen van veiligheid door hierover afspraken te maken met de toekomstig exploitant(en). In de verdere uitwerking van het scenario optimalisatie worden buurtbewoners, huurders en andere stakeholders opnieuw betrokken bij de totstandkoming van de beheersmaatregelen om overlast, wanneer deze zich voordoet, te voorkomen. Bij de komst van een kleinschalig sekswerkbedrijf worden diverse compenserende maatregelen genomen om tegemoet te komen aan de opgehaalde zorgen (zie ook argument 1.12).
1.4	In kader van de verwerving van het gebouw worden onderzoeken uitgevoerd die van invloed kunnen zijn op de uitwerking en realisatie van het voorstel.
	Naar aanleiding van de onderhoudsstaat van de Springweggarage na overdracht van Klepierre naar de gemeente, is de gemeente met de Erfpachter in gesprek gegaan over het uitvoeren van enkele onderzoeken, vooruitlopend op de overdracht van de parkeergarage in september 2025. Het gaat hierbij om onderzoeken naar de constructie, het wind- en water dichtmaken van de 4e verdieping, de (brand)veiligheid en een bodemonderzoek. In het slechtste geval resulteren de uitkomsten van de bovenstaande onderzoeken nog tot programmatische aanpassingen en de technische en financiële haalbaarheid van het voorstel. Als de beoogde nieuwe programmatische functies op technische, logistieke en/of operationele aspecten niet haalbaar zijn dan realiseren we op de beoogde verdiepingen in het gebouw één van de huidige gerealiseerde functies. Vooralsnog is hier op basis van de inspectie van 19 juni 2024 geen aanleiding toe.
1.5	Niet alle in de peiling geuite ideeën, wensen en ambities voor de tijdelijke invulling van parkeergarage Paardenveld zijn onderdeel van het voorstel.

	Er zijn in het participatieproces met buurt, stad en markt een groot aantal voorbeelden ingebracht die dienen als inspiratie, idee en/of wens voor de toekomst van parkeergarage Paardenveld (zie Inspiratiedocument Parkeergarage Paardenveld). Op basis hiervan zijn verschillende programmatische invullingen (variaties) onderzocht voor het scenario optimalisatie. Hierbij zijn ook mogelijke invullingen onderzocht die uiteindelijk geen onderdeel zijn van het voorstel, omdat ze beleidsmatig, technisch, praktisch en/of financieel niet haalbaar zijn. Alle uitgewerkte voorstellen zijn opgenomen in het Scenario-keuzedocument Toekomst Parkeergarage Paardenveld en daarbij is aangegeven of de geuite wensen en voorstellen verder worden meegenomen of onderzocht in de uitwerking van het voorstel.
1.6	Het verkennen van de mogelijkheid van een kleinschalig sekswerkbedrijf heeft bij een deel van de direct omwonenden in het participatieproces voor onbegrip gezorgd.
	Tijdens de peiling van wensen, vragen en zorgen voor een mogelijk kleinschalig seksbedrijf in parkeergarage Paardenveld hebben voornamelijk de bewoners uit de directe omgeving van parkeergarage Paardenveld tijdens de inloopbijeenkomsten hierover hun zorgen en onbegrip geuit. In de DenkMee geeft 75% van de invullers van de enquête die aangaven omwonende te zijn aan geen sekswerk in de parkeergarage te willen hebben. Terwijl 55% van de niet-omwonende van de invullers van de enquête aangeeft positief te zijn over sekswerkbedrijf in de parkeergarage. We houden er rekening mee dat beide standpunten niet noodzakelijkerwijs representatief zijn. In gesprekken met de huidige huurders in het gebouw, sekswerkers, hulp- en dienstverlening, politie en exploitanten zijn deze zorgen en signalen minder of niet naar voren gebracht en zijn verschillende kansen genoemd. Zo zegt de SeksWerk Alliantie Destigmatisering dat een mix aan functies positief is en dat de kans op tippelaars hier klein is. Geven sekswerkers aan dat de kans op overlast op deze locatie klein is en zegt Belle Hulpverlening dat parkeergarage Paardenveld een plek is met goede sociale veiligheid en dat toezicht in het begin belangrijk is. Een aantal maatregelen ten aanzien van de geuite zorgen of wensen zijn opgenomen in dit voorstel voor de toekomst van parkeergarage Paardenveld. Zie daarvoor argument 1.12.
1.7	Uit de verdere uitwerking kan blijken dat de realisatie van een hub voor duurzame stadslogistiek niet haalbaar is.
	Bij argument 1.11 is aangegeven welke zaken bij de verdere uitwerking voor de hub verder moeten worden uitgewerkt. Na een besluit op dit raadsvoorstel starten we hiermee met het uitsturen van een Request for Information (RFI). Dit om informatie te verzamelen van partijen die interesse hebben in deze ontwikkeling. Het kan zijn dat deze uitwerking aanleiding geeft de toevoeging van deze functie aan het gebouw te heroverwegen. Bijvoorbeeld omdat marktpartijen onvoldoende bereid zijn om te investeren in deze locatie.
1.8	Uit de verdere uitwerking kan blijken dat de realisatie van een kleinschalig sekswerkbedrijf niet haalbaar is.
	De mitigerende maatregelen als genoemd bij argument 1.12 om aan de randvoorwaarden te voldoen werken we de komende tijd verder uit. We verwachten dat deze realiseerbaar zijn, maar niet uitgesloten is dat we hierbij aanvullende inzichten opdoen. Naast het invullen van deze compenserende maatregelen is het nodig, om een zorgvuldige beoordeling te kunnen maken over de haalbaarheid van een kleinschalig sekswerkbedrijf, nog een aantal andere zaken verder uit werken. Hierbij gaat het om;

	- Het vaststellen van een marktconforme en/of kostprijs dekkende huur van de beoogde invulling. - Er dient een verdere marktverkenning plaats te vinden om te beoordelen of er voldoende interesse is bij mogelijke exploitanten om te investeren voor een exploitatie van de beoogde functie(s). Tijdens de peiling hebben diverse exploitanten interesse getoond en hun verwachting uitgesproken dat de terugverdientijd realistisch is (de vergunningprocedures in acht nemende). Bij de verdere verkenning en uitwerking wordt dit nader bekeken. - Het opstellen van een programma van eisen, inclusief de entree naar de voorziening, een ruimte waar hulpverlening aanwezig kan zijn, de plek in het gebouw en welke combinaties met andere functies mogelijk zijn. Ook dient nader te worden beoordeeld of het bouwkundig mogelijk is en/of deze functies te verenigen zijn met de verdiepingshoogte en toegankelijkheid van het gebouw (N.B. t.a.v. een kleinschalig sekswerkbedrijf heeft een eerste bouwkundige inschatting geen bijzonderheden opgeleverd). - De best passende constructie is tussen de gemeente als vergunningverlener en gebouweigenaar en de exploitant van een sekswerkbedrijf. Deze uitwerking zal voldoen aan de volgende voorwaarden: • Maximale grip: bij ongewenste ontwikkelingen of uitkomsten van evaluaties moet de gemeente adequaat kunnen handelen. Ook mag de vorm de afwikkeling na 10 jaar niet in de weg staan • Voldoende afstand: we waarborgen dat we onze rol als toezichthouder duidelijk en transparant kunnen uitvoeren. • Zo min mogelijk financiële verzwaring van de keten om juist veilig en verantwoord sekswerk niet in de weg te staan • Een onafhankelijke toezichthouder die op gezette momenten toeziet op zuivere naleving van alle verschillende rollen, maakt onderdeel uit van bovenstaande uitwerking. Uitgangspunt bij de verdere uitwerking is dat een exploitant de benodigde investeringen voor de realisatie van diens onderneming doet en dat de financiële effecten op de businesscase van de programmatische scenario's minimaal zijn. Hoewel we dat op basis van de huidige inzichten niet waarschijnlijk achten, kan het zijn dat bij de uitwerking van bovenstaande punten bevindingen worden gedaan die reden geven om de toevoeging van kleinschalig sekswerk aan het gebouw te heroverwegen.
1.9	<u>Het toekomstige resultaat van de exploitatie van het gebouw is niet exact vast te stellen.</u>
	De exacte hoogte van het exploitatie resultaat in de businesscase is sterk afhankelijk van de bezettingsgraad van de parkeergarage. Vanwege het ontbreken van de huidige bezettingscijfers is er voor de parkeergarage Paardenveld een raming opgesteld op basis van de huidige omzetcijfers van de parkeergarage, bestaande kerngetallen, ervaring met vergelijkbare projecten binnen de gemeente Utrecht en is de raming gestaafd met actuele bezettingsgraden van parkeergarages in de gemeente Utrecht. In de praktijk zullen de parkeeropbrengsten anders uitvallen dan hoe deze nu exact zijn geschat. Voor het geprognosticeerde resultaat en de bezettingsgraad van de parkeergarage speelt namelijk mee dat enerzijds het parkeertarief stijgt (wat naar verwachting zorgt voor een negatief effect op de bezettingsgraad) en anderzijds verlagen we het aantal parkeerplekken en gaan we een groot aantal permanente abonnementen aan met de politie Midden-Nederland (wat zorgt voor een positief effect op de bezettingsgraad). Om deze reden geldt voor de programmatische scenario's dat de opbrengsten conservatief geprognotiseerd zijn en dat voor de kosten wordt uitgegaan van de maximale kosten. Ook is er een risicomarge opgenomen in de scenario's. In theorie kan ook deze niet toereikend zijn. In het geval van zeer tegenvallende financiële

	resultaten kan worden bijgestuurd door langer te exploiteren dan de nu voorziene 10 jaar (tot 2035) en/of een deel van het verlies op te nemen in de toekomstige grondexploitatie.
1.10	Aan dit voorstel is geen structurele verhoging van het budget toezicht en handhaving gekoppeld en eventuele structurele extra handhaving moet ingepast worden binnen bestaande kaders.
	We verwachten, mede op basis van de ervaringen bij de huidige privéhuizen in de stad, dat een kleinschalig sekswerkbedrijf geen overlast met zich meebrengt. De exploitant heeft de verantwoordelijkheid (en een belang) om overlast, binnen diens mogelijkheden, te voorkomen. Mocht er op enig moment toch sprake zijn van overlast, is het verstandig dat de gemeente hier vanuit haar rol als toezichthouder direct op kan acteren. In dit voorstel is rekening gehouden met de kosten van eventuele inzet van toezicht en handhaving (niet structureel).
1.11	Ervaring uit het verleden laat zien dat het ontwikkelen op eigen grond of vastgoed van een sekswerkbedrijf niet zonder meer tot succes leidt.
	Uit de ervaring met de tenders van Het Nieuwe Zandpad komt naar voren dat het ontwikkelen op eigen grond veel tijd kost en niet zonder meer tot succes leidt. Het bleek hierbij lastig te zijn partijen te vinden die aan de gemeentelijke voorwaarden konden voldoen. Groot verschil met het Nieuwe Zandpad is echter dat het hier gaat om een kleinschalig sekswerkbedrijf in plaats van grootschalig raamsekswerk. De verwachting is dat er, vanwege het meer kleinschalig karakter van het sekswerkbedrijf en de vestiging in bestaand vastgoed, andere partijen zich melden en dat zij mogelijk voldoen aan de gemeentelijke voorwaarden.
Beslispunt	
2	Het positief resultaat van de exploitatie deels te bestemmen voor de voorbereiding van de toekomstige gebiedsontwikkeling (plankosten, sloop en bouwrijp maken).
Argumenten	
2.1	Het resultaat is nodig voor de financiële haalbaarheid van de toekomstige gebiedsontwikkeling om het resultaat hiervoor te bestemmen.
	Over circa 7 jaar (2032) kan gestart worden met de planvoorbereiding van de gebiedsontwikkeling. Door het deels bestemmen van het resultaat voor de toekomstige gebiedsontwikkeling, waarbij de voorbereidingskosten gedekt worden uit het resultaat van de exploitatie van het gebouw, verbetert de financiële haalbaarheid. De voorbereidingskosten voor een toekomstige gebiedsontwikkeling op deze locatie zijn hiermee onderdeel van de businesscase voor de tijdelijke invulling. Het gaat daarbij om o.a. de sloopkosten en bouwrijp maken van het maaiveld. Dit vanwege de ambitie om na sloop een grondexploitatie ‘vanaf 0’ te kunnen openen op een relatief kleine en complexe locatie in de binnenstad met hoge ambities, en zo niet dan zal er vermoedelijk een minder ambitieus (woon)programma kunnen worden gerealiseerd.

Financiën

Voor een toelichting op de financiële aspecten van het besluit verwijzen we naar hoofdstuk 8 van het scenario-keuzedocument Parkeergarage Paardenveld.

Het exploiteren van de parkeergarage Paardenveld conform het voorstel leidt tot een positief resultaat. Het geprognosticeerde resultaat gaat uit van een minimaal begrote opbrengst en maximaal ingeschatte kosten. De verwachting is dat over de periode van 10 jaar de daadwerkelijke opbrengsten

hoger uitkomen dan geprognosticeerd en dat de gemaakte kosten lager zijn. Leidend tot een positiever resultaat dan geprognosticeerd.

In de businesscase van de parkeerexploitatie wordt rekening gehouden met onder andere de kosten van de vergoeding voor de aanschaf van de parkeergarage, de afschrijving van de parkeergarage binnen 10 jaar en het voorkomen van resterende inneemwaarde. Daarnaast wordt rekening gehouden met de investeringen in het nieuwe programma, zoals een culturele en maatschappelijke broedplaats, een publiek toegankelijk dak met deels commercieel programma gericht op het mogelijk maken van een combinatie van groen, sport, spel, horeca en ontmoeting en een openbare toiletvoorziening. De investeringen en opbrengsten voor het aanpassen van het programma aan het vastgoed (incl. parkeren) worden verantwoord in het programma wonen en ontwikkelingen voor iedereen.

Met dit voorstel wordt het positieve resultaat deels bestemd voor de herontwikkeling van het gebouw en omliggende gebied en dus om de kosten van project-, onderzoeks- en voorbereidingskosten te dekken (incl. sloop en bouwrijp maken). Verder wordt het resterende geprognosticeerde resultaat bestemd voor het opvangen van de risico's van de exploitatie gedurende de looptijd. Het op deze manier bestemmen van het verwachte positieve resultaat op de vastgoedexploitatie wijkt af van de werkwijze waarbij parkeeropbrengsten vallen binnen de begroting van parkeerexploitatie zelf (zie voor een nadere toelichting kanttekening 1.1).

Ten behoeve van de overdracht van het pand en een aantal benodigde investeringen vragen we bij de 1e Bestuursrapportage 2025 een krediet vrij.

Vervolg

Zodra het gebouw in bezit is van de gemeente Utrecht dient als de huidige exploitatie zonder belemmering voortgezet te worden om het beoogde financiële resultaat te kunnen realiseren. De voorbereidende werkzaamheden voor ingebruikname van het gebouw zijn reeds gestart.

Na een raadsbesluit start de uitwerking van het toe te voegen programma, waarvan de onderliggende onderzoeken en voorbereidingen in enkele gevallen pas gestart kunnen worden na overdracht van het pand naar de gemeente. Ook dienen de uitkomsten van de verkenning naar de mogelijkheden voor een hub voor duurzame stadslogistiek en kleinschalig sekswerkbedrijf afgewacht te worden voorafgaand aan de realisatie van het voorstel.

In enkele gevallen vraagt het mogelijk om planologische aanpassingen (buitenplanse omgevingsactiviteit) en/of fysieke veranderingen aan het gebouw. Dit betekent dat de ruimtes en verdiepingen waar nieuwe functies aan worden toegevoegd pas in de loop van 2026 en 2027 in gebruik worden genomen. Het moment van ingebruikname hangt ook af van de uitkomsten van de uit te voeren onderzoeken, de zoektocht naar exploitant(en) voor het beoogde programma, eventuele vergunningverlening en de precieze invulling van het gebouw.

Samen stad maken (voorheen: Participatie)

Er is een uitgebreid proces doorlopen met de buurt, stad en markt met als doel het ophalen van inspiratie voor de programmatische invulling van parkeergarage Paardenveld. Op 9 januari 2025 is er een aanvullende stap in het proces aangekondigd en is er een peiling gestart naar de wensen, vragen en zorgen over de mogelijk toevoeging van een kleinschalig sekswerkbedrijf aan parkeergarage Paardenveld.

Voor een uitgebreide weergave van de opbrengst van het participatieproces met buurt, stad en markt verwijzen wij naar het ‘Inspiratiedocument’. Hierin zit ook het samenwerkingsverslag.

Op dinsdag 4 maart 2025 heeft er een informatiebijeenkomst plaatsgevonden waarin wethouder Eerenberg aan de betrokken bewoners, huurders en andere belanghebbenden heeft teruggekoppeld hoe hij de opbrengsten van de aanvullende stap in het proces heeft verwerkt in het raadsvoorstel.

Communicatie
Alle inwoners, organisaties en initiatiefnemers die eerder interesse hebben getoond bij één van de bijeenkomsten in de ontwikkeling van de programmatische scenario's en/of de peiling kleinschalig sekswerkbedrijf voor parkeergarage Paardenveld worden per e-mail geïnformeerd over dit raadsvoorstel en het uiteindelijke raadsbesluit.

Over dit raadsvoorstel wordt verder gecommuniceerd via de website www.utrecht.nl/parkeergaragepaardenveld en het online platform DenkMee,

Referendabel
De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

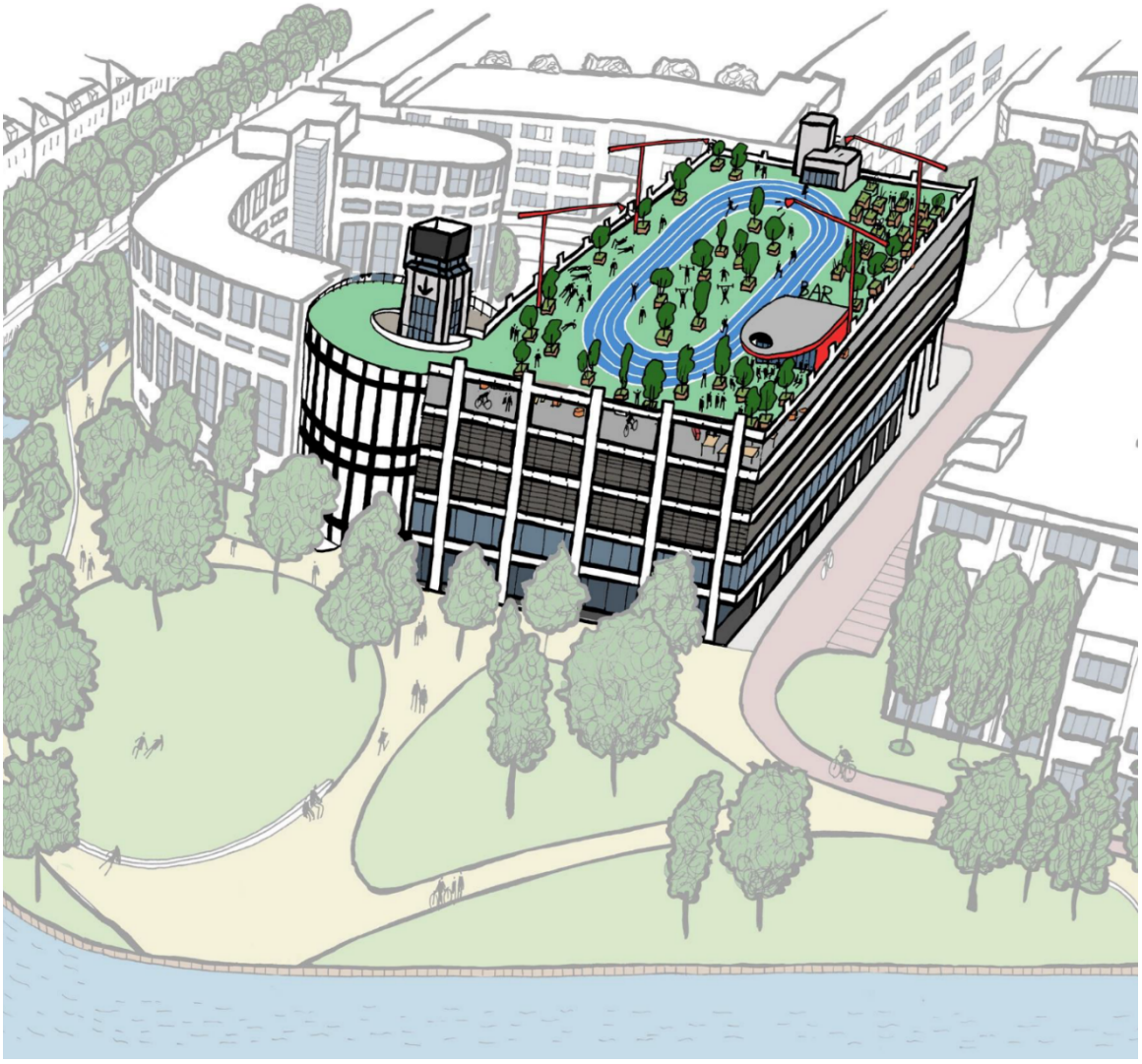
Bijlagen
Bijlagen besluitvormend:
- Scenario-keuzedocument Toekomst Parkeergarage Paardenveld (hoofdstuk 1 t/m 7, 9)
- GEHEIM Scenario-keuzedocument Toekomst Parkeergarage Paardenveld (hoofdstuk 8)

Bijlagen informatief:
- Studie StudioBNL & UrbanExchange tijdelijke invulling parkeergarage Paardenveld
- Rapport BRO Economische impactanalyse parkeergarage Paardenveld
- Rapport Royal HaskoningDHV Nut en Noodzaak parkeergarage Paardenveld,
- Memo Nut en noodzaak bewonersparkeren parkeergarage Paardenveld
- Inspiratiedocument Parkeergarage Paardenveld (Samen stad maken/Samenwerkingsverslag)

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opgave Centrum, Binnenstad/Stationsgebied
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Scenario-keuzedocument Toekomst Parkeergarage Paardenveld



Visualisatie van tijdelijk programma met ruimte voor sport, spel, ontmoeting, groen en ondersteunende commerciële functie op het dak van parkeergarage Paardenveld door Studio BNL & UrbanXchange.

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3

2 Beschrijving scenario's 4
2.1 Gebiedsontwikkeling Paardenveld en omgeving 4
2.2 Programmatische scenario's 4
2.3 Participatie met buurt, stad en markt 5

3 Mobiliteit 8
3.1 Inleiding 8
3.2 Nut parkeergarage Paardenveld 9
3.3 Noodzaak parkeergarage Paardenveld 9
3.4 Overige wensen m.b.t. de parkeerfunctie van parkeergarage Paardenveld 10
3.5 Planologische kaders bij sloop 11
3.6 Conclusies 11

4 Economische impact van de parkeergarage 13
4.1 Economische impact van sloop 13
4.2 Huidige huurders parkeergarage Paardenveld 13
4.3 Conclusie 14

5 Gemeentelijk beheer en exploitatie van de parkeergarage 15
5.1 Onderhoudsstaat van de parkeergarage 15
5.2 Beheer en exploitatie van de parkeergarage 15
5.3 Beheer en exploitatie van de overige verdiepingen (niet parkeren) 16
5.4 Sociale veiligheid 17
5.5 Realisatie meervoudig ruimtegebruik 17

6 Inventarisatie programmatische scenario's 18
6.1 Mogelijke programmatische invullingen 18
6.2 Haalbaarheid programmatische invullingen 22

7 Relatie met andere projecten 23

8 Financiën 25

9 Toekomst parkeergarage Paardenveld 26
9.1 Algemene conclusies 26
9.2 Keuze voor scenario optimalisatie 28
9.3 Vervolg 28

1 Inleiding

In september 2025 loopt het erfpachtrecht van Paardenveld Vastgoed B.V. (hierna Erfpachter) voor de parkeergarage Paardenveld af en wordt de gemeente Utrecht eigenaar van het gebouw. De gemeente Utrecht en Erfpachter hebben de afgelopen jaren gesprekken gevoerd over de wijze van beëindiging van de erfpachtovereenkomst. Deze afspraken zijn geformaliseerd in een vaststellingsovereenkomst (hierna VSO). Terwijl de gemeente Utrecht en de Erfpachter de overeengekomen afspraken afronden, dient er door de gemeenteraad van Utrecht een besluit genomen te worden over de toekomst van de parkeergarage.

Het gebouw bestaat uit een betonnen skelet met zes verdiepingen, waarbij alle verdiepingen ook toegankelijk zijn via twee trappenhuizen en (met de auto via) het aangrenzende slakkenhuis. Op dit moment worden de ruimtes op de begane grond en eerste verdieping gebruikt door diverse ondernemers; de JEU de Boules Bar, Broodnodig, Tygers Gym, restaurant Suzi, een sup- en kanoverhuur (begane grond) en Studio Kapitaal en BC Eemnes (1e verdieping). De vier bovenste verdiepingen (inclusief het dak) bieden ruimte aan circa 391 parkeerplaatsen, voor zowel dagparkeren als een aantal abonnementhouders. Er is in de parkeergarage geen ruimte vrijgemaakt voor parkeren met een bewonersvergunning.

Om te komen tot een besluit over de toekomst van parkeergarage Paardenveld is er een scenario-keuzedocument opgesteld. Hierbij is rekening gehouden met de moties die zijn ingediend tijdens de bespreking van de programmabegroting 2023 (M353 Brede verkenning Paardenveld Utrecht en M357 Parkeer de Parkeergarage Paardenveld bij de raad Utrecht). Om tot de programmatische voorstellen uit dit scenario-keuzedocument te komen heeft er van maart 2024 tot en met september 2024 een participatieproces plaatsgevonden met buurt, stad en markt. In januari 2025 is er een aanvullende stap toegevoegd en is er een peiling naar de mogelijkheid voor een kleinschalig sekswerkbedrijf in parkeergarage georganiseerd. De opgestelde programmatische voorstellen zijn zoveel mogelijk opgesteld in samenhang met de ambities uit de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 en andere gemeentelijke beleidsdocumenten. In het 'Inspiratiedocument parkeergarage Paardenveld' zijn diverse voorbeelden opgenomen van parkeergarages die zijn getransformeerd van parkeergarage naar gebouwen met meervoudig ruimtegebruik.

Dit scenario-keuzedocument is een bijlage bij het voorstel over de toekomstige scenario's voor de parkeergarage Paardenveld. In het voorstel wordt de gemeenteraad gevraagd om de keuze voor één van de scenario's te bekrachtigen. Ná dit besluit vindt binnen de vastgestelde kaders de uitwerking plaats middels overleg met de diverse stakeholders, zoals de huidige eigenaar van de parkeergarage, de huidige huurders, direct omwonenden, bewoners en initiatiefnemers uit de stad.

2 Beschrijving scenario's

2.1 Gebiedsontwikkeling Paardenveld en omgeving

Parkeergarage Paardenveld is in haar bestaan op uiteenlopende manieren gebruikt. Naast de huidige parkeerfunctie op meerdere verdiepingen van het gebouw bevatte parkeergarage Paardenveld eerder een autoshowroom voor Mercedes-Benz. Ook zat er in de beginjaren op de begane grond een tankstation van Elf. Tussen 1980 en 1995 werd een deel van de benedenruimte gekraakt en in gebruik genomen als popconcertzaal de Vrije Vloer en tentoonstellingsruimte de Vrije Galerie. In de loop der jaren zijn de commerciële ruimten onder meer gebruikt voor electronicaketen Raf, de muziekwinkel Staffhorst, een camerawinkel en een vuurwerkhandel.

De huidige stedenbouwkundige situatie is ontstaan met het herstellen van de Catharijnesingel in 2015. Op de plek van de oude Molenbrug is de nieuwe Paardenveldbrug aangelegd. Op de noordoostelijke hoek is een groen park ontstaan waar tussen 2017 en 2022 het pop-up restaurant Roost aan de Singel stond. In het najaar van 2025 wordt aan de voet van de parkeergarage gestart met de aanleg van Park Paardenveld. De geplande inrichting zorgt voor extra vergroening, betere verlichting en draagt bij aan de transitie naar een natuur inclusieve en klimaat adaptieve stad, onder meer door het verwijderen van parkeerplekken, rijbaan en andere verhardingen.

Per september 2025 eindigt het erfpachtrecht en wordt de gemeente Utrecht eigenaar van het opstal, te weten: de parkeergarage. Voor de toekomst van de huidige parkeergarage en de directe omgeving is één integrale gebiedsontwikkeling vanaf 2035 het uitgangspunt, waarbij ook eigenaren van aangrenzende en nabijgelegen gebouwen worden betrokken. Het gaat hierbij voornamelijk om de gebouwen in de directe omgeving van de parkeergarage zoals het gebouw waarin de HKU zich bevindt en het politiebureau Paardenveld. Op basis van de huidige informatie is het aannemelijk dat deze gebiedsontwikkeling vanaf 2035 kan plaatsvinden. Mede om deze reden is het uitgangspunt van de verschillende programmatische scenario's voor de toekomst van de parkeergarage circa 10 jaar. Zoals in de Omgevingsvisie Binnenstad Utrecht 2040 staat beschreven is het uitgangspunt hierbij om de omgeving te herontwikkelen op zo'n manier dat deze weer past in het historische patroon van straten en stegen.

2.2 Programmatische scenario's

De gemeente Utrecht staat voor de keuze hoe de toekomst van het gebouw eruit kan gaan zien voor de komende tien jaar tot aan de gebiedsontwikkeling. Vanwege de verlenging van het erfpachtrecht met twee jaar is er sinds oktober 2023 gewerkt aan verschillende programmatische scenario's voor de toekomst van de parkeergarage. Op 9 januari 2025 is er een aanvullende stap in het proces aangekondigd en is er een peiling gestart naar de wensen, vragen en zorgen over de mogelijk toevoeging van een kleinschalig sekswerkbedrijf aan parkeergarage Paardenveld.

Deze programmatische scenario's en de verschillende varianten daarbinnen zijn in dit document nader uitgewerkt. Conform moties M353/2022 en M357/2022 houden we zoveel mogelijk rekening met vigerend beleid, de uitkomsten van enkele onderzoeken alsmede dat er aansluiting is gezocht bij de opgehaalde ideeën, wensen en waarden in het proces dat heeft plaatsgevonden met buurt, stad en markt.

In dit document is de uitwerking van drie scenario's voor de toekomst van de parkeergarage Paardenveld tot aan de gebiedsontwikkeling weergegeven, met mogelijk enkele varianten binnen die scenario's. Binnen de scenario's wordt rekening gehouden met (o.a.) de terugverdientijd van de vergoeding aan de

erfpachter, de afschrijving van de parkeergarage binnen 10 jaar en het voorkomen van resterende inneemwaarde en de financiële, juridische en technische haalbaarheid van de beoogde invulling. Ook is verkend welke gemeentelijke beleidsdoelstellingen passen binnen de (tijdelijke) invulling van de parkeergarage. Minimaal één scenario is kostendekkend.

De aangeboden scenario's zijn:

I. Voortzetting van het huidig gebruik tot 3 september 2035.
II. Optimaliseren van het huidig gebruik en toevoegen van programma tot 3 september 2035.
III. Sloop van de parkeergarage per 3 september 2025.

I. Voorzetting van het huidige gebruik tot september 2035.

In dit scenario blijft de parkeergarage behouden en wordt het gebruik van het gebruik van de parkeergarage op dezelfde manier voortgezet tot september 2035. Op de begane grond en eerste verdieping worden alle ruimtes die nu in gebruik zijn verhuurd en staan er diverse ruimtes op deze verdieping leeg of wordt het potentieel niet gebruikt. Verdieping 2 t/m 5 (dak) worden gebruik voor autoparkeren, waarbij de ervaring van de afgelopen jaren leert dat het dak onbenut blijft.

II. Optimaliseren van huidig gebruik en toevoegen van programma tot 3 september 2035.

In dit scenario stimuleren we meervoudig ruimtegebruik en zoeken we een balans tussen ruimte voor autoparkeren en het toevoegen van nieuw programma. Op de begane grond en eerste verdieping wordt alle beschikbare ruimte gebruikt. Op de 2de en 3de verdieping blijft de parkeerfunctie behouden. We voegen programma toe op verdiepingen die geen parkeerfunctie (meer) hebben. Ook wordt het gebruik van de omliggende openbare ruimte geoptimaliseerd.

III. Sloop parkeergarage per 3 september 2025.

In dit scenario wordt het gebouw ontruimd en wordt gestart met sloop van het gebouw na overdracht van erfpachter naar gemeente. Waarna een nieuwe herontwikkeling (sloop – nieuwbouw) onder marktconforme uitgangspunten plaatsvindt. Het terrein kent in de tussenliggende periode geen actieve invulling. Met dit scenario wordt ervoor gekozen om de stedenbouwkundige ingreep van eind jaren '60 ongedaan te maken en kan er tot aan een herontwikkeling een grasveld of andere tijdelijke invulling mogelijk worden gemaakt.

2.3 Participatie met buurt, stad en markt

We hebben een proces doorlopen met als doel het ophalen van inspiratie voor de programmatische invulling van parkeergarage Paardenveld. Voor een uitgebreide weergave van de opbrengst van het participatieproces verwijzen wij naar het 'Inspiratiedocument parkeergarage Paardenveld'. Hieronder beschrijven wij kort de stappen waaruit het participatieproces bestond.



Afbeelding: impressie van de participatie

Inspiratie uit de stad en de buurt
In maart 2024 nodigden we Utrechters uit om hun ideeën voor toekomstige invulling van parkeergarage Paardenveld te delen via het platform DenkMee. We vroegen hier aandacht voor via (sociale) media, QR-codes op straat en met een wijkbericht in de omgeving. Huidige huurders en gebruikers van de parkeergarage en betrokkenen bij Park Paardenveld werden ook uitgenodigd om hun ideeën te delen.

Via DenkMee zijn er in totaal 151 reacties binnengekomen. Dit leverde ideeën op in verschillende categorieën: groen/duurzaam, cultuur/kunst/creativiteit, sport/spel, horeca, parkeren/mobiliteit, wonen, maatschappelijke voorzieningen, detailhandel en vrijetijdseconomie. Hierbij werden waarden genoemd als laagdrempeligheid, toegankelijkheid, betaalbaarheid, het bereiken van een breed publiek, duurzaamheid en het bieden van zowel reuring als rust. Aandachtspunten die door omwonenden belangrijk werden gevonden zijn de wens om groen toe te voegen, goed beheer en een toilet om hinder voor de omgeving te beperken, sociale veiligheid en de wens om de uitstraling van het gebouw te verbeteren. Voor een volledig overzicht van de reacties verwijzen we naar het Inspiratiedocument.

Ook organiseerden we een aantal bijeenkomsten en gesprekken over de programmatische scenario's en mogelijke ideeën en wensen voor de parkeergarage:
- Gesprekken met huidige huurders (maart 2024)
- Inloopbijeenkomst, samen met project Park Paardenveld, om ideeën op te halen (maart 2024)
- Gesprek met huidige huurders en omwonenden om aandachtspunten op te halen bij de aangedragen ideeën (april 2024)
- Gesprek met omwonenden over autoparkeren in de parkeergarage en de buurt (juni 2024)
- Afsluitende participatiebijeenkomst, presentatie van de contouren van de programmatische scenario's (september 2024)

Tevens brachten we dit project ook in als casus voor het leerlingenfestival U-DECIDE, een initiatief van NUOVO scholen. Twee groepjes leerlingen bedachten plannen voor een sportcluster met gezonde voeding en een internationale foodmarkt.

Aanvullende bijeenkomsten
In januari 2025 is een aanvullende stap in de participatie aangekondigd en is er een peiling gestart naar de wensen, vragen en zorgen over de mogelijk toevoeging van een kleinschalig sekswerkbedrijf aan parkeergarage Paardenveld. Hierover is in verschillende inloopbijeenkomsten gesproken met bewoners uit de directe omgeving. Tevens zijn er gesprekken georganiseerd met de huidige huurders in het gebouw, sekswerkers, hulp- en dienstverlening, politie, Openbaar Ministerie en exploitanten.

Gelijktijdig met de peiling is er een nieuwe DenkMee enquête gepubliceerd over de mogelijke toevoeging van een kleinschalig sekswerkbedrijf aan het gebouw, waar circa 370 reacties op zijn ingediend.

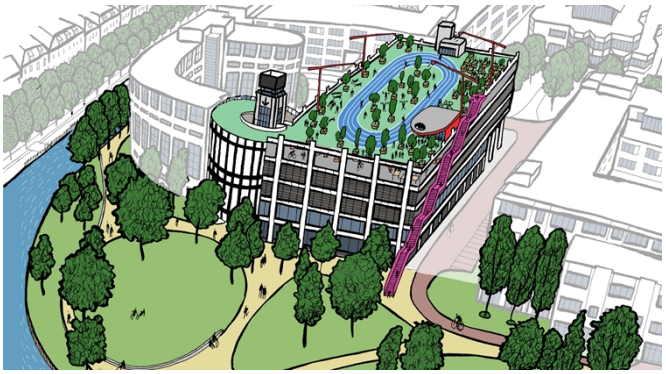
Inspiratie uit de markt
Als resultaat van de participatie met 'de markt' is er een advies opgesteld door bureaus Studio BNL en UrbanXchange. De conclusie van dit advies luidt als volgt:
- De parkeergarage is kansrijk als bijzondere plek voor (tijdelijk) nieuw programma.
- Het herbestemmen van de verdiepingen met grote overspanning en relatief weinig kolommen kan op veel verschillende manieren met bijv. voorzieningen, werken en wonen.
- Het inzetten van het dak voor nieuw programma biedt kansen voor uitzicht over de stad, toevoegen van publieksattracties (horeca, bioscoop, park, sport en spel) met zowel een buurt- als stedelijke functie. Het advies is dan ook om een dragende functie toe te voegen die commercieel kan worden geëxploiteerd omdat hiermee 'eigenaarschap' wordt gecreëerd voor het tegengaan van vrijblijvendheid en verloedering.

- Zorg voor initiatieven 'van onderop', voor verbinding met de directe omgeving, voor ontmoetingen en voor sociaal eigenaarschap."

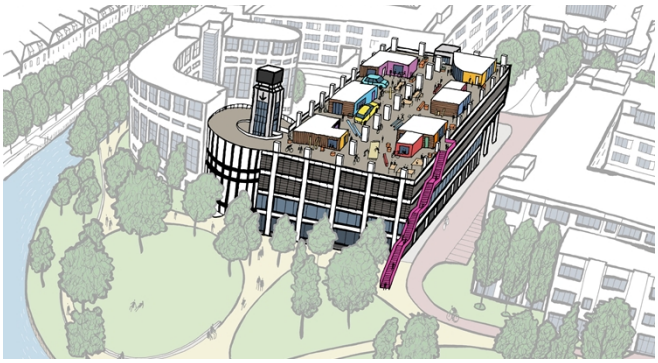
Op basis van bovenstaande conclusie is een set aanbevelingen gedaan die volgens Studio BNL en UrbanXchange essentieel zijn voor het slagen van de herbestemming van parkeergarage Paardenveld:

- "Denk na over een krachtig totaalconcept. Ontwikkel een sterke verhaallijn met voor 'Paardenveld' één overkoepelende identiteit waarbij alle functies onderlinge logische relaties hebben.
- Maak het dek zoveel als mogelijk een publiek toegankelijke plek waarbij er voldoende sociale controle is ('ogen op de plek). Om dat te realiseren is een solide partij (exploitant) gewenst die zich opwerkt als de gevoelsmatige eigenaar van de locatie.
- Betrek bestaande ondernemers in het pand bij de nieuwe programmering.
- Een belangrijk aspect van 'Paardenveld' is de tijdelijkheid ervan. Investeringen die over een lange termijn moeten worden terugverdiend hebben dan niet de voorkeur. Gebruik dus de tijdelijkheid in je voordeel om hier ook tijdelijke programma's een kans te geven.
- Hoe krijg je bewoners naar boven? Het is niet evident dat de twee bestaande stijgpunten vanzelf gebruikt zullen gaan worden. Creëer daarom een ruimtelijke 'aanhechting' met het opnieuw te richten Park Paardenveld."

Hieronder staan twee visualisaties van het programmatisch concept 'de nieuwe vrije vloer', het adviesscenario dat voorlicht aan de gemeenteraad. Het volledige advies van Studio BNL en UrbanXchange is als bijlage toegevoegd aan het raadsvoorstel.



Visualisatie van tijdelijk programma met ruimte voor sport, spel, ontmoeting, groen en een ondersteunende commerciële functie op het dak van parkeergarage Paardenveld.



Visualisatie van tijdelijk programma met ruimte voor Werkruimten/ateliers op de 4de verdieping van parkeergarage Paardenveld door Studio BNL & UrbanXchange.

3 Mobiliteit

3.1 Inleiding

Met het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht is uitgesproken dat we in Utrecht efficiënt gebruik van de beschikbare ruimte nastreven en dat gezonde en duurzame mobiliteit van wezenlijk belang zijn om de doelen uit de RSU en het mobiliteitsplan te behalen. Daarom zetten we in Utrecht zoveel mogelijk in op lopen, fietsen, het openbaar vervoer en deelmobiliteit om de groei van de mobiliteit op te vangen.

Voor meer autoverkeer is in de stad geen ruimte. Fietser en vooral voetganger zijn hoofdgebruiker en krijgen prioriteit. In zone A rijdt alleen autoverkeer en logistiek verkeer met een eindbestemming in deze zone (te gast). A-zones zijn nu het centrum, Leidsche Rijn Centrum en het centrum van Utrecht Science Park. De mobiliteitstransitie naar duurzame mobiliteit die gaande is, willen we maximaal ondersteunen om zo ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit nog meer te stimuleren. Daarmee verminderen we emissie van CO2, stikstof, fijnstof en geluid. Op deze manier maken wij de groei van de stad mogelijk en dragen we bij aan een gezonde en aantrekkelijke stad en de omvangrijke klimaat- en milieuopgaven waar we voor staan.

Het gemeentelijke beleid ten aanzien van autoparkeren is reeds vastgelegd in de Parkeervisie Utrecht. In de nieuwe visie kijkt de gemeente naar de (her)verdeling en spreiding van autoparkeerplaatsen in de hele stad, en naar efficiënter gebruik van de bestaande parkeercapaciteit. We zoomen dus niet langer (alleen) in op individuele ontwikkelingen, maar kijken naar het gebied en de stad als geheel.

Een belangrijk uitgangspunt hierbij is dat we de groeiende vraag naar fietsparkeerplekken, zowel voor bewoners als voor bezoekers, juist wel willen faciliteren. Er bestaat bovendien een wisselwerking tussen aantallen en kwaliteit van auto- en fietsparkeerplaatsen. Voor autoparkeren betekent dit dat er op sommige locaties in de stad plaatsen kunnen worden opgeheven, die mogelijk op een andere plek weer terugkomen. Voor een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte is het wenselijk om zowel fietsen als auto's waar dat kan te verplaatsen naar inpandige parkeervoorziening. Daarnaast hebben we parkeervoorzieningen aan de rand van de stad, die in de toekomst uitgebreid zullen worden. Er is dus mogelijkheid om auto's van straat te verplaatsen naar parkeergarages of P+R-terreinen aan de rand van de stad, en zo op straat ruimte te creëren voor andere functies, zoals groen en speelvoorzieningen. Op deze manier voorkomen we dat efficiënt gebruik van parkeerruimte leidt tot meer auto's in de stad.

Parkeergarage Paardenveld

Voor de binnenstad hebben we Royal Haskoning DHV gevraagd om onderzoek te doen naar de ambities om de Oudegracht en het Janskerkhof parkeervrij te maken (2019) en het nut en de noodzaak van de parkeergarage Springweg (2019). In vervolg op deze onderzoeken is hen de vraag voorgelegd om ook het nut en de noodzaak van de parkeergarage Paardenveld binnen het huidige parkeersysteem nader te onderzoeken.

Als bijlage treft u het complete rapport van RoyalHaskoning DHV aan, dd. 28 november 2019, en de memo over de nut- en noodzaak van parkeren in de historische binnenstad die hierop als vervolg is opgesteld (medio 2024). Hieronder geven we hieronder een compacte samenvatting en de belangrijkste conclusies.

3.2 Nut parkeergarage Paardenveld

Uit het onderzoek van RHDHV blijkt dat de 391 parkeerplaatsen in de parkeergarage Paardenveld overdag en 's avonds goed worden gebruikt. Grotendeels van de gebruikers kiest voor de garage Paardenveld omdat deze dicht bij de bestemming ligt en een voordelig tarief heeft. De garage is vooral aantrekkelijk voor bezoekers die relatief kort parkeren (cultuur, winkelen, zakelijk en visite). Naast de bezoekers wordt de garage ook gebruik door frequente gebruikers die abonnementen afnemen, onder andere door de politie Midden-Nederland.

Het ontbreken van exacte cijfers en data over het huidige gebruik van de parkeergarage Paardenveld maakt het lastig om een uitspraak te doen van het daadwerkelijke gebruik. Uit het onderzoek van RHDHV komt onderstaande parkeerbezetting naar voren en deze komt overeen met het beeld wat wij krijgen uit de omzetcijfers van de parkeergarage uit 2022 en 2023, de ervaring van de huidige beheerder van het gebouw en de huurders en enkele uitgevoerde visuele inspecties. Bij de onderstaande bezetting is er sprake van een combinatie van vaste gebruikers (abonnementen) en incidentele gebruikers (losse toegang + uitrijkaarten).

		Donderdag (31-10)		Zaterdag (02-11)	
Tijdstip	**Capaciteit**	**Pp bezet**	**%**	**Pp bezet**	**%**
13:30	391	325	83	304	78%
15:00	391	283	72	357	91%
19:00	391	237	61	215	55%
20:30	391	215	55	218	56%

3.3 Noodzaak parkeergarage Paardenveld

Er is op dit moment nog veel ongebruikte ruimte in de gemeentelijke parkeergarages, waardoor Paardenveld niet noodzakelijk is om de overloop voor vergunninghouders van straat- naar garage te faciliteren.

Vanwege de gunstige ligging, prijs en beschikbare (rest)capaciteit kan de parkeergarage Paardenveld wél een rol spelen als overloop voor het huidige bezoekersparkeren aan de binnenstad. Uitgaande van een theoretisch maximaal wenselijke bezetting van 80%, bieden ook de parkeergarages rondom Hoog Catharijne voldoende ruimte om als overloop te dienen voor zowel het huidige gebruik van de parkeergarage Paardenveld als het bezoekersparkeren in de binnenstad. Er zijn voldoende alternatieven beschikbaar in de directe omgeving van de parkeergarage om de parkeervraag van Paardenveld op de korte termijn op te vangen.

De parkeerbalans in de stad kan slechts op het huidige evenwicht blijven als (1) het plafond van het aantal parkeerplaatsen voor houders van bewonersvergunningen evenredig wordt verminderd of als (2) het aantal te vervallen straatparkeerplaatsen evenredig worden gecompenseerd in parkeergarages.

Om een uitspraak te doen over de parkeerbalans is in de notitie van opgave Parkeren (Memo Nut en noodzaak bewonersparkeren) een worst case benadering gehanteerd waarbij alle straatparkeerplaatsen die komen te vervallen nu vergunninghoudersplaatsen zijn die worden gebruikt door de houders van bewonersvergunningen. Ten opzichte van het opheffen van plaatsen die bestemd zijn voor bezoekers én vergunninghouders, die door deze twee doelgroepen worden gedeeld, moet in deze worst-case benadering een groter aantal bewonersvergunningen worden gecompenseerd.

In het worst case scenario moeten alle op te heffen straatparkeerplaatsen worden gecompenseerd. Voor 2030 gaat het in het worst case scenario per saldo om 425 straatparkeerplaatsen en is er sprake van een tekort van in totaal 86 parkeerplaatsen. Dat tekort is (o.a.) op te lossen door verlaging van het plafond van het aantal parkeerplaatsen voor houders van bewonersvergunningen. In de huidige situatie wordt nog geen rekening gehouden met de verlaging van het vergunningenplafond.

Er zijn ook andere mogelijkheden denkbaar die eveneens kunnen worden aangewend om het tekort op te lossen. Te denken valt aan het benutten van de capaciteit in de Hoog Catharijne garages (P1-P5). Hiervoor hebben we in 2020 een capaciteit afspraken met Kleppiere gemaakt voor het gebruik van 250-350 parkeerplaatsen in hun garages voor bewoners. Daarnaast kan de capaciteit in gemeentelijke parkeergarages aan de rand van de binnenstad, zoals de parkeergarage Croeselaan of de Mobiliteitshub XL die in 2027 wordt geopend eventueel benut worden.

Concluderend kán de parkeercapaciteit van de parkeergarage Paardenveld desgewenst worden aangewend om – in het geval van de worst-case scenario – het tekort tijdelijk en tot maximaal 2035 op te lossen. Dat tekort zal vanaf 2029 voor het eerst ontstaan. Er zijn echter nog onbenutte alternatieven die vrij eenvoudig kunnen worden gebruikt en die voor de langere termijn – ook na 2035- beschikbaar zijn.

Het advies is daarom om de capaciteit van de parkeergarage Paardenveld volledig buiten beschouwing te laten bij het in balans houden van de parkeerhuishouding van de binnenstad. Vanuit de ervaringen in de gemeentelijke parkeergarages Vaartsche Rijn en Grithoek blijkt dat garages geen aantrekkelijke plek zijn voor deelauto's. Voor aanbieders van deelauto's is het wenselijk om in de openbare ruimte te staan omdat dit goedkoper en zichtbaarder is. Voor parkeergarage Paardenveld gaan we daarom niet uit van een behoefte voor het parkeren van deelauto's.

3.4 Overige wensen m.b.t. de parkeerfunctie van parkeergarage Paardenveld

Wijk-C Komitee

Vanuit het Wijk-C Komitee is de wens uitgesproken om de functie van parkeergarage Paardenveld te behouden om kortparkeerplaatsen in het gebied binnen de singels op te kunnen heffen en te verplaatsen naar de parkeergarage. Waarbij er wel kortparkeerplaatsen behouden zouden moeten blijven voor mensen die slecht ter been zijn, zorgverleners en laad- en losplekken en dienstverleners. Hiermee wordt het parkeren op straat zoveel mogelijk afgebouwd en ontstaat er ruimte om, bij voorkeur, binnenterreinen te vergroenen en als buurttuinen in te richten. Hierbij zou er geen of weinig derving zijn van de parkeeropbrengsten wanneer vergunninghouders (bewoners en bedrijven) tegen hetzelfde tarief een vergunning kunnen ontvangen om in de parkeergarage te parkeren.

Deze wens van een vertegenwoordiging van het Wijk-C Komitee is verkend en besproken. Hierbij is uiteengezet dat het verplaatsen van auto's van bewoners van straat naar de parkeergarage Paardenveld niet haalbaar is omdat dit niet kan met behoud van het huidige tarief voor straat parkeren (gemeentelijk parkeerbeleid) alsmede dat dezelfde parkeerplaats op straat gebruikt wordt voor zowel bewoners parkeren als bezoekers parkeren. De kosten voor beheer en onderhoud van parkeergarages zorgen voor een hogere abonnementsprijs. Ook zien we de parkeergarage Paardenveld niet als een oplossing voor de langere termijn omdat deze in 2035 gesloopt zal worden.

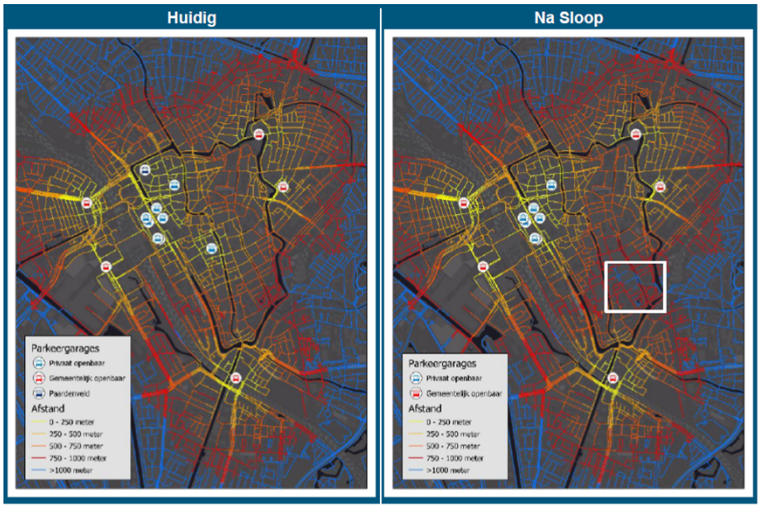
Wel zijn er in de parkeergarage Jan Meijenstraat 14 parkeerplaatsen en in Hoog Catharijne 150 parkeerplaatsen voor bewoners gereserveerd, wanneer zij hun auto van straat naar garage willen verplaatsen. Qua loopafstand liggen deze garages gemiddeld iets verder dan Paardenveldgarage. Dit is wel

afhankelijk van je woonadres, voor sommige bewoners van Wijk-C (bijvoorbeeld die aan Lange Koestraat wonen) is de parkeergarage Jan Meijenstraat of Hoog Catharijne zelfs iets dichterbij dan Paardenveld.

Centralisatie politie Midden-Nederland
De politie Midden-Nederland gaat enkele onderdelen van de dienst regionale recherche en de dienst regionale intelligence-organisatie centraliseren in de Kroonstraat, waarmee wordt bijgedragen aan de samenwerking binnen en tussen deze diensten. Momenteel zijn deze diensten over drie locaties verspreid, waarvan 2 in Utrecht in 1 in Almere. De parkeerplaatsen bij het politiebureau aan de Kroonstraat voldoen niet aan de parkeerbehoefte die voortkomt uit de centralisatie en zij wil daarom meer abonnementen voor parkeergarage Paardenveld afsluiten. Voor de periode na 2035 wordt door de politie Midden-Nederland gezocht naar een alternatieve locatie in de omgeving van politiebureau aan de Kroonstraat. Hierbij verkennen de politie en gemeente ook de mogelijkheid voor een gebiedsontwikkeling, waarbij eventueel ook een oplossing kan worden gezocht voor het parkeren.

3.5 Planologische kaders bij sloop

Voor zover op dit moment bekend zijn er geen claims vanuit ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving voor parkeergarage Paardenveld, waardoor er géén belemmeringen zijn om te kiezen voor een sloop-scenario.



Vanuit de Module Parkeernormen Fiets en Auto zijn er kaders die gesteld worden aan bijvoorbeeld maximale loopafstanden voor bezoekers. In zone A1 (binnenstad) en A2 hanteert de gemeente 1.000 meter als maximale loopafstand voor bezoekers. Figuur 1 toont de loopafstanden vanuit de openbare parkeergarages naar delen van de binnenstad, in de huidige situatie en na eventuele sloop van de parkeergarage Paardenveld én Springweg.

Uit de figuur valt op te maken dat het verdwijnen van parkeergarage Paardenveld geen invloed heeft op bereikbaarheid van voorzieningen in de binnenstad. Wel is een iets kleiner deel van Pijlsweerd binnen 1.000 meter bereikbaar vanaf een parkeergarage in de binnenstad.

Een klein aantal straten in het zuidoostelijke deel van de binnenstad is met de sloop van de parkeergarage Springweg niet meer bereikbaar binnen 1.000 meter loopafstand vanuit een openbare parkeergarage. Het betreft delen van de Lange Nieuwstraat, Nieuwegracht, Servaasbolwerk en tussenliggende straten. Het Universiteitsmuseum en museum/sterrenwacht Sonnenborgh zijn wel binnen 1.000 meter bereikbaar.
In de praktijk zijn er wel straatparkeerplaatsen in de omgeving aanwezig, waardoor er strikt bezien aan het beleidskader wordt voldaan.

3.6 Conclusies

De belangrijkste conclusies met betrekking tot het nut en de noodzaak van de parkeergarage Paardenveld zijn als volgt te omschrijven:

De parkeergarage Paardenveld is niet noodzakelijk voor bewoners parkeren omdat er voldoende alternatieven in de omgeving zijn om de parkeerbehoeftes van de bewoners op te vangen. De strategische ligging en het (voordelig) tarief van de parkeergarage Paardenveld maken de garage aantrekkelijk voor bezoekers. Er bestaat een risico van een vraaguitval door een hoger tarief, op voorhand is dit moeilijk in te schatten omdat het gebruik van de parkeergarage afhankelijk is van veel factoren (locatie van de garage, bestemming, vaste klanten/reguliere klant, etc.). In algemene zin hebben parkeergarages een prijselasticiteit van -0.3 (bij 10% verhoging van de prijs vermindert de vraag met 3%).

Er zijn vanuit de parkeerbalans geen belemmeringen om te kiezen voor een sloop-scenario en een herbestemming van de locatie is mogelijk. Wel kan dit van invloed zijn op de mogelijkheden van de politie Midden-Nederland om voertuigen te parkeren in de omgeving van politiebureau Paardenveld. Op basis van 'gewijzigd inzicht' zijn er op voorhand geen planologisch-juridische beperkingen. Wel dient er een zorgvuldige afweging van effecten en belangen plaats te vinden. Opheffen van de parkeergarage Paardenveld leidt niet tot overschrijding van de (in gemeentelijk beleid gestelde) maximale loopafstanden.

4 Economische impact van de parkeergarage

4.1 Economische impact van sloop

BRO heeft in opdracht van de gemeente Utrecht de Economische impact van een sloop-scenario van parkeergarage Paardenveld onderzocht. De centrale vraag van het onderzoek was “wat is de economische impact van het slopen van de Paardenveld parkeergarage op de omliggende ondernemingen en voorzieningen?” Hieronder geven we de belangrijkste conclusies weer.

Belangrijkste conclusies

- Het slopen van de parkeergarage Paardenveld heeft geen wezenlijk effect op het aantal auto-bezoekers van de voorzieningen in Wijk C. Het merendeel van de bezoekers van de parkeergarage zal uitwijken naar andere parkeergarage in de omgeving.
- In wijk C zijn prima alternatieve parkeergarages aanwezig qua ligging en prijsstelling, zoals La Vie (Bijenkorf) en Hoog Catharijne (P1 t/m 5).
- Er zijn in Wijk C weinig publieksgerichte voorzieningen die sterk afhankelijk zijn van de parkeergarage Paardenveld. Sloop van de parkeergarage heeft wel effect op de direct omliggende publieksvoorzieningen zoals politiebureau, enkele kantoren en instellingen.

Aanbevelingen

- Hoewel de economische effecten bij sloop per saldo beperkt zijn kunnen enkele individuele ondernemingen hier wel hard door getroffen worden.
- Veel bezoekers van het nabijgelegen politiebureau parkeren in de parkeergarage. Het is een aandachtspunt dat deze voorziening voldoende bereikbaar blijft voor bezoekers.

Het rapport van BRO (Economische impactanalyse parkeergarage Paardenveld) is als bijlage toegevoegd.

4.2 Huidige huurders parkeergarage Paardenveld

Naast de parkeerfunctie van parkeergarage Paardenveld wordt de begane grond en eerste verdieping van de parkeergarage op dit moment gebruikt door een diverse groep ondernemers. Dit creëert een unieke en dynamische omgeving. Deze diversiteit aan huurders en functies maakt het gebouw tot een bruisende ontmoetingsplek, waar bewoners en bezoekers genieten van een rijke mix aan ervaringen. Dit alles versterkt niet alleen de lokale economie, maar ook de sociale samenhang van de verschillende groepen die in de verschillende ruimtes komen. Hierdoor is het gebouw voor diverse doelgroepen uit de wijk en de stad aantrekkelijk en is het een plek waar nieuwe verbindingen (zowel tussen doelgroepen als disciplines) tot stand worden gebracht, zowel voor bewoners als passanten.

Alle (commerciële) ruimtes op de begane grond zijn volledig in gebruik door een gevarieerde groep ondernemers. Op de eerste verdieping zijn enkele grote ruimtes in gebruik en zijn er nog diverse ruimtes die geen huurder of gebruiker hebben en vooral worden gebruikt voor opslag van materialen. Sommige ondernemers zitten er al geruime tijd en enkele ondernemers zitten pas een jaar in het gebouw. Gezamenlijk bedienen ze een brede doelgroep aan gebruikers en bezoekers.

Op dit moment bevinden zich in Parkeergarage Paardenveld de volgende huurders en gebruikers:

Dagjesuppen.nl

De SUP- en kanoverhuur biedt vanuit de opslagruimte in parkeergarage Paardenveld de mogelijkheid om

heerlijk te genieten op het water. Vanaf Paardenveld kun je peddelen richting de Oudegracht of de Stadsbuitengracht en de stad vanaf het water ontdekken.

JEU de boules bar
Met 11 indoor en 2 outdoor banen kun je hier gezellig met vrienden en collega's boulen, borrelen en eten. Gevestigd op de begane grond en aan park Paardenveld is het een komen en gaan van vrienden, collega's of familie die elkaar met deze aloude sport uitdagen.

Broodnodig
Openden in november 2004 op de Mariaplaats naar eigen zeggen als één van de eerste in Utrecht een espressobar. Vanuit hun vestiging in parkeergarage Paardenveld bakken ze hun zuurdesembrood, koekjes en taarten en gebruiken hierbij bijna alleen maar biologische producten.

Suzi
Op de hoek van de Kroonstraat en Paardenveld zit Japans restaurant Suzi. De kaart bestaat onder ander uit sushi, sashimi, salades en gewokte, gefrituurde en gegrilde gerechten. Veel bewoners uit Wijk C komen hier naar verluidt graag een bakje koffie drinken om bij te praten.

Tigers Gym
Na het vertrek van Camera Express heeft begin 2024 kickboksschool Tigers Gym de laatste leegstaande ruimte ingenomen. Het is een sportschool en ontmoetingsplek voor iedereen om je mentale weerstand te vergroten en af en toe even te resetten.

Kapitaal en StrandedFM
Op het gebied van kunst en cultuur zijn de organisaties Kapitaal en StandedFM in garage Paardenveld gehuisvest. Zowel Kapitaal als StrandedFM hebben een focus op het ontdekken en ontwikkelen van jong talent. Beide partijen doen dit zonder subsidie en hebben daarmee een sterk onafhankelijk karakter. Kapitaal is een open werkplaats voor analoge druktechnieken, een inspirerende expositieruimte en een educatieve broedplaats waar hedendaags talent zelfstandig of begeleid aan de slag kan om eigen beeldend werk te maken.Stranded FM is een internet-radiostation waar community-vorming centraal staat, die een laagdrempelig podium biedt voor Dj's en creatieve makers.

Bouw Combinatie Eemnes
Deze bouwcombinatie construeert, realiseert en innoveert allerlei klein- en grootschalige bouwprojecten. Ze coördineren deze activiteiten vanuit hun kantoor in parkeergarage Paardenveld. Ook hebben ze in het verleden de eerste verdieping van de parkeergarage wind- en waterdicht gemaakt.

4.3 Conclusie

Het slopen, dan wel verminderen van parkeeraanbod, van de parkeergarage Paardenveld heeft geen wezenlijk effect op het aantal auto-bezoekers van de voorzieningen in Wijk C. Hoewel de economische effecten bij sloop per saldo beperkt zijn kunnen enkele individuele ondernemingen hier hard door getroffen worden. Verder betekent sloop van de parkeergarage dat de huidige huurders in de parkeergarage op zoek moeten naar een alternatieve locatie. Niet alleen zou dan de waarde van elke individuele ondernemer voor wijk C, de bezoekers van park Paardenveld en de rest van Utrecht afnemen, ook zal het gevarieerde aanbod van deze groep ondernemers niet snel opnieuw bij elkaar te realiseren zijn. Tevens zullen er in materiele zin opnieuw investeringen moeten worden gedaan door de ondernemers.

5 Gemeentelijk beheer en exploitatie van de parkeergarage

5.1 Onderhoudsstaat van de parkeergarage

Er heeft in juni 2024 een inspectie plaatsgevonden van de parkeergarage Paardenveld. De belangrijkste bevindingen over de parkeergarage zijn hieronder weergegeven.

- De Paardenveld parkeergarage kent in z'n algemeenheid een onderhoudsstaat die van een dergelijk gebouw van deze leeftijd mag worden verwacht. Het is een functioneel gebouw dat door de jaren heen dienst heeft gedaan als parkeergarage met commerciële ruimten in de plint. De huidige erfpachter heeft het gebouw de afgelopen jaren sober en doelmatig onderhouden.
- De betonconstructie oogt degelijk en van voldoende niveau. Wel zijn op verschillende locaties scheuren, condens en lekkages aangetroffen. Ook hebben op enkele plekken delen van het beton losgelaten waardoor de wapening zichtbaar is.
- De doorlaat van de gevelbekleding is mogelijk onvoldoende om van een natuurlijke beluchte open parkeergarage te kunnen spreken. Er zijn geen stuwdrukventilatoren of sprinklerinstallatie aanwezig. Ten aanzien van de brandveiligheid moeten hierdoor mogelijk meer of grotere gevelopeningen worden gecreëerd of zijn extra brandveiligheidsvoorzieningen nodig. Ook brandwerende doorvoeren zijn op de verschillende verdiepingen niet overal aanwezig.
- De vloerafwerking (wegdek) van de parkeerlagen is nog voldoende. Er is weinig beschadiging of vervuiling geconstateerd. Wel is de belijning op verschillende delen weggesleten.
- De trappenhuizen vertonen enige lekkage en vervuiling. Het gebruikelijke onderhoud zoals schilderwerk, plaatselijk vervangen van kozijnen en glas is nodig om de exploitatie nog voor meerdere jaren te kunnen voortzetten. Een keuring van de lift moet uitwijzen of deze tijdens de resterende exploitatietermijn nog (grondig) opgeknapt of vervangen moeten worden.
- De verlichting is recentelijk grotendeels vervangen door LED. In de trappenhuizen zijn nog armaturen met TL-verlichting aanwezig. Er is een tweetal laadpalen aanwezig in de garage.
- De installaties ten behoeve van het parkeermanagement is grotendeels van recente datum en verkeerd in goede staat.
- De commerciële ruimten kennen in hoofdzaak dezelfde bouwkundige constructie en kozijnen zijn op het oog in goede staat.

Zoals aangegeven in de brief van 9 januari 2025 zijn er reeds een aantal onderzoeken gestart zodat de benodigde werkzaamheden kunnen worden voorbereid zodra de parkeergarage in gemeentelijk beheer en exploitatie komt. Het gaat dan om;

- Nader onderzoek naar de conditie van de betonconstructie (inclusief wapening).
- Een brandveiligheidsonderzoek wat nodig is om te bepalen of aanpassingen of aanvullende installaties nodig zijn.
- Een keuring van de elektrotechnische installatie (NEN1010) om de onderhoudsstaat goed vast te stellen.
- Een toets van de hefsystemen, inclusief of de lift aan vervanging toe is.

5.2 Beheer en exploitatie van de parkeergarage

Gemeente Utrecht beheert en exploiteert de parkeergarage vanaf 4 september 2025. Hierbij zijn de benodigde investeringen getoetst aan de relatief beperkte periode dat de gemeente deze garage gaat exploiteren. Dit betekent dat de garage qua basisfunctionaliteit op orde is en voldoet aan alle geldende veiligheidseisen en regelgeving. Ook worden enkele huisstijlelementen van gemeente Utrecht toegevoegd

aan de garage in de vorm van bebording en kleurgebruik zodat de garage voor de bezoekers herkenbaar is.

Op dit moment is de parkeergarage Paardenveld voorzien van alle benodigde apparatuur om de garage te kunnen exploiteren. Uit een schouw van juni 2024 bleek dat een deel van de apparatuur richting de end-of-life fase gaat. Deze apparatuur hoeft niet meteen vervangen te worden, maar mogelijk wel tijdens de verwacht exploitatieduur. Daarom reserveren we hiervoor middelen. De overige hardware zijn relatief nieuw en zijn naar verwachting tijdens de exploitatie niet aan vervanging toe.

Het beheer van de openbare parkeergarages besteed de gemeente Utrecht momenteel uit aan P1. Zij zijn verantwoordelijk voor het uitvoeren van onderhoud aan onze parkeerapparatuur en het verzorgen van service- en prikrondes op locatie. Het is geniet de voorkeur om deze parkeergarage ook aan de overeenkomst met P1 toe te voegen, hiervoor is voldoende voorbereidingstijd nodig. Mocht het in de toekomst wenselijk zijn dan is het ook mogelijk om de parkeergarage te voorzien van personele bezetting. Hierbij zijn indicatief de kosten inzichtelijk gemaakt voor het beheer en exploitatie van de parkeergarage met bemensing tijdens kantooruren (zoals bij Berlijnplein) en een fulltime bemensing (zoals bij P&R Westraven). Naar verwachting is het wenselijk om voor deze parkeergarage maatwerk toe te passen.

5.3 Beheer en exploitatie van de overige verdiepingen (niet parkeren)

De (commerciële) ruimtes op de begane grond en de 1e verdieping exploiteert de gemeente straks zelf, zoals we dat bij vele panden in Gemeentelijk bezit doen. Het uitgangspunt is daarbij dat het bestaande programma behouden blijft.

Voor de invulling op de 4e verdieping en voor het dak zoeken we bij voorkeur één exploitant per verdieping of voor beide verdiepingen één exploitant. Eén en ander is afhankelijk van de gekozen invulling en de uitwerking hiervan. Eerder hebben zich al diverse initiatiefnemers gemeld met meer culturele en/of meer commerciële belangen. Bij maatschappelijke invulling is het uitgangspunt dat deze een kostprijsdekkende huur betaald (Wet markt en overheid). In de businesscase gaan we daarom minimaal uit van een kostprijs dekkende huur, voor meer commerciële initiatieven zal de huurprijs worden bepaald aan de hand van een taxatie (rekening houdend met tijdelijke situatie, investeringen door exploitant etc.)

Uit de verdere uitwerking van een kleinschalig sekswerkbedrijf en hub voor duurzame stadslogistiek zal moeten blijken of en op welke manier het beheer en exploitatie kan plaatsvinden. In tegenstelling tot de andere beoogde programmatische invullingen is het nog niet zeker of er exploitanten zijn die hiervoor in aanmerking komen. Ook dient in het geval van een kleinschalig seksbedrijf dat de exploitant van onbesproken gedrag moet zijn en of er interesse is om te investeren in het gebouw voor een relatief korte periode (max 10 jaar). Uitgangspunt bij de verdere uitwerking van een hub voor duurzame stadslogistiek en/of kleinschalig sekswerkbedrijf is dat een exploitant de benodigde investeringen doet en dat de financiële effecten op de businesscase van de programmatische scenario's minimaal zijn.

Ten aanzien van beheer en onderhoud wordt het minimaal nodige gedaan (uiteraard voldoen we aan veiligheid en zorgplicht), omdat het gaat om een tijdelijke invulling vooruitlopend op een herontwikkeling. Naar aanleiding van een meerjarenonderhoudsplanning/-begroting (MJOP) met een horizon van 10 jaar zal worden bepaald hoe het onderhoud zal worden vorm gegeven. Wel nemen we alvast een reservering op voor incidenteel grootschalig onderhoud op in de businesscase.

5.4 Sociale veiligheid

De gesprekken met de huidige huurders van parkeergarage Paardenveld en de ervaring met parkeergarage Springweg leert dat er sprake kan zijn van overlast en vandalisme en dat dit kan zorgen voor extra kosten. Er is bijvoorbeeld sprake van geforceerde deuren, installaties die gesloopt worden, schade aan toegangshek, slapende mensen, uitwerpselen, graffiti etc. Met een tijdige overdracht naar P1 willen we op voorhand zorgen dat alle camerabeelden en verbindingen vanuit de parkeergarage vanaf dag 1 bij de meldkamer binnenkomen. Hoewel de ligging en situatie van parkeergarage Paardenveld verschilt van de parkeergarage Springweg willen we dit zoveel mogelijk voorkomen.

Uit de gesprekken met buurtbewoners, huurders en andere belanghebbenden uit de omgeving van de parkeergarage komt naar voren dat zij zich – in algemene zin – ook zorgen maken om de gebrekkige verlichting rondom de parkeergarage, de noodzaak voor het verfraaien van de parkeergarage en meer aandacht willen voor de omliggende openbare ruimte. Dit kan door te zorgen voor een levendig gebouw met 'oren en ogen' op alle verdiepingen van het gebouw. Een bruisend gebouw helpt verloedering te voorkomen. Ook zijn de mogelijkheden verkend om in de beginperiode en/of gedurende de exploitatie rekening te houden met intensiever toezicht. Hiervoor zijn de mogelijkheden verkend om (1) wijk-C op te nemen in de ronde van de BOA's, (2) per dienst extra patrouilles te laten plaatsvinden gedurende de dag- en late dienst, (3) per dienst extra patrouilles te laten plaatsvinden gedurende de dag-, late- en nachtdienst en (4) extra inzet tijdens piekmomenten mogelijk te maken.

5.5 Realisatie meervoudig ruimtegebruik

Voor het moment dat het erfpachtrecht eindigt en de parkeergarage in eigendom komt van de gemeente ligt de prioriteit bij het zo goed mogelijk doorgang laten hebben van de huidige exploitatie. Om die reden is in januari 2025 – in afwachting van een raadsvoorstel –gestart met de voorbereiding van de ingebruikname van de parkeergarage Paardenveld.

Voor het behoud van de parkeergarage wordt eerst het noodzakelijk onderhoud uitgevoerd en de huidige exploitatie voortgezet voordat we nieuw programma gaan toevoegen. Na een raadsbesluit voor één van de scenario's dienen alle werkzaamheden betreffende de huidige huurders (begane grond en 1e verdieping) en de gebruikers van de parkeergarage zo soepel mogelijk plaats te vinden. In het geval van het scenario sloop dan starten de voorbereidende werkzaamheden hiervoor na het raadsbesluit.

Uit de studie van Studio BNL en UrbanXchange blijkt dat met het toevoegen van nieuwe functies parkeergarage Paardenveld de mogelijkheid biedt om van de parkeergarage een maatschappelijk, cultureel en economisch waardevolle plek te maken voor zowel de buurt als de stad. De toevoeging van uiteenlopende functies zorgt er ook voor dat er, naast Park Paardenveld, een bruisend gebouw ontstaat en dat er ook investeringen gedaan kunnen worden in de directe omgeving van het gebouw. Hiermee ontstaat de mogelijkheid om een gebouw te realiseren wat als voorbeeld kan dienen voor meervoudig ruimtegebruik in Utrecht.

Bij de uitwerking en realisatie van het raadsvoorstel en het beoogde programma betrekken we – na een raadsbesluit – een groep betrokken bewoners, huurders en andere belanghebbenden. Bij de selectie van mogelijke huurders zal er altijd sprake zijn van een openbare uitvraag. Ook dienen hierbij de uitkomsten van de lopende onderzoeken en de uitwerking van het kleinschalig seksbedrijf en /of de hub voor duurzame stadslogistiek te worden verwerkt. Op basis hiervan dient ook het gebouw ruimtelijk aangepast te worden voor het beoogde programma. Om die reden verwachten we dat de realisatie van nieuw programma op zijn vroegst vanaf 2026 zal plaatsvinden.

6 Inventarisatie programmatische scenario's

Zoals in paragraaf 2.3 benoemd gaat dit document over de keuze hoe de toekomst van 'parkeergarage Paardenveld' eruit kan gaan zien voor de komende jaren tot aan de gebiedsontwikkeling. In dit document is de uitwerking van drie scenario's voor de tijdelijke invulling van de parkeergarage Paardenveld tot aan de gebiedsontwikkeling weergegeven, met mogelijk enkele varianten binnen die scenario's.

Voor het scenario 'optimalisatie' zijn er diverse variaties verkend voor de wijze waarop de programmatische invulling kan plaatsvinden binnen het scenario. Hierbij is zoveel mogelijk rekening gehouden met de moties M353/2022 en M357/2022 van de gemeenteraad, de participatie met buurt, stad en markt, de aanvullende stap in de participatie en de wensen vanuit gemeentelijke projecten en beleidsvelden.

6.1 Mogelijke programmatische invullingen

Inpandig ruimte voor een fietsparkeervoorziening
Vanuit de Fietsersbond Utrecht en enkele bewoners is de mogelijkheid geopperd voor een inpandige fietsparkeervoorziening. De realisatie van een dergelijke inpandige fietsparkeervoorziening in de parkeergarage wordt niet gezien als passende oplossing voor het tekort aan fietsparkeerplaatsen in de binnenstad. Enerzijds omdat er op deze locatie vooralsnog geen unit/winkelruimte beschikbaar is op de begane grond, waardoor een eventuele stalling op hoger gelegen verdiepingen gerealiseerd zou moeten worden. Anderzijds omdat de prioriteiten voor een dergelijke voorziening elders liggen, bij voorkeur dichterbij het voetgangersgebied en langs de hoofdfietsroutes door de binnenstad. We verkennen momenteel andere locaties dichterbij de binnenstad waar een dergelijke voorziening beter past en er een hogere urgentie is om een dergelijke voorziening te realiseren.

Wel worden er vanuit de herinrichting van Park Paardenveld extra fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd in de directe omgeving van parkeergarage Paardenveld. Ook is er in de buurtstalling in Wijk C nog heel veel restruimte, maar er is geen tot nauwelijks behoefte onder bij de bewoners om hier de fiets te stallen.

Inpandig ruimte voor duurzame stadslogistiek
Er wordt in de binnenstad van Utrecht veel druk ervaren door bevoorrading en logistiek, dit geldt voor zowel de omliggende Wijk-C als de binnenstad. Er is groeiende behoefte aan duurzame stadslogistiek en efficiëntere bezorgdiensten. Deze hub in het gebouw kan fungeren als een centraal verzamelpunt voor goederenleveringen, waar vervoerders over weg en/of water hun lading kunnen lossen, sorteren en distribueren naar een eindbestemming in de binnenstad met lichte elektrische voertuigen. Een eventuele verkenning willen samen met diverse aanbieders uitvoeren. De haalbaarheid moet nog nader worden uitgewerkt.

Vanuit ondernemers en instellingen uit het kernwinkelgebied is het verzoek gekomen om in de parkeergarage of aan de rand van het gebouw mogelijkheden te realiseren voor snellaadvoorzieningen en parkeermogelijkheden voor grote (logistieke)voertuigen. Gezien de beperkte verdiepingshoogte zien we hiervoor geen mogelijkheid in de parkeergarage. Wel gaan we met deze ondernemers en instellingen in

gesprek over de mogelijkheden van dubbelgebruik voor logistiek verkeer van de snellader aan de Mineurslaan en de gewenste snellader bij het Moreelsepark.

Inpandig ruimte voor kleinschalig sekswerkbedrijf
Utrecht werkt aan een stad waar sekswerkers schoon, veilig en transparant hun beroep kunnen uitoefenen. Op dit moment is daar onvoldoende ruimte voor. Onderdeel van de plannen is om ruimte te scheppen voor één a twee kleinschalige locaties van maximaal 15 werkplekken waar sekswerkers zelfstandig een werkruimte kunnen huren. Hoewel duidelijk is dat veel omwonenden hier anders over denken, denkt de gemeente dat de parkeergarage een kansrijke plek is voor een kleinschalige sekswerkbedrijf. Het pand en de omgeving biedt straks de nodige 'reuring' wat goed is voor de sociale veiligheid. Ook is de bereikbaarheid goed.

Uit de gesprekken met directe omwonenden, huurders en andere belanghebbenden blijkt dat een aantal maatregelen wenselijk is om een kleinschalig sekswerkbedrijf zo goed mogelijk in te passen in de parkeergarage. Het gaat daarbij om;

- Een beheergroep met o.a. omwonenden, huurders, sekswerkers en politie om te monitoren hoe het gaat en eventuele zorgen te bespreken.
- Een zodanige inrichting van het gebouw dat ingangen en looproutes zorgen voor het gewenste niveau van zowel zicht als discretie, en eventuele nadelige effecten voor omwonenden worden voorkomen.
- Inzet op schoon, heel en een veilig gebouw en omgeving.
- De mogelijkheid voor extra toezicht als dat nodig blijkt (niet structureel).
- Een onderzoek naar het niveau van de verlichting in wijk, uit te voeren na realisatie van de verlichting die wordt gerealiseerd bij de herinrichting van Park Paardenveld.
- Een onderzoek naar verkeersstromen in de wijk in relatie tot garage (inclusief een sekswerkbedrijf).

In de uitwerking van het kleinschalig sekswerkbedrijf wordt rekening gehouden met het zoveel mogelijk tegemoet komen aan de zorgen die zijn geuit vanuit de omgeving tijdens de aanvullende stap in de participatie. Daarbij kan een groot deel van deze maatregelen ook relevant zijn voor het gehele gebouw en haar omgeving en niet alleen voor een kleinschalig sekswerkbedrijf.

Broedplaats van maatschappelijke en culturele organisaties
De tijdelijkheid van parkeergarage Paardenveld biedt kansen om, onder één exploitant, diverse culturele ondernemers en maatschappelijke organisaties laagdrempelig een betaalbare (werk)plek te bieden. Hierbij is het wenselijk zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij bestaande culturele en maatschappelijke functies uit de parkeergarage en omliggende Wijk C. We streven hierbij bijvoorbeeld naar een actieve verbinding met sociaal geëngageerde organisaties. Op cultureel gebied kan verbinding worden gezocht met de nabijgelegen podia EKKO, ACU, en de nabijgelegen vestiging van de HKU.

De broedplaats kan hiermee straks een inspirerende omgeving bieden voor maatschappelijke bewegingen en belangenbehartigers, creatieve makers en organisatoren uit de (nacht)cultuur. Hierbij willen we de nadruk leggen op vernieuwing en talentontwikkeling. Makers van alle niveaus kunnen hier samen komen om te maken, te experimenteren, te leren en te presenteren. We willen hierbij ook het 'naar buiten keren'

van het gebouw stimuleren, waarbij maatschappelijke organisaties en autonome makers in dialoog gaan met de directe omgeving. Doordat zij verschillende perspectieven samenbrengen, kunnen broedplaatsen een cruciale rol spelen in de ontwikkeling van vooruitstrevende oplossingen voor actuele en complexe maatschappelijke opgaven. De interdisciplinaire samenwerkingen en cross-over initiatieven die hier ontstaan, hebben de potentie van grote waarde te zijn voor de directe omgeving, Wijk C en de rest van Utrecht. We verwachten dat de broedplaats ook een plek kan bieden aan de buurt in de vorm van een buurtkamer voor ouderen of een plek voor jongeren.

Combinatie van sport, spel, groen, horeca en/of ontmoeten op het dak
In verschillende steden in Nederland zijn er mogelijkheden om op (openbare) daken activiteiten te ondernemen. In Utrecht kennen we dergelijke initiatieven vooralsnog nauwelijks. Het dak biedt de mogelijkheid om een dragende functie aan het gebouw toe te voegen die commercieel geëxploiteerd wordt (bijv. in de vorm van horeca, sportactiviteiten of een culturele invulling). Hiermee ontstaat tevens eigenaarschap wat zorgt voor het tegengaan van vrijblijvendheid en verloedering op het dak. De ambitie is een volledig openbaar toegankelijk dak met een meer commerciële trekker die een rol kan spelen in het beheer van het dak en t.b.v. de sociale veiligheid. Dit zorgt voor mogelijkheden om openbaar en gratis toegankelijk programma's toe te voegen. Waardoor het dak ook een plek kan worden voor buurtbewoners om elkaar te ontmoeten. Hierbij biedt het toevoegen van groen, zowel op het dak als aan de gevel, een kans om hittestress te verminderen. Ook biedt groen op en aan het gebouw kansen voor ontmoeten, ecologie en waterberging. In de uitwerking verkennen we de mogelijkheid tot het afkoppelen van regenwater in combinatie met het vergoenen van het dak.

Uiteindelijk dient een combinatie van een commerciële functie, groen, ruimte om te ontmoeten en te spelen en het uitzicht mensen 'naar boven' te trekken: een combinatie die er nog niet is in de stad. Hierbij speelt mee dat de gemeente straks ook eigenaar is van de parkeergarage, waardoor er naast de publieke verantwoordelijkheid als toetser van wet- en regelgeving ook vanuit de private rol als verhuurder afspraken gemaakt (kunnen) worden over de beoogde invulling van het dak en daarmee effecten naar de omgeving zoveel mogelijk kunnen voorkomen.

Openbare toiletvoorziening
In mei 2019 stemde de raad unaniem in met het initiatiefvoorstel 'Utrecht op het Gemak'. Een initiatief dat aansloot op de eerder ingezette koers om te komen tot meer toiletten in de openbare ruimte. In juli 2020 is het Plan van aanpak 'Utrecht op het gemak" aan de raad aangeboden en vastgesteld. Vervolgens zijn er in mei 2022 en daarna nog in juni 2023 updates gegeven over de gerealiseerde sanitaire voorzieningen, het beheer en schoonmaak, tijdelijke voorzieningen en mogelijke extra locaties inclusief voorwaarden.

Aangrenzend aan parkeergarage Paardenveld ligt het toekomstige Park Paardenveld. Voor het functioneren van het park Paardenveld is het wenselijk dat er een permanente toiletvoorziening komt. Vanwege het ontbreken van voldoende financiële dekking is dit geen onderdeel van het IPvE voor park Paardenveld. Zo lang deze voorziening er niet is, zullen er de eerste jaren tijdelijke voorzieningen (dixies) in voorjaar/zomer geplaatst moeten worden.

Tijdelijk wonen op parkeergarage Paardenveld
Voor het 10 jaar lang mogelijk maken van tijdelijk wonen in en op het dak van parkeergarage Paardenveld heeft een globale verkenning plaatsgevonden. Het gebouw is in principe gunstig gelegen voor een vorm van gemengd wonen met behoud van functies op de begane grond en 1e verdieping.

Echter is hierbij ook geconcludeerd dat de benodigde daglichttoetreding en beperkte hoogte van de plafonds (< 2m) een grote beperkende factor is voor de realisatie van tijdelijke woningen op de verdiepingen van de parkeergarage (1e t/m 4e verdieping). De omvang van de vloerplaat maakt dat er een beperkt aantal m2 inzetbaar is voor wonen. Per verdieping van circa 2200m2 is er circa 1000 m2 woonoppervlak te realiseren in de vorm van onzelfstandige kamers en de overige ruimte is dan ook onverlichte gangruimte.

Op de 2e, 3e, en 4e verdieping blijft een middengebied over van ca 20 bij 50 meter (1000 m2) wat niet of beperkt inzetbaar is (een deel hiervan kan als niet verhuurbare gezamenlijke ruimte ingevuld worden). Hierdoor kunnen er per verdieping maximaal 40 units van 24,5 m2 worden gerealiseerd. Afhankelijk van het draagvermogen van het dak is het mogelijk om hier maximaal 69 units van 24,5 m2 te realiseren aan de randen van het dak. Van de bruikbare 14.839 m2 is 4694 m2 geschikt voor wonen (32%) en ca 2936 m2 geschikt voor overige functies zoals technische ruimtes en opslag etc. (20%). Dat maakt dat in totaal ca 52% van de beschikbare ruimte op de tweede t/m vijfde verdieping (dak) inzetbaar is.

Met toestemming om af te wijken van de regels alsmede het realiseren van enkele lichtschachten in het midden van het gebouw, specifieke aandacht voor brandwerendheid en afwatering in het gebouw. Er zijn in technische zin mogelijkheden voor de realisatie van tijdelijke woningen op enkele verdiepingen en op het gebouw. Dit zorgt naar alle waarschijnlijk voor een negatieve businesscase door de zeer krappe financiële uitgangspositie vanwege de hoge investeringssom, terugverdienkosten van de aanschaf en beperkte terugverdientijd.

Afvalhub (openbare ruimte)
De mogelijkheden voor een afvalhub in de parkeergarage of naast de entree tot parkeergarage Paardenveld zijn onderzocht. Een dergelijke afvalhub zou kunnen fungeren als overslagpunt voor de afvalinzameling in de binnenstad. Echter vanwege de toegang tot de expeditie voor het gebouw, de nooduitgangen die uitkomen aan deze zijde van het gebouw en de benodigde ruimte voor bijv. een toiletvoorziening en het fietsparkeren is er in de directe omgeving van het gebouw geen mogelijkheid voor een dergelijke voorziening. Ook zorgt de beperkte verdiepingshoogte (< 2.00m) van de parkeergarage dat het in- en uitrijden van afvalinzamelingsvoertuigen niet mogelijk is.

Ambitie Inzet op schoon, heel en veilig in wijk C
De 'Alliantie Binnenstad' is een samenwerkingsverband van bewoners, ondernemers en organisaties in de binnenstad en de gemeente. De Alliantie wil bijdragen aan het realiseren van de ambities in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040, zoals het groener en klimaatadaptiever maken van de binnenstad. De Alliantie ziet graag gevelgroen (klimplanten) aan de parkeergarage, zo mogelijk in combinatie met een stedelijke wadi. Momenteel is de Alliantie bezig met het uitwerken van dit idee, waarbij techniek, beheer en onderhoud en financiering nog uitzoekpunten zijn. Deze ambitie sluit aan bij de in het participatieproces geuite wens om groen te realiseren op/aan de garage.

Tegelijkertijd is er het proces met buurt, stad en markt en de aanvullende stap in de participatie de wens uitgesproken om meer te investeren in Wijk C. Buurtbewoners geven aan dat de wijk meer aandacht verdient. De meningen over de aandachtspunten lopen uiteen en daarom is het voorstel om in het vervolg in te zetten om samen met een beheergroep van o.a. omwonenden, huurders, sekswerkers en politie te monitoren hoe het gaat in de wijk en eventuele zorgen te bespreken en in gezamenlijkheid op te lossen.

Vanuit de gesprekken met direct omwonende, huurders en andere belanghebbenden zijn reeds enkele wensen geuit, zoals extra toezicht en handhaving vanuit VTH en/of permanente bemensing in de parkeergarage.

6.2 Haalbaarheid programmatische invullingen

Voor de invulling van het scenario 'optimalisatie' zijn diverse invullingen onderzocht. Op basis van deze verkenning zijn de mogelijkheid van een inpandige fietsenparkeervoorziening alsmede de afvalhub vanwege praktische redenen niet verder verwerkt voor een variatie in het programmatisch scenario optimalisatie. Over de mogelijkheden om snellaadvoorzieningen en parkeermogelijkheden voor grote (logistieke)voertuigen te realiseren in de binnenstad voeren we nadere gesprekken. Ook is de mogelijkheid om tijdelijk wonen te realiseren op het dak van de parkeergarage hoogst onwaarschijnlijk vanwege de beperkende factoren en de kosten die hiermee gemoeid zijn in combinatie met de korte terugverdientijd.

In het geval van een keuze voor het scenario 'optimalisatie' stellen we voor om uit te gaan van een combinatie van functies met maatschappelijk, cultureel en economische waarde. Op basis van de verkenning met beleidsvelden naar de financiële, juridische en technische haalbaarheid is de verwachting dat het toevoegen van een culturele en maatschappelijke broedplaats, openbaar toegankelijk dak met ruimte voor sport, spel, groen en ontmoeten (incl. commerciële functie) en een openbare toiletvoorziening te realiseren is. Voor het kleinschalige sekswerkbedrijf en de logistieke hub is nadere uitwerking nodig, waaronder met (o.a.) potentiële exploitanten, en dient te worden bepaald in hoeverre deze functies te combineren zijn met bovenstaande programma.

In hoofdstuk 8 (geheim) is de financiële onderbouwing en de eventuele gevolgen voor de businesscase van elke invulling weergegeven.

7 Relatie met andere projecten

Omgevingsvisie Binnenstad 2040

In de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is o.a. opgenomen dat we de stad goed bereikbaar willen houden maar met minder parkeren op straat, dat we maatschappelijke en culturele voorzieningen op peil willen houden en dat we werken aan een gezonden mix van functies zoals winkelen, werken, cultuur, beleven en ontmoeten. De tijdelijke invulling van parkeergarage Paardenveld met een gemengd programma, inclusief behoud van een deel van het parkeren, levert een bijdragen aan deze doelstellingen. Daarnaast is in de omgevingsvisie concreet opgenomen dat we parkeergarage Paardenveld en het politiebureau op termijn willen herontwikkelen, zodat deze weer past in het historische patroon van straten en stegen. Waar de Utrechtse stedenbouwkundige structuur van bouwblokken, stegen en binnentuinen is aangetast en het netwerk grover is geworden, willen we kansen benutten om deze te herstellen zodra zich herontwikkeling voordoet. De voorgenomen gebiedsontwikkeling in 2035 biedt deze mogelijkheid.

Park Paardenveld

Park Paardenveld grenst direct aansluitend aan de parkeergarage. De plannen om het park Paardenveld opnieuw in te richten als volwaardig stadspark, als onderdeel van het Singelpark Noord, zijn vergevorderd en realisatie zal in 2025 plaatsvinden. De herinrichting sluit aan bij de principes van het singelpark, met een meer afwisselende groene kwaliteit, diverse routes en mogelijkheden voor verblijf en ontmoeting. Met de herinrichting zal ook de verlichting van het park en de omgeving van de parkeergarage in de avonduren beter worden. Na de herinrichting van het park dient de logistiek voor de parkeergarage via de zijsteeg plaatsvinden. Het verwijderen van alle parkeerplekken, rijbaan en andere verhardingen zorgt voor een toevoeging van circa 2100 m2 groen en circa 70 fietsparkeerplekken.

Sloop springweggarage

Bij parkeergarage Springweg liep de erfpacht ook af, vergelijkbaar met Paardenveld. In 2021 heeft de gemeenteraad besloten dat parkeergarage Springweg in 2024 eigendom wordt van de gemeente, om deze vervolgens nog 4 jaar als gemeente te exploiteren en daarna in 2028 te slopen. Inmiddels is het proces gestart om een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) op te stellen, om woningbouw en ander programma mogelijk te maken op de plek van parkeergarage Springweg. Op termijn is deze mogelijkheid er ook voor parkeergarage Paardenveld, maar dat ligt nu nog niet ter besluitvorming voor. Parkeergarage Paardenveld wordt in 2025 eigendom van de gemeente, maar voor deze garage is nog niet besloten hoe wij deze willen inzetten en voor hoe lang. Daarom doorlopen we nu een vergelijkbaar proces, waarbij verschillende scenario's inzichtelijk worden gemaakt en ter besluitvorming worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

Autoluwe Binnenstad

Het college van B&W heeft besloten om in de binnenstad elk jaar 50 parkeerplekken op te heffen. Dat wordt gedaan zodat er minder auto's in de binnenstad rijden en parkeren. Zo ontstaat er meer ruimte voor voetgangers, fietsers, voor verblijven en voor groen. Daarnaast kan iedereen op deze manier beter van het historisch erfgoed genieten. Elk jaar worden er plekken verwijderd en opnieuw ingericht volgens de afspraken uit de Omgevingsvisie Binnenstad. Door het opheffen van parkeerplaatsen neemt de parkeercapaciteit af. We houden hier rekening mee met het totaal aantal uit te geven

parkeervergunningen. We verlagen het vergunningenplafond per rayon stapsgewijs door opgezegde of beëindigde vergunningen voor een deel niet opnieuw uit te geven. Bij de planning van de te verwijderen parkeerplekken, wordt rekening gehouden met de projecten van de binnenstad. Zo worden in 2025 parkeerplekken verwijderd om ruimte te maken voor Park Paardenveld en wordt er begonnen met het autoluw maken van Janskerkhof.

Knip Catharijnesingel

Vanaf maart 2025 is er een geslotenverklaring ingevoerd voor het weren van doorgaand auto- en motorverkeer op de Catharijnesingel. De geslotenverklaring tussen de Spoor- en Stationsstraat leidt tot een vermindering van de verkeersdruk op de Catharijnesingel, wat ten goede komt aan de leefbaarheid van de binnenstad. De bestaande parkeergarages in de binnenstad blijven bereikbaar, waarbij parkeergarage Paardenveld niet meer bereikbaar is over de Catharijnesingel komend vanaf de Bleekstraat

Herinrichting Amsterdamsestraatweg

Rond de zomer van 2025 is de herinrichting en rioolvervanging van de Amsterdamsestraatweg tussen de Marnixlaan en Weerdsingel afgerond. Ook na de herinrichting blijft parkeergarage Paardenveld bereikbaar via de Amsterdamsestraatweg. De Amsterdamsestraatweg wordt ingericht als 30 km/u-weg, met drempels, verhoogde oversteekpunten, zebrapaden en een brede middenberm, waar mogelijk worden parkeervakken opgeheven. Met de nieuwe inrichting maken we de straat groener en verbeteren we de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers. Daarnaast verbeteren we de leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit van de Amsterdamsestraatweg structureel, waarmee er een prettige woon- en leefomgeving voor bewoners en een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor ondernemers ontstaat.

Ontwikkeling Lombokplein en kop ASW

Met de herontwikkeling van het gebied van de Graadt van Roggenweg, het Westplein en de kop Amsterdamsestraatweg/Oude Daalstraat veranderen we de identiteit van dit gebied van voornamelijk een mobiliteitsfunctie naar een woonfunctie. Met de realisatie van het Lombokplein realiseren we circa 350-400 woningen, wordt de infrastructuur aangepast, vergroenen we het gebied en maken we de Leidsche Rijn bevaarbaar. Tevens voegen we met de ruimtelijke ontwikkeling op de kop van de ASW meer woningen en voorzieningen toe aan het gebied aan de overkant van parkeergarage Paardenveld. Hiermee wordt de ruimtelijke structuur aan de rand van de 1ste Daalsebuurt hersteld en wordt de Amsterdamsestraatweg beter verbonden met de binnenstad.

8 Financiën

Op dit hoofdstuk is tijdelijk geheimhouding opgelegd op grond van artikel 87 Gemeentewet om reden genoemd in artikel 5.1 lid 2 b van de Wet open overheid totdat het project financieel is afgesloten.

Geheimhouding is nodig om het gemeentelijke financiële belang bij onderhandelingen te beschermen. Bij onderhandelingen is het van belang dat de potentiële contractpartij geen inzage heeft in de gemeentelijke financiële mogelijkheden en strategische scenario's waarmee de gemeente de onderhandelingen ingaat.

9 Toekomst parkeergarage Paardenveld

Met het aflopende erfpachtrecht voor Parkeergarage Paardenveld staat de gemeente Utrecht voor de keuze om te bepalen hoe de parkeergarage gebruikt gaat worden tot aan de beoogde herontwikkeling van het gebouw vanaf 2035. Hiervoor zijn drie scenario's ontwikkeld, met mogelijk enkele varianten binnen die scenario's.

I. Voortzetting van het huidig gebruik tot 3 september 2035.
II. Optimaliseren van het huidig gebruik en toevoegen van programma tot 3 september 2035.
III. Sloop van de parkeergarage per 3 september 2025.

Er is tevens een participatieproces doorlopen met buurt, stad en markt met als doel het ophalen van inspiratie voor de programmatische invulling van parkeergarage Paardenveld. In januari 2025 is er een aanvullende peiling georganiseerd over een kleinschalig sekswerkbedrijf in parkeergarage Paardenveld.

9.1 Algemene conclusies

Nut en noodzaak parkeergarage

De parkeergarage Paardenveld is niet noodzakelijk voor bewoners parkeren omdat er voldoende alternatieven in de omgeving zijn om de parkeerbehoeftes van de bewoners op te vangen. In de parkeergarages Jan Meijenstraat en Hoog Catharijne zijn reeds meer dan 150 parkeerplaatsen gereserveerd voor bewoners die hun auto van straat naar garage willen verplaatsen.

Er zijn vanuit de parkeerbalans geen belemmeringen om te kiezen voor een sloop-scenario en een herbestemming van de locatie is mogelijk. De strategische ligging en het (voordelig) tarief van de parkeergarage Paardenveld maken de garage aantrekkelijk voor bezoekers. De parkeergarage is nuttig voor de bereikbaarheid van enkele voorzieningen in de directe omgeving van de parkeergarage, waaronder politiebureau Paardenveld. Tevens heeft de politie Midden-Nederland de wens geuit om tot 2035 gebruik te maken van de parkeergarage.

Kortom, de parkeerfunctie van het gebouw is nuttig, maar niet noodzakelijk.

Gebruiksmogelijkheden van het gebouw

Op basis van de huidige inzichten en informatie over de (onderhouds)staat van de parkeergarage kunnen we het huidige programma van de parkeergarage optimaliseren en meervoudig ruimtegebruik stimuleren. Ook maakt de constructie van de parkeergarage, met twee trappenhuizen voor voetgangers en een separaat slakkenhuis voor autoverkeer om toegang te verkrijgen tot de verdiepingen, het mogelijk om enkele van de vier de bestaande parkeerlagen voor ander programma dan parkeren te bestemmen. Op deze manier kan de ruimte op de 1e verdieping efficiënter worden ingezet en kan parkeerruimte op verdiepingen die niet nodig zijn ingezet worden voor andere beleidsdoeleinden en kan meervoudig ruimtegebruik gestimuleerd worden.

Financiële kaders

Voor de businesscase van de programmatische scenario's is als uitgangspunt genomen dat via de exploitatie van de parkeergarage de vergoeding voor de aanschaf van de parkeergarage is gedekt, de parkeergarage na 10 jaar is afgeschreven, er geen resterende inneemwaarde is en dat alle project-,onderzoeks- en voorbereidingskosten voor de herontwikkeling van het gebouw en omliggende gebied onderdeel zijn van de businesscase (incl. sloop en bouwrijp maken) en daarmee ook zijn gedekt.

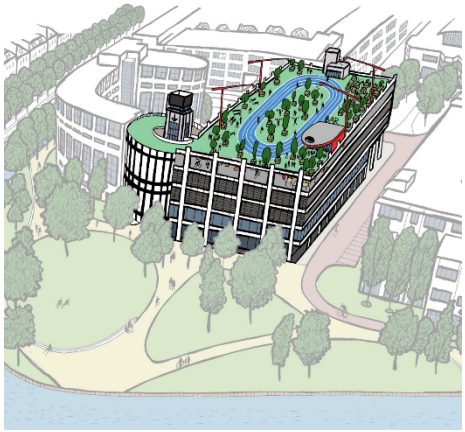
Op basis van deze uitgangspunten is voor zowel het scenario '*voorzetting van het huidige gebruik tot september 2035'* als het scenario *'optimaliseren van huidig gebruik en toevoegen van programma tot 3 september 2035'* dekking mogelijk vanuit de exploitatieopbrengsten van het gebouw. Het scenario sloop van de parkeergarage is alleen mogelijk als de bovengenoemde kosten in de toekomstige grondexploitatie worden opgenomen. Immers, bij het scenario sloop is er geen sprake van exploitatieopbrengsten. Als het uitgangspunt voor de toekomst van parkeergarage Paardenveld is om maximaal verdienend vermogen te behalen dan zorgt het structureel behouden van een parkeergarage met vier verdiepingen voor parkeren en het op de langere termijn schuiven van een gebiedsontwikkeling, voor een structureel hoger financieel resultaat dan de uitgewerkte scenario's.

Van de onderzochte programmatische invullingen is de mogelijkheid voor tijdelijke woningbouw in en op de parkeergarage financieel niet haalbaar en om deze reden niet uitgebreider verkend. Hiervoor is – op basis van de eerste inzichten en informatie – met grote waarschijnlijk een (te) krappe businesscase. Ook zijn de mogelijkheid van een inpandige fietsenparkeervoorziening alsmede de afvalhub vanwege praktische redenen niet verder uitgewerkt voor het programmatisch scenario optimalisatie.

Juridisch
Om juridische procedures met de huidige huurders te voorkomen heeft de Erfpachter aan de gemeente gevraagd om een addendum toe te voegen aan de bestaande afspraken tussen de Erfpachter en Gemeente. We staan hier in beginsel niet negatief tegenover. De erfpachter heeft het verzoek gedaan om de bepaling in de VSO inzake het vrij van huur opleveren te heroverwegen, om een slepende rechtsgang met de huidige huurders te voorkomen. Een besluit hiertoe is in lijn met de moties van de gemeenteraad, tot behoud van het huidige programma. Wel is hierbij een voorwaarde dat de gemeente Utrecht geen extra huurrisico draagt.

Bij het toevoegen van nieuw programma aan het gebouw zal er voor de selectie van mogelijke huurder(s) en exploitant(en) sprake zijn van een openbare uitvraag. Dit i.vm. het Didam-arrest.

Conclusie
Alles afwegende is het mogelijk om voor een periode van circa 10 jaar een tijdelijke invulling te geven aan het gebouw, waarbij er nieuwe functies worden toegevoegd aan het gebouw. Na afloop van deze periode kan de garage worden gesloopt en zal er een grondexploitatie worden gestart met een op dat moment vast te stellen (woon-) programma. Samen met de politie Midden-Nederland en andere vastgoedeigenaren verkennen we de mogelijkheden voor één integrale gebiedsontwikkeling.



Uit de studie van Studio BNL en UrbanXchange blijkt ook dat parkeergarage Paardenveld geschikt is om meervoudig ruimtegebruik te stimuleren en ruimte te bieden aan uiteenlopende invullingen. Hiermee ontstaat de mogelijkheid om het gebouw een maatschappelijk, cultureel en economisch waardevolle invulling te geven voor zowel de buurt als de stad.

9.2 Keuze voor scenario optimalisatie

Bij een keuze voor het scenario optimalisatie zal gedurende de exploitatieperiode van 10 jaar (sept 2025-2035) het gebruik van de garage stapsgewijs wijzigen. Hiermee ontstaat een gebouw met (meer) commerciële ruimtes op de begane grond en 1e verdieping, twee verdiepingen voor autoparkeren van bezoekers en politie Midden-Nederland en maatschappelijke en culturele bedrijvigheid op de tussenliggende verdiepingen. Op het openbare dak ontstaat ruimte voor bewoners en bezoekers van de stad om - ook zonder consumptie- op hoogte van de stad te genieten voor bijvoorbeeld sport, spel en ontmoeting. Hiermee ontstaat er een gebouw wat als voorbeeld kan dienen voor meervoudig ruimtegebruik in Utrecht en kunnen er ook enkele investeringen in de wijk mogelijk gemaakt worden, zoals een openbare toiletvoorziening. De mogelijkheid voor een kleinschalig sekswerkbedrijf en een logistieke hub in het gebouw dient nader uitgewerkt te worden.

Na overdracht wordt het aantal beschikbare verdiepingen voor autoparkeren teruggebracht van vier naar twee verdiepingen. Hiermee sorteren we stapsgewijs voor op beëindiging van autoparkeren in deze garage per 2035, verminderen we de verkeersdrukte in de wijk én kunnen we nieuw programma toevoegen aan deze hoek van de binnenstad. Tot 2035 blijven twee verdiepingen behouden voor bezoekers parkeren en abonnementen voor de politie Midden-Nederland. De verwachting is dat deze parkeerplekken een groot deel van de tijd gebruikt worden.

Op de begane grond en de eerste verdieping kan het gebruik van de verschillende ruimtes worden geoptimaliseerd. Naast het behoud van het huidige programma start hierna de uitwerking van de mogelijkheden voor een hub voor duurzame stadslogistiek en de mogelijkheden voor een kleinschalig sekswerkbedrijf. Op deze manier kunnen de huidige leegstaande ruimtes beter benut worden en ingezet worden voor het gewenste gebruik.

Voor de vierde verdieping wordt een uitvraag opgesteld om te komen tot één exploitant voor een broedplaats van maatschappelijke en culturele organisaties (maximaal 2200m2 BVO). Hierbij is het wenselijk zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij bestaande culturele en maatschappelijke functies uit de parkeergarage en omliggende Wijk C.

Het dak biedt de mogelijkheid om een programmatisch dragende functie aan het gebouw toe te voegen met een combinatie van een openbaar en gratis toegankelijk programma. Uiteindelijk dient een combinatie van een commerciële functie, groen, ruimte om te ontmoeten en te spelen en het uitzicht mensen 'naar boven' te verleiden: een combinatie die er nog niet is in de stad. Vanwege de mogelijke invulling van het dak zal er ook een veiligheids- en akoestisch onderzoek plaatsvinden.

Het is tevens mogelijk om een permanente toiletvoorziening te realiseren voor bezoekers van park Paardenveld. Daarmee komen de huidige tijdelijke voorzieningen (dixies) die hiervoor zijn gerealiseerd te vervallen.

9.3 Vervolg

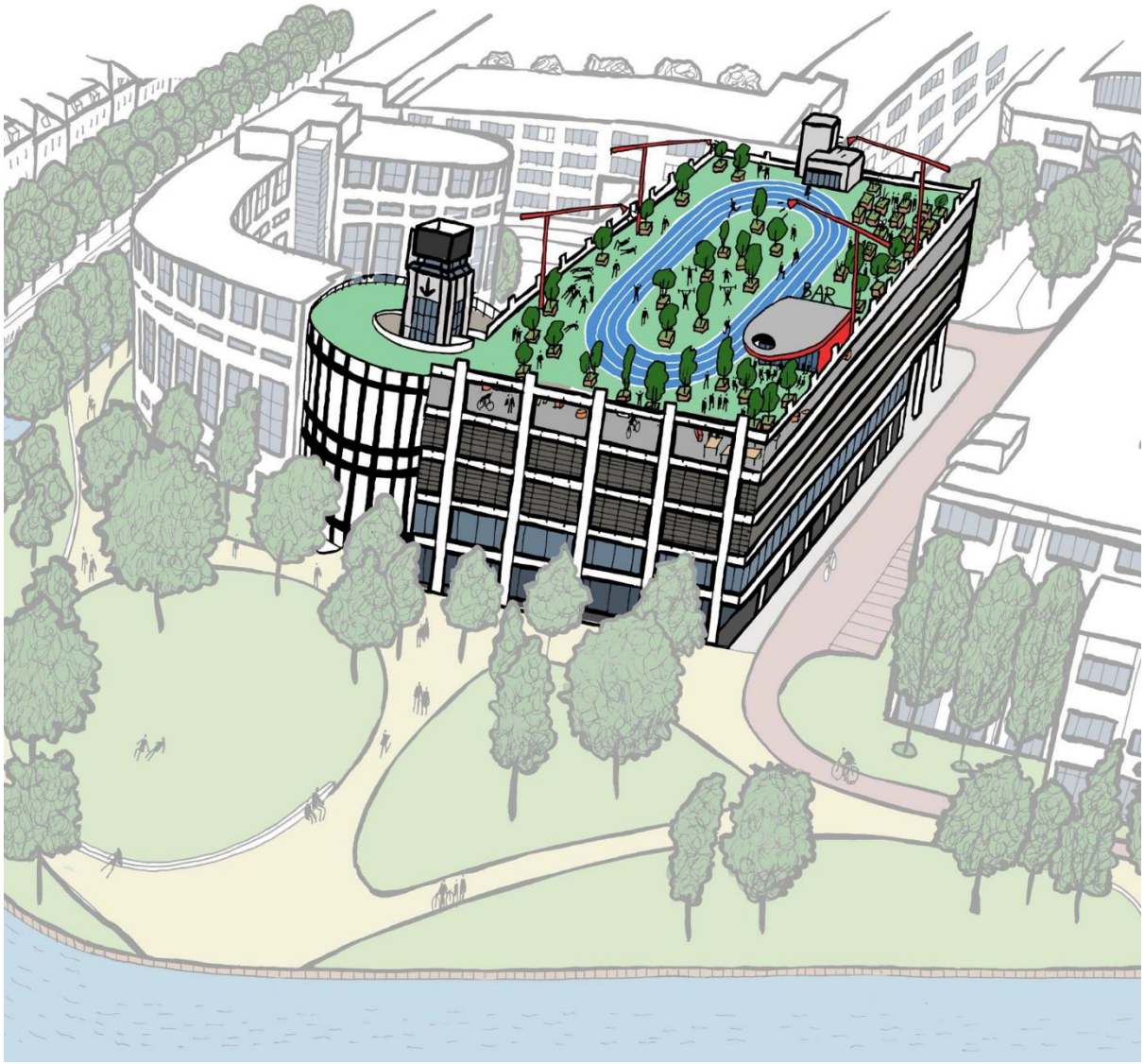
De voorbereidende werkzaamheden voor ingebruikname van het gebouw zijn in januari 2025 gestart om te voorkomen dat de huidige exploitatie op de begane grond en 1e verdieping en de parkeerexploitatie niet overgenomen kan worden wanneer het gebouw in september 2025 overgaat van Erfpachter naar de gemeente Utrecht. Dit is inclusief enkele onderzoeken die nodig zijn voor de overdracht en het voorbereiden van het in beheer nemen van het volledige gebouw.

Gemeente Utrecht

Na een raadsbesluit over de toekomst van parkeergarage Paardenveld vervolgen we de voorbereiding van de ingebruikname van de Parkeergarage en eventueel het realiseren van het scenario ‘optimalisatie’. Voordat er invulling gegeven kan worden aan het invullen van de vrijkomende verdiepingen dient ook de mogelijkheden voor een kleinschalig sekswerkbedrijf en/of hub voor duurzame stadslogistiek verder uitgewerkt te worden. De uitwerking van het toe te voegen programma vraagt mogelijk om fysieke aanpassingen aan het gebouw, waarvan de onderliggende onderzoeken en voorbereidingen in enkele gevallen pas gestart kunnen worden bij overdracht van het pand van de Erfpachter naar de gemeente.

Dit zal betekenen dat de ruimtes en verdiepingen waar nieuwe functies aan worden toegevoegd pas na de oplevering in gebruik kunnen worden genomen. We gaan voor de nieuw toe te voegen functies vooralsnog uit van 2026 en 2027, maar dit hangt ook af van de uit te voeren onderzoeken, de zoektocht naar exploitant(en) voor het beoogde programma, eventuele vergunningverlening en de precieze invulling van het gebouw.

Inspiratiedocument toekomst Parkeergarage Paardenveld



Visualisatie van tijdelijk programma met ruimte voor sport, spel, ontmoeting, groen en een ondersteunende commerciële functie op het dak van parkeergarage Paardenveld door Studio BNL & UrbanXchange (bijlage bij raadsvoorstel: Studie StudioBNL & UrbanExchange tijdelijke invulling parkeergarge Paardenveld).

Maart 2024

Inleiding

In september 2025 loopt het erfpachtrecht van Paardenveld Vastgoed B.V. voor de parkeergarage Paardenveld af en wordt de gemeente Utrecht eigenaar van het gebouw. Naar verwachting wordt de parkeergarage rond 2035 onderdeel van een integrale gebiedsontwikkeling in dit deel van de binnenstad.

Momenteel heeft de Parkeergarage verschillende soorten bedrijvigheid op de begane grond en eerste verdieping en 4 parkeerlagen. Om te komen tot verschillende scenario's voor de toekomst van de parkeergarage heeft er een proces plaatsgevonden met buurt, stad en markt, passend bij de moties M353 Brede verkenning Paardenveld Utrecht en M357 Parkeer de Parkeergarage Paardenveld bij de raad Utrecht. Het samen stad maken bestond uit twee delen. Ten eerste is er van maart 2024 tot en met september 2024 met buurt, stad en markt gesproken over ideeën, wensen en initiatieven voor de toekomst van de parkeergarage. Vervolgens is er in januari 2025 een aanvullende stap toegevoegd en is er een peiling naar de mogelijkheid voor een kleinschalig sekswerkbedrijf in parkeergarage georganiseerd.

In dit document staan het proces rondom het proces met buurt, stad en markt en de peiling en de opbrengsten daarvan beschreven. We noemen dit document 'een inspiratiedocument' omdat het voornamelijk gaat over de opbrengsten die opgehaald zijn ter verrijking van de mogelijkheden voor de tijdelijk programmering in Parkeergarage Paardenveld. Dit document is onderdeel van het raadsvoorstel voor de 'Tijdelijke invulling Parkeergarage Paardenveld (2025 – 2035) – kenmerk: 11523509'.

Inhoudsopgave inspiratiedocument toekomt parkeergarage Paardenveld

Proces 4

§1 Samenwerkingsverslag parkeergarage Paardenveld 8

§2 DenkMee (deel 1) 22

Uitvraag DenkMee 22

Opbrengsten uit buurtbijeenkomst 22 april 24

§3 Studio BNL & UrbanXchange (deel 1) 26

10 voorbeeldprojecten 26

Visualisatie 3 scenario's herbestemming 27

§4 U-DECIDE (deel 1) 38

§5 Bijeenkomsten en DenkMee (deel 2: verkenning kleinschalig sekswerkbedrijf) 39

Bijlagen 43

- Opbrengsten DenkMee parkeergarage Paardenveld deel 1
- Visie Wijk C-Komitee op toekomst parkeergarage Paardenveld
- Opbrengsten DenkMee parkeergarage Paardenveld deel 2
- Verslag informatiebijeenkomst bewoners en ondernemers rondom het Paardenveld 22 januari
- Verslag online bijeenkomst bewoners en ondernemers rondom het Paardenveld 27 januari
- Verslag informatiebijeenkomst bewoners en ondernemers rondom het Paardenveld 29 januari
- Verslag informatiebijeenkomst bewoners en ondernemers rondom het Paardenveld 4 maart

Proces



Figuur 1: poster voor DenkMee Parkeergarage Paardenveld

Het *Samen stad maken* rondom Parkeergarage Paardenveld kent twee delen.

Deel 1 is erop gericht om zoveel mogelijk inspiratie op te halen bij buurt, stad en markt over de ideeën voor de tijdelijke invulling van parkeergarage Paardenveld. Deel 2 van het *Samen stad maken* is een aanvullende stap op het eerdere proces waarbij dat erop is gericht om wensen, vragen en zorgen op te halen over het mogelijk toevoegen van een kleinschalig sekswerkbedrijf in de parkeergarage. De opbrengsten van het *Samen stad maken* zijn verzameld in dit inspiratiedocument.

Met dit inspiratiedocument kan de Utrechtse gemeenteraad een op basis van een breed beeld een afweging maken over een scenario voor de tijdelijke invulling van Parkeergarage Paardenveld. In het samenwerkingsverslag (§1) is een samenvatting op hoofdlijnen van de opgehaalde ideeën in deel 1 van het samen stad maken en de gesprekken en buurtbijeenkomsten in deel 2 van het *Samen stad maken*. In hoofdstukken 2 tot en met 5 wordt inzichtelijk gemaakt wat er is opgehaald via DenkMee en U-DECIDE en de advisering van twee stedenbouwkundig bureaus. In de bijlagen is ondersteunende gedetailleerdere informatie te vinden.



Figuur 2: Inloopavond Parkeergarage en Park Paardenveld 11 maart 2024

Algemene communicatietijdlijn

Er zijn meerdere bijeenkomsten georganiseerd rondom de planvorming voor de (tijdelijke) programmering voor Parkeergarage Paardenveld. Onderstaand een overzicht van de verschillende momenten die zijn georganiseerd:

- In februari 2024is er een wijkbericht verstuurd en voor de periode van 4 maart tot 18 maart 2024 waren er op twee/drie locaties in de omgeving van de parkeergarage QR codes om mensen te attenderen op de DenkMee over de toekomst van de parkeergarage. Buurtbewoners uit Wijk-C en Pijlsweerd Zuid zijn via een wijkbericht uitgenodigd om aanwezig te zijn bij de inloopavond van 11 maart 2024 over Park en Parkeergarage Paardenveld. Buurtbewoners uit Wijk-C en Pijlsweerd Zuid zijn via een wijkbericht uitgenodigd om aanwezig te zijn bij de inloopavond van 11 maart 2024 over Park en Parkeergarage Paardenveld.

- Bijeenkomst huidige huurders 6 maart 2024: Tijdens deze bijeenkomst was de projectleider aanwezig om in gesprek te gaan met, en vragen te beantwoorden van de huidige huurders over het proces van de planvorming voor de (tijdelijke) invulling van Parkeergarage Paardenveld.

- Inloopavond Parkeergarage Paardenveld 11 maart 2024: Deze, met het project Park Paardenveld gecombineerde, inloopbijeenkomst is bezocht door ongeveer 50 mensen. Mensen konden de via DenkMee ingediende ideeën voor de parkeergarage bekijken, ter plekke zelf hun idee invullen en vragen stellen over het proces.

- Bijeenkomst buurt en huurders 22 april 2024: We organiseerden een gesprek met huidige huurders, omwonenden en een vertegenwoordigers van omliggende vastgoed, waaronder het naastgelegen politiebureau. Daarin zijn de opbrengsten van DenkMee gedeeld en zijn zij gevraagd om een eerste reactie te geven en bij de gemeente aan te geven welke aandachtspunten, zorgen en/of kansen zij zien. Ook zijn de aanwezigen met elkaar in gesprek gegaan over mogelijke scenario's voor de programmatische invulling van de parkeergarage.

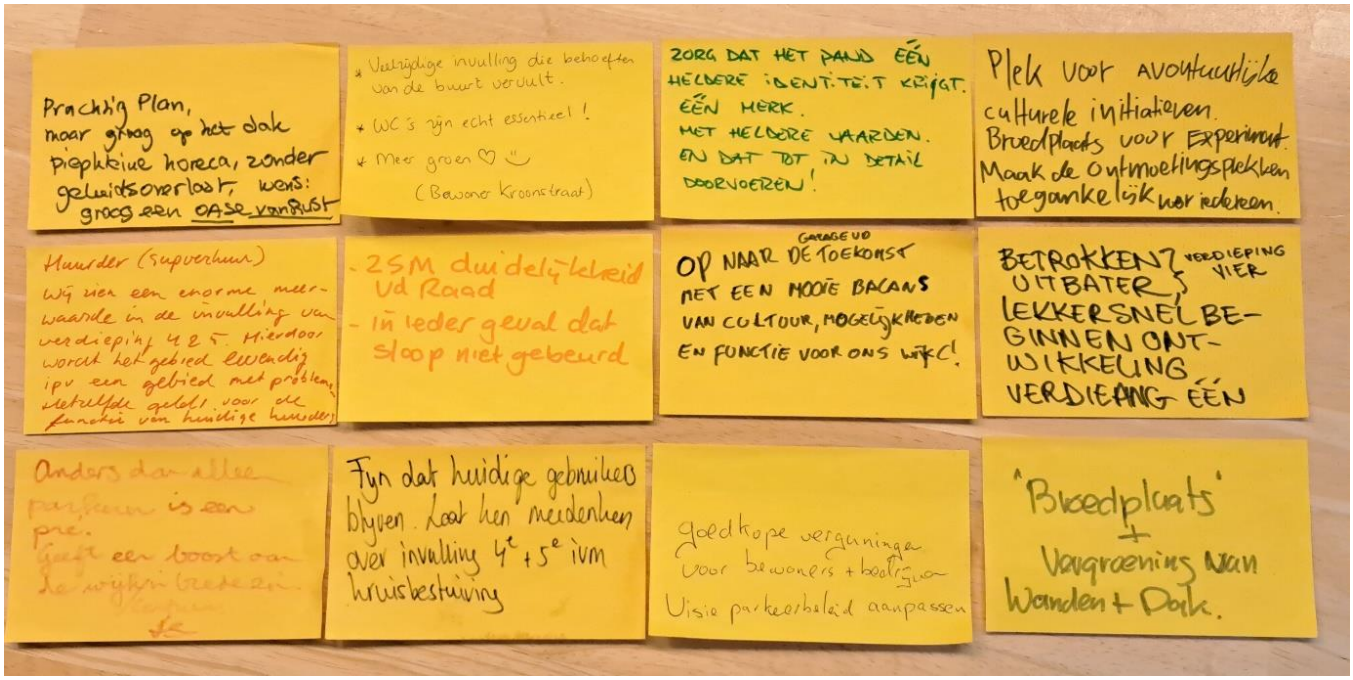
- Bijeenkomst parkeren 17 juni 2024: Onderdeel voor de onderbouwing van de scenario's voor de tijdelijke invulling van Parkeergarage Paardenveld is een mobiliteitsstudie van Royal Haskoning DHV naar de behoefte van parkeren in parkeergarage Paardenveld. Ook is er een Memo opgesteld over nut en noodzaak van de parkeergarage voor bewonersparkeren. Het Wijk C-Komitee en enkele bewoners hebben gevraagd om een gesprek over de parkeersituatie in het rayon van Wijk C en de binnenstad. Hiervoor is namens het Wijk C-Komitee ook een parkeervisie ingediend (opgenomen in de bijlagen).

  In dit gesprek is een toelichting gegeven op het parkeerbeleid. Onderdeel van die toelichting is dat het niet faciliteren van bewonersparkeren in parkeergarage Paardenveld in een worst case scenario in 2029 kan leiden tot een tekort, maar dat er dan onbenutte locaties zijn die vrij eenvoudig zijn aan te wenden. Toen is ook het conceptadvies voorgelegd: om de capaciteit van parkeergarage Paardenveld volledig buiten beschouwing te laten bij het in balans houden van de parkeerhuishouding van de binnenstad.

- Brede afsluitende bijeenkomst samen stad maken (deel 1) 30 september 2024: Deze bijeenkomst vormde de afsluiting van het samen stad maken. Tijdens deze bijeenkomst is een

ambtelijk concept gepresenteerd van de programmatische scenario's voor de tijdelijke invulling van de parkeergarage. Deze is ter peiling voorgelegd aan de aanwezigen met als doel te informeren en reacties op te halen op de voorgestelde richting. In de bijeenkomst kwamen de volgende reacties naar voren:

- Er werd overwegend positief gereageerd op het voorstel om twee etages van de parkeergarage (dak + 4e etage) een andere invulling te geven.
- Enkele aanwezigen zagen liever meer ruimte voor groen op het dak. Dit werd door een groot deel van de aanwezigen ondersteund. In de verdere uitwerking van het voorstel wordt geprobeerd om extraruimte voor groen op te nemen. Een aandachtspunt hierbij is dat onderhoud van groen op daken en/of tegen de gevel duur is, tenzij er animo is onder omwonenden of ondernemers om dit zelf te gaan beheren.
- Aanwezigen reageerden positief op het plan om een openbare toiletvoorziening te realiseren in/bij de parkeergarage.
- Een deel van de omwonenden maakte zich zorgen over de parkeerdruk in de buurt en heeft eerder gevraagd of het mogelijk is om ruimte te maken voor bewonersparkeren. In reactie hierop heeft de gemeente aangegeven dat de garage Jan Meijenstraat hiervoor nog plekken voor bewoners vrij heeft. Het voorstel is om de overgebleven verdiepingen van garage Paardenveld te bestemmen voor bezoekersparkeren en parkeren voor de politie Midden-Nederland.
- Gevraagd werd waarom er geen fietsenstalling in de garage komt, terwijl de gemeente op straat ruimte zoekt voor fietsparkeren. De gemeente heeft hierop geantwoord dat een bewaakte stalling, met alle faciliteiten die daarbij horen, duur is. De gemeente wil wel meer bewaakte stallingen realiseren in de stad, maar vanwege de ligging is garage Paardenveld daar niet de meest kansrijke plek voor en liggen de prioriteiten bij andere plekken in de stad. Ook heeft de bestaande buurtstalling nog voldoende capaciteit.



Figuur 3: Reacties op het voorstel tijdens de bijeenkomst op 30 september 2024

Aanvullende stap Samen stad maken (deel 2: verkenning kleinschalig sekswerkbedrijf)

- Op 9 januari 2025 is een aanvullende stap in het proces aangekondigd en is er een peiling gestart naar de wensen, vragen en zorgen over de mogelijk toevoeging van een kleinschalig sekswerkbedrijf aan parkeergarage Paardenveld. Wijkbewoners, belangstellenden, bedrijven, instellingen en andere organisaties uit de omgeving van de parkeergarage zijn hierover geïnformeerd. Met een wijkbericht zijn zij uitgenodigd om hierover in gesprek te gaan met de gemeente.
    - In totaal hebben er in de aanvullende stap in januari tot en met maart 4 bijeenkomsten plaatsgevonden met 'de buurt'.
    - Ook zijn er gesprekken georganiseerd met de huidige huurders in het gebouw en is met verschillende stakeholders gesproken, waaronder Sekswerkers, Belle Hulpverlening, exploitanten, politie en het OM.
    - Ook is er een digitale peiling gestart via DenkMee (DenkMee deel 2, §4)

  Uit dit proces komt een gemengd sentiment naar voren over het toevoegen van een kleinschalig sekswerkbedrijf in parkeergarage Paardenveld. De uitkomsten van de gesprekken met de buurt, huurders, sekswerkers, Belle hulpverlening en andere belanghebbenden zijn vastgelegd is het samenwerkingsverslag (§1). Daarnaast zijn de gesprekken met de buurt opgenomen in de bijlagen. De uitkomsten van DenkMee zijn apart opgenomen in §5 en de bijlagen.

§1 Samenwerkingsverslag parkeergarage Paardenveld

Hieronder zijn de opbrengsten van deel 1 van het samen stad maken verwerkt in het samenwerkingsverslag. Dit is geen uitputtend verslag, maar moet op hoofdlijnen inzicht geven in de opbrengsten. Voor gedetailleerde toelichting wordt verwezen naar de andere onderdelen van dit document en de bijlagen. Via DenkMee zijn er 151 reacties opgehaald in dit deel van het samen stad maken. Deze ideeën zijn gecategoriseerd en per categorie gewogen.

Welk belangrijk inhoudelijk inzicht is opgedaan uit de samenwerking met Utrechters?	Door wie is dit inzicht ingebracht?	Hoe hebben we dat gewogen?	Wat heeft dit inzicht en de weging bijgedragen of veranderd aan de plannen?
Een deel van de bewoners van Wijk C ervaart hinder van hoge parkeerdruk en zou graag in de parkeergarage Paardenveld parkeren.	Wijk C-Komitee	Licht. Parkeren in een garage tegen straattarief is niet mogelijk (conform parkeerbeleid). Er zijn nog garage plekken beschikbaar in nabijgelegen garages én we zien bewoners parkeren in Paardenveld niet als een lange termijnoplossing omdat de garage in 2035 gesloopt wordt.	We hebben bewoners gewezen op de mogelijkheid in de Jan Meijenstraat of Hoog Catharijne hun auto te parkeren i.p.v. op straat.
Er is behoefte aan ruimte voor fietsparkeren, waarbij een stalling in de garage wordt voorgesteld.	Fietsersbond Utrecht en enkele bewoners	Licht. Een fietsenstalling in de garage zien we niet als passende oplossing. Enerzijds omdat er op deze locatie vooralsnog geen ruimte beschikbaar is op de begane grond, waardoor een stalling op hoger gelegen verdiepingen gerealiseerd zou moeten worden. Anderzijds omdat de prioriteiten elders liggen, bij voorkeur dichterbij het voetgangersgebied en langs de hoofdfietsroutes door de binnenstad. Ook is er voor buurtbewoners nog capaciteit in de buurtstalling.	We verkennen momenteel andere locaties dichterbij het voetgangersgebied waar een dergelijke voorziening beter past en er een hogere urgentie is om deze te realiseren. Ook worden er vanuit de herinrichting van Park Paardenveld extra fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd in de directe omgeving van parkeergarage Paardenveld.
Er is behoefte aan invulling/aankleding in de categorie groen en duurzaam.	DenkMee, bijeenkomsten	Middel. De behoefte aan meer groen sluit aan bij de ambities van de gemeente om de (binnen)stad te vergroenen. Ook wordt in het najaar park Paardenveld opnieuw heringericht (lees groener) Kanttekening: vergroening	Groen op het dak en aan de gevel is opgenomen in het voorstel aan de gemeenteraad. De precieze invulling hangt af van de verdere uitwerking van de plannen.

		in/op de parkeergarage is duur.	
Er zijn zorgen over de (sociale) veiligheid een leefbaarheid in en om te parkeergarage is zowel de bestaande als nieuwe situatie.	Buurtbewoners, ondernemers, huurders, via DenkMee	Zwaar. Het gevoel van (sociale) Veiligheid en een schone en veilig omgeving is belangrijk voor de perceptie van leefbaarheid. De zorgen hierover in de omgeving van de parkeergarage is een bekend thema. Al komt dit beeld niet naar voren vanuit meldingen bij politie of VTH.	We verwachten wij dat door het toevoegen van meer functies in het gebouw meer bedrijvigheid ontstaat en er daarmee een betere sociale controle is. Ook is er een openbare toiletvoorziening in het raadsvoorstel opgenomen om verloedering tegen te gaan. Met de herinrichting van Park Paardenveld zal de verlichting worden verbeterd. In het raadsvoorstel nemen we daarnaast een budget op voor aanpassingen aan het gebouw en omgeving waar relevant. In het raadsvoorstel nemen we ook op dat we een beheergroep willen samenstellen waarbij betrokkenen samen met de gemeente kijken of er sprake is van overlast of onveilige situaties en wat daaraan gedaan kan worden. We nemen een reservering van middelen op om in samenspraak met de beheergroep indien nodig extra maatregelen te nemen, waaronder mogelijk de inzet van toezicht en handhaving in de omgeving.
Er is behoefte aan een passende relatie tussen rust en ruis.	DenkMee, bijeenkomsten	Middel. Parkeergarage Paardenveld ligt in een woonwijk. Omwonenden hebben hun zorgen uitgesproken over overlast door bezoekers en toeleveranciers van eventuele nieuwe functies.	Hier wordt rekening mee gehouden in de verdere uitwerking. In het voorstel aan de gemeenteraad is onder andere een mobiliteitsstudie opgenomen om bij de verdere uitwerking na te gaan wat de invloed van nieuwe functies is op het verkeer in de buurt. Daarnaast wordt bij het toevoegen van nieuwe functies ook rekening houden met bijvoorbeeld de effecten van geluid.
Er is behoefte aan toegankelijkheid/ laagdrempeligheid van nieuwe functies in aanvulling op het bestaande aanbod.	Buurtbewoners, ondernemers, DenkMee	Zwaar. De parkeergarage moet aansluiten bij het openbare park een nieuwe functies moeten iets toevoegen ten opzichte van het bestaande aanbod. Daarbij moet het aanbod in de garage voor een zo breed mogelijk publiek toegankelijk zijn.	In het voorstel wordt het dak daarom publiek toegankelijk gemaakt met toevoeging van nieuwe functies: sport/spel, groen, en een ondersteunden commerciële functies. Daarnaast komt er een openbare toiletvoorziening. Daarnaast is er ook ruimte gereserveerd voor broedplaatsen met betaalbare werkplekken voor creatieve ondernemers.

Er is behoefte aan maatschappelijk voorzieningen in de parkeergarage.	DenkMee, Maker en creatieve ondernemers	Zwaar, deze categorie sluit aan bij het broedplaatsenbeleid en de modernisering van het Sekswerkbeleid. Daarnaast sluiten functies genoemd in deze categorie ook aan bij door de buurt genoemde behoefte aan een laagdrempelige ontmoetingsplek.	Opgenomen in het raadsvoorstel met het voorstellen van: - Culturele broedplaatsen op de 4de verdieping; - verkenning van een kleinschalig sekswerkbedrijf in de parkeergrage; - een publiek toegankelijk dak;
Behoefte aan (tijdelijk) wonen	Indieners van een reactie op DenkMee	Zwaar. De woningbehoefte is groot, echter zijn (tijdelijke) woningen in/op de garage erg kostbaar en door de beperkte daglichttoetreding is het aantal woningen dat is te realiseren relatief laag.	Vanwege de hoge kosten is wonen niet opgenomen in het voorstel aan de raad.
Plek om te sporten en/of te spelen	Indieners van een reactie op DenkMee	Zwaar. Het toevoegen van sport- en spelfaciliteiten past binnen de ambitie 'gezond stedelijk leven'.	In het voorstel wordt sport/spel mogelijk gemaakt op het dak.
Er is behoefte aan ruimte voor (dak)horeca.	DenkMee, bijeenkomsten	Middel. Horeca voegt levendigheid toe en draagt bij aan beheer/toezicht van het pand. Een belangrijke kanttekening is de geuite zorgen over mogelijke (geluids)overlast. Een zware/grootschalige horecafunctie wordt daarom niet voorgesteld.	In het voorstel wordt een commerciele functie (eventueel horeca) op het dak verkend, maar wordt wel eerst een veiligheidsonderzoek en akoestisch onderzoek verricht. De privaatrechtelijke positie van GU biedt verregaande mogelijkheden in het maken over afspraken om overlast tegen te gaan.
Er is een brede behoefte aan functies in de categorie cultuur, kunst en creatief.	Verschillend inwoners en initiatienemers via DenkMee	Middel, Er zijn uiteenlopende ideeën ingediend die meer of minder haalbaar zijn. De gemeenschappelijke deler dit in het type functie. Dit type functie sluit aan bij het broedplaatsenbeleid van de GU én de raadsmotie.	In het voorstel wordt er op de 4de etage ruimte gereserveerd voor een broedplaats met culturele en maatschappelijke waarde.
Er is een behoefte aan ruimte voor economische functies: detailhandel/ vrijetijdseconomie (waaronder het behoud van de	DenkMee, huidige huurders, bijeenkomsten	Zwaar. Het behouden van de huidige huurders sluit aan de bij raadsmotie en wens uit de omgeving om het bestaande aanbod te behouden. Het toevoegen van nieuwe functies moet waarde toevoegen aan de bestaande functies in het bebouw.	In het voorstel wordt op de 4e etage ruimte gereserveerd voor broedplaatsen, op het dak wordt ruimte gereserveerd voor een commerciële functie die ondersteunend is aan de rest van het gebruik van het dak en verder wordt onderzocht of er ruimte is voor een logistieke hub én een kleinschalige sekswerklocatie.

huidige ondernemers.			
Er is behoefte aan een plek voor jongeren en ouderen	Verschillende bewoners uit omgeving parkeergarage	Middel. Er is een groot aantal wensen geuit in het samen stad maken en daarbij zitten ook invullingen die aansluiten bij de behoeften voor jongeren en ouderen.	In het voorstel wordt het dak daarom publiek toegankelijk gemaakt met toevoeging van nieuwe functies: sport/spel, groen, en een ondersteunden commerciële functies. Ook zullen we in de uitvraag van de broedplaats de wens voor een plek voor 'de buurt' (niet alleen jongeren of ouderen) opnemen.
Slopen van de garage	DenkMee	Zwaar. Deze optie is opgenomen in het voorstel aan de gemeenteraad omdat deze aansluit bij de raadsmotie over de parkeergarage.	Opgenomen in het voorstel. Deze optie raden wij echter af omdat er geen financiële dekking voor dit scenario is. in dit geval de kosten voor de aankoop van de parkeergarage niet worden terugverdiend.

Hieronder zijn de opbrengsten van deel 2 van het samen stad maken, over een eventuele kleinschalige sekswerklocatie in parkeergarage Paardenveld, verwerkt in het samenwerkingsverslag met uitzondering van de opbrengsten van DenkMee. Dit is geen uitputtend verslag, maar geeft op hoofdlijnen inzicht in de opbrengsten. Voor gedetailleerde toelichting wordt verwezen naar de andere onderdelen van dit document en de bijlagen.

Welk belangrijk inhoudelijk inzicht is opgedaan uit de samenwerking met Utrechters?	Door wie is dit inzicht ingebracht?	Hoe hebben we dat gewogen?	Wat heeft dit inzicht en de weging bijgedragen of veranderd aan de plannen?
Verwachting dat er onvoldoende toezicht op de omgeving en de naleving van de regels zal zijn	Omwonenden, huurders	Zwaar. Belangrijk dat bewoners en bezoekers zich prettig en veilig kunnen voelen in en om het gebouw. We verwachten niet dat een kleinschalig sekswerkbedrijf een negatieve invloed heeft op de veiligheid, maar het is belangrijk hier alert op te zijn.	De exploitant moet voldoen aan de eisen van de APV en is ervoor verantwoordelijk zich in te spannen dat zijn onderneming niet voor overlast zorgt. Op basis van de gemeentelijke handhavingsstrategie ziet de gemeente hierop toe. In het raadsvoorstel nemen we daarnaast op dat we een beheergroep willen samenstellen waarbij betrokkenen samen met de gemeente kijken of er sprake is van overlast of onveilige situaties en wat daaraan gedaan kan worden. We nemen een reservering van middelen op om in samenspraak met de beheergroep indien nodig extra maatregelen te nemen, waaronder mogelijk de inzet van

			toezicht en handhaving in de omgeving.
Verwachting dat de parkeergarage en de omgeving van de parkeergarage (portieken, bruggen, park) bijdragen aan onwenselijk/ strafbaar gedrag (donkere plekken)	Omwonenden, huurders	Zwaar. Belangrijk dat bewoners en bezoekers zich prettig en veilig kunnen voelen in en om het gebouw. We verwachten niet dat een kleinschalig sekswerkbedrijf hierin per se veel verandert, maar het is belangrijk hier alert op te zijn.	In het raadsvoorstel wordt een budget opgenomen voor aanpassingen aan het gebouw en omgeving waar relevant. Daarbij kijken we ook naar de verlichting. Mogelijke extra gerichte inzet van toezicht en handhaving draagt verder bij aan het voorkomen van onwenselijk/strafbaar gedrag. Ook nemen we in het raadsvoorstel op dat we een beheergroep willen samenstellen waarbij betrokkenen samen met de gemeente kijken of er sprake is van overlast of onveilige situaties en wat daaraan gedaan kan worden.
Verwachting dat onwenselijke zaken als wildplassen, drugsgebruik en zwerfafval zullen toenemen.	Omwonenden, huurders	Zwaar. Belangrijk dat bewoners en bezoekers zich prettig en veilig kunnen voelen in en om het gebouw. We verwachten niet dat een kleinschalig sekswerkbedrijf hierin per se veel verandert, maar het is belangrijk hier alert op te zijn.	In het raadsvoorstel nemen we op dat we een beheergroep willen samenstellen waarbij betrokkenen samen met de gemeente kijken of er sprake is van overlast of onveilige situaties en wat daaraan gedaan kan worden. We nemen een reservering op van middelen om in samenspraak met de beheergroep indien nodig extra maatregelen te nemen, waaronder mogelijk de inzet van toezicht en handhaving. Ook nemen we in het voorstel op dat we een openbare toiletvoorziening willen realiseren, om wildplassen te voorkomen.
Verwachting dat een eventueel kleinschalig sekswerkbedrijf zal leiden tot overlast door kijktoerisme en het naroepen van inwoners op straat.	Omwonenden	Laag. Door de aard van het seksbedrijf dat wordt voorzien (geen raamsekswerk, op afspraak) ligt het niet voor de hand dat de locatie ‘kijkers’ aantrekt. Omdat op afspraak zal worden gewerkt is de kans op klanten die opzoek zijn naar seks, en wellicht mensen op straat aanspreken, ook klein.	In het raadsvoorstel nemen we een reservering van middelen op om in samenspraak met de beheergroep indien nodig extra maatregelen te nemen, waaronder mogelijk de inzet van toezicht en handhaving. Zij kunnen een preventieve werking hebben, en ingrijpen bij overlast. Ook nemen we daarin op dat we een beheergroep willen samenstellen waarbij betrokkenen samen met de gemeente kijken of er sprake is van overlast of onveilige situaties en wat daaraan gedaan kan worden.
Verwachting dat er meer	Omwonenden	Midden. De locatie is goed bereikbaar met OV en te voet of	In het voorstel reserveren we budget op voor verkeersonderzoek. N.a.v.

autoverkeer naar de wijk komt door sekswerkbedrijf en dat de parkeerdruk toeneemt.		fiets. Een grote toename van het verkeer voor het sekswerkbedrijf achten we onwaarschijnlijk. Dit moet wel nader worden onderzocht.	de bevindingen kan worden of er maatregelen nodig zijn en welke mogelijkheden er zijn hiervoor.
Angst voor waardedaling van woningen ten gevolge van de komst van een kleinschalig sekswerkbedrijf	Omwonenden	Laag. Gegeven de wijze waarop het sekswerkbedrijf wordt ingevuld (kleinschalig, geen raamsekswerk) verwachten we geen directe nadelige gevolgen voor de waarde van omliggende woningen. Mocht dit wel het geval zijn kunnen eigenaren aanspraak maken op nadeelcompensatie.	Geen.
Sommigen vinden dat sekswerk onder geen enkele omstandigheid in een woonwijk moet plaatsvinden	Omwonenden	Laag. We begrijpen dat een dergelijke functie vragen en zorgen oproept. Tegelijkertijd is voor de sociale veiligheid en destigmatisering belangrijk dat sekswerk onderdeel uitmaakt van het maatschappelijk leven.	Geen.
De situering van ingang van het seksbedrijf moet zo zijn dat omwonenden zo min mogelijk merken van bezoekers	Omwonenden	Middel. Bij de nadere uitwerking en ontwerp van het gebouw moet rekening worden gehouden met de looproutes van sekswerkers en hun klanten, bezoekers van andere bedrijven en omwonenden. Daarbij geldt dat bezoekers van een sekswerkbedrijf in de regel belang hechten aan discretie en omwonenden en andere bezoekers zo min mogelijk willen merken van het sekswerkbedrijf.	In het raadsvoorstel nemen we op dat we willen onderzoeken hoe de ingangen en looproutes voor het hele pand (inclusief een kleinschalig sekswerkbedrijf) het beste kunnen worden vormgegeven. Hiervoor maken we een Programma van Eisen.
Belangrijk dat de omgeving van het gebouw schoon, heel en veilig is.	Omwonenden, huurders, sekswerkers	Zwaar. Belangrijk dat bewoners, huurders, sekswerkers en bezoekers zich prettig en veilig kunnen voelen in en om het gebouw. We verwachten niet dat een kleinschalig sekswerkbedrijf hierin per se veel verandert, maar vinden het belangrijk hier alert op te zijn.	In het raadsvoorstel nemen we een budget op voor ‘schoon, heel, veilig’.
Goed dat verschillende activiteiten in gebouw	Sekswerkers, diverse exploitanten, SWAD, Belle	Zwaar. Steun voor het idee van hen die die daadwerkelijk gebruik kunnen gaan maken van de mogelijkheid van een	In het raadsvoorstel wordt de gemeenteraad een scenario voorgelegd waarin verschillende functies worden toegevoegd aan het

samenkomen. Dit zorgt voor reuring en menging doelgroepen, waardoor anonimiteit klanten en sekswerkers groter is. En sociale veiligheid hoger.		kleinschalig sekswerkbedrijf, of die erin moeten investeren, is onontbeerlijk.	gebouw. Waaronder een kleinschalig sekswerkbedrijf.
Goed dat sekswerk een plek kan krijgen in een sociale functie en sociale cohesie. Sekswerk is onderdeel van het stedelijk leven, hoort bij samenleving. Goed voor destigmatisering.	SWAD, Belle, sekswerkers	Zwaar. Destigmatisering is één van de doelstellingen van het Utrechtse sekswerkbeleid. Belangrijk als wordt onderkend dat dit een stap in de goede richting is.	Geen.
Goed nadenken over de locatie in het pand en routes. Wat maak je zichtbaar en wat niet. Onderdeel laten zijn van de omgeving.	Belle, Politie	Zwaar. Sekswerkers, klanten en andere bezoekers moeten zich prettig en veilig voelen in en om het gebouw.	Eén van de zaken die verder moet worden uitgewerkt is hoe het gebouw precies wordt ingericht. Hiervoor maken we een Programma van Eisen. Inclusief looproutes en ingangen. Dit nemen we ook op in het raadsvoorstel.
Goed zicht en overzicht houden is belangrijk voor exploitant en sekswerkers: zorg voor één ingang van seksbedrijf van waaruit vervolgens de verschillende ruimten te bereiken zijn.	Politie, sekswerkers	Zwaar. Sekswerk moet op een veilige manier plaatsvinden. Goed zicht is daarbij belangrijk.	De eisen die we aan de vormgeving van een seksbedrijf stellen moeten na besluitvorming van de gemeenteraad verder worden uitgewerkt. Hiervoor maken we een Programma van Eisen. De eis van één ingang nemen we daarin mee.
Liefst gescheiden van andere ondernemingen zodat klanten op discrete wijze naar binnen	Sekswerkers, huurders	Middel. De manier waarop het pand en de routering wordt ingericht, is een afweging. Te bezien valt nog in welke mate een totale afscheiding haalbaar is en hoe wenselijk dit is ook	Eén van de zaken die verder moet worden uitgewerkt is hoe het gebouw precies wordt ingericht. Hiervoor maken we een Programma van Eisen. Inclusief looproutes en

kunnen en dat andere bezoekers niet ten onrechte als klant kunnen worden gezien.		met het oog op zicht en sociale controle.	ingangen. Dit nemen we ook op in het raadsvoorstel.
Bereikbaarheid is goed: sekswerkers en klanten kunnen met het OV, fiets en auto komen. Positief dat er ook direct parkeergelegenheid is. Voorkomt parkeeroverlast in de wijk.	Sekswerkers, Belle, exploitanten	Zwaar. Een goede bereikbaarheid voor sekswerkers voorkomt dat zij zelfstandig de locatie kunnen bereiken, zonder afhankelijk te zijn van derden. Voor de haalbaarheid van een sekswerkbedrijf is het daarnaast belangrijk dat exploitanten denken dat deze goed bereikbaar is voor klanten.	Dit inzicht heeft er mede aan bijgedragen dat de optie voor een kleinschalig sekswerkbedrijf in het raadsvoorstel onderdeel uitmaakt van één van de scenario's die worden aangeboden in het raadsvoorstel.
Kans dat politiebureau ernaast ligt. Drempelverlagend (Belle). Sowieso altijd belangrijk om kort lijntjes met wijkagent te hebben (exploitant).	Sekswerkers, Belle, exploitant	Middel. De politie is niet verantwoordelijk voor het toezicht en de handhaving op het sekswerkbedrijf. Dat is de gemeente. De nabijheid van het politiebureau kan mogelijk wel een (ervaren) preventieve werking hebben. Ook kan het de drempel voor sekswerkers verlagen misstanden te melden.	De politie is niet verantwoordelijk voor het toezicht en de handhaving op het sekswerkbedrijf. Dat is de gemeente. Dat diverse partijen aangeven dat ze verwachten dat er een positief effect van de nabijheid van het politiebureau uit kan gaan zien we als ondersteunend aan de overweging een kleinschalig sekswerkbedrijf op te nemen in één van de scenario's van het raadsvoorstel.
Politiebureau ligt ernaast, maar toezicht en handhaving ligt bij gemeente en als alles goed verloopt zal er geen aanleiding zijn voor politie om vaker aanwezig te zijn dan normaal.	Politie	Middel. De politie is niet verantwoordelijk voor het toezicht en de handhaving op het sekswerkbedrijf. Dat is de gemeente. De nabijheid van het politiebureau kan mogelijk wel een (ervaren) preventieve werking hebben.	De gemeente is verantwoordelijk voor toezicht en handhaving op het sekswerkbedrijf. We verwachten dat een kleinschalig sekswerkbedrijf (onder de juiste voorwaarden en maatregelen) goed mogelijk kan zijn zonder dat het leidt tot meer politie inzet.
Geen specifieke zorgen over locatie: buurt kent geen oververtegenwoordiging van mensen in kwetsbare positie en ook geen grote	Politie	Middel. Op voorhand zien we als gemeente geen reden om een sekswerkbedrijf op deze locatie uit te sluiten. De politie en wijkagent hebben (als één van de partijen) kennis van wat er speelt in de buurt.	De gemeente denkt dat een kleinschalig sekswerkbedrijf (onder de juiste voorwaarden en met de juiste maatregelen) goed mogelijk kan zijn in deze buurt. Dat de politie aangeeft op dit moment geen specifieke zorgen te hebben in dit verband, zien wij als ondersteunend aan de overweging een kleinschalig sekswerkbedrijf op te nemen als

doorstroom van bewoners.			onderdeel van één van de scenario's in het raadsvoorstel.
Zou ook interessante plek kunnen zijn voor inpandige tippelzone. Gemiste kans om hier niks mee te doen. Met het opheffen van de tippelzone is er geen plek meer voor deze groep sekswerkers.	Sekswerkers, Belle	Laag. We onderkennen de behoefte aan een tippelzone bij een deel van de sekswerkers. Maar we zetten eerst in op andere vormen van sekswerk waaraan eveneens behoefte aan is en eerder te realiseren zijn.	Een tippelzone is geen onderdeel van de plannen voor de toekomst van parkeergarage Paardenveld.
Als tippelzone geen optie is, dan eventueel 1 kamer beschikbaar stellen voor deze doelgroep, die bijvoorbeeld per uur kan worden verhuurd.	SWAD	Laag. We onderkennen dat het aansluit op de behoefte van een deel van de sekswerkers. Gelet op het zicht op gezond, veilig en transparant sekswerk is echter in de APV opgenomen dat verhuur ten minste per dagdeel moet zijn. Dit gaan we lerend evalueren.	Uurverhuur is geen onderdeel van de plannen voor de toekomst van parkeergarage Paardenveld.
Toegankelijkheid voor alle type sekswerkers is belangrijk. Ook voor de 'unserved community' zoals mannen en trans. Tegelijkertijd willen niet alle typen sekswerkers in elkaars buurt werken.	Belle, SWAD	Middel. We onderkennen dat een deel van de sekswerkers moeilijk aan een werkplek kan komen, waaronder mannen en trans. We zien ook graag voor hen een plek. We zien echter geen mogelijkheden hier op voorhand eisen aan te stellen.	Als de raad besluit dat een kleinschalig sekswerkbedrijf verder moet worden uitgewerkt, kijken we ook welke criteria we willen opstellen voor de selectie van een exploitant. Daarbij wegen we ook de wens mee om een diverse groep van sekswerkers toegang te bieden.
Zorg dat sekswerkers stigmavrij kunnen werken in omgeving met andere ondernemers. Bijvoorbeeld training van de ondernemers. Als gemeente/pandeigenaar heb je daar een	SWAD	Middel. Destigmatisering is één van de doelstelling van het sekswerkbeleid. De eerste stap is om, na besluitvorming, van de raad, verder uit te werken hoe een kleinschalig sekswerkbedrijf er uit kan zien. Trainingen etc. van ondernemers is belangrijk voor de fase daarna.	Als de raad besluit dat een kleinschalig sekswerkbedrijf verder moeten worden uitgewerkt, kijken we ook naar hoe de inbedding van een dergelijk bedrijf in de parkeergarage het best kan worden gefaciliteerd. Met Belle bespreken we of en hoe zij kunnen voorzien in trainingen of ander aanbod hieromtrent.

verantwoordelijk in.			
Openingstijden: idee om doordeweeks andere openingstijden te hanteren dan in het weekeinde (in het weekeinde ruimere openingstijden). 's Ochtends vroeg kunnen er ook juist veel klanten zijn.	Sekswerkers	Middel. We begrijpen dat sekswerkers behoefte hebben aan relatief ruimte openingstijden. Tegelijkertijd spelen hierbij ook de zorgen van omwonenden mee inclusief hun zorgen over overlast. De APV biedt de basis voor openingstijden, eventueel met de mogelijkheid deze aan te passen als daar goede redenen voor zijn.	Als de raad besluit dat een kleinschalig sekswerkbedrijf nader moet worden uitgewerkt, gaan we nader in gesprek met belanghebbenden over de randvoorwaarden (zoals de openingstijden). De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) biedt in ieder geval ruimte om hier aanpassingen in te doen.
Kans op stromen van passanten/ bezoekers klein: het gaat over kamerverhuur zonder raamsekswerk.	Politie, exploitanten, sekswerkers	Zwaar. Kijkers en mensen die opzoek zijn naar sekswerkers kunnen veel overlast veroorzaken. Dat willen we niet. De inschatting van m.n. politie (als niet direct belanghebbende) weegt hierin zwaar.	Dit heeft eraan bijgedragen dat een kleinschalig sekswerkbedrijf onderdeel is van één van de scenario's in het raadsvoorstel.
Kans op tippelaars buiten het seksbedrijf niet groot. Klanten hebben al afspraak gemaakt en komen voor seksbedrijf en niet voor ander sekswerk. Daarnaast: zolang tippelen niet toegestaan is, is het niet uitnodigend op een drukke plek dingen te doen waarvoor je opgepakt kan worden.	Exploitanten, SWAD	Middel. Het is goed dat deze partijen aangeven dat de kans op tippelen klein is. Dat is overeenkomstig onze eigen inschatting.	Dit heeft eraan bijgedragen dat een kleinschalig sekswerkbedrijf onderdeel is van één van de scenario's in het raadsvoorstel.
Risico op overlast is niet groot. Niemand is gebaat bij overlast (exploitant, sekswerkers, klanten).	Belle, exploitanten, sekswerkers	Middel. Het is goed dat deze partijen aangeven dat de kans op overlast klein is. Dat is overeenkomstig onze eigen inschatting.	Dit heeft eraan bijgedragen dat een kleinschalig sekswerkbedrijf onderdeel is van één van de scenario's in het raadsvoorstel.

Toezicht en handhaving: goed als gemeentelijk toezicht zeker in het begin maar ook daarna frequent langsgaat.	Belle, Politie	Zwaar. Belangrijk dat bewoners en bezoekers zich prettig en veilig kunnen voelen in en om het gebouw. Handhaving moet wel proportioneel zijn. Dit wordt bekostigd uit schaarse middelen.	In het raadsvoorstel nemen we een reservering van middelen op om in samenspraak met de beheergroep indien nodig extra maatregelen te nemen, waaronder mogelijk de inzet van toezicht en handhaving.
Aanwezigheid beheerder(s) (liefst 2) in de rol van beheerder en/of beveiliging in het sekswerkbedrijf belangrijk om zicht te houden op sekswerkbedrijf.	Politie	Zwaar. Dit is conform de regels over een sekswerkbedrijf in onze Algemene Plaatselijke Verordening (APV).	De eisen die we hierover stellen in onze APV blijven van kracht. We zien hier als gemeente op toe.
Van belang is het waarborgen van de veiligheid van de sekswerkers, de vereisten voor de sekswerkers, registraties en controle op de naleving van voorschriften.	OM	Zwaar. Dit is conform de regels in onze Algemene Plaatselijke Verordening (APV).	De eisen die we hierover stellen in onze APV blijven van kracht. We zien hier als gemeente op toe.
Een parkeergarage kan in het algemeen aantrekkings-kracht hebben op dealen wat mogelijk versterkt kan worden door de aanwezigheid van sekswerk.	OM	Middel. Op dit algemene risico moeten we bedacht zijn. Voor een kleinschalig sekswerkbedrijf waar sekswerkers ruimten kunnen huren achten we dit risico echter heel klein.	In het raadsvoorstel nemen we een reservering van middelen op om in samenspraak met de beheergroep indien nodig extra maatregelen te nemen, waaronder mogelijk de inzet van toezicht en handhaving.
Van belang dat er geen drugsgebruik in het sekswerkbedrijf is. Goed deurbeleid belangrijk.	Sekswerkers	Zwaar. De veiligheid en gezondheid van sekswerkers moet worden gewaarborgd door de exploitant conform de regels in onze Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Actief deurbeleid en de afwezigheid van druggebruik zijn hier onderdeel van.	De eisen die we hierover stellen in onze APV blijven van kracht. We zien hier als gemeente op toe.

Meeste exploitanten geven aan dat terugverdientijd (ruim) voldoende is. Verbouwen is geen bezwaar. De VER denkt dat het krap is.	VER/ exploitanten	Zwaar. Zonder ondernemer geen sekswerkbedrijf. Belangrijk dat zij een goede business case voor zichzelf zien.	Dit heeft eraan bijgedragen dat een kleinschalig sekswerkbedrijf onderdeel is van één van de scenario's in het raadsvoorstel.
Van belang dat huurprijs niet te hoog is om toegankelijkheid voor sekswerkers te borgen	Sekswerkers	Midden. We kunnen toetsen bij de vergunningaanvraag of er geen onredelijke huren worden gevraagd, maar het is uiteindelijk aan de exploitant om de prijs te bepalen. De rol van de gemeente is hierin beperkt.	Als de raad besluit dat een kleinschalig sekswerkbedrijf verder moeten worden uitgewerkt, kijken we ook welke criteria we willen opstellen voor de selectie van een exploitant. Daarbij wegen we ook de wens mee om een diverse groep van sekswerkers toegang te bieden, inclusief welk prijsbeleid de exploitant daarvoor wil hanteren.
Omgeving goed betrekken en luisteren naar zorgen en wensen buurt. Moet plek zijn om evt. overlast te melden.	Belle	Zwaar. Omwonenden (en bezoekers) moeten zich veilig en prettig kunnen voelen in en om het gebouw. Daar hoort ook bij dat zij overlast en/of onveilige situaties kunnen melden.	Overlast kan nu al direct gemeld worden bij de gemeente en/of de politie. Als de raad besluit dat een kleinschalig sekswerkbedrijf verder moet worden uitgewerkt, gaan we met de politie in gesprek over de mogelijkheden om de samenwerking met VTH ten aanzien van deze meldingen te versterken.
Diverse exploitanten en sekswerkers bieden aan om aan te sluiten bij gesprekken met bewoners. 'Dan zien bewoners dat we nette mensen zijn die strak toezicht houden en er alles aan doen om geen overlast te veroorzaken.'	Exploitanten, sekswerkers	Zwaar. Destigmatisering, een speerpunt van het beleid, betekent ook dat men elkaar ontmoet en beter leert kennen. Daarnaast geloven we dat samenwerking tussen verschillende betrokkenen bij zal dragen aan een prettige woon- en werkomgeving.	Als de raad besluit dat een kleinschalig sekswerkbedrijf verder moet worden uitgewerkt, gaan we met betreffende ondernemers, sekswerkers en anderen in gesprek om te onderzoeken op welke manier een dergelijke ontmoeting het beste kan worden vormgegeven.
Uit de gesprekken met de huurders komt de zorg om imagoschade naar voren als hun bedrijf wordt	Huurders	Middel. We erkennen het commerciële belang van de huidige huurders. Tegelijkertijd is destigmatisering een speerpunt van het beleid. In de praktijk verwachten we door het	Als de raad besluit dat een kleinschalig sekswerkbedrijf verder moet worden uitgewerkt blijven we in gesprek met zittende en toekomstige huurders om te onderzoeken op welke manier de

geassocieerd met sekswerk.		karakter van het kleinschalig sekswerkbedrijf dat de invloed op de andere functies in het gebouw en omliggende omgeving zeer beperkt is.	verschillende functies het beste kunnen worden vormgegeven.
Er is behoefte aan meer duidelijkheid over hoe een kleinschalig sekswerkbedrijf er precies uit komt te zien.	Huurders	Middel. We begrijpen de behoefte van huurders om meer zicht te hebben op de invulling van het sekswerkbedrijf en de eventuele gevolgen daarvan op de omgeving. Omdat we nu nog in een verkennende fase zitten is dat beeld nog maar in beperkte mate te schetsen.	Als de raad besluit dat een kleinschalig sekswerkbedrijf verder moet worden uitgewerkt, worden ook de kaders verder bepaald. Net zoals voor de andere functies geldt, zijn we voornemens om ook voor de functie sekswerk de omgeving hierbij te betrekken.

Wat kan er geleerd worden van deze samenwerking met Utrechters? Denk hierbij aan wat we kunnen leren voor de leidende principes van houding en gedrag [link] en het kompas voor zeggenschap.
Open en eerlijk: We zijn de samenwerking met Utrechters begonnen voordat er een plan lag voor invulling van parkeergarage Paardenveld. We hebben via DenkMee en in bijeenkomsten verschillende perspectieven opgehaald over de wensen en zorgen met betrekking tot parkeergarage Paardenveld. Deze hebben we voor zover mogelijk meegenomen in de programmatische uitwerking én zijn allemaal inzichtelijk gemaakt in het inspiratiedocument voor een goede afweging door de gemeenteraad. Dit geldt voor zowel het initiële deel van de participatie als verlenging van de participatie voor de verkenning van een kleinschalig sekswerkbedrijf. Met name ten aanzien van het kleinschalig sekswerkbedrijf leeft er onder een deel van de belanghebbenden de zorg dat hun bedenkingen onvoldoende overkomen bij de raad en dat daar onvoldoende rekening mee wordt gehouden in het besluit. Inclusie en Diversiteit We hebben extra moeite gedaan om betrokken stakeholders (waaronder sekswerkers, omwonenden, huurders, exploitanten, hulpverlening, politie, OM, SWAD) betrokken te laten zijn door met hen in gesprek te gaan en hen de enquêtes te laten invullen. We hebben gemerkt dat het lastig is om alle belanghebbenden en perspectieven evenveel te betrekken en aan het woord te laten. Omwonenden die een kleinschalig sekswerkbedrijf geen goed idee vinden waren relatief hoorbaar. We hebben voor de verkenning naar een kleinschalig sekswerkbedrijf gekozen voor de vorm ‘peilen’ en dat betekent breder bij verschillende groepen geluiden ophalen. In de praktijk hebben we relatief veel gesprekken gevoerd met omwonenden. Dat is te verklaren door de zorgen die daar leven. Investeren in duurzame relaties We zijn veel het stadskantoor uitgegaan en ter plekke gesprekken gevoerd met betrokkenen. Dat heeft geleid tot relaties met veel betrokkenen. We merken dat door de verlenging van het participatieproces en de gevoeligheid van het thema sekswerk er bij een deel van de omwonenden argwaan en frustratie is ontstaan. Dit heeft de relatie met de gemeente Utrecht onder druk gezet. Het was voor het onderwerp sekswerk lastig om verschillende groepen Utrechters (bijvoorbeeld sekswerkers en omwonenden) met

elkaar in gesprek te laten gaan. Afhankelijk van het raadsbesluit, willen we kijken of en hoe we dat meer mogelijk kunnen maken in de volgende fase.

§2 DenkMee (deel 1)

Samen stad maken via DenkMee was gericht op buurt, stad en markt. In de periode van 27 februari 2024 tot 21 maart 2024 konden er ideeën ingediend worden op de projectenpagina voor parkeergarage Paardenveld van DenkMee. Hierover is gecommuniceerd via de raadsbrief 'Vervolg planvorming voor (tijdelijke) invulling parkeergarage Paardenveld' van 1 maart 2024. Daarnaast is het samen stad maken aangekondigd via sociale media, een wijkbericht, posters en via de mail aan huidige huurders in de parkeergarage. Ook is het samen stad maken via DenkMee intern aangekondigd bij verschillende beleidsvelden om hier extra aandacht voor de vragen in die netwerken.

Op de inloopavond van 11 maart 2024 zijn enkele ideeën ingediend met behulp van de aanwezige ambtenaren. Tot slot zijn er ook plannen ingediend buiten DenkMee om die wel vallen onder inspiratie en zodoende zijn meegenomen in dit onderdeel van het samen stad maken.

Dit spoor van samen stad maken heeft 151 reacties opgeleverd. De reacties zijn ingediend door 34 (sociaal)ondernemers en initiatiefnemers, 10 belangenbehartigers, 34 buurtbewoners en 75 stadsbewoners (niet uit de buurt). Tussen de verschillende categorieën zit mogelijk overlap, maar dat kunnen we niet vaststellen o.b.v. de data uit DenkMee.

Uitvraag DenkMee

Op DenkMee stond de volgende uitnodiging*: "We vragen Utrechters om inspirerende ideeën voor de tijdelijke invulling van Parkeergarage Paardenveld met ons te delen. Zou je er stadsgenoten willen ontmoeten op het dak of vind je bijvoorbeeld dat er tijdelijke woonruimte of een creatieve broedplaats moeten komen? Deel jouw idee en draag bij aan het inspiratiedocument dat we delen met de gemeenteraad."*

Samenvatting opbrengsten

Ingediende ideeën

Het overzicht van ingediende ideeën is terug te vinden in de bijlagen. Hieronder zijn de ideeën ingedeeld in de meest passende categorie.

Categorie	Voorbeelden
Cultuur, kunst en creativiteit	• Kunsthal/expositieruimte/ateliers/creatieve broedplaats • Living lab om aan stedelijke vraagstukken te werken • Open podium • Urbandance / dansavonden met muziek • Muziek: concertzaal, opnamestudio's, (gratis) repetitie- en lesruimtes • Makersplek voor breed publiek • Geluidsdichte muziekstudio's • Museum (fietsen / paardentrams) Op het dak een replica van verdwenen molens of Bollaerttoren
Economische functies / Detailhandel	• Behouden succes van huidige ondernemers • Uitbreiding winkelgebied • Markthal: ruilbeurs / verzamelmarkt / rommelmarkt • Duurzame supermarkt met kookstudio • Muziekinstrumentenwinkel

	• Kleine startup gunnen
Economische functies / Vrijetijd economie	• Plek voor motorliefhebbers • Indoor stadscamping • (Elektrische) kartbaan • Arcadehal • Drone arena • Minigolfbaan • Rolschaatsdisco
Groen en duurzaam	• Moes-/stads-/volkstuin op het dak • Kwekerij voor paddenstoelen/algen/microgroenten • Imkerij op het dak • Extensief dit groendak
Horeca (Eten en drinken)	• (Dakterras met) horeca • Nachtclub of bar • Foodmarket/foodhall/verzameling van keukens • Horeca met bring-your-own optie • Creatieve plek voor voeding en eten • Dakkas met moestuin en horeca • Uitgaansgelegenheid met 'frisfeesten' voor jongeren • Uitgaansgelegenheid voor single dertigers
Maatschappelijke voorzieningen	• Ruimte voor creatieve/sociale/lokale/maatschappelijk ondernemers e.o. verenigingen/stichtingen • Psychosociale dienstverlening en/of safe space voor (oudere) LHBTQIA+ personen • Ontmoetingsplek voor jongeren • Vrije ruimte voor iedereen • Kleinschalige prostitutielocatie • Naschoolse opvang • Repaircafé • Plek voor hulp bij (digitale) publieks/overheidszaken • Buurtcentrum • Plek waar studenten samen met ontwerpers aan sociale vraagstukken kunnen werken
Parkeren/Mobiliteit	• (Bewaakte) fietsenstalling voor buurt en/of publiek • Parkeren voor Politie/ buurtbewoners/ binnenstadsbewoners/ werknemers/ gehandicapten • Fietshub (inzameling, reparatie, verhuur, educatie
Sport en spel	• Kickboxschool • Ping-pong-arena • Watersportcentrum • Sportfaciliteiten • Urbansports: skate, rolschaatsen, skateboard, BMX, freerun • Voetbalkooi /basketbalveld op het dak • Groen doolhof voor kinderen • Padelbaan • Zwembad op het dak • (Indoor) stadsspeeltuin

	• Sup- en kanoverhuur uitbreiden met voorzieningen
Wonen	• Huisvesting voor statushouders/ asielzoekers/studenten • Micro-woningen • Betaalbare modulaire woningen
Overig	• Openbare toiletten • Verlengstuk van het park • Garage slopen om het park te vergroten • Manege voor politiepaarden

Ingediende plannen

Enkele partijen hebben, behalve een idee op DenkMee, ook een document toegestuurd waarin ze hun idee verder hebben uitgewerkt. Deze documenten zijn bijgevoegd de bijlagen.

- Vechtclub + Kapitaal: Broedplaats Paardenveld – Centraal gelegen broedplaats waar gemaakt en geëxperimenteerd wordt en waar verschillende creatieve disciplines elkaar professioneel ontmoeten, inspireren, kennis uitwisselen en versterken.
- Godfried de Graaff: CO-NU – CultuurOntwikkeling Nutrecht, een Live Expo voor kunst, creativiteit, vormgeving en muziek. Verzamelgebouw voor de durvers en ontspanners in Utrecht.
- Peakz Padel: Parkeergarage Paardenveld – 9 premium padelbanen op het dak van de parkeergarage, aangevuld met een horecagedeelte met een terras.
- Natuur- en Milieufederatie Utrecht: groen en duurzaam dak – Met een publiek toegankelijk duurzaam dak werken aan waterberging, verkoeling, biodiversiteit, sociale cohesie en energietransitie.

Beoordeling van de opbrengsten DenkMee tijdens buurtbijeenkomst 22 april

Op 22 april 2024 was er een gesprek met huidige huurders, omwonenden en een vertegenwoordiger van het naastgelegen politiebureau. Daar werden enkele aandachtspunten meegegeven die betrekking hebben op de ideeën uit DenkMee.

- Toegankelijkheid: Er wordt aandacht gevraagd om de parkeergarage zo toegankelijk mogelijk te maken. Zowel in fysieke zin, waarin het gebouw door iedereen kan worden toegetreden en gebruikt, als in de betaalbaarheid en ruimte voor mensen en organisaties. De 'bewoners' geven mee dat er, in combinatie met parkeren, een kans ligt om op deze plek ruimte te bieden aan bijv. maatschappelijke en culturele partners die normaal gesproken niet op een dergelijke A-locatie een kunnen krijgen.

- Beheer en onderhoud: Denk goed na over de invulling en of deze niet tot extra werkzaamheden m.b.t. het beheer en onderhoud van het gebouw en de omgeving vraagt. Minimaliseer extra hinder qua afval, (nachtelijk) geluid of verkeer.

- Sociaal weefsel: Probeer rekening te houden met sociale veiligheid. Probeer aandacht te hebben voor het vergroten van bijv. eigenaarschap, sociale cohesie en heb ook oog voor (sociale) veiligheid. Kijk of er een gemeenschap kan ontstaan in het gebouw en let niet louter op het verdienmodel.

  Ook is er vanuit de buurt een behoefte om elkaar te kunnen ontmoeten, bijvoorbeeld in een buurthuis, gezamenlijke tuin, open ruimten etc.

- Rust en ruis: Koester naast de bestaande functies in het gebouw, die zorgen voor reuring en bruising, ook voor het belang van rust en kalmte. Dit kan een mooie toevoeging zijn aan de huidige kwaliteiten van de binnenstad.

- Uitstraling gebouw: Verbeter het aanzien en de uitstraling van de garage. Hierover loopt al een initiatief met de Alliantie Binnenstad, maar het aanbrengen van bijv. gevelgroen zou welkom zijn.

§3 Studio BNL & UrbanXchange (deel 1)

Als onderdeel van de consultatie van de markt is een tweeledige opdracht verleend aan stedenbouwkundige bureaus Studio BNL & UrbanXchange; deel één bestaat uit 10 voorbeeld projecten van herbestemde parkeergarages en deel twee uit visualisaties van de programmatische mogelijkheden.

10 voorbeeldprojecten

Studio BNL en UrbanXchange hebben een 'veldonderzoek' uitgevoegd naar geschikte voorbeeldprojecten (inspirerende referenties) van herbestemde parkeergarages (opgenomen als bijlage 'Studie StudioBNL & UrbanExchange tijdelijke invulling parkeergarage Paardenveld' bij het raadsvoorstel 'Tijdelijke invulling Parkeergarage Paardenveld (2025 - 2035)'). Hieronder zijn de belangrijkste onderdelen uit de opbrengsten van de studie opgenomen.

Kansen Studio BNL en UrbanXchange:

- Zet in op behoud van de bestaande functies op BG en +1, die aansluiten bij de opbrengsten uit het samen stad maken en ambities van de gemeente.
- Zet in op herbestemming van de twee bovenste lagen (4e en 5e verdieping) en benut het panoramische uitzicht vanaf het bovenste dek. Op het dek past een programma voor iedereen waarbij ook de (zicht)relatie met Park Paardenveld benut kan worden. Denk aan het stijgpunt en de kansen van de gevel voor bijvoorbeeld een groot filmscherm
- Creatieve werkplaatsen, muziekstudio's etc. zijn goed inpasbaar (met lichttoetreding) op de 4e verdieping (onder dek)
- Leg een relatie tussen het bestaande programma op BG en +1 en het nieuwe programma op de bovenste lagen en creëer een relatie tussen de programmering in de garage en het (nieuw in te richten) Park Paardenveld.
- Onderzoek de mogelijkheid om een derde laag toe te voegen op het bovenste dek (optoppen).

Conclusies Studio BNL en UrbanXchange:

- Parkeergarage Paardenveld is kansrijk als bijzondere plek voor (tijdelijk) nieuw programma. Twee belangrijke aanleidingen. * Ten eerste door de snel veranderende omgeving; in betrekkelijk korte tijd heeft het noordwestelijke deel van de binnenstad een metamorfose ondergaan waarbij de vroegere functionele autowereld is veranderd in een alternatief bestemmingsgebied en voetgangersgebied. Het herstel van de singel, de groen-blauwe routes, Park Paardenveld en de opleving van Wijk C hebben nieuwe betekenissen gegeven aan een gebied met nog veel meer potentie. * Ten tweede door de veelbelovende constructie zelf. De parkeergarage beschikt al over plinten met bestaande invullingen die interessant en aantrekkelijk zijn (o.a. horeca, sport en broedplaats). De verdieping op +4 en het dek op +5 bieden daarnaast prima condities voor nieuwe invullingen.
- Het herbestemmen van een meerlaagse parkeergarage gebeurt niet vaak. Bovendien is elke garage weer ander. De referenties laten zien dat in principe alle in het samen stad maken voorgestelde functies inpasbaar zijn. We zien creatieve invullingen voor zowel parkeerlagen als het dak van parkeergarages.

- Het herbestemmen van de 4e verdieping vraagt om rekening te houden met de specifieke condities. De referenties laten zien dat er in principe voldoende mogelijkheden zijn (voorzieningen (Peckham), wonen (Broadway Park, Scadpad) of werken (Peckham, The Garage)).
- Het inzetten van daken van parkeergarages voor andere functies gebeurt vaker. Veelal wordt het uitzicht geroemd en benut als publieksattractie (horeca, park, sport & spel). Het parkeerdek van Paardenveld veel potentie als bestemmingsplek voor publiek, met buurt- of stedelijke functie. We adviseren een dragende functie (horeca, sport, cultuur) toe te voegen die commercieel geëxploiteerd wordt omdat 'eigenaarschap' zorgt voor het tegengaan van vrijblijvendheid en verloedering. Alternatief kan het dak ook een bijzondere plek zijn voor woon- en/of werkunits in lichte constructies.
- Tenslotte hebben wij een belangrijke aanbeveling over het verzilveren van de potenties van de omgeving die we zien bij Peckham Levels. We zien dat dit project met veel inzet vanuit de buurt iets bijzonders heeft gecreëerd in de omgeving. Met een mix aan functies (cultuur, broedplaats, horeca en buurtvoorzieningen) heeft Peckham Levels de buurt een nieuwe identiteit en trots gegeven. Belangrijke les daarbij: het geheel heeft één overkoepelende identiteit met één merknaam en één logo, waaronder alle functies vallen. Vertalen we dit naar Paardenveld dan doelen we op het creëren van een 'gezamenlijk nieuw verhaal' waarin ruimte is voor initiatieven 'van onderop', voor verbinding met de directe omgeving, voor ontmoetingen en voor sociaal eigenaarschap.

Aanbevelingen Studio BNL en UrbanXchange op basis van de kansen en conclusies in de referentiestudie:

1. Denk na over een krachtig totaalconcept. Ontwikkel een sterke verhaallijn met voor 'Paardenveld' één overkoepelende identiteit waarbij alle functies onderlinge logische relaties hebben.
2. Maak het dek zoveel als mogelijk een publiek toegankelijke plek waarbij er voldoende sociale controle is ('ogen op de plek). Om dat te realiseren is een solide partij (exploitant) gewenst die zich opwerkt als de gevoelsmatige eigenaar van de locatie.
3. Betrek bestaande ondernemers in het pand bij de nieuwe programmering.
4. Een belangrijk aspect van 'Paardenveld' is de tijdelijkheid ervan. Investeringen die over een lange termijn moeten worden terugverdiend hebben dan niet de voorkeur. Gebruik dus de tijdelijkheid in je voordeel om hier ook tijdelijke programma's een kans te geven.
5. Hoe krijg je bewoners naar boven? Het is niet evident dat de twee bestaande stijgpunten vanzelf gebruikt zullen gaan worden. Creëer daarom een ruimtelijke 'aanhechting' met het opnieuw te richte*n Park Paardenveld."*

Visualisatie 3 scenario's herbestemming

GU heeft Studio BNL en UrbanXchange gevraagd om die programmatische scenario's in parkeergarage Paardenveld te visualiseren. Het resultaat van de opdracht is opgenomen in de 'Studie StudioBNL & UrbanXchange tijdelijke invulling parkeergarage Paardenveld' die is toegevoegd aan aparte bijlage van het raadsvoorstel 'Tijdelijke invulling Parkeergarage Paardenveld (2025 - 2035)'. In dit document is een verkorte weergave opgenomen met 9 illustraties die een beeld geven van de huidige situatie, de situatie met de huidige parkeergarage naast de nieuwe structuur van park Paardenveld (herinrichting 2025) én de drie scenario's:

- De nieuwe Vrije Vloer
- De Magneet;
- Wijk P

Visualisatie 1: 'De nieuwe Vrije Vloer'

Deze visualisatie komt overeen met het programmatische raadsvoorstel.

Bestemming:

- Een cultureel-maatschappelijk voorziening met relatief lage huren
- Het gebied is openbaar toegankelijk ofwel via de interne trap, de lift en via een nieuw te realiseren externe trap, gelegen langs de lange zijde van de parkeergarage. (GU: de trap betekent in spreekwoordelijke zin dat het belangrijk is dat er een verbinding moet zijn tussen wat er 'beneden' gebeurd en in de garage.)
- Er heerst een bottom-up sfeer.

5e verdieping/dak

Sport en spel en met een relatie met het bestaande park. Bij realisatie van een externe trap wordt het park als het ware verlengd tot boven op het dak.

Te denken valt hier aan een hardloopcircuit, fitnesstoestellen, een klimwand, trampolines, jeux de boules of minigolf. Het lijkt interessant een relatie te leggen met de huidige sportfaciliteiten op de begane grond. De trap zelf is ook onderdeel van de sportfaciliteit.

Er is plek voor een kleine horecavoorziening die bijdraagt aan de sociale controle. Vanuit hier kunnen ook diverse sportattributen worden gehuurd/uitgeleend.

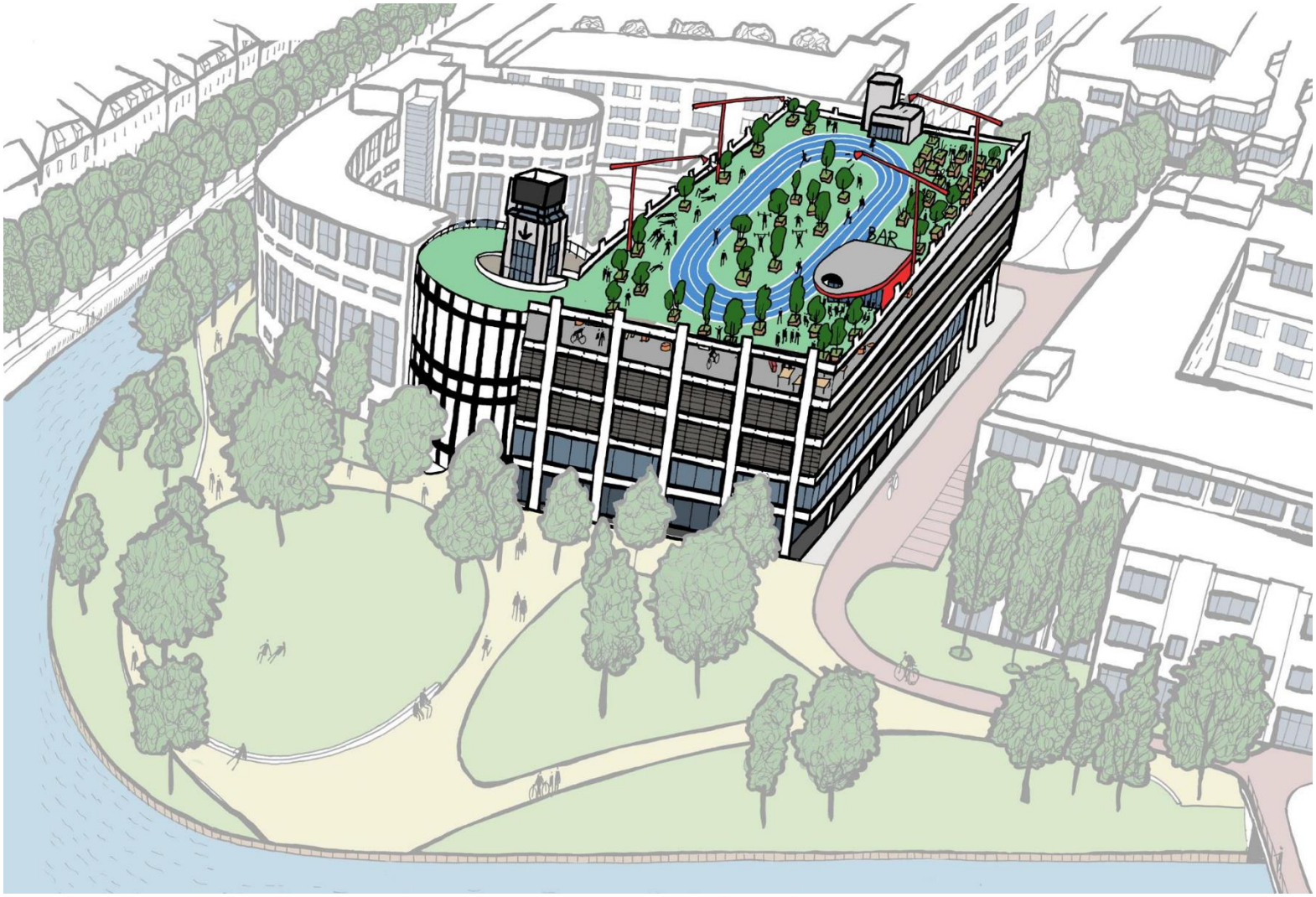
Doordat er midden op het dek geen gebouwde voorziening zullen zijn, kan het dek verder gebruik worden t.b.v. evenementen, zoals een foodtruckfestival, een lokale markt, een drive-inn cinema of een schaatsbaan in de winter.

Bomen in grote bakken (onderhouden door horecaondernemer) dragen bij aan de groenbeleving van het dak.

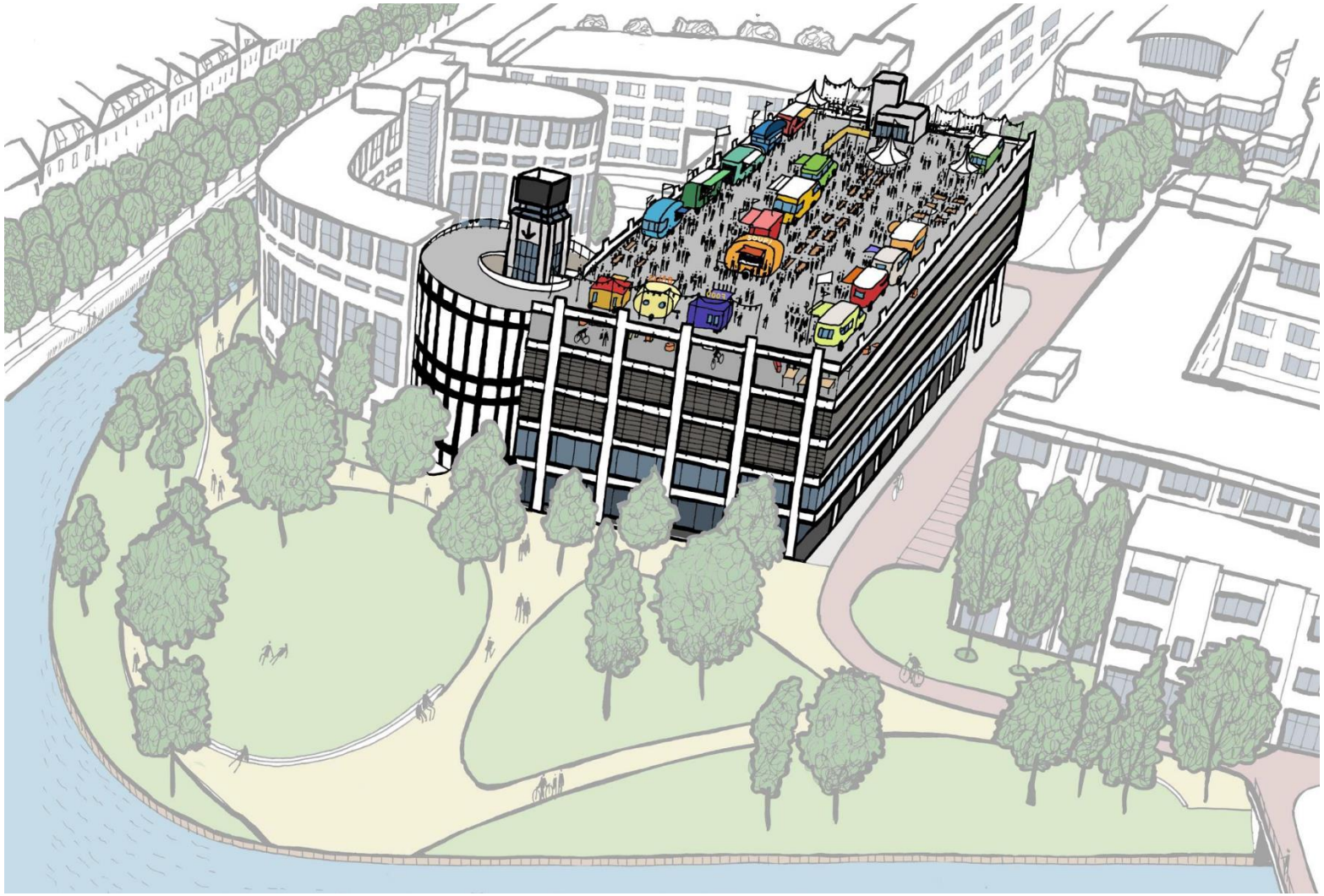
4e verdieping

Deze verdieping worden laagdrempelige werkruimten of ateliers ontwikkeld (GU: broedplaatsen). Hierbij wordt met name gedacht aan kunstenaars en 'makers'. Het betreffen vrijstaande units of cabines die als het ware tussen de 2 vloeren worden 'geschoven'. De buitengevel van de parking blijft open, waardoor er een buitenklimaat heerst. De bestaande gevelbeplating dient te worden verwijderd, zodat er overal voldoende lichttoetreding kan plaatsvinden.

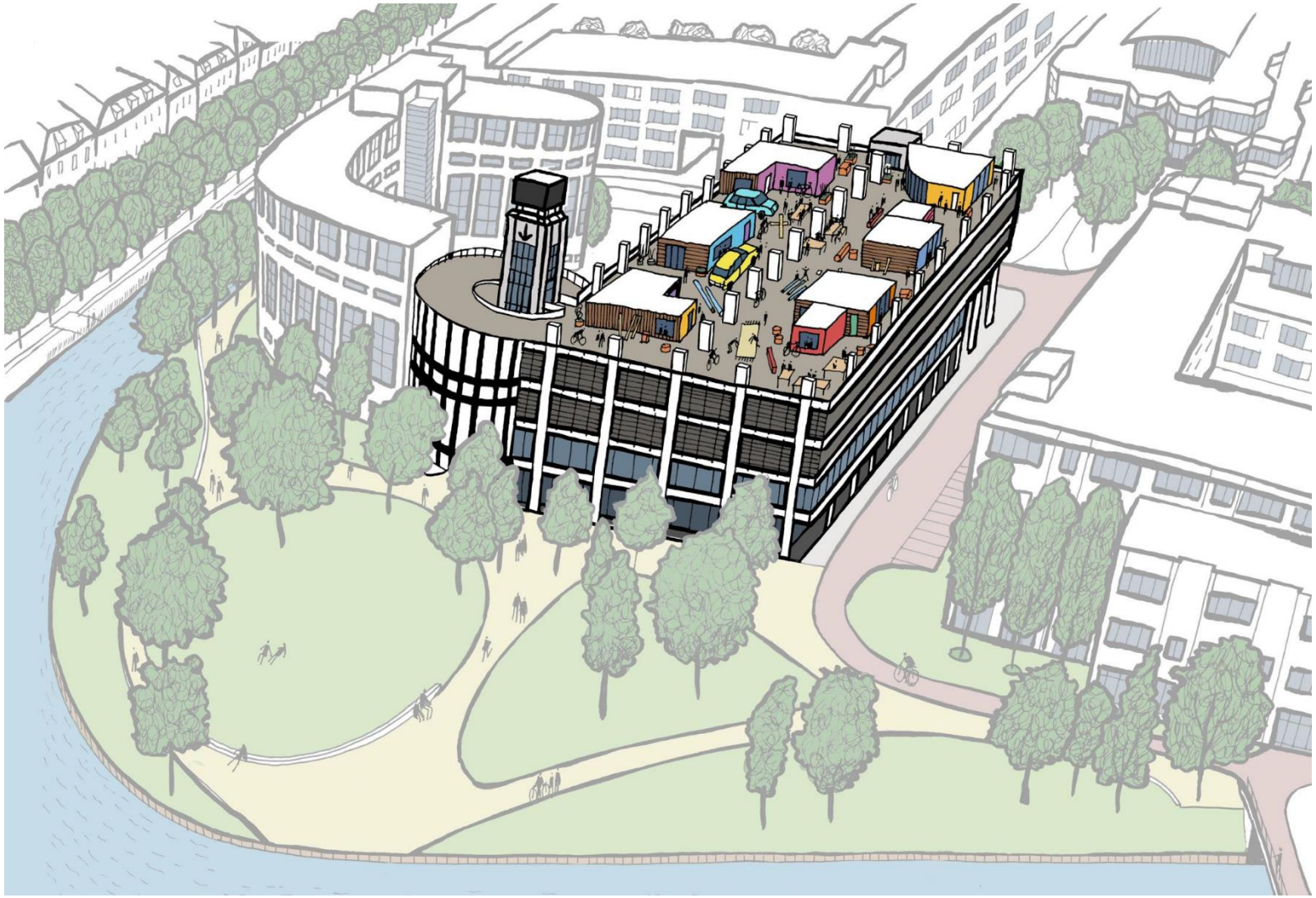
De ruimte tussen deze units is collectieve ruimte ten behoeve van deze ondernemers. Hier kan eventueel ook een beperkt publieksprogramma worden verzorgd. De plek kan verder gebruikt worden t.b.v. kleinschalige evenementen, tentoonstellingen en debatten.



Verbeelding 1 'De nieuwe Vrije Vloer': 5e verdieping/dak, Sport & spel, Paardenveld Utrecht



Verbeelding 1 'De nieuwe Vrije Vloer': 5e verdieping/dak, Events, Paardenveld Utrecht



Verbeelding 1 'De nieuwe Vrije Vloer': 4e verdieping/dak, Werkruimten/ateliers, Paardenveld Utrecht

Visualisatie 2: ‘De Magneet’

Bestemming:

- Een hippe stedelijke hotspot voor de stedeling.
- Een plek waar heel Utrecht moet zijn geweest.
- Het betreft een locatie voor horeca i.c.m. cultuur en mogelijk ook een daktuin voor bewoners.
- Er heerst bovenal een creatieve en ondernemende sfeer.
- De exploitatie is commercieel en met name het dak is openbaar toegankelijk.
- Een externe trap is hier zeer wenselijk en draagt bij aan de beleving van deze plek.

5e verdieping/dak:

Op het dak wordt een grote horecavestiging gerealiseerd. Onderdeel daarvan is een grote daktuin voor groenten en kruiden kunnen worden verbouwd. Dit ten behoeve van de horeca, maar ook voor bewoners in de omgeving die geen tuin hebben, maar graag samen met buurtbewoners willen tuinieren.

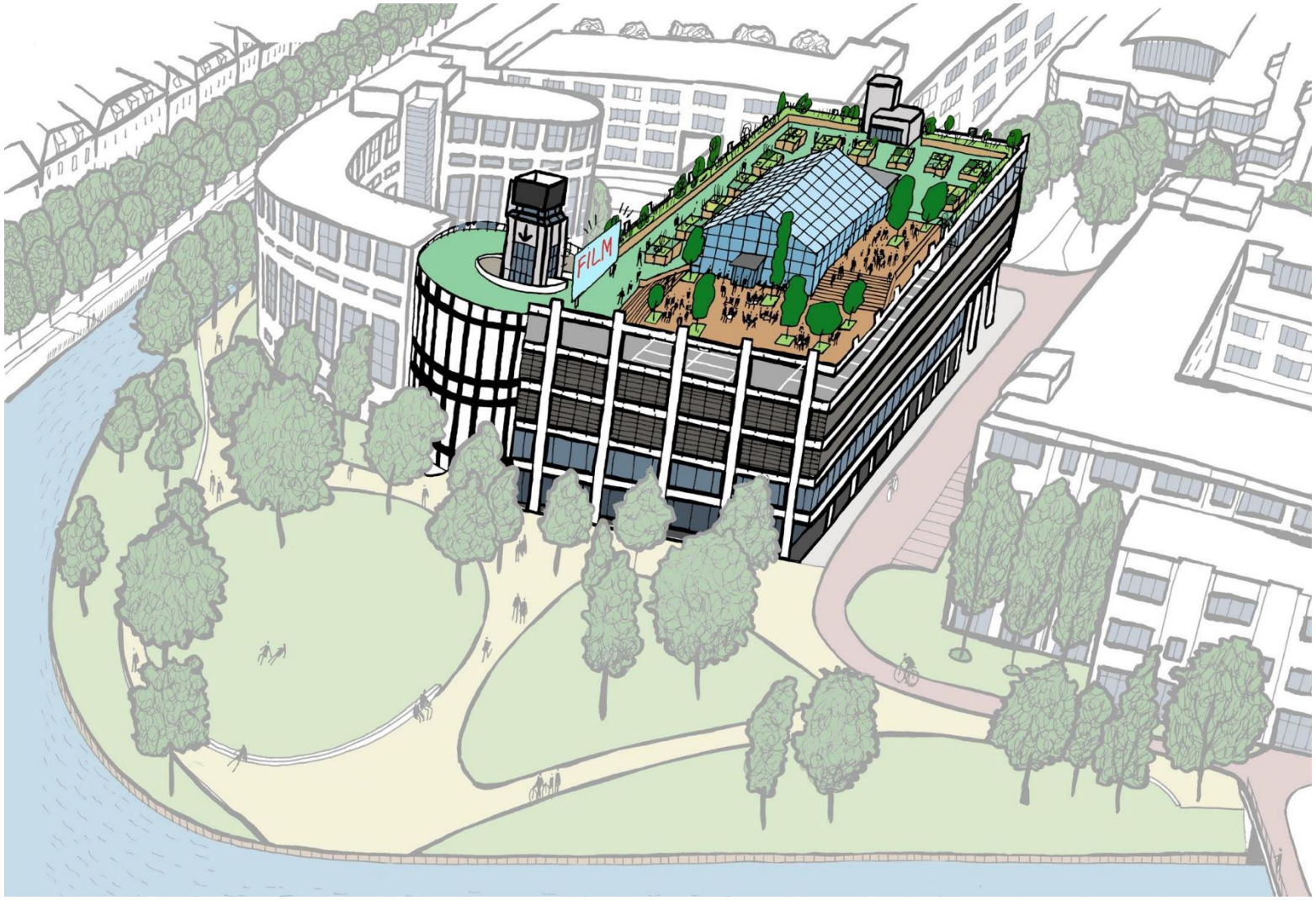
De horecaondernemer programmeert ook diverse kleinschalige evenementen, zoals bijvoorbeeld een filmavond of een dansavond. Een deel van het dak wordt iets verhoogd, zodat er een spectaculair uitzicht over de stad ontstaat.

4e verdieping:

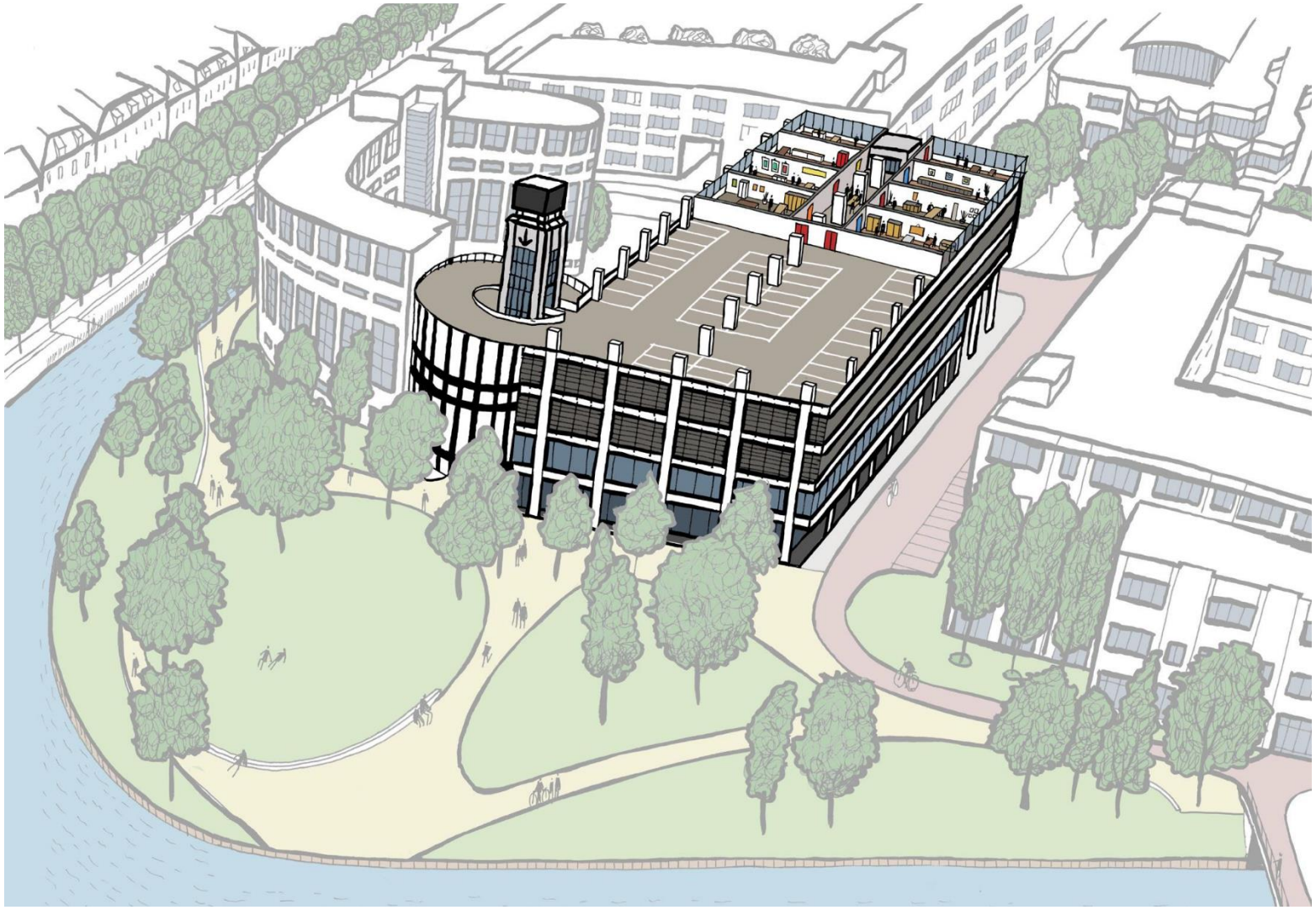
Deze verdieping wordt deels gebruikt t.b.v. parkeren, maar ook ten behoeve van commerciële ruimten die kunnen worden verhuurd aan creatieve ondernemers. Deze plek is een nieuwe broedplaats in de stad. De zijgevel wordt ter hoogte van deze commerciële ruimten dichtgemaakt en voorzien van transparante gevels, conform de atelier- en werkruimten op de eerste verdieping van het gebouw.

De toegang van deze ruimten vindt plaats via een interne corridor die wordt aangesloten op het bestaande trappenhuis.

Er is een beperkte functionele en ruimtelijke relatie tussen de vierde en de vijfde verdieping.



Verbeelding 2 'De Magneet': 5e verdieping/dak, Horeca en groen, Paardenveld Utrecht



Verbeelding 2 'De Magneet': 4e verdieping/dak, Parkeren en commerciële ruimten, Paardenveld Utrecht

Visualisatie 3: 'Wijk P'

Bestemming

- Een hippe tijdelijke woon en werklocatie met lage huren ten behoeve van creatieve jongeren.
- De plek draagt bij aan een divers aanbod van bijzondere woon- en werkmilieus.
- De locatie is zeer beperkt openbaar.
- Een externe trap draagt beperkt bij aan een verlevendiging van de woonlocatie op het dak.

5e verdieping/dak

Op het dak worden flexibele woonunits gebouwd met een beperkte grootte. De footprint van de woningen (ongeveer 5x5 m.) is gebaseerd op het patroon van 2 parkeervakken. De hoogte varieert van 1 tot 3 bouwlagen.

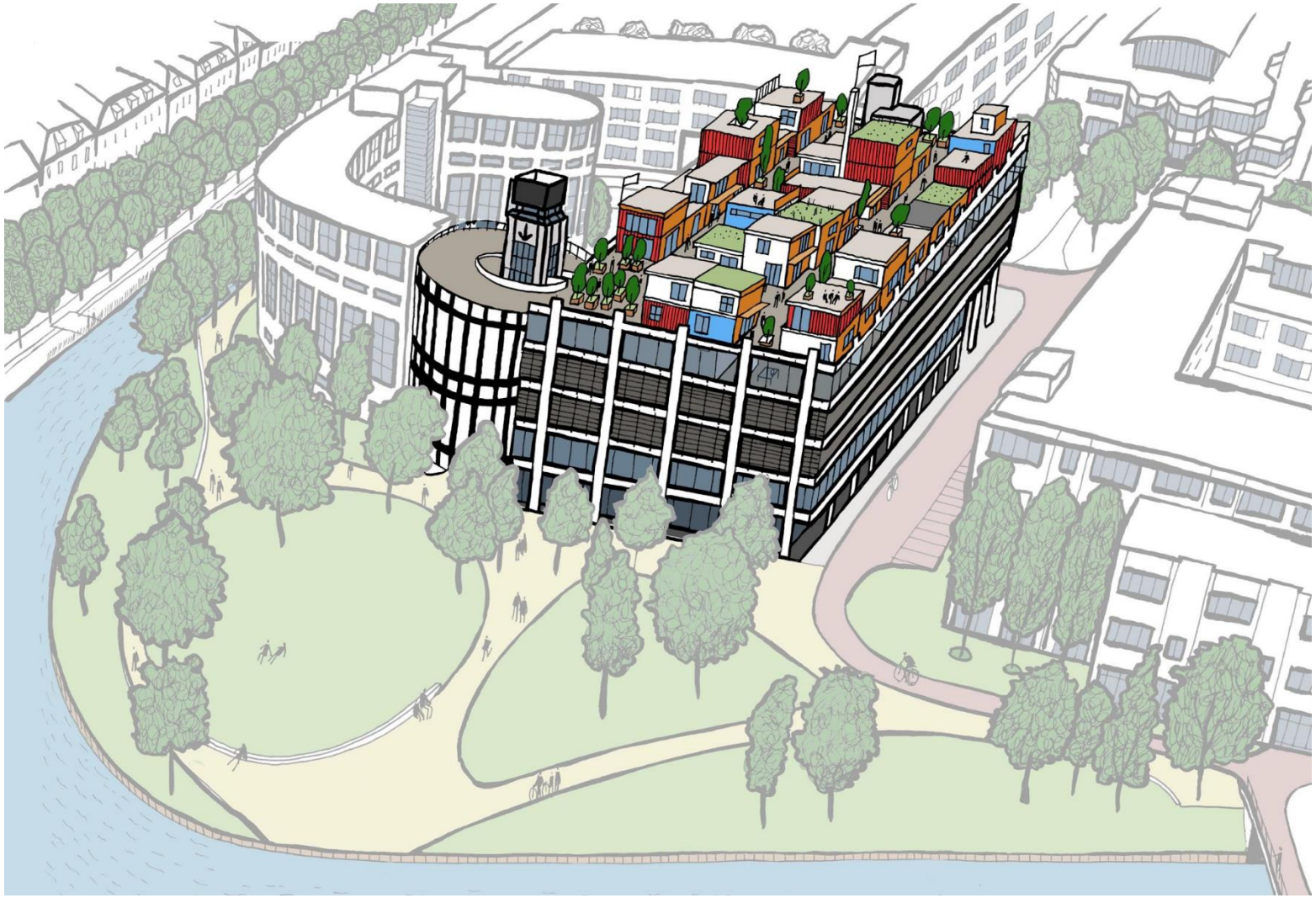
De plek zou een interessante showcase voor 'optopping' opgaves in de stad Utrecht kunnen zijn. Dit zou onder andere kunnen door middel van de toepassing van lichte biobased constructies.

Deze woonunits zijn goed geschikt te maken ten behoeve van de huisvesting van studenten of jong werkenden. De ruimte tussen de woningen wordt collectief gebruikt

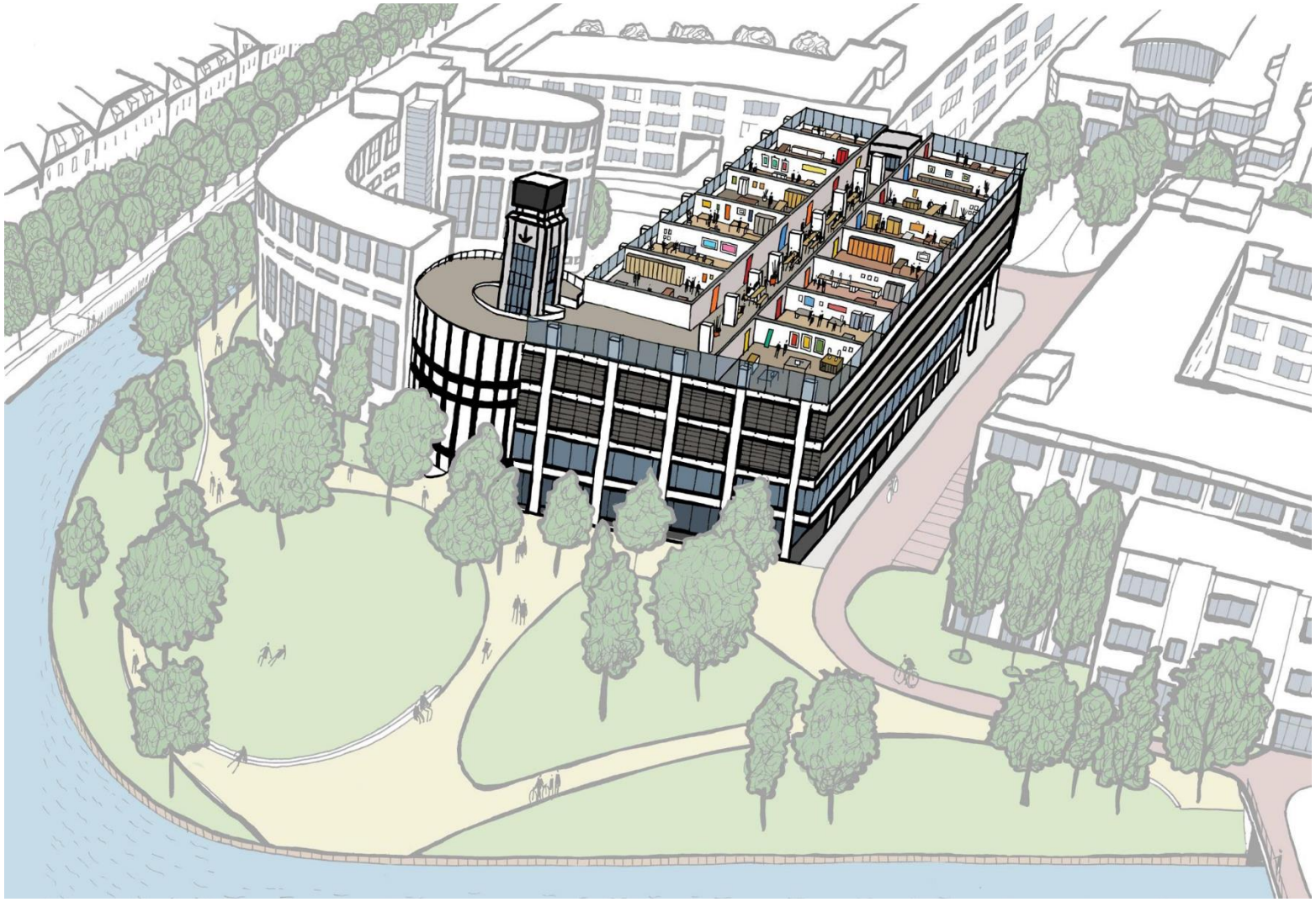
4e verdieping:

Deze verdieping wordt in zijn geheel voorzien ten behoeve van commerciële ruimten die kunnen worden verhuurd aan creatieve ondernemers. Deze plek is een nieuwe broedplaats in de stad. De zijgevel wordt volledig dichtgemaakt en voorzien van transparante gevels, conform de atelier- en werkruimten op de eerste verdieping van het gebouw. De toegang van deze ruimten vindt plaats via een interne corridor die wordt aangesloten op het bestaande trappenhuis.

Er is een beperkte functionele en ruimtelijke relatie tussen de vierde en de vijfde verdieping.



Verbeelding 3 'Wijk P': 5e verdieping/dak, tijdelijk wonen, Paardenveld Utrecht



Verbeelding 3 'Wijk P': 5e verdieping/dak, commerciële ruimten, Paardenveld Utrecht

§4 U-DECIDE (deel 1)



Figuur 4: Presentatie van de ideeën tijdens U-DECIDE

Het leerlingenfestival U-DECIDE is een initiatief van NUOVO-scholen. Tijdens UDECIDE worden leerlingen van verschillende achtergronden, leeftijden en scholen met elkaar in contact gebracht en werken zij gezamenlijk aan opgaven van stad en regio. Dit heeft tot doel dat ze elkaar leren kennen en dat ze zich meer verbinden met de stad (hun stad) van de toekomst. Daarnaast maken ze kennis met de opgaven die komen kijken bij het besturen van een grote stad en kunnen ze het gemeentebestuur inspireren om de nieuwe generatie te betrekken bij de toekomst van Utrecht. De tijdelijke invulling van Parkeergarage Paardenveld is als vraagstuk behandeld in de editie van mei 2024.

Opzet

Twee groepjes leerlingen zijn aan de slag gegaan met het vraagstuk. Zij begonnen met een bezoek aan het Stadskantoor, waarbij ze uitleg kregen over de opdracht. Beide groepjes hebben een plan gemaakt voor de tijdelijke invulling van de parkeergarage. De leerlingen maakten gebruik van verschillende creatieve werkvormen, zoals het bouwen van een maquette, gebruik van een 3Dprinter en het geven van pitches.

Samenvatting opbrengsten

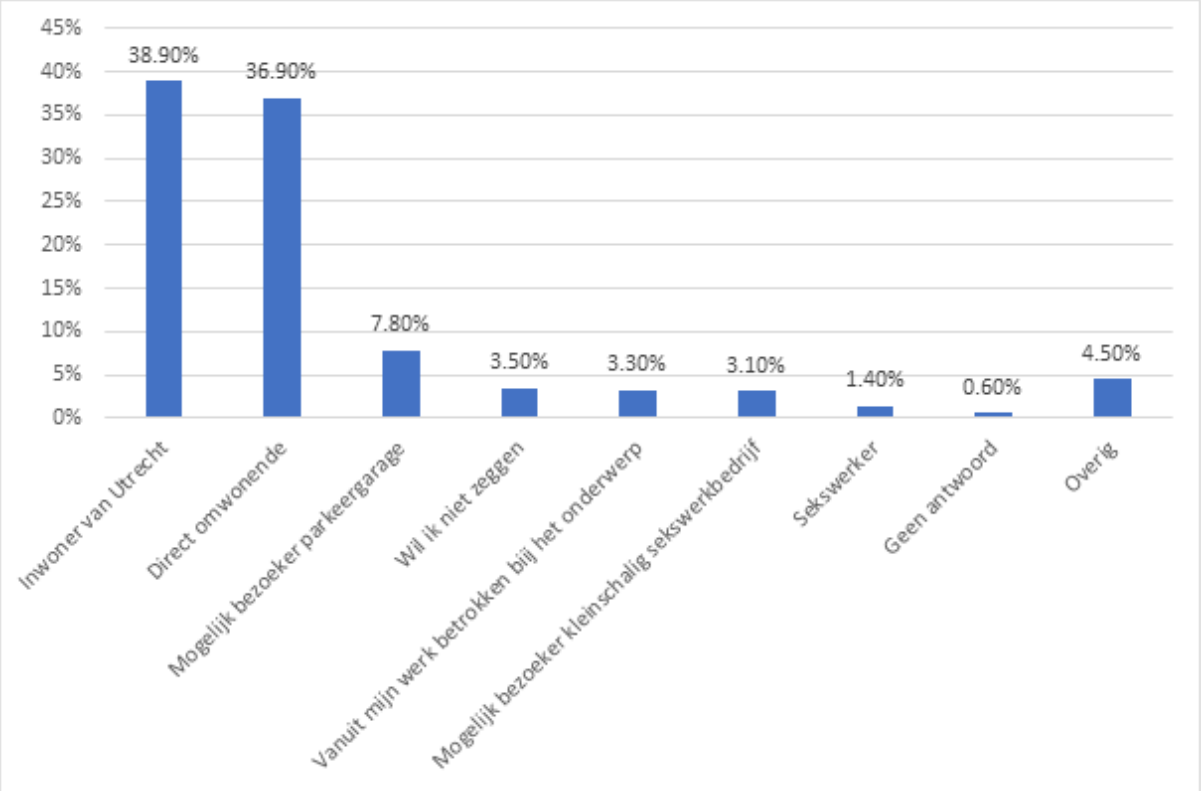
Beide groepjes presenteerden creatieve ideeën voor de tijdelijke invulling van de parkeergarage. Het ene groepje kwam met een plan om op het dak sportvelden en toestellen voor verschillende sporten aan te leggen. In de verdieping eronder bedachten ze een restaurant waar gezonde voeding wordt geserveerd. Dit plan had als doel het bevorderen van een gezonde levensstijl en het bevorderen van sociale contacten. Het andere groepje bedacht het plan om een internationale foodmarkt in de richten op de een na bovenste verdieping van de garage. Op de foodmarkt zou je eten kunnen proeven uit verschillende landen op de wereld en ook traditionele kleding uit die landen kunnen kopen. Dit plan had als doel om verbinding te maken tussen, en mensen kennis te laten maken met, de verschillende culturen die in de stad vertegenwoordigd zijn.

§5 Bijeenkomsten en DenkMee (deel 2: verkenning kleinschalig sekswerkbedrijf)

We kijken of er in Parkeergarage Paardenveld een kleinschalig sekswerkbedrijf kan komen. Van 9 tot 16 februari konden mensen op DenkMee een enquête hierover invullen. 370 mensen hebben de enquête ingevuld. De perspectieven op de mogelijkheid van een kleinschalig sekswerkbedrijf in parkeergarage Paardenveld lopen uiteen van zeer negatief tot heel positief. Hieronder zijn de uitkomsten van de enquête samengevat.

Samenstelling van de deelnemers aan de enquête

Aan respondenten is gevraagd tot welke van onderstaande groepen zij behoren. Meerdere antwoorden waren mogelijk. De meeste respondenten zijn inwoner van Utrecht en/of direct omwonende.

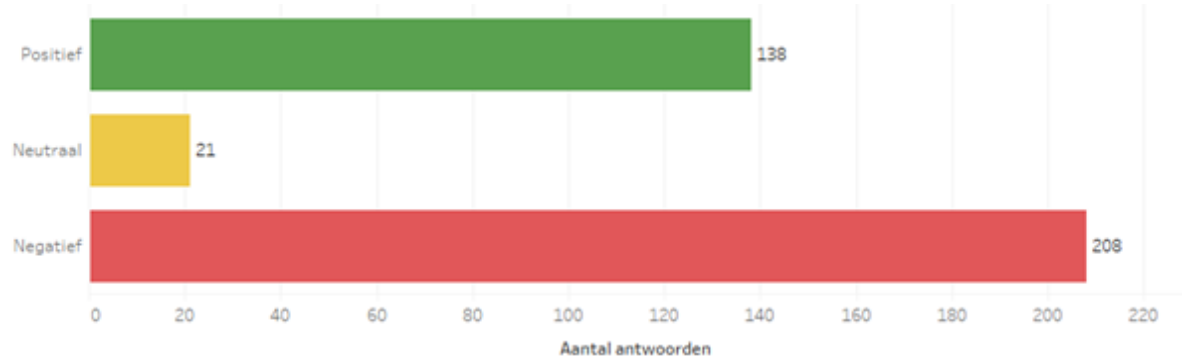


Figuur 5: Samenstelling respondenten Enquête kleinschalig sekswerkbedrijf DenkMee

Hoe staat men tegenover een kleinschalig sekswerkbedrijf?

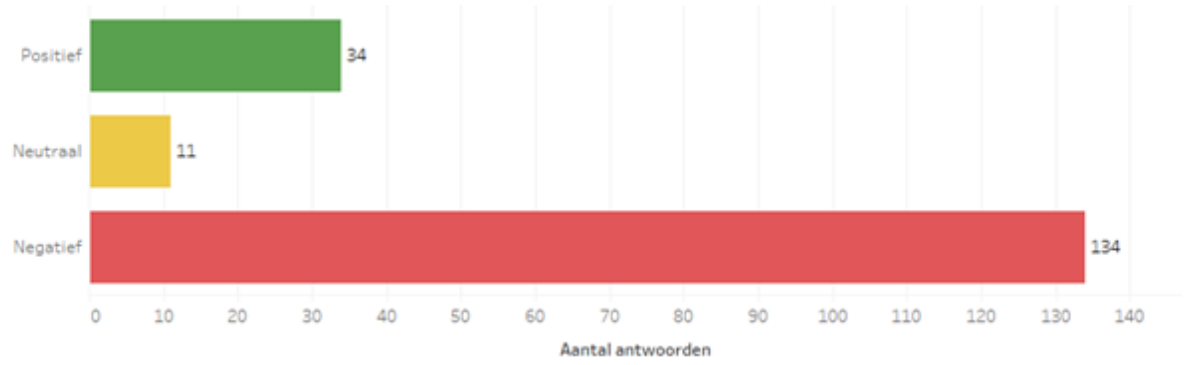
De enquête begon met de gesloten vraag 'Wat vind je van de mogelijkheid van een kleinschalig sekswerkbedrijf in parkeergarage Paardenveld?' De antwoorden zijn hieronder weergegeven, uitgesplitst naar drie categorieën deelnemers. Te zien is dat meer deelnemers aan de enquête er negatief tegenover staan dan positief. Met name direct omwonenden zijn veel vaker negatief dan positief. De deelnemers die zich niet onder de direct omwonenden scharen zijn wat vaker positief dan negatief.

Antwoorden van alle deelnemers:



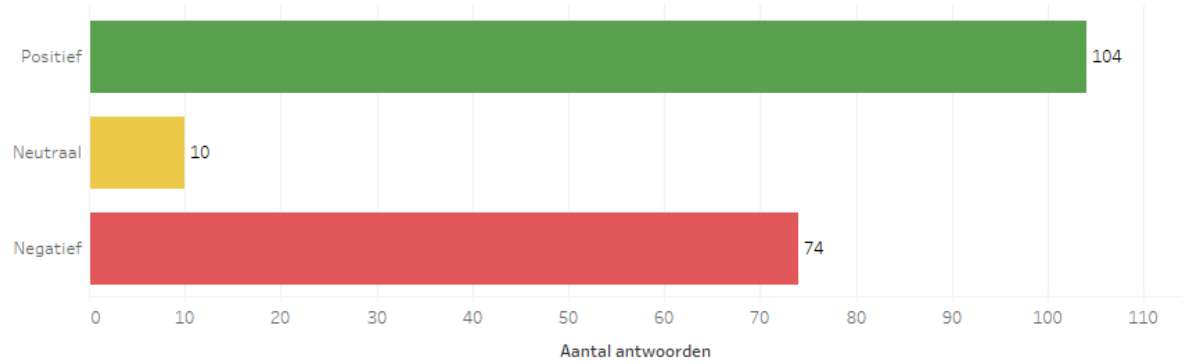
Figuur 6: reacties op de vraag 'Wat vind je van de mogelijkheid van een kleinschalig sekswerkbedrijf in parkeergarage Paardenveld?'

Antwoorden van direct omwonenden:



Figuur 7: reacties direct omwonenden op de vraag 'Wat vind je van de mogelijkheid van een kleinschalig sekswerkbedrijf in parkeergarage Paardenveld?'

Antwoorden van andere categorieën dan direct omwonenden:



Figuur 8: reacties van respondenten die geen direct omwonenden zijn op de vraag 'Wat vind je van de mogelijkheid van een kleinschalig sekswerkbedrijf in parkeergarage Paardenveld?'

Wensen, zorgen en aandachtspunten

Door middel van drie open vragen konden respondenten hun wensen, zorgen en aandachtspunten delen. De drie vragen die werden gesteld zijn:

- Wat vind je belangrijk bij een mogelijk kleinschalig sekswerkbedrijf in parkeergarage Paardenveld?
- Welke zorgen heb je bij de komst van een mogelijk kleinschalig sekswerkbedrijf in parkeergarage Paardenveld?
- Welke overige punten wil je nog aan ons meegeven?

Veel direct omwonenden en inwoners van Utrecht uiten hun zorgen over veiligheid, overlast en de invloed op de buurt. Er zijn echter ook positieve geluiden te horen van inwoners en sekswerkers die de mogelijkheid zien voor veilige en legale werkplek.

De zorgen die geuit worden gaan voornamelijk over de mogelijke toename van criminaliteit en onveiligheid in de buurt, de impact op het imago en de aantrekkelijkheid van het gebied, en de mogelijke vermindering van woonkwaliteit. Er zijn ook zorgen over de sociale controle en het welzijn van de sekswerkers zelf.

Een aantal respondenten geeft aan dat sekswerk ook werk is en dat het belangrijk is om een veilige en fijne werkplek te creëren voor sekswerkers. Er wordt ook benadrukt dat er behoefte is aan een plek waar sekswerkers hun beroep veilig en legaal kunnen uitoefenen.

Samenvattend is er een duidelijk tweedeling in de meningen: enerzijds zijn er zorgen over veiligheid en overlast voor de buurt en anderzijds is er steun voor het bieden van een veilige werkplek voor sekswerkers.

Wensen, zorgen en aandachtspunten per groep

Direct omwonenden maken zich vooral zorgen over de veiligheid in hun buurt en de mogelijke overlast die een sekswerkbedrijf met zich mee kan brengen. Ze vrezen voor een toename van ongure types en criminaliteit en maken zich zorgen over de impact op de kinderen en gezinnen die in de buurt wonen.

Inwoners van Utrecht die niet direct omwonend zijn uiten ook hun zorgen over veiligheid en overlast maar lijken iets meer verdeeld te zijn in hun verschillende perspectieven. Een deel staat neutraal of positief tegenover het idee mits er goede voorzieningen en veiligheidsmaatregelen worden getroffen.

Sekswerkers benadrukken het belang van een veilige en schone werkplek. Zij zijn positief omdat ze denken dat het een veilige plek voor sekswerkers kan bieden.

Thema's

Veiligheid: veel respondenten benadrukken het belang van veiligheid voor zowel sekswerkers als voor buurtbewoners. Het belang van toezicht wordt genoemd.

Overlast: respondenten maken zich zorgen over mogelijke overlast en een afname van de woonkwaliteit in de buurt. Een enkeling benoemt dat eerste huidige problemen moeten worden opgelost zoals slechte verlichting en daklozen. Enkele respondenten benoemen dat het van belang is dat het bedrijf 's nachts gesloten is of bijvoorbeeld om 21.00 uur 's avonds.

Locatie: een aantal respondenten vindt dat een sekswerkbedrijf niet thuishoort in een woonwijk of in het centrum van Utrecht en zou liever zien dat het ergens anders geplaatst wordt. Als alternatieve locaties worden genoemd: op een industrieterrein, aan de rand van de stad, in 'welgestelde' buurten als

Wittevrouwen of Tuindorp of in het Stadskantoor. Een deel van de respondenten vindt het Paardenveld een prima plek, deels vanwege de aanwezigheid van het politiebureau.

Anonimiteit en discretie: voor sommige respondenten is het belangrijk dat zowel de sekswerkers als hun klanten anoniem kunnen blijven en dat er discretie is rondom het bedrijf.

Respect en betrokkenheid: verschillende respondenten benadrukken het belang van respect voor sekswerkers en het belang dat er goede werkplekken zijn voor sekswerkers, waar sekswerkers zelf kunnen kiezen er te werken.

(Positie) sekswerkers: een aantal respondenten benadrukt het belang van autonomie en zelfstandigheid voor sekswerkers, en dat zij betrokken moeten worden bij de plannen en inrichting van hun werkplekken. Goede hygiëne, privacy en toegang tot hulpinstanties voor sekswerkers is van belang. Ook wordt het destigmatiseren van sekswerk als een legaal beroep genoemd als positief aspect van het plan.

Geen sekswerkbedrijf: Er is een aanzienlijke groep respondenten die expliciet aangeeft geen sekswerkbedrijf in de buurt te willen vanwege mogelijke overlast, waardedaling van woningen en verandering van de sfeer in de buurt. Sommigen stellen voor om in plaats daarvan te focussen op sociale huurwoningen of andere maatschappelijke functies.

Bijlagen

- Opbrengsten DenkMee parkeergarage Paardenveld deel 1
- Visie Wijk C-Komitee op toekomst parkeergarage Paardenveld
- Opbrengsten DenkMee parkeergarage Paardenveld deel 2
- Verslag informatiebijeenkomst bewoners en ondernemers rondom het Paardenveld 22 januari
- Verslag online bijeenkomst bewoners en ondernemers rondom het Paardenveld 27 januari
- Verslag informatiebijeenkomst bewoners en ondernemers rondom het Paardenveld 29 januari
- Verslag informatiebijeenkomst bewoners en ondernemers rondom het Paardenveld 4 maart

Bijlage. Opbrengsten DenkMee parkeergarage Paardenveld deel 1

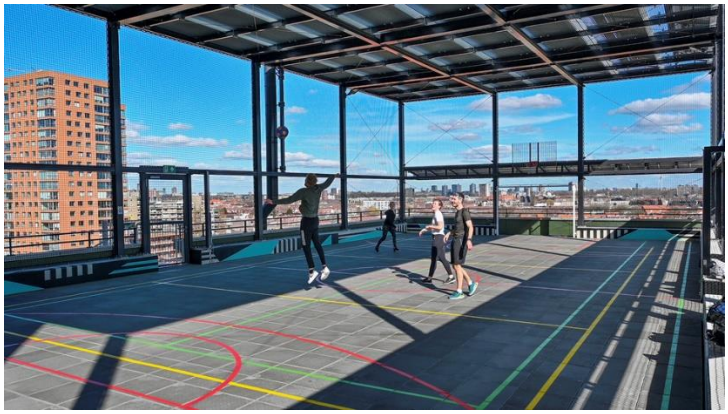
Hieronder zijn de via DenkMee ingediende ideeën weergegeven op volgorde van binnenkomst. In het daaropvolgende deel zijn 4 uitgebreidere plannen van initiatiefnemers opgenomen.

Idee 1: Vrijetijdsplezier

Het velde werd veel gebruikt voor vrijetijdsbesteding. Ik denk dat het goed is dat voor de time being dit weer mogelijk wordt gemaakt. En op z'n Utrechts lijkt mij dat tof dat dat wordt gedaan zoals de Nijverheid, Pingpongclub en Soia zijn ingericht. Een creatief stimulerende plek die tot een uurtje op 13 open zijn. Zij kunnen dan of op het dak van de parkeerplek zitten voor een zeldzaam dakterras. Of juist beneden zodat met mooi weer ze open kunnen en juist met tweedehands spullen lekkere zit plekjes op het veld kunnen creëeren. Evt kan dit worden gecombineerd met kleine events overdag van open mic, exposities etc.

Idee 2: Sportparkdak

Een voetbalkooi, basketbalveld, skatepark of padelbaan op het dak.



Idee 3: Gratis parkeergarage en woontoren met betaalbare woningen

Maak een woontoren met betaalbare woningen en een grotere ondergrondse parkeergarage met goedkoop parkeren om de bewoners en ondernemers van Utrecht en omstreken eens tegemoet te komen.

Idee 4: Parkeren politeagenten Paardenveld

Mijn idee is om de in de parkeergarage parkeerplekken te reserveren voor de medewerkers van bureau Paardenveld. Op dit moment moeten zij betaald parkeren als de parkeerplaatsen op het terrein van het bureau allemaal bezet zijn. Hierdoor denken er medewerkers van het bureau om ergens anders te gaan werken. Dit zou een leegloop binnen de politie Utrecht betekenen wat ervoor weer voor zorgt dat er nog minder agenten op straat zijn waardoor de veilig van de stad in het geding komt.

Als de gemeente eigenaar wordt van de parkeergarage lijkt het mij mooi om te zien dat de gemeente zich actief inzet om te voorkomen dat er een leegloopt komt bij de politie en ze tegemoet te komen, zij zorgen immers voor de veiligheid en hulpverlening in de stad.

Idee 5: Huisvesting asielzoekers, studenten

Huisvesting voor asielzoekers

Huisvesting voor studenten

Idee 6: Een unieke plek die leeft en zichzelf in leven houdt.

De beganegrond is bij uitstek geschikt voor een inclusieve vorm van Horeca. Ik sluit me aan bij het eerdere idee een soort Nijverheid te bewerkstelligen, waarbij de grens tussen park en terras vervaagt,

een soort servicepark zou je kunnen zeggen. Heb je geld voor een lekker biertje haal je het hier, drink je liever een klokje staat dat je vrij, ook op het 'terras'. Het is niet ondenkbaar daar ook het dak van de garage bij te betrekken, in de zomer zit het park zo vol dat een uitvalsplek misschien niet verkeerd is.

Op de tussenlagen kunnen ateliers/werkruimten gebouwd danwel de mogelijkheid gefaciliteerd worden zonder dat daar één partij rijk van hoeft te worden. Laat mensen hun eigen ateliers bouwen met wat voorschriften of knutsel voor een lage huur wat tijdelijke voorzieningen.

Zo ontstaat een bruisende plek met leuke mensen, fijne buren en zonder twijfel een uniek visitekaartje in deze verder vrij nietszeggende stad.

Idee 7: Dakterras à la Klunkerkranich (Berlijn)

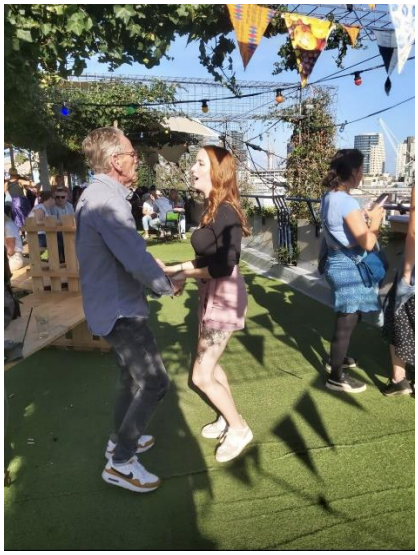
Klunkerkranich is een populair dakterras in de wijk Neukölln (Berlijn). Of beter gezegd: een combinatie van dakterras, tuin, clublocatie en cultuurhotspot. Het is de perfecte plek om op een zwoele zomeravond de zon te zien ondergaan boven Berlijn. En wat mij betreft de perfecte inspiratie voor een tijdelijke invulling van parkeergarage Paardenveld :)

Zie voor meer info: https://klunkerkranich.org/locations/ueberuns/



Idee 8: Zomer lounch dakterras feest

Op een dakterras in centrum Rotterdam is jaarlijks een muziekfeest (dj/live band) allemaal gezellige houten lounch sets, kraampjes met heerlijke hapjes en drankjes. Er wordt daar veel gedanst op de muziek, ook paar tafeltennistafels aanwezig. 6 weekenden genieten op dak parkeergarage straks ook misschien op dak Paardenveld parkeergarage.



Idee 9: Overdekt sportpark

Overdekte ruimte om te sporten met een paar sportrekken of een sportbox voor bijvoorbeeld bootcamp, callastenics.

Idee 10: Voor de buurt

Uitbreiding van parkeerplaatsen voor vergunninghouders in het rayon.

Dakterras met een uitbater a la roast.

Kunsthal met expositieruimte.

Idee 11: uiteraard gezien historielets over..voor...of met Paarden

Een manege geschikt voor (politie)paarden en een museum over paarden trams en een mooi startpunt voor Jan Plezieren voor rondleidingen in en om binnenstad en hobbelpaarden al om voor dat niet meer mag van de partij voor dieren

Idee 12: Verschillende ideeën

Padelbanen; huidige padelbanen te ver buiten de stad

Club; zoals de voormalige Marktkantine in Amsterdam

Foodhall met verschillende eetmogelijkheden

Nieuwe pingpong club

Grote arcadehal (geïnspireerd op Arcadehallen in Japan)

cocktailbar/biergarten op dakterras

Idee 13: Groen dak met stadstuin

Op het groene dak zijn stadstuinen te vinden, waar mensen samen kunnen komen om in het groen te werken en te onderhouden. Ook is het groene dak een plek waar mensen zich kunnen terugtrekken, even een boekje kunnen lezen en de natuur in de stad kunnen ervaren. Het groene dak is niet alleen maar stadstuin, maar ook echt een plek om in de natuur te zijn, midden in de stad.

Te midden van de verstening, kan dit een mooie, fijne, rustige groene oase zijn en is er de mogelijkheid om zelf ook met natuur aan de slag te gaan

inspiratie:

https://youtu.be/oaPnmIoMVIs?si=gW8SJPGbrG0Z_CPw

Idee 14: Parkeerruimte voor minder validen werkzaam bij lokale overheid en ondernemers

Voor de meeste medewerkers van lokale overheidsinstanties en ondernemers is forenzen per OV of fiets prima te doen. Er is echter ook een groep mensen die minder valide of anderszins hulpbehoevend zijn en daardoor moeizaam per OV en niet per fiets kunnen reizen. In het kader van inclusiviteit is het aanbieden van parkeergelegenheid voor hun (vaak aangepaste) voertuig cruciaal in het werkplezier. Biedt daarom de mogelijkheid aan lokale overheidsinstanties en ondernemers om een beperkt aantal parkeerplaatsen te huren/leasen.

Idee 15: 'Allin' Buurtcentrum

De functie van Park Paardenveld kan worden versterkt door het inrichten van een buurtcentrum in de voormalige parkeergarage. Een deel van de parkeergarage kan dienst doen als ontmoetingsplaats (huiskamer), informatiepunt, een vraagenantwoord balie van het wijkteam, een café en/of restaurant, ...etc. Alles onder één dak van de gemeente. Je zou het nog kunnen uitbreiden met een fietswerkplaats (sociale werkplaats), een fietsenstalling en zelfs een indoor speeltuin voor kinderen.

Idee 16: Fietsers Museum Utrecht

Utrecht is een fietsstad bij uitstek. 200 jaar geleden reden de eerste loopfietsers al over de Maliesingel, de velocipedistenbond (later ANWB) is er opgericht, het oudste fietspad ter wereld ligt in Utrecht, de Fietsersbond is er gehuisvest en Utrecht heeft de grootste fietsenstalling ter wereld. Toch weten weinig mensen hoe rijk onze fietscultuur eigenlijk is. In het fietsersmuseum staat de fietser centraal en kun je de fietsgeschiedenis zelf beleven door: op te stappen! De garage leent zich daar uitstekend voor: ruimte om te rijden op een transportfiets uit 1930, of een safety uit 1890.

Idee 17: Openlucht dakboerderij

Op het dak verbouwt men groente, fruit en kruiden en worden er zelfs honingbijen gehouden. Er is ook een klein terras.



Idee 18: Buiten BSO in het park

Laten we het park (mede) gebruiken voor naschoolse opvang voor omliggende scholen. Bv Buiten BSO Wijs zou kinderen van Montessori Kind Centrum LEF en de Pijlstaart in het park kunnen laten spelen. Een kleine ruimte onder de parkeergarage volstaat voor hun benodigde spullen. Geeft levendigheid aan het park tussen 14 uur en 18 uur.

Idee 19: Foodmarket meets rooftop

Met zowel een binnen en buitenruimte op de bovenste twee verdieping van Parkeer garage. In Parkeergarage Paardenveld dient een veelzijdig en vernieuwend concept gevormd te worden: een combinatie van een indoor foodmarket. Er was tenslotte tot 1968 altijd een markt geweest op deze plek, en een rooftopbar. Of het nou vanuit optimaal ruimtegebruik is, de beleving voor de gast of het uitzicht, rooftopbars zijn niet meer weg te denken uit het gemiddelde stadsbeeld. Utrecht is in beweging en wordt door steeds meer toeristen en bedrijven gevonden. Een rooftopbar geeft een stad een internationale uitstraling. Een initiatief waar de Domstad zeker rijp voor is. En wat is er nou een betere plek voor een dergelijk initiatief dan op deze centrale plek. Bovenop Parkeergarage Paardenveld met uitzicht over de nieuw aangelegde singel. En aan de andere kant Wijk C . Op de scheidingslijn tussen 'oud' en 'nieuw' Utrecht. Zeer goed bereikbaar, maar tegelijkertijd verrassend en onverwachts. Ook de binnenruimte verdient een passende, verrassende invulling. Maar ook een invulling die de ruimte vult en tegelijkertijd een groot aantal gasten kan bedienen. Bij het creëren van een foodmarket horen verschillende foodondernemers. Ieder met zijn eigen specialiteit waardoor de kwaliteit hoog en er voor ieder wat wils zal zijn. Trends zoals healthy, Asian, vegan en het upcoming MiddenOosten kunnen hun plek vinden onder één dak. Door de samenwerking met (lokale) foodondernemers is het draagvlak groot, het risico verspreidt en de invulling divers. Een upgrade naar een eigentijds en populair concept.

De ruimte is groot, de plek centraal en de gebruiker divers. Hier moet een concept voor gevormd worden welke aansluit op deze pijlers. Een invulling dat een breed publiek trekt, maar wel vernieuwend is in de stad. Horecaconcepten poppen uit de grond, dus wat gaan we doen om onderscheidend te zijn? Om bezoekers te trekken naar deze centrale, maar wel onverwachte plek. Hoe gaan we de vierkante meters binnen en buiten vullen en de plek exploitabel maken? Een combinatie van twee concepten dat Utrecht nog mist, maar zeker klaar voor is. Hierbij treden we in de voetsporen van andere grote steden, maar wel met een eigen invulling voor deze eigentijdse manier van hospitality. In dit conceptplan vertellen we onze gedachtengang, de invulling van het concept en wat welke waarden hierbij belangrijk zijn.

SUSTAINABLE

Duurzaamheid is belangrijker dan ooit. In de samenwerking met veel verschillende ondernemers onder één dak is dit dan ook een belangrijke kernwaarde die vastgehouden moet worden. De plek wordt zoveel mogelijk ontwikkeld met materialen die al eerder gebruikt zijn om hen een volgend leven geven. Daarnaast willen we zoveel mogelijk samenwerken met lokale ondernemers en leveranciers en waar mogelijk ook zelfvoorzienend zijn. Denk aan het neerzetten van een kas op het dak voor eigen groenten en kruiden die gebruikt kunnen worden door de foodondernemers.

WHERE ELSE?

In veel landen zijn verzamelruimtes waar men meerdere soorten eten kan halen en ter plekke kan consumeren een basis in hun cultuur. Denk aan de Spaanse mercado's en de Aziatische foodcourts. Maar ook Camden Market in Londen, Torvehallerne in Kopenhagen of Markthalle Neun in Berlijn. Nederlandse steden beschikken inmiddels vaak ook over dergelijke foodconcepten. Denk aan de Foodhallen in Amsterdam, de Markthal in Rotterdam en Down Town Gourmet Market in Eindhoven. Utrecht beschikt nog niet over een foodmarket zoals wij deze in gedachten hebben.

COME AS YOU ARE

Een plek zo centraal en een concept zo aantrekkelijk als deze, kent veel verschillende bezoekers. Utrecht groeit en daarmee ook het aantal toeristen. De Domstad wordt steeds vaker aangedaan als aanvulling of alternatief op het bekende Amsterdam. Zowel foodmarkets als rooftoprestaurants worden vaak als toeristische trekpleisters gezien. Zo komt bij de Foodhallen in Amsterdam 65% niet uit de hoofdstad, maar van buitenaf. The colleague En vergeet niet de zakelijke markt. Het concept moet servicegericht zijn op de kantoren in de omgeving. Voor collega's moet het een plek zijn waar zij op een gemakkelijke en sfeervolle manier in groepsverband kunnen lunchen, borrelen en dineren.

FOODMARKET & ROOFTOPBAR: EEN COMBINATIE VAN TWEE CONCEPTEN DAT UTRECHT NOG MIST, MAAR ZEKER KLAAR VOOR IS.

Idee 20: UPPU (Utregs Periodieke Pop Up)

Stel ruimte ter beschikking aan een wisselend ensemble van creatieve ondernemers die (ook) maatschappelijke doelen nastreven.

Denk aan een avontuurlijke stadsspeeltuin, wisselende logeerplekken voor statushouders, een food court tryout, expositie , verzin het maar.

Werk in 10 jaar bijvoorbeeld met perioden van 9 maanden of een jaar. Faciliteer ook de ruimte een beetje zodat men voor kortere perioden niet voor hoge start investeringen staat.

Laat Utrecht meebeslissen op een moderne, niet ambtelijke wijze (mini burgerberaad of kring van adviesgevers) .

Denk vervolgens mee over meer permanente mogelijkheden…



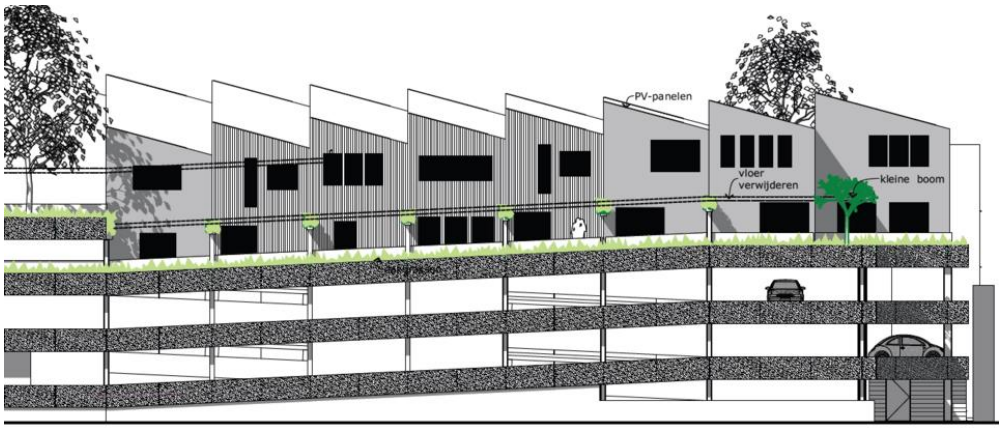
Idee 21: Openbaar rooftopzwembad "C Diploma"

Een zwembad op het dak van de parkeergarage. Via online reservering kun je bijvoorbeeld lekker 2 uurtjes in de buitenlucht zwemmen, met uitzicht over het meest Berlijnische stukje Utrecht. Een concept waarmee Utrecht zich kan meten met iconische zwembaden zoals in Parijs (Piscine Josephine Baker) Berlijn (Badenschiff) en Kaapstad (The Silo). Zonnebedden, pizzatje en een drankje. Groot voordeel van dit plan is dat er minder de neiging hoeft worden bedwongen om verkoeling te zoeken in de Stadsbuitengracht.



Idee 22: Zwerfwoningen op het dak

Voor 10 jaar zwerfwoningen op de parkeergarage en zo extra betaalbare woningen toevoegen aan het centrum van Utrecht.



Idee 23: Muziekinstrumentenwinkel

Winkel met een variatie aan instrumenten zoals, blaasinstrumenten, piano's, snaarinstrumenten e.d. wordt reeds lange gemist in naaste regio.

Idee 24: Parkeeroptie/wonen

De gemeente Utrecht is goed bezig om de bewoners met auto's te pesten in Wijk C.Wij betalen €155,00 per 3 maanden en de parkeerplaatsen worden maar verminderd. De 22 parkeerplaatsen voor Jeu de Boules zijn verwijderd en daar komen straks de tafeltjes te staan van de horeca, dat is zo'n mes in de rug van de bewoners. Nu willen ze weer de plekken weghalen tussen parkeergarage en politiebureau en Nieuwe kade. De bewoners doen er niet meer toe bij de gemeente Utrecht. Alleen de horeca telt.

Dus mijn idee:is laat de bewoners en ondernemers met een parkeervergunning voor hetzelfde bedrag parkeren in de garage. En daar boven BETAALBARE WONINGEN.

Idee 25: DeDAKKAS Utrecht

DeDAKKAS Utrecht is een rooftop restaurant met uitzicht op de stad. Net als in Haarlem is het een fijne plek waar je kan starten met een koffie in de ochtendzon en kan eindigen met een lekkere cocktail onder de sterrenhemel. In de winter in de gezellige kas. In de zomer lekker buiten op het terras. Producten zijn puur, lokaal en eerlijk. Uit het seizoen en overwegend plantaardig. Samen met mijn compagnon Jeroen Spek (die uit Utrecht komt ;). heb ik al een paar keer op het dak gestaan om te fantaseren hoe we daar DeAKKAS 2.0 met eigen grote moestuin kunnen realiseren. Onze handen kriebelen.

www.dedakkas.nl



Idee 26: Sportschool

Sportschool op de bovenverdieping en op het dak een open kantine met een terrasje en zo



Idee 27: Rooftop stadstuin

Een oase van natuur in de vorm van een openbare stadstuin waar buurtbewoners een stukje grond kunnen claimen om bloemen of groenten op te verbouwen. Deze tuin is een plek waar je naartoe kan voor je ontspanning, een plek waar kinderen iets over de biodiversiteit in hun wijk kunnen leren en waar je kunt picknicken aan een picknicktafel of in de zomer een wandeling kan maken tussen de zonnebloemen. Mogelijk met horeca.



Idee 28: Living lab

Het zou prachtig zijn om een Utrecht living lab te realiseren waarin verschillende partijen uit Utrecht gezamenlijk kunnen werken aan innovatieve oplossingen voor verschillende problemen die juist in Utrecht gevoeld worden: de grote opgaven op het gebied van bv leefbaarheid, sociale ongelijkheid, laaggeletterdheid, mobiliteit, afval, water, en energie.

Idee 29: Meer park, minder beton

Het lelijke kolos van de oude parkeergarage platgooien en de vierkante meters die daarmee vrijkomen gebruiken om het park groter te maken.

Idee 30: Leefstraat Beverstraat

In onze mooie en gezellige straat, de Beverstraat, leeft al geruime tijd de wens om elkaar meer te ontmoeten, meer groen en ruimte te creëren en om een veilige speelplek voor kinderen te maken. Het idee van een leefstraat heeft veel voorstanders onder de bewoners, maar er blijft letterlijk 1 obstakel in de weg staan om dit voor iedereen haalbaar te laten zijn: de parkeerplekken (en vooral het gebrek

daaraan, ook in de buurt). Ons idee is dus om in parkeergarage paardenveld een aantal parkeerplekken te reserveren voor vergunninghouders, zodat er ruimte komt in onze straat om (een gedeelte hiervan) om te kunnen toveren tot leefstraat. De bewoners in onze straat zijn van een gemêleerde doelgroep, waarin veel betrokkenheid op elkaar is en waar studenten, jonge gezinnen en “oud gedienden” op goede voet met elkaar samenleven. Zo voelt onze straat als een klein dorp. We ontmoeten elkaar nu op het jaarlijkse straatfeest, wat ieder jaar een groot succes is, maar de wens leeft om dit vaker en laagdrempeliger te kunnen doen. Buitenspelende kinderen, studenten die borrelen, of buren die van het zonnetje genieten en op die manier (nog) meer aanspraak hebben, het zou zo mooi kunnen zijn! De mogelijkheid om auto’s in de parkeergarage paardenveld te zetten is ons inziens dus een uitgelezen kans om (eindelijk) onze mooie straat nóg mooier te maken!

Idee 31: World of food Utrecht

Het Utrechts centrum voor een verzameling van internationale keukens zoals de, helaas gesloten, world of food Amsterdam.

Idee 32: Beste idee ooit

Studio Kapitaal zit er al.

meer zoals dat!!!!

laat Kapitaal anders de invulling bepalen. Zij weten er 100% raad mee!

Idee 33: Grafisch werkplaats Kapitaal

Kapitaal zit er toch al? Lekker dat blijven doen. Vet belangrijke culturele hub voor creatief Utrecht.

Idee 34: Broedplaats

Maak er een vette broedplaats van net zoals kapitaal al is!! Een soort verlengde ervan

---

Idee 35: Creative hub

Een plek waar je creatief bezig kan zijn, nieuwe dingen kan uitproberen/leren en met andere creative mensen in contact kunt komen. Iets Zoals kapitaal.

Idee 36: Meer creatieve ruimtes zoals kapitaal

Als media enthousiasteling is het heel belangrijk om je digitale ideeën om te toveren in werkelijkheid. In kapitaal komen deze ideeën tot leven en bovendien is de sfeer er als geen andere plek in Utrecht. Creatievelingen die elkaar echt inspireren, supporten en samen er voor zorgen dat er dingen gemaakt worden. Fysieke objecten. Dag in dag uit. Ikzelf heb er een gigantisch groot deel van de voortgang van mijn kledinglijn aan te danken. Meer van dit aub.



Idee 37: Parkeergarage en verlenging van park paardenveld

Behoud de parkeergarage vooral voor parkeren, zodat de buurtbewoners er hun auto's kunnen neerzetten. Met de realisatie van extra parkeerplekken in de garage, is het mogelijk om het aantal straatparkeerplaatsen in de omgeving te reduceren (denk hierbij aan locaties zoals de Oudegracht of de Weerdsluis), wat bijdraagt aan een mooiere uitstraling van deze plekken en meer ruimte creëert voor groen.

Het dak kan dienen als een uitbreiding van Park Paardenveld, met een ruime daktuin. Een brede en toegankelijke trap vanaf Park Paardenveld leidt dan naar deze daktuin, waar mensen op de traptreden kunnen genieten van de zon. Verder zou er op het dak een plek moeten komen waar iedereen iets te drinken of te eten kunnen halen en vervolgens kunnen zitten tussen het groen op de daktuin. Het is van belang dat het dak toegankelijk blijft voor iedereen om te zitten of te picknicken, niet alleen voor mensen die daar geld uitgeven.

Idee 38: Sociaal maatschappelijke evenementen /ping pong club 2.0

Zelfde concept als zoiets als de ping pong club, maar waar een sociaalmaatschappelijke functie meer centraal staat. Dus bijv. standaard: een plek waar een leuk spel kan doen, zoals ping pong en een hapje en drankje kan doen, maar waar expliciet ook ruimte is om evenementen te organiseren met een sociaalmaatschappelijk doel. Sowieso zit het Paardenveld in de zomer helemaal vol, dus moet er meer ruimte komen om voor al deze mensen een plek te bieden.

Idee 39: Duurzamen en creatieve ondernemingen

Gemeenschappelijke moestuin op het dak. In de overdekte gedeeltes ruimte maken voor duurzame en creatieve (sociale) bedrijfjes, zoals een repaircafé en ateliers. Zelf werk ik in een oesterzwammen kwekerij aan de rand van Utrecht die hoofdzakelijk koffiedik gebruikt als voedingsbodem. Een extra (mini) kwekerij op zo een centrale plek dichtbij koffiezaakjes zou fantastisch zijn. Het geven van workshops over paddenstoelen zou een centraal onderdeel zijn van dit idee! Bovendien zouden paddenstoelen het goed doen in een donkere, koele ruimte zoals een parkeergarage.



Idee 40: Creatieve broedplaats, met uiteraard Kapitaal

Samen met meerdere creatieve partijen, waaronder natuurlijk Kapitaal, moet dit de broedplaats van Utrecht worden. Een mooie prominente plek, met zoveel potentieel. Gezamenlijk met meerdere creatieven zouden we dit echt tot de hotspot van Utrecht kunnen maken.



Idee 41: Kids world eat & play

In Utrecht zijn er maar weinig plekken / restaurants waar je als ouders zijnde gemakkelijk met kinderen naartoe kunt, dan wel om te eten, dan wel om te spelen. We missen eigenlijk een soort mini center parcs concept waar alles kidsproof is gemaakt.

dit concept zou dan met name zien op de leeftijdsgroep 0 8 jaar.

ideaal voor kinderen en voor de ouders als we in utrecht centrum een grote play garden hebben met leuke plekken voor de ouders om erbij te zitten en koffie te doen / te lunchen.

openingstijden van 09:00 18:00 ongeveer.

Idee 42: (Indoor) Basketball Court

Een deel van de ruimte gebruiken voor basketbal. Met een full court en eventueel 3x3 basketbal velden.

Een plek om elkaar te ontmoeten, te spelen en misschien wat degelijke zit plekken en tribune.



Idee 43: Kapitaal en nog meer werkplekken!

In Utrecht zit de grootste kunstacademie van Nederland. Al die studenten studeren op een moment af en hebben dan een plek nodig waar ze terecht kunnen voor bijvoorbeeld zeefdrukken, riso printen etc. Kapitaal is al zo'n plek. Daarom is het van cruciaal belang dat Kapitaal blijft bestaan en om dit misschien zelf uit te breiden. Parkeergarage Paardenveld is hier de perfecte plek voor!

Idee 44: Nieuw Bolwerk Paardenveld

Parkeren voor bewoners noordelijke binnenstad, gecombineerd met het reduceren van parkeerplaatsen op straat.

Ombouwen tot buurtfietsenstalling gecombineerd met een strak gehandhaafd verbod op het parkeren van fietsen buiten de rekken.

Toegankelijk dakterras voor het uitzicht. Replica van de Bollaertsstoren op het dak of van een van de verdwenen windmolens.

Aanblik singelzijde moet weer gaan passen bij het historische beeld van de stad, en goed overgaan in het nieuwe park.

Idee 45: Indoor pumptrack

Skaten, skateboarden, stuntsteppen en bmxen wordt steeds populairder en is leuk voor alle leeftijden. Met nat weer is dat buiten niet mogelijk. Het zou super zijn als er een indoor pumptrack of skatepark kan komen!

Er is wel een indoor skatepark in Utrecht Zuid, maar deze is maar beperkt open en enkel voor skateboarders. Je kan er alleen terecht tegen betaling en dat is lang niet voor iedereen mogelijk.

Idee 46: Een open, creatieve plek waar iedereen kan komen kijken.

Zoals ik in hartje Parijs heb gezien en wat ik enorm inspirerend vind. Niet de traditionele manier van eigen atelierruimtes die afgesloten zijn, maar een zo open mogelijke doorgang waar mensen een groter of wat kleiner aantal m2 kunnen huren. Iedereen ziet waar de ander mee bezig is, zodat er veel onderlinge inspiratie en samenwerking kan ontstaan. Én het allerbelangrijkst, als voorbijganger kan je gewoon binnen lopen en overal rond kijken. Persoonlijke spullen in afgesloten kasten en onderlinge afspraken over wie er wanneer is zorgen dat elke verdieping 'beveiligd' is. Visitekaartjes zodat mensen je alsnog kunnen benaderen als je er niet bent. En in de algemene ruimtes, zoals trappen ed mogen streetartists op afgesproken tijden legaal werken. Op het dak tijdens de zomers wellicht een klein 'popup' cafeetje voor een drankje.

Atelierroute meets galerie meets willekeurige voorbijganger!

https://www.59rivoli.org/homepage/



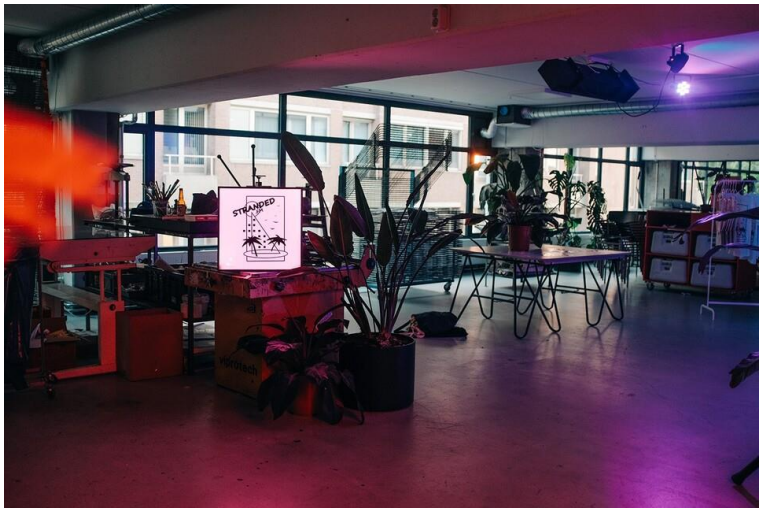
Idee 46: Multiinzetbare Maakruimte + Mogelijkheden Dakterras

Parkeergarage Paardenveld heeft al meer dan 50 jaren naast een parkeerfunctie een grote rol in cultureel Utrecht. Met op de begane grond en 1e verdieping in het verleden podium de Vrije Vloer, een galerie, een instrumenten winkel, een jazzclub (als ik me niet vergis) camera zaak en meer.

Momenteel zit er ook veel "kleine" plekken met grote impact: Grafische werkplaats Kapitaal waar beeldmakers maken en ontmoeten, Utrechts Online Radio Station Stranded FM, waar wekelijks muzikale niches worden uitgelicht en gemeenschappen worden gevormd. Nu sinds kort ook Tiger's Gym waarmee cultuur en sport ook mooi in verbinding komen te staan.

Mijn oproep/idee ligt vooral voor het behoud en verdere (tijdelijke) ontwikkeling van deze unieke plek in het centrum. De partijen die hier nu in zitten bezitten fantastische "grassroots" communities met daadkracht en ondernemerschap. Ik zie dan ook toffe mogelijkheden in samenwerkingen op bijv. een dakterras. Als er een open podium / multiinzetbare ruimte komt zoals "de betonnen plaat" in het park laat deze dan gecureerd en opgezet worden door de partijen die er al zitten, samen met hun grote gemeenschap in de stad.

cultuur en (tijdelijke) huisvesting gaan super samen, want cultuur brengt een woonplek tot leven. Ook daar zijn mogelijkheden. Er zijn niet voor niets meerdere verdiepingen in een garage, er is dus meer mogelijk dan 1 concept / uitbater.



Idee 47: FRIS parking

Een echte "nachtclub" met enkele "frisfeesten" voor jongeren tot 18 jaar

Idee 48: Rooftop bar en cultureel centrum

De bovenste 2 verdiepingen gebruiken voor een bar, behoefte aan horeca nu Roost weg is. De andere verdiepingen kunnen bijv ingezet worden als cultureel centrum, sport centrum of ander idee.

Voorbeeld van een omgebouwde parkeergarage is in Berlijn: https://klunkerkranich.org/

Als bewoner van Pijlsweerd zou ik dit een mooie aansluiting van de stad op de Amsterdamsestraatweg vinden.



Idee 49: Openbare fietsenstalling

Begane grond inrichten als overdekte, inpandige, openbare fietsenstalling. Open 24x7 (hoewel iets minder ook kan, afhankelijk van behoefte). Bewaakt met een beheerder. Eerste 24 uur gratis, net als de andere stallingen in de stad. Voor bewoners uit omliggende straten: een gratis abonnement, met check op adres. Voor andere inwoners (van iets verder weg) is een abonnement te koop tegen dezelfde voorwaarden als in de andere gemeentelijke stallingen. Voor werknemers van de omliggende bedrijven bedrijfsregeling maken. Kunnen bijvoorbeeld korting krijgen, als een werknemer niet meer met de auto maar op de fiets komt (en plaats vrij maakt in de autoparkeergarages).

Idee 50: creacenter

ruimte voor creativiteit, kunst en muziek. Een begane grond en eerste verdieping een of meerdere concertzalen, oefenruimtes en opbame studio, (een concertzaal was er vroeger), ateliers en commerciële ruimtes voor kunstenaars en artiesten.

Ik denk aan een muziekclub waar concerten, catering en live opnames gecombineerd kan worden, Evt met live streaming via internet

---

Idee 51: Het veulen

Ontmoetingsplek, broedplaats, activiteitenplek voor jongeren. Overdag en s avonds geopend.



Idee 52: Verskeukens met moestuinen

Een creatieve foodgarage met zelfstandig ondernemers die hun eigen groente en fruit telen (op plekken waar zon schijnt). Open keukens en foodtrucks, versmarkt, lange tafels waar iedereen aanschuift en ontmoet. Betaalbare happen. Kookworkshops, koken met elkaar voor minderbedeelden. Left overs van supermarkten verwerken.

Idee 53: Ruimte van jou en mij

Mag t ook eens niet gedefinieerd zijn, mag het ruimte zijn, zonder toegewezen functie maar daarmee niet functieloos. Er worden al genoeg stempels gedrukt. En anders gewoon als parkeerplaats gebruiken, komt er publiek ruimte op straatniveau vrij, vrije ruimte die je niet hoeft te definiëren maar is.

Idee 54: Minigolf en rolschaatsdisco!

We hebben in Utrecht weinig gelegenheid tot minigolf en dat is jammer! Minigolf is een uitje wat je met de hele familie kan doen en met uiteenlopende groepen van collega's tot buren. Het is lichtvoetig, laagdrempelig en sfeerverhogend kortom: het zou een aanwinst zijn voor deze stad.

Als je een hele avond entertainment wil, dan kan je daarna door naar de rolschaatsdisco. Ook voor jong en oud. Blij, uitgelaten en vriendelijk zijn woorden die bij mij opkomen als ik denk aan een rolschaatsdisco. Ook heeft het een kleurrijke en betrokken scène, die zich hier vast graag voor in wil zetten.

Ik zou voorstander zijn van deze twee activiteiten in de Binnenstad omdat het inclusief is voor alle groepen die in de stad leven. Niet alleen gericht op studenten, niet op bedrijven maar op jongeren, gezinnen en vriendengroepen.

Ook geeft deze invulling de mogelijkheid aan (beginnende) creatievelingen om hun Kunst te exposeren of live te maken, plaatjes te draaien en als band op te treden voor het golfend en rolschaatsend publiek. Beginnende catering zou hier ook een plek kunnen krijgen om hun eten en drinken te verkopen in foodtrucks.

Misschien is het ook wel een idee dat kinderen en jongeren hier hun talent kunnen ontwikkelen. Dat zíj de plaatjes draaien, exposeren en het eten verkopen in samenwerking met (muziek)scholen. Ook zouden kinderen of jongeren op Utrechtse scholen de minigolfbanen kunnen ontwerpen en maken in samenwerking met kunstenaars. Anyhow; talloze mogelijkheden met als basis een minigolfbaan en een rolschaatsdisco.



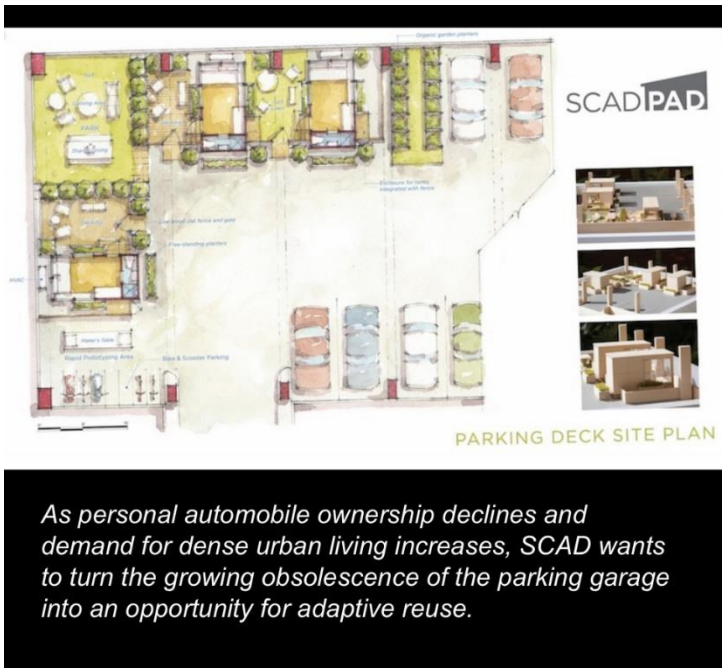
Idee 55: Zo houden!

Ik ben het er niet mee eens dat Utrecht een autovrije stad gaat worden. Wel zou het fijn zijn als de tarieven voor parkeren naar beneden gaan.

Idee 56: Micro housing campus met kleinschalige horeca op het dak.

Zie;

https://inhabitat.com/scadstudentstransformanatlantaparkinggarageintoecologicallyresponsiblemicrohousing/dsc04355/



Idee 57: Een groen dak

Wijk C, waar de parkeergarage onder valt, is een van de minst groene wijken van Utrecht. Het dak van de garage vergroenen, betekent een positieve bijdrage aan de gezondheid van binnenstadbewoners.

Een zgn. extensief groendak is hiervoor de beste optie. Deze is voorzien van beplanting die zichzelf grotendeels in stand kan houden en daardoor weinig onderhoud vereist. Hierbij gaat het om planten zoals sedum, mossen en kruiden. Sedum kan erg goed tegen felle zon en droogte, maar ook natte periodes zijn geen probleem. Een dergelijk groen dak is betaalbaar in aanleg en gaat heel lang mee. Het heeft een isolerende en verkoelende werking en zorgt ervoor dat hemelwater langzamer wordt afgevoerd.

De gemeente Utrecht is al een dusdanig groot voorstander van groene daken, dat zij in 2021 tot een subsidieregeling heeft besloten voor haar inwoners die een groen dak willen aanleggen. Haar doelstelling staat als volgt omschreven:

Deze nadere regel heeft als doel de aanleg van groene daken op bestaande bebouwing te bevorderen, met als hoofddoel het vasthouden van regenwater en daarmee het voorkomen van wateroverlast en droogte in het bebouwde gebied en als ondergeschikte doelen het leveren van een bijdrage aan het verminderen van CO2emissies door energiebesparing, het verbeteren van de luchtkwaliteit, het terugdringen van geluidshinder, het tegengaan van de opwarming van de stad en het verhogen van de biodiversiteit en de woonkwaliteit.

Nu de gemeente eigenaar van de garage gaat worden, kan zij zelf bijdragen aan dit doel. Het garagedak is hier nl. heel geschikt voor. Een uitgelezen kans om daarmee de ambitie actiever uit te dragen. De beste keuze hierbij is om het dak in zijn geheel te vergroenen.

Het combineren van groen met bv. een horecaterras is niet realistisch gezien de overlast die dan ontstaat voor de vele direct naastgelegen woningen (wo. slaapkamers op 15 meter). Het eventueel ‘inpakken’ van het betonnen dak met akoestische schermen om dit te reguleren, is op zijn beurt weer problematisch met oog op vergroting van de slagschaduw die dit in de woningen veroorzaakt.

Een sedumdak past naadloos in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 waarin de versterking en uitbreiding van het groen in en om het Singelpark wordt aangemoedigd. Met name in dit deel van de stad, met zoveel verstening en verkeer, kan de biodiversiteit en de luchtkwaliteit worden verbeterd met beplanting op het garagedak. Het is hiermee een mooi verlengstuk van het nieuwe Park Paardenveld dat volgend jaar wordt aangelegd.



Idee 58: Rolschaatsbaan, rooftopbar & gratis parkeren voor politie

1. De rooftopbar komt uiteraard bovenop de parkeergarage. Veel groen, banken/stoelen, lichtjes, bbq en drankjes.

2. Rolschaatsbaan, met discorolschaatsen.

3. Gratis parkeren voor politiemedewerkers en bezoekers.

Idee 59: Fietshub Paardenveld

Maak van Paardenveld een fietshub (als onderdeel van de fietshubs die we in de stad realiseren). Denk daarbij bijvoorbeeld aan fietsinzameling, bikerepair, educatie, fietsverhuur, fietscorner met koffie, oefenplek, etc.. We realiseren dit met verschillende partners. Utrecht als fietsstad, dan hoort in Paardenveld ook een fietshub. Wij omarmen ook het fietsersmuseum, en maken daar graag een koppeling in de Fietshub Paardenveld.

Idee 60: Creatief Ondernemen

Gratis repetitie en les ruimtes voor creatieve, artistieke ondernemers in spé. Denk hierbij aan artiesten met talent maar weinig middelen tot hun beschikking die willen onderzoeken of ondernemen of een show creëren werkbaar is vanaf het nulpunt op te bouwen.

Idee 61: Goedkoop parkeren

Idee spreekt voor zichzelf! Laten we de stad toegankelijk maken en houden!!

Idee 62: BSO en parkeerplaats Personeel Politie Paardenveld.

Om de leeg loop bij het Politie Paardenveld tegen te gaan voor hen deze optie bieden als eerste . Natuurlijk mogen er ook andere forenzen hier gebruik van maken.

Idee 63: Wheels & Feet

1x per week op het dak van paardenveld (bijvoorbeeld op zondag van 16:00 22:00 voor alle leeftijden): een plek die de dans en skate community samen brengt dmv workshops/(friendly)dance battles/(roller)disco.

een plek die de Utrechters verbindt, inspireert en motiveert om in beweging te komen.

Dit zou samen kunnen met een initiatief die de stadsbewoners bij elkaar brengt dmv eten/drinken.

Idee 64: Summer skate terrace

Het dak van Paardenveld staat in de zomer vaak leeg. Het is perfect (met wat veiligheid aanpassingen) voor skaters om hier samen te komen en hun sport te beoefenen. Er zou bijvoorbeeld in de zomer gedurende x aantal weken een popup skate ring gebouwd kunnen worden.

Idee 65: Skate rink / skate spaces

There is a community in Utrecht "freeskatingutrecht" which is looking for places to skate. Accommodating this location for skating will be great (roller dancing skating, street skating etc ...)

We are constantly looking for decent spaces and we should have one space dedicated, also thinking about long cold and rainy winters when we cannot skate in open spaces.

Idee 66: Rooftop skating rink

Free Skating Utrecht skating rink!



Idee 67: Een groene oase

Extra groen (denk aan: bomen, potten, klimplanten, struiken, grasveld) zou de bewoners en bezoekers van de stad goed doen! In de groene oase kan men zoal een boekje lezen, van ze zon genieten, picknicken, en sporten.



Idee 68: Een freerunpark

Een freerunpark goed voor beweging

Idee 69: Freerunparkje in parkeergarage

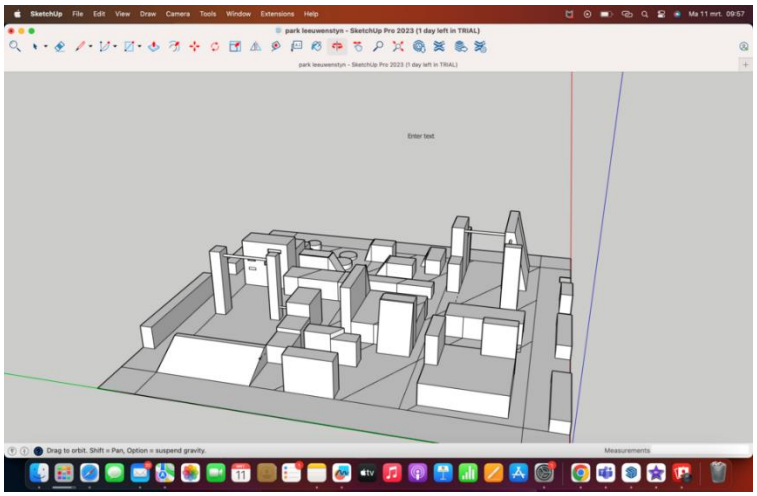
Zo hebben wij freerunnen altijd een overdekte spot/plek om te freerunnen en niemand tot last te zijn



Idee 70: freerun park in garage paardenveld

In de garage maken we een transporteerbare freerun set up. deze set up kan gebruikt worden door de community om actief op te trainen. Ook kunnen we geïnteresseerde op een veilige manier laten kennismaken met deze prachtige sport. Om een thuishaven te creëren kunnen we dienen als uitvalbasis en opvang locatie voor mensen die zoekende zijn naar een nieuwe of passende hobby. Freerunning brengt veel vrijheid met zich mee en verschillende vormen van vrije expressie, dus het is goed ree combineren met andere sporten, muziek organisaties en kunst en cultuur liefhebbers.

freerunning word ook wel de kunst van het bewegen genoemd.



Idee 71: freerun park(overdekt of niet)

Utrecht heeft veel verschillende freerunners, het is ook een ontmoetinghub voor veel freerunners uit heel Nederland, om als bedrijf een overdekt iets neer zetten is erg lastig, en het outdoor park is te klein om de wensen en behoefte van de freerunners te bevredigen, hierdoor zou het perfect zijn om een groter overdekte plek te maken waar elke freerunner hier bezig kun, uit Utrecht en heel Nederland



Idee 72: All out electric in Paardenveld (Electrisch karten)

Elektrisch karten in de Paardenveld garage biedt een innovatieve en milieuvriendelijke draai aan de traditionele karting ervaring. Door gebruik te maken van elektrische karts wordt de uitstoot van schadelijke gassen geëlimineerd, waardoor het een groen alternatief is voor benzineaangedreven karts. Dit initiatief sluit aan bij de groeiende bewustwording rondom milieuimpact en duurzaamheid, en biedt tegelijkertijd een spannende en toegankelijke vorm van vermaak in het hart van de stad. De keuze voor de Paardenveld garage als locatie transformeert een anders onbenutte of ondergebruikte ruimte in een levendige en aantrekkelijke bestemming, waarmee het bijdraagt aan de stedelijke vernieuwing en de economische vitaliteit van de omgeving.

De inrichting van de kartbaan in de Paardenveld garage maakt optimaal gebruik van de unieke eigenschappen van de parkeergarage, zoals de bestaande infrastructuur en de meerdere niveaus. Het ontwerp omvat uitdagende bochten, lange rechte stukken, en zelfs hoogteverschillen, waardoor een dynamische en spannende raceervaring wordt gecreëerd. Door het gebruik van geavanceerde veiligheidssystemen en elektrische karts die makkelijk te besturen zijn, is de activiteit geschikt voor deelnemers van alle leeftijden en vaardigheidsniveaus. Dit maakt het een ideale locatie voor familieuitjes, bedrijfsevenementen of gewoon een leuk dagje uit met vrienden.

Naast de kartbaan zelf, biedt de Paardenveld garage ruimte voor aanvullende faciliteiten zoals een café of loungegebied waar bezoekers kunnen ontspannen en toeschouwers de races kunnen volgen. Ook kunnen hier evenementen en competities georganiseerd worden, wat de gemeenschapszin versterkt en de karting ervaring nog memorabeler maakt. Dit soort voorzieningen draagt bij aan de algemene aantrekkelijkheid en zorgt ervoor dat mensen langer verblijven, wat weer positief is voor de lokale ondernemers.

Implementatie van elektrisch karten in de Paardenveld garage kan dienen als een lichtend voorbeeld van hoe stedelijke ruimtes heroverwogen en hergebruikt kunnen worden voor duurzame en plezierige doeleinden. Het project benadrukt de mogelijkheden van elektrische mobiliteit en kan een stimulans zijn voor soortgelijke initiatieven in andere steden. Door een unieke combinatie van entertainment, duurzaamheid en stedelijke ontwikkeling, zou dit concept niet alleen de kartliefhebbers aantrekken, maar ook een breder publiek dat geïnteresseerd is in innovatieve en milieubewuste recreatie.



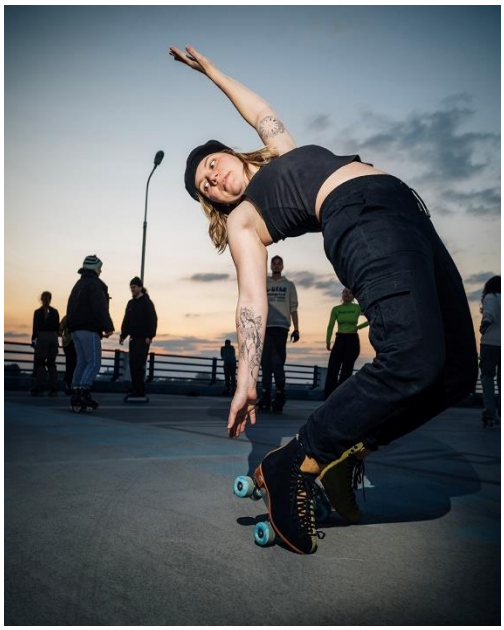
Idee 73: Plek om binnen te skaten

Op regenachtige dagen zoekt de groep waarmee ik skate altijd een plek om binnen te kunnen skaten. Paardenveld zou een ideale locatie zijn vanwege de centrale ligging. Veel skaters willen een platte, goede vloer met veel ruimte zoals in een parkeergarage. Anderen willen ook wat obstakels om op te skaten.

Idee 74: Urban sports area voor (roller) skaters, freerunners, bmx, etc.

Het samenbrengen van verschillende skate, rolschaats, BMX, skateboard communities die veel overlappende voorzieningen wensen op een plek die voor aanwezige horeca in de plint een interessante boost kan geven.

Free Skating Utrecht heeft behoefte aan een veilige, schone en droge plek om te skaten die voor leden buiten de stad makkelijk met het OV bereikbaar is.



Idee 75: Freerun park(je)

Om de omgeving in beweging te zetten zou deze locatie zich perfect lenen voor workshops/clinics en vrij trainen voor urban freerunners.

Ideale locatie ivm beschutting (overdekt) zodat er langere periode in het jaar aangeboden kan worden.

Idee 76: Overdekt freerunpark

Een overdekt outdoor park voor de sport parkour en freerunnen. Dit park kan ook gebruikt worden voor Calisthenics. Uiteraard gratis toegankelijk.



Idee 77: Freerunpark en skatepark

Als we een freerunpark en skatepark daar laten bouwen dan zorgen we ervoor dat jongeren in beweging blijven en plezier hebben. Ik freerun en skate zelf ook dus mij lijkt het leuk om daar een plek voor te hebben.

we hebben ook weinig plekken waar je kan freerunnen in utrecht dus ik zou het leuk vinden als dat er komt.

bedankt voor het lezen van mijn idee.

Idee 78: Tijd om cultuur terug te brengen naar het centrum, weg van de geijkte paden

Het centrum van onze mooie stad wordt overspoeld door grote winkel en horecaketens, talloze souvenirwinkels en plekken zonder eigen karakter. Cultuur en unieke, kleinere ondernemingen worden hierdoor verdreven naar bedrijventerreinen buiten het centrum. Het stadsbeeld van Utrecht verliest daardoor een eigenheid en brutaliteit.

Het is tijd om de cultuur weer terug te brengen naar de stad. Maak van deze garage een creatieve, inclusieve en experimentele plek, waar nieuwe Utrechtse ondernemers en creatieven elkaar kunnen ontmoeten, inspireren en versterken. Een plek waar de gemeente Utrecht trots op kan zijn. Een broedplaats kan je niet zelf bedenken, dat is iets wat moet ontstaan.

Parkeergarage Paardenveld (of zoals ze hem ook wel eens noemen: de pukkel van Utrecht) kan dienen als plek om te experimenteren en te durven. Maak er dan ook maar een eigenwijze pukkel van met ruimte voor een mooie duurzame kledingwinkel, studio's van creatieven (beeldende kunst, mode, theater, dans en muziek) en een goed gecureerde winkel met grote etalage waarin werk wordt verkocht van Utrechtse creatieven.

Het dak zelf is natuurlijk de perfecte plek voor een nieuwe groene oase in de stad met wisselende horeca, die in de zomer dienst kan doen als bijvoorbeeld drivein bioscoop, een fijne plek om biertjes te drinken of een duik te nemen in het zwembad met een pizza van Punk Pizza (ja in deze droomwereld keert deze ook gewoon terug naar Utrecht)!

Er zijn meer dan genoeg Utrechtse partijen met een breed netwerk om van deze pukkel een mooie en diverse plek met bravoure te maken. Zo noem ik graag culturele hotspot Kapitaal (die hier al zit en niet

weg mag!), Le Guess Who?, de HKU, Goede Vrijdag, De Klub (binnenkort ook in Wijk C), Freaky Dancing, Ekko, De Nijverheid, Stranded FM, De Boekenbar etc. Maak daar gebruik van!



Idee 79: Freerunpark en skatepark

Het zou leuk zijn als er in de garage een freerunpark komt waar je kan freerunnen en een skatepark waar je kan skateboarden en steppen. Dit zorgt er voor dat er meer leuke en sportieve dingen zijn te doen voor jongeren. Die zijn er namelijk te weinig. Ik ben zelf een tiener en het is best wel saai in Utrecht. Dit zorgt er voor dat vrijwel iedere tiener of de hele dag binnen zit of buiten op straat zich zit te vervelen en een rotzooi maakt. Ik denk dat door een freerun park en skatepark te laten bouwen in de garage dit probleem oplost.

Idee 80: creative parking lot

Buitenwanden hersluiten met glas en stel wat tussenwandjes beschikbaar en biedt alle creatievelingen die jullie uit de "Vlampijpateliers" verjoegen, hier een nieuw onderkomen om hun creatieve geesten de vrije loop te laten.

Idee 81: Roze Stadsdorp Utrecht

De garage ombouwen voor maatschappelijke en culturele activiteiten voor LHBTI+ ouderen.

Met het ouder worden verminderen contacten als een soort natuurlijk gegeven. Het Roze Stadsdorp Utrecht geeft je de mogelijkheid om nieuwe vriendschappen te sluiten, bestaande te verstevigen en oude terug te vinden. Het helpt om zelf de regie te houden over de oude(re) dag en onderdeel te worden van het ‘dorpsgevoel'.

Diverse activiteiten kunnen door het Stadsdorp georganiseerd worden zoals thema en debat, gezamenlijk eten, ontmoeting, leesgroepen, film, nieuwe activiteiten voor en door LHBTI+ ouderen.

De ruimte moet toegankelijk zijn voor mensen met een rolstoel of rollator. Eén deel van de parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers, alsmede een parkeerplaats voor de regiotaxi.

Idee 82: Uitbreiding faciliteiten voor watersporters en parkgebruikers

De sup en kanoverhuur is zeer populair in de zomermaanden en ook wordt Park Paardenveld bij lekker weer goed bezocht. Wat hier ontbreekt zijn fatsoenlijke toiletten, douches en een omkleedruimte.

Voor families met baby's en kleine kinderen is het erg prettig om gebruik te kunnen maken van goede voorzieningen en ook voor watersporters is het fijn als er een douche en een mogelijkheid tot omkleden komt.

Naast de commerciële horeca van de Jeu de Boulesbar is er het hele jaar door ruimte voor sociale horeca, dit zou goed te combineren zijn met de toilet, douche en omkleedvoorziening. Hier zou slechts een afhaalfunctie volstaan van koffie, thee, limonade, chips en ijs.

Al deze functies zouden prima passen op de eerste verdieping in de plint van de parkeergarage. Hier zijn nog diverse ruimtes niet ingevuld.

Idee 83: Freerunpark

Een hal met obstakels waar freeunners kunnen trainen.

Idee 84: Betaalbare sportplek

Een plek om zowel binnen en buiten te sporten voor een betaalbare prijs. Kan bijvoorbeeld ook gecombineerd worden met een koffietentje ofzo zodat je daarna ook nog even kan blijven hangen en van het uitzicht kan genieten.



Idee 85: Skatepark Paardeveld

Een skatepark op 1 vd verdiepingen.

Utrecht mist een plek waar skaters overdekt kunnen skaten buiten.

Je kunt naar het spu maar dat is binnen. Buiten een overdekte plek voor in de wintermaanden en herfst zou zeer welkom zijn voor de skate community.

Plus dat het al heerlijk skaten is op het asfalt dat er ligt dus de kosten van bijv een mini ramp of kleine quarterpipe en wat obstakels blijft laag

Idee 86: Een skatepark met meer mogelijkheden voor beginnende skaters

Ik ben een jaar geleden begonnen met skaten en ik merk dat er in Utrecht vrij weinig plekken in de stad zijn waar beginners echt goed met obstakels kunnen oefenen. Vaak zijn de parken best wel hoog en komen er veel geavanceerde skaters. Hierdoor merk ik in mijn omgeving dat, met name vrouwen, minder snel een skateboard pakken. Ik zou dus graag een skatepark zien met een paar features voor beginners! Denk hierbij aan een lage mini ramp/bowl en lagere obstakels (rails, quarters, manny pads etc.). Dit kan natuurlijk gecombineerd worden met features voor geavanceerdere skaters!

Idee 87: Nieuw indoor skatepark

Met het verdwijnen van SPU in de toekomst is dit een perfecte vervangende locatie.

Idee 88: Regenbooghuis Utrecht 🌈

In 2020 is in opdracht van Gemeente Utrecht door dhr. Timmerman een verkenning naar het realiseren van een Regenbooghuis in Utrecht. Dit naar aanleiding van een toezegging van wethouder Voortman in de commissie Mens & Samenleving op 21 maart 2019. In deze verkenning werd de haalbaarheid onderzocht om deze multifunctionele instelling voor LHBTIQ+ te realiseren in navolging van bijvoorbeeld Nijmegen. Meerdere "roze organisaties" zijn geïnterviewd en hebben hun wensen/gedachten hierover gedeeld. COC MiddenNederland heeft laten blijken interesse te hebben in een rol als coördinator en/of

beheerder van een Regenbooghuis, waarin meerdere zoniet alle roze verenigingen onder één dak (samen)werken. In deze verkenning is nagedacht over de gezamenlijke opgaven, functies en de kansen die een Regenbooghuis biedt. Zowel op het gebied van maatschappelijke impact, als financieel, als praktisch was hier veel en grote behoefte naar. Dat dit destijds niet heeft geleid tot de realisatie van een Regenbooghuis is gelegen in financiële argumenten, het gebrek aan een locatie en allicht dat COVID19 ook roet in het eten gegooid heeft. In ieder geval bij COC MiddenNederland leeft nog steeds deze grote wens en brengt graag de verkenning van destijds in herinnering in de hoop dat alsnog in Utrecht voor de LHBTIQ+ gemeenschap dit huis gerealiseerd kan worden en op meerdere terreinen en door meerdere organisaties verenigd verdere stappen op het gebied van veiligheid, gezondheid, kansengelijkheid etc. kunnen worden gezet.

Idee 89: Een skateparkje met groen

In utrecht is een redelijk grote community rondom skateboarden. Het zou erg zijn als er meer aanbod is voor de skaters om heen te gaan. Zeker voor veel beginnende skaters kunnen de huidige plekken erg intimiderend zijn. Hierom zou een parkje dat gericht is op beginners, met lage obstakels en een kleine halfpipe fantastisch zijn.

Naast een klein skatepark zou de buurt baat hebben bij een grasveldje met banken en wat bomen.

Idee 90: Toegankelijkheid voorzieningen

Twee zaken waar tekort aan is. Openbare toegankelijke toiletten 24 uur per dag. Rust rolstoeltoegankelijk toilet uit met toegang via de eurosleutel zoals toiletunit in Wilhelmina park.

Algemene gehandicapten parkeerplaatsen waar bij oude centrum en Tivoli Vredenburg gebrek aan is. Hier ligt een kans.

Idee 91: Allemaal idees

- skatewedstrijd
- open podium
- plek voor popup nachtclub of bar
- Galerie / tentoonstelling houden voor lokale kunstenaars

Idee 92: Utrechtse garage sale

Wekelijkse kofferbak sale of ruilbeurs vanuit de parkeergarage. Plekje met je auto vooraf te reserveren liefst met een kleine bijdrage aan een goed doel en je (oude) spullen verkopen of ruilen. Niet voor commerciële doeleinden maar een 2e leven voor gebruikte spullen. Eventueel thematisch, bijvoorbeeld kleding, speelgoed, huisraad etc

Idee 93: De groene doolhof

Een verdieping vol met plantenbakken met hoge en lage planten, klimop bosjes en kleine boompjes wat te samen een doolhof vormt . Bij de ingang kun je een kaartje pakken Van hout of papier met daar zes figuren op die kinderen moeten zoeken in de doolhof. Er zijn bijvoorbeeld vier verschillende kaartjes waardoor je de doolhof Meerdere keren op een verschillende manier kunt beleven . Je kunt meer leren over de figuurtjes door bijgeplaatste teksten en je kunt er koffie thee limonade etc bestellen en zitten en genieten van het groen en het uitzicht.

Idee 94: Multifunctionele culturele en creatieve broedplaats met foodhal

Een foodhal/ markthal met de mogelijkheid voor kleine food ondernemers om een groter publiek te bereiken. Hiervan zijn in veel grote Europese steden genoeg voorbeelden (Amsterdam, Parijs, Madrid etc.)

Het zou leuk zijn als er daarnaast ruimte is voor kunstenaars (atelier én galerie), want hier is een tekort aan in Utrecht.

Op het dak is plaats voor een rooftopbar of club, waar muzikanten kunnen optreden.

Perfecte combi van kunst kijken, muziek luisteren, lekker eten en drinken allemaal op één plek en toegankelijk voor een breed publiek.

Idee 95: Horecabedrijf met balkon

De plek op de drie of viersprong biedt een unieke uitkijk over de Vleutenseweg, Amsterdamsestraatweg en het centrum.

De singel met het "rondje" trekt veel notenbezitters. Fijn als die kunnen aanleggen op het Paardenveld en iets kunnen gebruiken.

De parkeergarage leent zich tot ombouw voor horeca met grote uitzichtbalkons.

Idee 96: Een plek voor single 30'ers

Ik denk dat er een kroeg, discotheek of uitgaansgelegenheid moet komen met de leeftijd 28 tot 42 jaar. Waarom? Omdat in nederland veel georganiseerd wordt voor 30'ers die single zijn, maar de realiteit is dat op deze feesten en evenementen vooral mensen te vinden zijn van 40+.

Ik denk dat er voor deze doelgroep daarom te weinig is, terwijl er zeker wel dingen te organiseren zijn qua leuke (thema)feesten, maar denk ook feestjes waar singles elkaar kunnen ontmoeten. Ik heb het dan niet over speeddate evenementen, maar gewoon gezellig samen dansen en ouderwets contact maken, gewoon terug naar de tijd voor de datingsapps. Niet met als doel om een partner te vinden, maar om gewoon gezellig contact te maken.

Ik ben daarin trouwens zelf de zeker bereidt om mee te denken voor toffe ideeën en/of te helpen in de opzet van zo'n plek!

Daarnaast denk ik dat dit idee van een kroeg/discotheek/uitgaansgelegenheid orima te combineren is met een andere hotspot overdag. Denk dus aan 1 ruimte waar je overdags lekker kan chillen, werken, misschien zelf een toffe activiteit kan doen & dat diezelfde ruimte in deacond leeggehaald wordt zodat het nachtleven kan beginnen. Hiermee maak je optimaal gebruik van deze ruimte en kunnen 2 verschillende partijen ook samenwerken.

Idee 97: Combideal

Er zijn veel goede ideeën voor deze locatie, waarom zou je er maar 1 kiezen? als buurtbewoner én ondernemer denk ik dat er veel goeds te halen valt uit deze plek, zolang we naar verschillende geluiden blijven luisteren.

- onderste verdieping (blijft) voor parkeren voor politie en omwonenden met een vergunning. Ja, we willen minder auto's in de stad, maar sommige mensen kunnen nu eenmaal niet zomaar hun auto weg doen. Tevens een plek om deelauto's (greenwheels, mywheels) te parkeren. (geen parkeergarage voor mensen die Utrecht bezoeken, die komen maar met het ov)
- de begane grond met gedeeltelijk een buurtcentrum: een plek voor jong en oud om samen te komen, wellicht ook voor voorlichtingsavonden, lezingen, workshops, etc. Loketje waar mensen met vragen naartoe kunnen? (taalbarière is nog steeds een groot probleem voor sommige mensen, belasting aangifte, vergunningen, betalingsregels, als je niet goed Nederlands spreekt of analfabeet bent, wat moet je dan..?)
- ander deel van de begane grond en eerste verdieping een plek voor creatieve ondernemers om te werken, ideeën uit te wisselen, eventueel ook met een klein podium? (á la Nijverheid). dit soort plekken liggen vaak buiten de stad, waardoor alleen de 'insiders' er komen, breng cultuur terug naar het centrum!!
- tweede verdieping voor .... iets met sport?
- derde verdieping voor ....
- groen dakterras natuurlijk!!! let's go popup, met elke zomer een andere horeca gelegenheid die op dit plekje de sterren van de hemel mag koken/shaken/bakken/grillen.

Laten we ideeën samenvoegen en een plek creëren voor iedereen!

Idee 98: Publieke, democratische supermarkt

Een plek waar je je boodschappen kunt doen, maar die uit de korte keten zijn, zo duurzaam mogelijk en zonder verleidelijke marketing, maar eten waarvan je erop kunt vertrouwen dat het goed voor je is.

Op die plek is er ook voedsel(onder)wijsheid, waar je dus weer echte kennis van eten krijgt (die je vroeger van je oma kreeg en die we tegenwoordig zijn kwijtgeraakt) en niet de weg kwijt bent door alle marketing en misleidende "feiten".

Eventueel een plek waar je met z'n allen kunt koken en kooklessen kunt krijgen.

Idee 99: Samenbrengen van creatief onderwijs & ontwerpers uit het werkveld

Bij (o.a.) de minor CoDesign Studio van de Hogeschool Utrecht zijn we op zoek naar een plek waar studenten in cocreatie kunnen samenwerken aan sociaal maatschappelijke vraagstukken. Door een gecombineerde plek te maken waar zowel studenten werken, als waar ontwerpers uit het werkveld werken, kunnen ze beiden van elkaar leren en elkaar helpen. Samenwerking en crossovers zouden we willen stimuleren zodat het een bruisende plek wordt waar creatief leren en leven lang ontwikkelen centraal staan.

De minor CoDesign Studio is al een bijzondere plek omdat het deels door het onderwijs (HU) en deels extern georganiseerd wordt. We houden van experimenteren en zijn altijd op zoek naar hoe creatief leren nog waardevoller gemaakt kan worden en denken dat een plek in de stad hier enorm aan zal bijdragen.

www.codesignstudio.nl



Idee 100: Skatepark voor de skate cultuur

Er gaan veel skatepark weg breng ze terug

Idee 101: Multifunctioneel

Ga slim om met de verschillende mogelijkheden.

Rooftop bar, horeca, restaurant.

Begane grond creatieve industrie, ondernemingen

Eerste etage pop podium

Alle andere etages: P plaats.

Idee 102: Berlijnstijl rooftop bar.

Een leuke rooftop bar zoals "klunkerkranich" in berlijn, wat zich ook op een parkeergarage bevind.



Idee 103: Combinatie van

- Begane grond parkeren voor politieagenten Paardenveld en vergunninghouders, die niet geheel onterecht steeds verder worden weggedrukt, zou dit een mooie geste zijn aangezien er bij de ontwikkeling van het Park ook weer meer parkeerplaatsen zullen verdwijnen
- Eerste en tweede verdieping ateliers, ruimte voor creatieve broedplaatsen zodat ook bijvoorbeeld Stranded.FM en Kapitaal behouden kunnen blijven
- Bovenste verdieping een dakterras, bij voorkeur niet met hoge prijzen (zie Roost) zodat het toegankelijk is voor alle Utrechters. Dus als er horecaaanbod is niet te yupperig, maar misschien ook gewoon 'bring your own'. Wel graag sociale controle en met sluitingstijden tot een uur of 22:00 (in het weekend misschien wat later) teneinde het overlast voor buurtbewoners te beperken.

Idee 104: Parkeerplaats voor wijkbewoners

Aangezien er steeds meer parkeerplaatsen in de wijk verdwijnen, lijkt het mij niet meer dan logisch om plekken te reserveren voor buurtbewoners.

Idee 105: Skatelocatie voor rolschaatsen en skaten

De skatecommunity @freeskatingutrecht is al jaren op zoek naar een fijne (overdekte) skatelocatie. Er zijn indoor skateparks, maar voor dansen en slalommen op skates hebben we een gladde, vlakke vloer nodig.

In de winter (of bij regen) zijn we altijd op zoek naar goeie locaties, maar we eindige meestal in een parkeergarage waar het naar binnen regent en de grond erg vies is. Daarnaast is deze locatie ook ver buiten de stad wat het minder toegankelijk maakt voor de skaters die met het ov komen.

We mogen helaas niet een gymzaal afhuren voor skaten omdat de gemeente angst is voor vloer beschadigen (wat overigens niet gebeurt, want we hebben speciale indoor wielen). Paardenveld zal een perfect alternatief zijn voor onze skate meet ups.



Idee 106: buurthuis wijk C

een ontmoetingsplek voor bewoners van wijk C

Idee 107: Indoor Stadscamping: Een Unieke Ervaring in het Hart van Utrecht

Stel je voor: een plek waar de gezelligheid van kamperen en de bruisende energie van de stad Utrecht samenkomen. Een innovatieve indoor camping, gelegen in de Parkeergarage Paardenveld, die de deuren 365 dagen per jaar opent voor avonturiers, stedentrippers en vriendengroepen. Deze unieke stadscamping biedt een betaalbaar en origineel alternatief voor traditionele accommodaties, waardoor een weekendje Utrecht nu ook bereikbaar wordt voor een lager budget.

Bij binnenkomst word je verwelkomd door een landschap van kunstgras, sfeervol verlichte tenten en caravans, die samen een gezellig dorpje vormen midden in de stad. Gasten kunnen kiezen uit verschillende verblijfsopties: huur een compleet ingerichte tent, een knusse caravan, of zet je eigen tent op in een speciaal daarvoor bestemde zone. Om de exclusiviteit en dynamiek te behouden, is het verblijf beperkt tot maximaal een week, waardoor het geen vervangende woonruimte wordt maar een kortstondig avontuur.

Veiligheid en rust staan hoog in het vaandel. Na 23:00 uur heerst er een stiltebeleid om alle gasten te laten genieten van een goede nachtrust, terwijl nachtbewaking zorgt voor een veilige omgeving. Een kleine campingwinkel biedt alle benodigdheden voor een comfortabel verblijf, van kampeerspullen tot snacks. Voor een culinaire ervaring zorgen diverse food trucks, die elke dag andere lokale en internationale gerechten serveren.

De indoor stadscamping in Utrecht is meer dan alleen een plek om te slapen. Het is een plek waar je kunt ontsnappen aan de dagelijkse routine en toch de energie van de stad kunt voelen. Het is een project dat niet alleen Utrecht op de kaart zet als een vooruitstrevende en innovatieve stad, maar ook dient als een inspiratiebron voor andere steden en landen. Met dit project biedt Utrecht extra slaapplekken voor toeristen en wordt de stad toegankelijker voor iedereen, ongeacht het budget.

Welkom op de indoor stadscamping van Utrecht waar avontuur en stadsleven elkaar ontmoeten.



Idee 108: The Green Light District

Een multifunctionele duurzame invulling voor elke etage. Een groen district waar we elkaar inspireren en met elkaar groeien naar grotere hoogtes.

- Een verdieping met werkplekken voor kleine ondernemers.
- Een verdieping waar je kan sporten
- Een verdieping waar je muziek kan maken. Eventueel in samenwerking met een lokaal poppodium.
- Een rooftop waarbij Utrechters/bezoekers de stad even kunnen ontvluchten en zich in het groen kunnen wanen. Er zal een moestuin aanwezig zijn en er zal een plek worden gecreëerd voor de bijen. Daarnaast zal er ook een kleine horeca zijn om de mensen te faciliteren van een hapje en een drankje.

Onze handen jeuken om dit te mogen realiseren.



Idee 109: Exposities en Workshops

Ateliers/studio's voor exposities van toegepaste en autonome kunstenaars en workshops voor om de omgeving samen te brengen, eenzaamheid te verminderen, verbondenheid te creëeren.



Idee 110: Kantoorruimtes voor stichtingen

Binnen de stad zijn er stichtingen, verenigingen en bijvoorbeeld kleine ondernemers die er baat bij zouden hebben als zij konden beschikken over (betaalbare) kantoorruimtes. Een plek om te werken, ontmoeten, brainstormen en creëren. Een ruimte van circa 25 tot 30m2 met een kitchenette, zodat er sneller mooie resultaten geboekt kunnen worden in de stad

Idee 111: Freerunpark

Een freerunparkje waar mensen kunnen sporten zoals op jaarbeursplein.

Idee 112: Rooftopbar

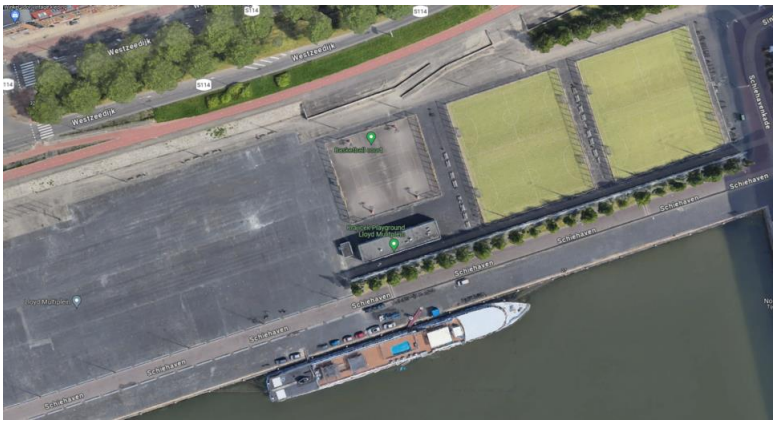
In Utrecht is nog geen rooftopbar. Hoe leuk als we Utrecht hiermee kunnen verrijken. Met een mooie botanische inrichting zodat het bij de omgeving past.

Een leuk voorbeeld van een rooftopbar op een parkeergarage is Dakkas in Haarlem!



Idee 113: sportvelden op het dak

Op het dak diverse sportvelden (voetbal, basketbal, etc.) creëren zoals bij het Lloyd Multiplein in Rotterdam. Het gaat om kleine sportvelden waar 4v4 t/m 7v7 gespeeld kan worden.



Idee 114: Tijdelijk optoppen

Woonruimte toevoegen het bovenste dek van de parkeergarage door hier modulaire woningen op te zetten (optoppen). Daarmee kan ruimte worden geboden aan urgenten en tijdelijk woningzoekenden.

Idee 115: Kunst kijken, kunst maken en lekker eten en drinken

Een broedplaats voor kunstenaars uit alle disciplines en incubator in het stimuleren van lokale, nationale en grensoverschrijdende kunst. Een plek voor betaalbare studio's en ateliers, voor exposities en performances en voor ontmoeting, met een gezellig (eet)cafe. Ruimte voor veelbelovende makers die de ruimte krijgen om te experimenteren, groeien en exposeren; voor vernieuwende kunst in al haar vormen en crossovers. Een toegankelijke en laagdrempelige plek waar grenzen worden verlegd en verschillende disciplines en culturen samensmelten. Een plek waar zowel traditionele kunstvormen als hedendaagse en toekomstgerichte disciplines worden verenigd. Waar kunst verdergaat dan esthetiek, als een middel voor maatschappelijke reflectie, experiment en dialoog.

Idee 116: Winkelcentrum uitbreiden

In vergelijking met Rotterdam, Amsterdam en Den haag Centraal heeft Utrecht Centraal een "piepkleine" winkelcentrum en winkelstraten. Zodoende kan Wijk C gebruikt worden om winkelcentrum en winkelstraten van Utrecht Centraal verder uit te breiden, zodat het een plek wordt van wonen, winkelen, werken en ontmoeten.



Idee 117: Crossover van (nacht)cultuur in de parkeergarage of op het dak

Een crossover van culturele uitingen die we in Utrecht nog missen. Een plek om elkaar en nieuwe communitys te ontmoeten. Utrecht mist nog plekken waar je kennis kan maken met meerdere vormen van cultuur. Ik zie een plek voor me waar makers overdag samen komen om op een laagdrempelige manier kunst te kunnen ontdekken en zelf kunnen beoefenen. Waar meerdere dingen plaatsvinden in 1 ruimte, zodat je ook makkelijker in aanraking komt met andere culturele uitingen waar je misschien nog niet bekend mee bent.

‘s Avonds zou deze plek de nadruk leggen op de verbinding tussen de communitys, waar mensen kunnen kletsen en langzaam ook de nacht in dansen. De talentontwikkeling en ruimte voor experiment wat overdag plaatsvindt vertaalt zich in de nachtelijke uren naar een plek om dit verder uit te zoeken en waar open staat voor elkaar en andere cultuurvormen. Dat zou een mooie aanvulling zijn op de ambitie vanuit de Utrechtse Nachtvisie om meer ruimte te creëren voor experiment en ontwikkeling.

Idee 118: Subverhuur

De subverhuur is een top plek om lekker te ontspannen. Hij mag groter! Dan kunnen er meer mensen tegelijk

Idee 119: Sup verhuur

Meer ruimte voor de sup verhuur, om er een gezellige plek van te maken

Idee 120: Watersportcentrum

Genoeg ruimte voor het suppen, kanoen en andere watersporten.

Idee 121: Dagjesuppen

Vorige zomer een middag wezen suppen bij dagjesuppen. Echt een geweldige middag gehad.

Ik zou het leuk vinden om te zien wat voor een uitbreidingsmogelijkheden hierin mogelijk zijn.

Idee 122: de kwekerij

in het parkeergedeelte een algenkwekerij en een kwekerij van microgroenten. Op het dak een bar waar je drankjes en eten kunt krijgen waar algen en microgroenten in zijn verwerkt.

Idee 123: Creative broedplaats voor artiesten en makers

Maak van een of twee verdiepingen kleine, goed afsluitbare en geluidsarmen ruimtes voor repetitieruimtes en ataliers zodat kunstenaars een plek hebben die betaalbaar is voor het maken en oefenen van hun kunsten in de cultuur sector. Desnoods met een deel om te parkeren!

Idee 124: Kleine geluidstudio/ateliers mèt parkeerplaats.

Het is moeilijk in Utrecht:

- een echt kleine geluidsdicht studio te vinden.
- met parkeerplaats voor jezelf of klanten. Zodat je (audiovisuele) kunst ook daad werkelijk in en uit kan rijden en klanten kan ontvangen elke dag, de hele dag.
- veel kleine hebben alleen maar een bureau enof dus geen beveiliging en geluidswering voor al die dure apparatuur.

Idee 125: Skateboarden

Maak van één etage een skatepark voor skateboarders.

De leraren van SPU en Skate Days hebben hele goede ideeën hoe het skatepark eruit zou moeten zien.

Idee 126: Vastigheid

geen tijdelijke bestemming, maar een gericht op bestendigheid zodat te maken investeringen rendabel blijken in de toekomst. Los zand is er al genoeg. Nieuwe initiatieven hebben tijd nodig.

Idee 127: mercado centraal

Overdekte markthal, groente, fruit, vis, kunst, nijverheid, vintage, proeftuin en dakterras.



Idee 128: Meer groen

De parkeergarage kan kleiner en er kan meer ruimte komen voor een park of groen stroken. Dit zou een prachtige plek zijn om een (extra groot) stadspark te creëren. Ook de aankleding van het gebouw kan groener zoals het gebouw achter het station.

Idee 129: Green BeerGarten

Een parkeergarage is het meest stenige gebouw dat je kan bedenken. Er is geen groen en je wil er zo kort mogelijk zijn.

Keer dat om en maak er een groene BeerGarten van op de bovenste etage. Weg met het asfalt en op naar het groen. Met lekkere picnictafels, voetjes in het gras of aan een hangmat met uitzicht over de stad en de singel bier kunnen drinken.

Idee 130: Parkeren bewoners, politie, ondernemers, zodat meer vergroening en recreatie

Dag,

Als de auto,s van bewoners, ondernemers en politie in de parkeerruimte kan...komt er ruimte vrij om de openbare ruimte te vergroenen, meer wandel mogelijkheden, terrasmogelijkheden aan de singel bij Bunk. Meer groene oase in de openbare ruimte.

Ik wil graag meer groen in de openbare ruimte.

In combinatie met betaalbare middenklasse woningen.

Er zijn winkels genoeg.

Idee 131: Nachtclub Horsefield

Een nachtclub met meerdere lagen, voor diverse muziekstijlen

Idee 132: Parkeergarage

Er is te weinig parkeergelegenheid in Utrecht centrum

Idee 133: BikeShed Utrecht

Met BikeShed Londen als voorbeeld: een plek waar liefhebbers van motorfietsen kunnen samenkomen. Een parkeerplaats, koffiehoek, restaurant, winkel, etc allemaal onder 1 dak.

Idee 134: Ruimte voor dans / muziek

Swing in Utrecht is een actieve, inclusieve swingdansvereniging. We dansen verschillende stijlen (Lindy hop, Charleston, Collegiate Shag, Balboa, Solo jazz) op vooral jazzmuziek. We zijn altijd op zoek naar goede locaties voor onze wekelijkse dansavond (voor iedereen toegankelijk, en altijd vooraf gegaan door een beginnersles). We merken dat dit steeds moeilijker wordt, zeker omdat we de toegangsprijs

laag willen houden en de zaalhuur dus niet te hoog kan zijn. Meer geschikte locaties hiervoor zouden dus zeer welkom zijn! Wat we zoeken is een ruimte waarin 50100 personen kunnen dansen, met een redelijk gladde vloer (hout is ideaal, maar hoeft niet per se), waar we muziek mogen draaien tot ca. 23u, en als er iets van een bar bij is zou dat helemaal geweldig zijn.

Hopelijk kan Paardenveld hier ruimte voor maken!

Home Swing in Utrecht



Idee 135: Volkstuintjes op het dak

Volkstuintjes zijn best ver voor ons als bewoners van het centrum. Het lijkt mij leuk om het dak in perkjes te verdelen zodat we een flink aantal stadsmoestuinen kunnen aanleggen.

Idee 136: Cultuur Ontwikkeling NUtrecht

Wat groei en bloeit er in Utrecht ?

De voormalige Parkeergarage Paardenveld wordt een Live Expo voor kunst, creativiteit, vormgeving en muziek. Het wordt een verzamelgebouw voor de durvers en ontspanners in Utrecht.

Op verschillende plekken in Utrecht groeit en bloeit er creativiteit, kunst, muziek en vernieuwing. Deze creatieve broedplaatsen voor kunstenaars, muzikanten, bandjes, ontwerpers en creatieve makers zitten vaak verstopt in de randen van de stad en krijgen daardoor te weinig aandacht. Jammer, want hier ontstaat iets waar Utrecht echt trots op mag zijn.

'Cultuur Ontwikkeling NUtrecht' (CONU) is een actieve live expositieruimte voor de komende jaren waar deze Utrechtse verborgen kwaliteit te proeven, te voelen, te horen en te zien is.

Idee 137: Kapitaal handhaven en cultuur toevoegen

In de garage zitten nu al Kapitaal en in de kelder zit de bakkerij van Broodnodig. Kapitaal is een analoge drukkerij waar diverse scholen HKU, etc allemaal lessen volgen en heel veel kunstenaars maken hier prints maar leren hier ook grafische technieken. De eigenaren van Kapitaal houden niet van subsidies aanvragen ze verdienen liever geld dan dat ze suffe subsidierapporten maken. Dus veel culturele fondsen kennen deze club niet. Maar deze organisatie is wel heel belangrijk voor de Utrechtse cultuur. Er worden bijzondere dingen gemaakt, er ontstaan enorm veel ontmoetingen. tussen kunstenaars en muzikanten etc. Hier zijn allemaal kruisbestuivingen.

Mooi als er meer culturele organisaties worden toegevoegd in deze garage. Want Utrecht heeft zichzelf als doel gesteld om meer m2 te maken voor culturele partijen maar het worden er steeds minder. Lou is weg, Vlampijp en diverse andere locaties zijn net zo duur als Amsterdam geworden en de paar nieuwe plekken liggen ver buiten de ring. Cultuur verdient een plek in de stad. De Cultuur garage.

Idee 138: Realiseer een Dakdroom

Wij van Dakdromen zien het dak van parkeergarage Paardenveld als dé uitgelezen kans voor gemeente Utrecht om een spraakmakend dak te ontwikkelen waarmee de gemeente haar toekomstvisie voor het Utrechts daklandschap tot leven brengt.

Dakdromen ziet de grootste vergeten ruimte van Utrecht, het dak, als een tweede maaiveld met ongekend potentieel. Bovenop het dak kunnen we namelijk de problemen en uitdagingen die op het maaiveld zijn ontstaan oplossen. Hier is ruimte om te pionieren en kunnen we bouwen aan de ideale stad.

We bouwen bovenop de bestaande stadsdelen nieuwe stadsdelen. Daarbij is ons uitgangspunt dat wat we op het dak ontwikkelen, complementair is aan hetgeen eronder ligt. We voegen kwaliteit toe aan de stad en maken de stad als geheel veerkrachtiger en toekomstbestendig. Dakdromen ziet verschillende maatschappelijke functies die op het maaiveld in de verdrukking zijn gekomen en waar ruimte voor gevonden kan worden op het dak. Of het nu gaat om betaalbaar wonen, een plek waar je rust kan vinden of juist bijzonder kan recreeren.

Op dit moment zijn de meeste daken in Utrecht nog onbenut. Een kale vlakte met hier en daar een dakterras, een zonnepanelen systeem of een airco. Dakdromen wil het Utrechts daklandschap multifunctioneel ontwikkelen. We kunnen onze daken gebruiken om te wonen, te werken en te recreëren en tegelijkertijd in zetten ten behoeve van klimaatadaptatie, verduurzaming en groenvoorziening.

Het Utrechts daklandschap is nu nog grotendeels onontgonnen terrein. De spelregels voor ontwikkeling op het dak moeten nog gemaakt worden. Laten we dit dak gebruiken om als stad na te denken over hoe je het dakpotentieel in kan zetten voor de ontwikkeling van je stad.

Op de website DENK MEE zijn veel inspirerende ideeën aangedragen die Wijk C en de binnenstad rijker kunnen maken. Het is aan de gemeente om nu het voortouw te nemen en nu niet naar de markt te kijken maar zelf te durven te doen en laten zien dat het kan!

Idee 139: Bier garten Utrecht

Een bier garten waar mensen vrij kunnen zitten en soms op het gras terecht kunnen wanneer weer de oh zo mooie zon schijnt in onze stad. Denk hierbij aan een soort combinatie van Soia en bier garten rotterdam. Een plek waar voor studenten, een soort goedkopere neude, maar niet alleen studenten iedereen is natuurlijk welkom.



Idee 140: Roost op het dak

Roost was een geweldige plek en ideale uitvalsbasis in de zomer voor velen. Roost komt terug in een nieuw jasje: op het dak. Eén Biergarten in Utrecht

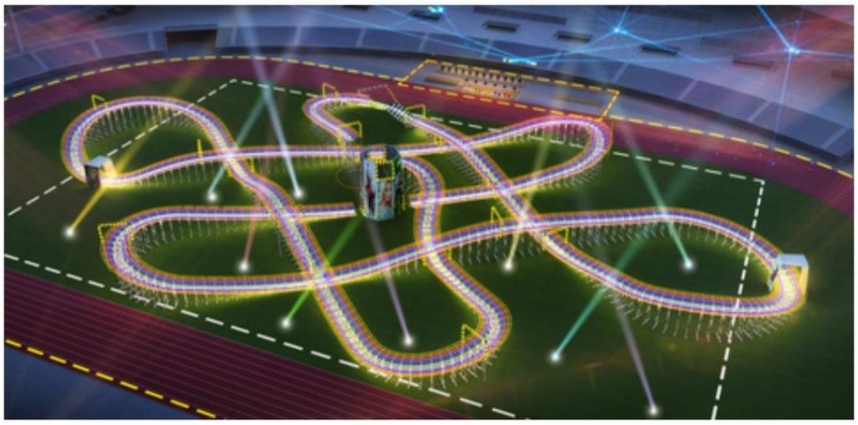
---

Idee 141: The drone Dome

Een drone event locatie die zijn weerga niet kent. Een indoor en outdoor drone race parcours, bestaande uit modulaire en mobiele obstacles elementen. Zoals tunnels, lichtstraten, laserpaden, loops, luiken

hoepels en gaten in dekvloer om van ėėn verdieping naar ander te vliegen. Met grote videowalls om passief races te kunnen volgen.inclusief trick area waar je tegen elkaar drone spelletjes kunt spelen bijvoorbeeld een bal oppakken en in een doel droppen. Drone memory etc. Diverse parcours voor beginner intermediate en gevorderde. Horeca waar mensen een klein hapje of drankje kunnen nuttigen geserveerd via drones.Een oefenpit waar je door gecertificeerde instructeurs kunt leren vliegen of leren drone foto's te maken als workshops.

Een arena waar (internationale) wedstrijden gehouden kunnen worden.



Idee 142: Kleinschalige en beheersbare prostitutielokatie

Op bovenste etage de kleinschalige prostitutielokatie met kamers (evt ramen), waarover de gemeente(raad) spreekt in het kader van beleid Modernisering Sekswerk. Niet in een woonwijk, maar op deze goed toegankelijke, veilige en beheersbare lokatie. Parkeergelegenheid voor clanditie, toezicht, ruimte voor een 'huiskamer' met gelegenheid spreekuur huisarts, goed af te sluiten voor 'wandelaars', toeristen en andere ongewenste randverschijnselen. Geen overlast die op elke andere plaats wel is. Politiebureau om de hoek.

Idee 143: Creative space en ruimte voor kleine ondernemers

Een multifunctionele ruimte waar cultuur en ondernemers kunnen meeten. Inspiratie is Peckamlevels in Londen. Door ruimte te maken voor kleine lokale ondernemers en flexibele werkruimte in combinatie met een culturele evenementen creeer je een mooie ontmoetingsplek

Idee 144: Bandruimtes

Bandruimtes zijn plekken waar muzikanten elkaar kunnen ontmoeten om te repeteren, waar creaties ontstaan en de stad een nog grotere broedplaats van cultuur kan worden. De locatie zou geweldig zijn, zo dicht bij de stad!

Idee 145: Rollerskate and skate rink

De rollercommunity in Utrecht is groot en een geweldig inclusieve en creatieve groep met hele leuke mensen. Goede, leuke en openbare rolschaats en skate plekken zijn bijna niet te vinden. Zeker niet centraal en overdekt. Beweging is goed voor je en samen rolschaatsen en (kunst)skaten is nog gezelliger! Het beton is er al in de garage, de gezelligheid nemen we zelf mee :)

Idee 146: Rooftop garden met skateboard park

Een ruimte waar jongeren kunnen ‘hangen’ om te socializen, biertjes drinken, skateboarden, rustig lezen of lekker zonnen.



Idee 147: Community space Colored Qollective

Colored Qollective is sinds 2018 een Utrechtse organisatie voor en door LHBTQIA+ personen van kleur. Wij organiseren gratis psychosociale dienstverlening, maandelijkse safer space bijeenkomsten en zijn onderdeel van de Utrechtse Transkliniek. Al onze activiteiten vinden nu plaats op verschillende locaties, waarbij we voor ons organisatorische werk en vergaderingen vaak op zoek moeten naar locaties. Ook hebben we nu geen standaard plek waar wij mensen kunnen ontvangen voor de psychosociale dienstverlening en de safer space meetings.

Ons idee is om een plek te krijgen waarbij de LHBTQIA+ BIPOC community kan samenkomen. Wij willen een plek waar wij standaard onze safer space bijeenkomsten kunnen houden, maar ook onze psychosociale dienstverlening kunnen aanbieden. Wij willen een plek creëren waar de community zich gezien en veilig voelt, en dat hierdoor de drempel om aan te kloppen voor hulp bij de psychosociale dienstverlening lager wordt.

Ook willen we de ruimte gebruiken voor onze organisatie zelf, zodat we verder kunnen blijven groeien. Zo krijgen wij nu al vaak verzoeken van externe partijen, maar ook bijvoorbeeld studenten, voor werkbezoeken om zo samenwerking en kennisuitwisseling te bevorderen. Deze kansen moeten wij nu helaas laten liggen omdat wij geen kantoor of andere vaste ruimte hebben.

Idee 148: Open Werkplaatsen

Maak van de garage een centrale, blijvende plek waar een breed publiek gebruik van kan maken. Diverse open werkplaatsen vol maakmogelijkheden, inspiratie en plezier. Verschillende technieken, machines en enthousiaste mensen met KENNIS die gedeeld kan worden.

Geef deze plekken eigen verantwoordelijkheid en de parkeergarage zal, samen met alle eerder genoemde groene plannen, bloeien in het centrum van Utrecht.

Idee 149: Kickboksschool Tigers Gym. Plek van verbinding en echt contact.

kickboksschool Tigers Gym is een ontmoetingsplek van Utrecht. Een ‘soft space’ waar je jezelf kunt ontwikkelen, kunt groeien en waar je andere en je omgeving leert kennen.

Mentaal en fysiek bewegen is het uitgangspunt.

Een plek van verbinding, echt contact en ontwikkeling, waar iedereen welkom is ongeacht leeftijd, kleur, afkomst of status.

Onze waarden:

- mi casa es su casa (iedereen is welkom)
- Shake hands. (Geef een hand, kijk elkaar aan en zie elkaar)
- Each one teach one (iedereen is ieders leraar en student tegelijk)

- Ubuntu (ik ben want wij zijn)

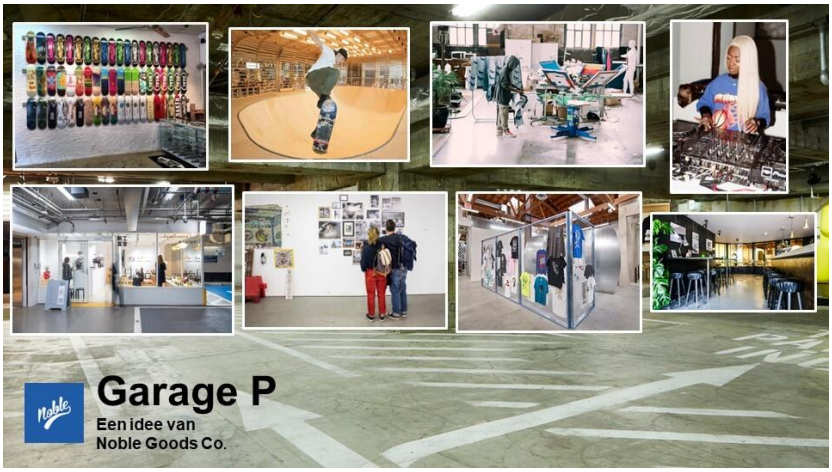
Samenwerken staat centraal. Met omwonenden, mede ondernemers en culturele partijen en instellingen. Denk aan de HKU, het Centraal Museum, festival Le Guess Who en het Nederlands Film Festival.



Idee 150: Garage P: Indoor skatepark en Creative space

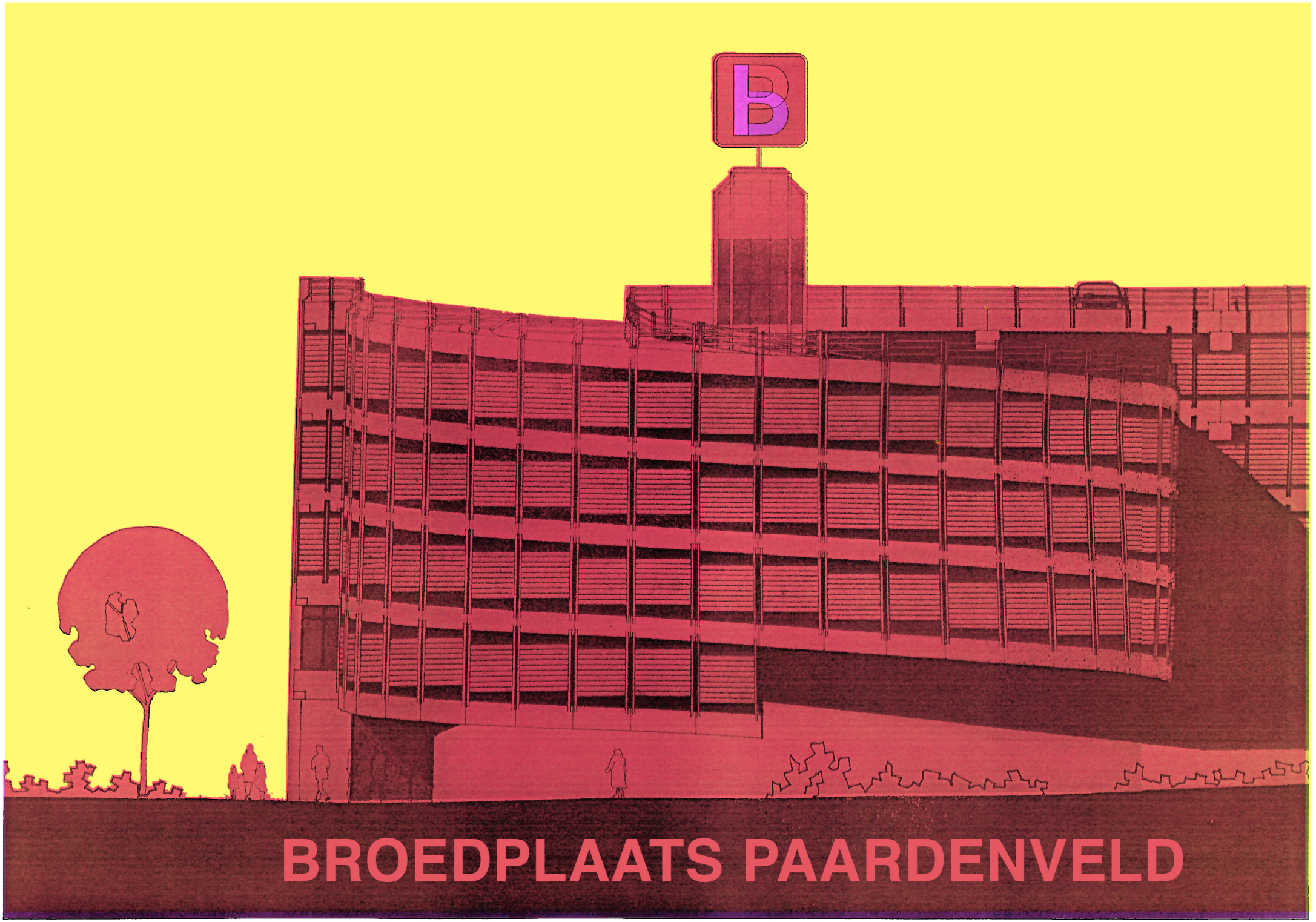
"Garage P" is een etage in het Parkeergarage van Paardenveld waar je een mini indoor skatepark vindt die tevens ruimte biedt voor popups, expo's en diverse programma's van creatives (zoals bijvoorbeeld Kapitaal) in en rondom de Utrechtse scene.

Dit is geen vervanging voor de grote indoor park zoals spu maar zeker een aanvulling. Niet alleen omdat de ruimte niet zo groot is maar ook omdat Garage P meer gaat focussen op de culture kant van de sport en het laagdrempelig wil houden voor de mensen die beetje mellow willen skaten.



Uitgebreidere plannen voor de tijdelijke invulling van Parkeergarage Paardenveld

- Vechtclub + Kapitaal: Broedplaats Paardenveld – Centraal gelegen broedplaats waar gemaakt en geëxperimenteerd wordt en waar verschillende creatieve disciplines elkaar professioneel ontmoeten, inspireren, kennis uitwisselen en versterken.
- Godfried de Graaff: CO-NU – CultuurOntwikkeling Nutrecht, een Live Expo voor kunst, creativiteit, vormgeving en muziek. Verzamelgebouw voor de durvers en ontspanners in Utrecht.
- Peakz Padel: Parkeergarage Paardenveld – 9 premium padelbanen op het dak van de parkeergarage, aangevuld met een horecagedeelte met een terras.
- Natuur- en Milieufederatie Utrecht: groen en duurzaam dak – Met een publiek toegankelijk duurzaam dak werken aan waterberging, verkoeling, biodiversiteit, sociale cohesie en energietransitie.


BROEDPLAATS PAARDENVELD

DE KRACHTEN BUNDELEN VOOR EEN CENTRAAL GELEGEN CREATIEVE BROEDPLAATS IN UTRECHT.

of...
hoe het ruimtegebrek in de Utrechtse creatieve en culturele sector om te zetten naar een positief en realiseer-baar plan...

Laten we bij het begin beginnen...
Er is een ernstig tekort aan ruimte in de stad. Niet enkel woningen maar ook bedrijfs- en werkruimtes zijn schaars.

Een groot aantal ondernemers is op zoek naar onderkomen binnen de stadsgrenzen maar de zoektocht naar betaalbare ruimte voor de *niet -primair commerciële- partijen* in Utrecht is extreem moeilijk.

In de Utrechtse (binnen)stad worden karakteris-tieke plekken opgeslokt waardoor ook unieke ondernemers moeten plaatsmaken voor harde commerciële partijen.
Ondanks dat het ruimtegebrek in de creatieve sector al groot is zal aankomend jaar ook nog voor ten minste 16.000 m2 huisvesting van culturele smaakmakers verdwijnen.

Na aanleiding van enkele gemeentelijke stukken die wij recentelijk lazen, en gesprekken met gelijkgestemde creatieve ondernemers die wij voerden, schrijven wij (Vechtclub en Studio Kapitaal) een concept voor een *potentieel te gek* plan waarover we graag op korte termijn met de gemeente en eigenaren in gesprek zouden willen gaan.

1).
In het “Convenant Broedplaatsen netwerk Utrecht” (04-02-2022) dat o.a. door de voormalige wethouders Cultuur en Vastgoed ondertekend werd, staat dat met het vaststellen van de RSU2040 door de gemeente Utrecht de ambitie werd uitgesproken om in de komende 20 jaar in Utrecht 80.000m2 extra ruimte te realiseren voor de creatieve en culturele industrie.

2).
In het gemeentestuk “Samen werken aan een prachtig Park Paardenveld” dat gepubliceerd werd na de gemeenteraadsvergadering van 11 november 2021, werd Parkeergarage Paardenveld (ook wel eens aangekaart als De Betonnen Pukkel:) beschreven als een plek waar op korte termijn herontwikkeld kan worden maar dat dit op korte termijn niet gaan gebeuren omdat hier nog geen concrete plannen zijn.

…wat als we de hierboven benoemde kwesties creatief aan elkaar koppelen, en onze krachten bundelen om Parkeergarage Paardenveld als centrale creatieve broedplaats in te richten?

Parkeergarage Paardenveld als centraal gelegen creatieve broedplaats.

Parkeergarage Paardenveld is (zoals de naam al aangeeft, een parkeergarage).
Het in 1974 gebouwde pand staat in de centraal gelegen typisch Utrechtse buurt -Wijk C.

Naast een groot aantal parkeerplekken biedt het pand ook onderdak aan ondernemers: o.a. Horeca zoals de sfeervolle Jeu de Boules Bar en de ambachtelijke bakkerij van Broodnodig. De watersporters van Dagjesuppen en de populaire openbare zeefdrukstudio, broedplaats en expositieplek Kapitaal.
Samen zorgen deze ondernemers voor een prettige sfeer en een veilige wijk.

In september 2023 zal de vanaf 1973 geldende erfpacht regeling tussen de gemeente Utrecht en de huidige eigenaar van de Parkeergarage Paardenveld vervallen en *ontstaat er een mogelijkheid om de hoofdfunctie van het pand totaal te veranderen:*

Laat Paardenveld een unieke, centraal gelegen broedplaats zijn waar gemaakt en geëxperimenteerd wordt en waar verschillende creatieve disciplines elkaar professioneel ontmoeten, inspireren, kennis uitwisselen en versterken.

In de centraal gelegen Parkeergarage Paardenveld kan op korte termijn meer dan 3000 m2+ ruimte vrijkomen voor culturele partijen en unieke, eigenwijze ondernemers. Dit zijn de hedendaagse en toekomstige sfeer- en kwartiermakers van de stad Utrecht.

De betonnen reus van 5 verdiepingen biedt vrijwel onbeperkte mogelijkheden en creatieve potentie. De vrijkomende ruimte sluit bijzonder goed aan op de de bovengenoemde kwesties van creatieve huisvesting, broedplaatsen en de toekomst van Park Paardenveld.

Laten we de creatieve kwaliteitsinitiatieven bundelen en laten we gezamenlijk met en voor hen een prachtige, duurzame plek creëren die authenticiteit, artisticiteit, experiment en een hoop plezier terugbrengt naar het centrum van Utrecht.

Hieronder staan voorbeelden van enkele gelijkgestemde organisaties die nu of op korte termijn zoekende zijn naar ruimte en/of een nieuwe locatie.
- Kapitaal (open werkplaats en expositieruimte)
- Vechtclub (creatieve werkruimtes)
*- Uncloud (lichtkunst)**
*- Stranded.FM (online radio)**
*- KLANK (oude Kytopia, muziek studio's)**
*- Schweigman& / Dries Verhoeven (theater)**
*- Stichting 16x (kunst)**
(Partijen benaderd voor een eerder project in samenwerking met Vechtclub, nog niet specifiek voor dit plan.)*

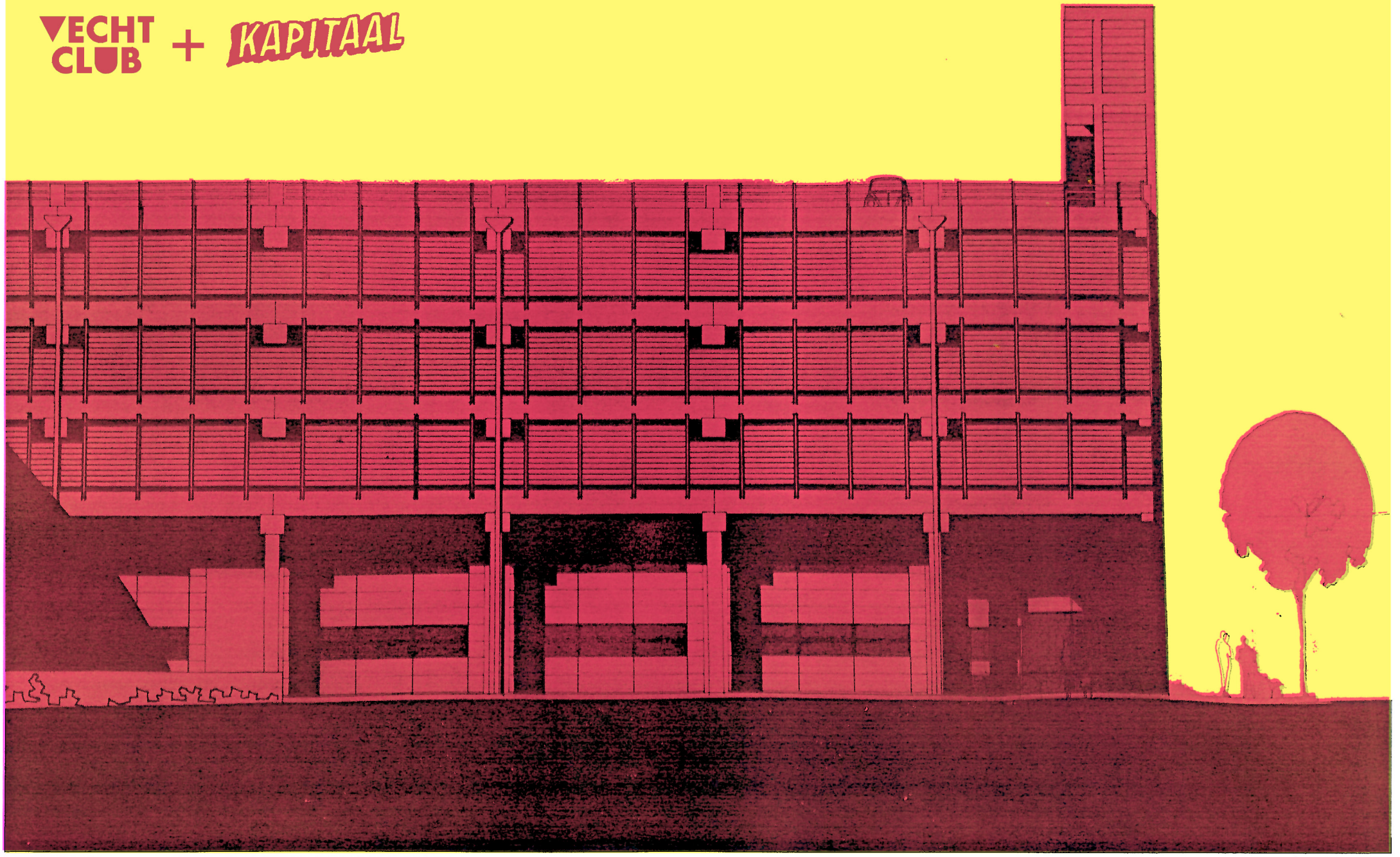
Door middel van dit concept vragen we de gemeente om z.s.m. zowel de ernst als de potentie hiervan in te zien en mogelijkheden te creëren om de locatie te ontwikkelen voor de -oh zo nodige- creativiteit in deze stad.

Actie om met dit traject aan de slag te gaan is noodzakelijk, want de toekomst van het pand wordt -*as we speak*- besproken door eigenaar en gemeente.

BROEDPLAATS PAARDENVELD

Een plan van:

VECHT CLUB + KAPITAAL




CO-NU
CO
NU

Cultuur Ontwikkeling NU-trecht

Wat groei en bloeit er in Utrecht ?

De voormalige Parkeergarage Paardenveld wordt een ***Live*** Expo voor kunst, creativiteit, vormgeving en muziek. Het wordt een verzamelgebouw voor de durvers en ontspanners in Utrecht.
Op verschillende plekken in Utrecht groeit en bloeit er creativiteit, kunst, muziek en vernieuwing. Deze creatieve broedplaatsen voor kunstenaars, muzikanten, bandjes, ontwerpers en creatieve makers zitten vaak verstopt in de randen van de stad en krijgen daardoor te weinig aandacht. Jammer, want hier ontstaat iets waar Utrecht echt trots op mag zijn.
CO-NU is een actieve live expositieruimte voor de komende jaren waar deze Utrechtse verborgen kwaliteit te proeven, te voelen, te horen en te zien is. Het is gebaseerd op het DNA van de Nijverheid maar dan met 3 tijden!

Tijd 1 **Ma t/m vrij van 7:00 - 19:00 uur**
De werkunites zijn actief en er vormt zich een live museum. Er wordt gewerkt aan de hedendaagse vernieuwing in een inspirerende omgeving!
De Oase daktuin is er om tot rust te komen. Een uitstapje naar de Roof Nature is een ideale manier om te ontstressen.

Tijd 2 **Za en zo van 7:00 - 19:00 uur**
De binnenpleinen en de hemelse Oase daktuin staan open voor onze ontspanning en gezondheid. Er is Meditatie, Zelfcompassie, Yoga, Core, Barre, Fitness en Chi Kung.

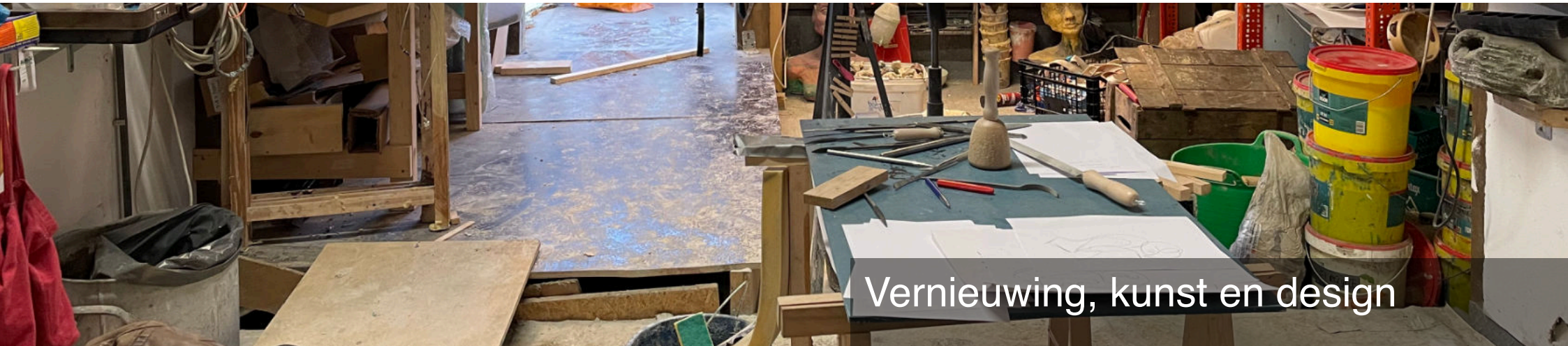
Tijd 3 **Ma t/m zo van 20:00 - 4:00 uur;**
De twee podiums staan open voor alternatieve, vernieuwende performers, lezingen, dans, muziek en theater.

CO-NU

Wat is waar te beleven?







BG & 1e

Zit nu de Jeu de Boules bad, Broodnodig, Kapitaal, Tigers gym dat mag verder gaan met bloeien en groeien. De 1e etage wordt meer gevuld met deze DNA van ateliers, horeca en vermaak.

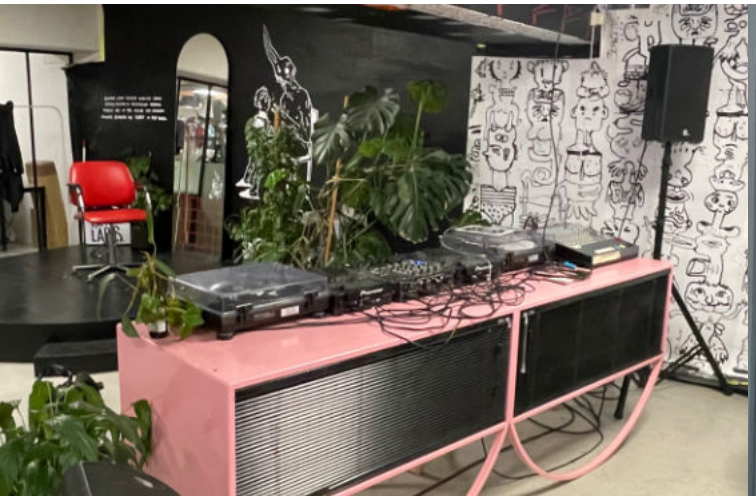








Dit is allemaal nu al te vinden op de BG en 1e







2e 24 hours every day

Blijft een parkeeretage voor de dienstverlening van de stad o.a. het politiebureau. Maar de beleving is niet meer van deze tijd. Er wordt kleur en grafiek toegevoegd. Hieronder een aantal voorbeelden.



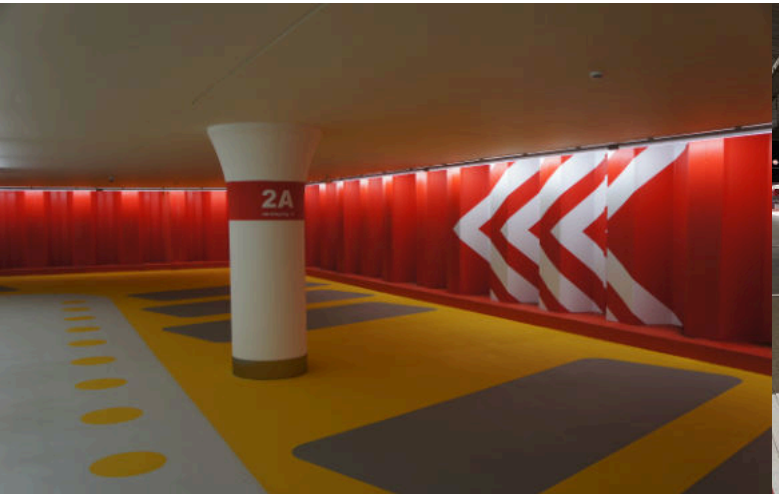
▲ Huidige situatie

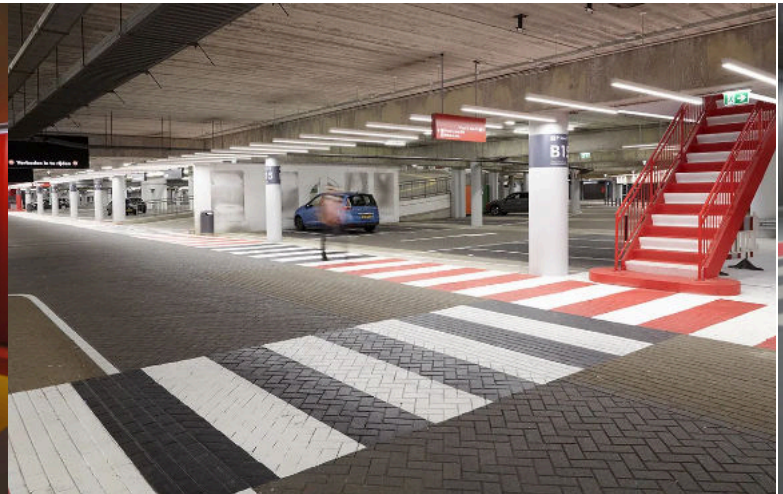






▲▼ P-garage Jaarbeursplein



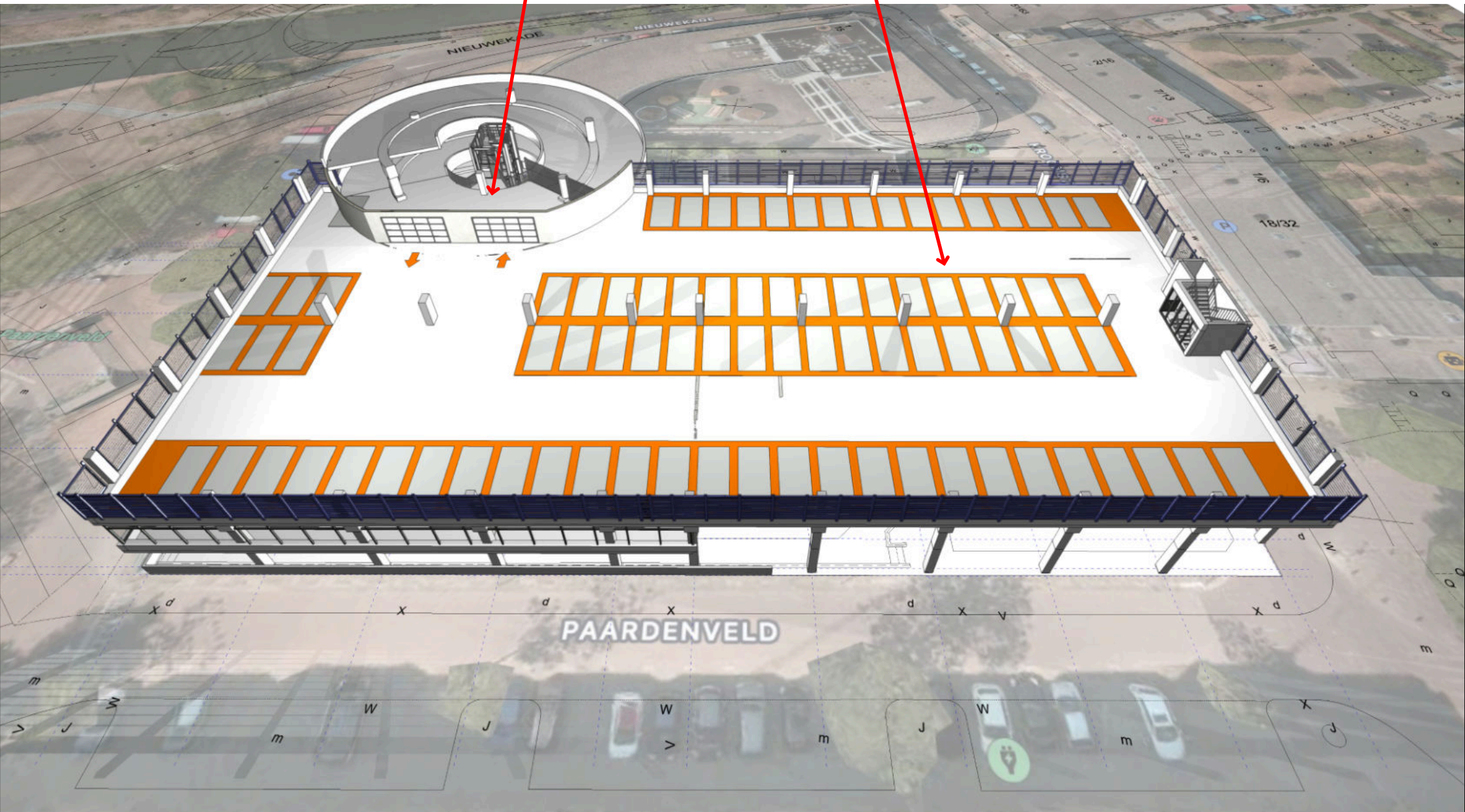




2e
Nieuwe situatie

Parkeerdek is een afgesloten ruimte geworden en functioneert zelfstandig .

Kleur op de vloer verfrist de ruimte.



3-4e Ma t/m vrij van 7:00 - 19:00 uur

Hier is een ruimte voor experimenteer, creativiteit en kunst. Een broedplaats voor vernieuwers. Iets wat in de randen van Utrecht ontstaat en hier zichtbaar en voelbaar gemaakt wordt.
Het vormt een live museum dat de moeite waar is voor bezoek!

DE SCHAVERIJ

DNH

HOOGHIEMSTRA

UTRECHT CREATIVE COMMUNITY

KANAAL30






Allemaal referenties uit Utrecht






3-4e Za en Zo van 7:00 - 19:00 uur

De binnenpleinen en de daktuin staan open voor onze ontspanning en gezondheid. Meditatie, Zelfcompassie, Yoga, Core, Barre, Fitness, Chi Kung; dit vermindert stress en vermoeidheid, verbetert de balans en kwaliteit van leven op sociaal gebied voor de Utrechter.

BODY BARRE

WUDAO KUNGFU UTRECHT 武道 MARTIAL ARTS ACADEMY

Ruimte voor aandacht

Yoga Utrecht






▲▼ Referenties







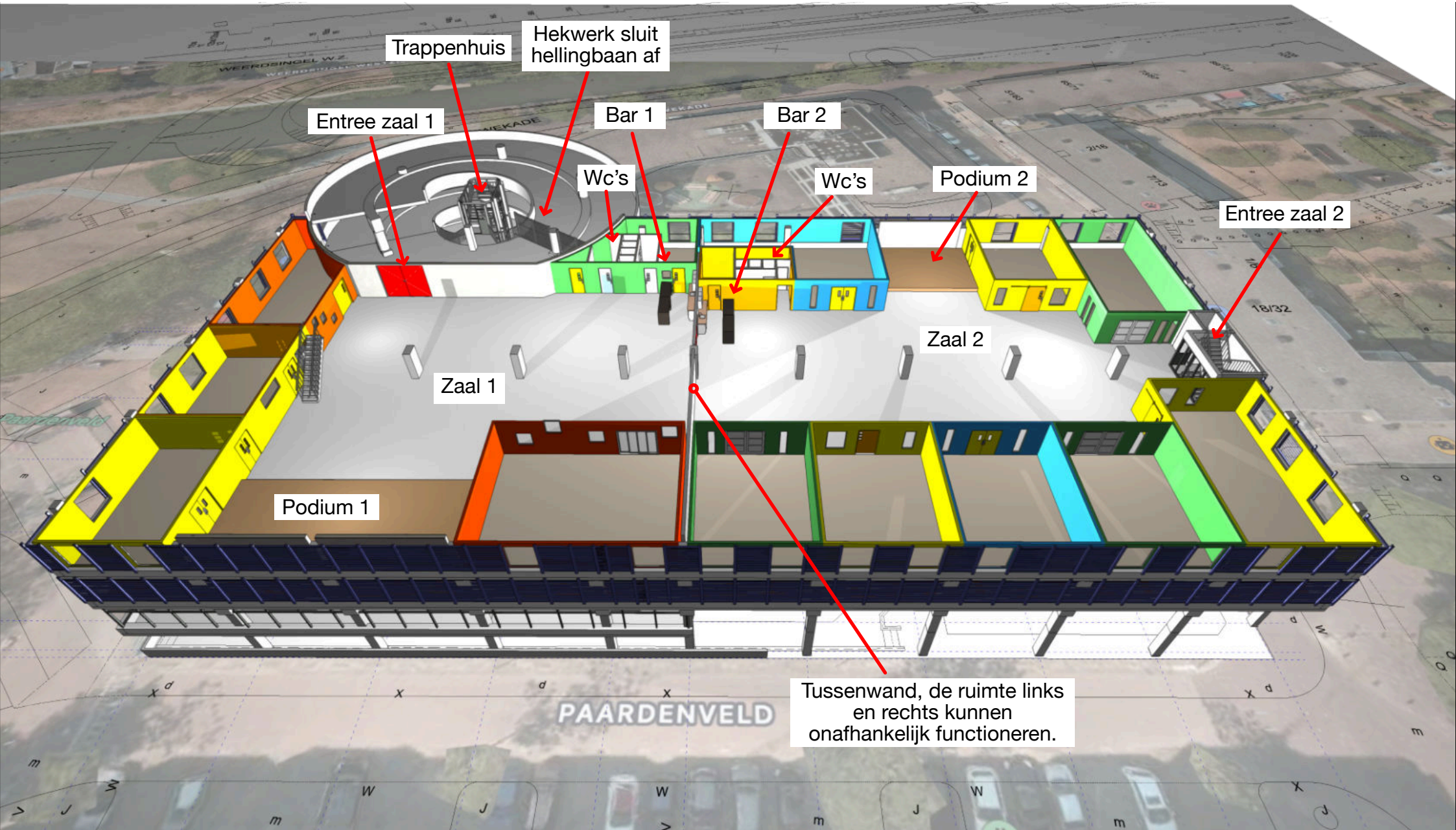
3-4e Ma t/m zo van 20:00 - 4:00 uur

Utrecht is de speeltuin voor ontdekking en verkenning van live muziek. Het verandert gedachten en verbindt gemeenschappen door de kracht van geluid. De twee zalen in CO-NU brengt ons samen in beweging en is een broedplaats voor oude en nieuwe muziek.

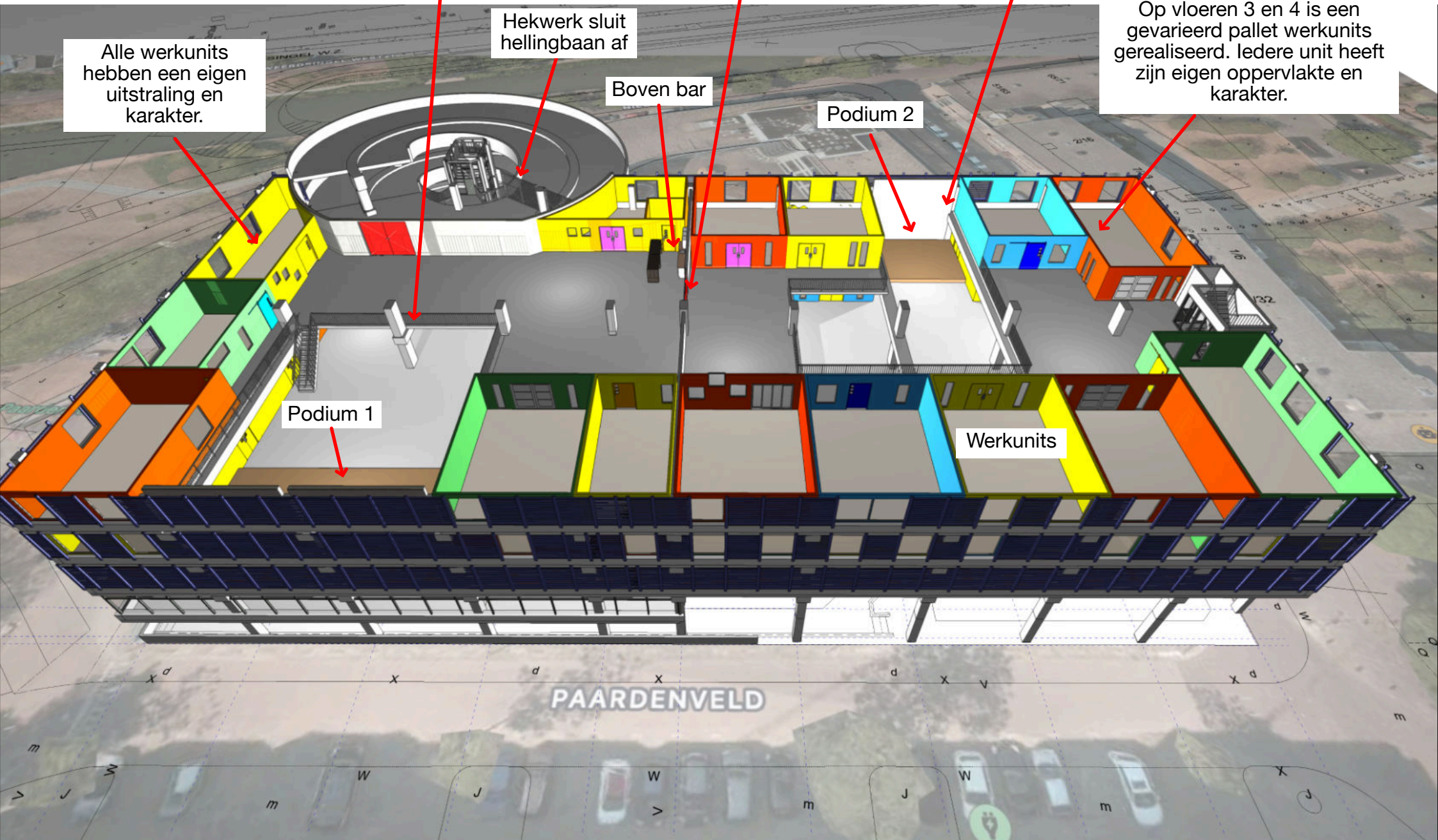
TIVOLI VREDENBURG

3e
Nieuwe situatie

Op vloeren 3 en 4 is een gevarieerd pallet werkunits gerealiseerd. Iedere unit heeft zijn oppervlakte en eigen karakter. De zalen zijn er voor exposities, experimenteer en ontmoetingen op de werkdagen. In het weekend staan deze open voor ontspanning, gezondheid, meditatie en zelfcompassie.
In de avond en nacht is het een speeltuin voor ontdekking en verkenning van dans en live muziek.



4e
Nieuwe situatie



Oase daktuin

Ma t/m zo van 8:00 - 20:00 uur

Op het hoogste dek beleef je de oase van groen en rust. Het is de ideale plek midden in de drukte van Utrecht voor inwoners én nieuwsgierige stadsbezoekers om even tot rust en ontspanning te komen.
Deze grote daktuin geeft een veelzijdig beleving van groen. In het groen, uitzicht op groen, de geur van groen; het draagt bij aan ons welzijn. Het zorgen voor klimaatadaptatie: het bufferen van water bij tropische regenbuien en het verkoelen van de stad bij extreme hitte en de daktuin dragen bij aan de biodiversiteit in Utrecht door een aantrekkelijke plek te creëren voor insecten en vogels.



Gevels 24 hour

In het stramien van de wanden komt een pallet van Graffiti- en Muurschilderingen. Er is werk te bewonderen van KBTR, Deeffeed, JanIsDeMan, De Strakke Hand en de toppers van de HKU. Het is een grote openlucht kunstwand dat voortdurend verandert.



Peakz

EST. PADEL 2015

PARKEERGARAGE PAARDENVELD

Vooroverlegplan

PEAKZ PADEL – AMSTERDAM, MAART 2024

De inhoud van dit bericht is alleen bestemd voor de geadresseerde en kan vertrouwelijke of persoonlijke informatie bevatten.



WAT IS PADEL?

- Padel is een racketsport die met 4 spelers wordt gespeeld. De padelbaan is 10 bij 20 meter en is omringd door hekwerk en glazen wanden.

- Tijdens het spel zijn de wanden onderdeel van het spel. Aangezien de wanden kunnen worden gebruikt is kracht minder belangrijk bij padel. Dit houdt in dat deze sport door iedereen te spelen is en doordat het met 4 personen wordt gespeeld, is padel ook nog eens een zeer sociale sport.





INTRODUCTIE & ACHTERGROND

- Peakz Padel is in 2015 opgericht en heeft momenteel 18 bestaande locaties, waarvan 2 in Utrecht. Hiermee is Peakz marktleider in Nederland.
- Peakz Padel wil de komende jaren uitbreiden in Nederland en Duitsland naar 75 locaties.
- In 2020 heeft Axivate Capital alle aandelen overgenomen van de oprichter van Peakz Padel en ook het bestuur op zich genomen.
- Peakz Padel is een financieel gezonde onderneming.
- In Utrecht is momenteel nog geen indoorvestiging. Vanuit onze spelers horen we dat deze behoefte er is. Wij zien het pand aan de Kroonstraat 9 in Utrecht als een zeer unieke optie hiervoor.
- In deze presentatie geven wij een toelichting van hoe wij deze ontwikkeling wensen te realiseren.

PADEL NU EN VERDER?

- Nederland telt op dit moment (2024) circa 400.000 actieve padelspelers en dit aantal groeit exponentieel.
- De verwachting is dat er binnen 2 jaar meer actieve padellers dan actieve tennissers zijn. Nederland kent momenteel 1 miljoen tennissers.
- Ook het aantal padelbanen groeit gestaag, in maart 2024 waren er circa 1650 padelbanen. In maart 2024 zijn dit er ruim 2250.
- In Spanje heeft de sport al eerder (sinds 2004) een sterke opmars gemaakt tot het punt waar het de op één na grootste sport van het land is met momenteel meer dan 6 miljoen actieve spelers.



PEAKZ IN DE SAMENLEVING

- Buiten het feit dat wij het belangrijk vinden om een positieve maatschappelijke rol te hebben, doet Peakz graag een stapje extra. Dit doen wij door;
- Wij werken door heel het land samen met lokale tennis- en andere sportverenigingen. Leden uit de omgeving kunnen voor een speciaal tarief bij ons komen spelen
- Wij bieden scholen uit de omgeving de mogelijkheid om tegen een gereduceerd tarief padel op te nemen in hun lespakket
- Wij hebben speciale arrangementen voor scholieren uit een minderbedeelde omgeving
- Peakz streeft ernaar om zoveel mogelijk personeel uit de omgeving te werven. Dit geldt ook voor leveranciers en andere bedrijven
- Tot slot biedt Peakz de mogelijkheid aan studenten om hun stage binnen Peakz te lopen aangezien wij een erkend leerbedrijf zijn



HET AANBOD VAN PEAKZ

- Peakz heeft in de afgelopen 5 jaar een uitgebreid product- en serviceniveau opgebouwd.
- De basis hiervan is Pay & Play *(Dus geen abonnementen maar betalen per keer)*
- Daarnaast biedt Peakz de zogenaamde Club sessions aan. Zoals voor ouderen, singel spelers en jeugd.
- Iedere locatie heeft verder ondersteunende Food & Beverage.
- Daarnaast biedt Peakz Business- en Privé evenementen aan
- En cruciaal voor de verdere groei zijn trainingen en lessen. Deze doet Peakz altijd in eigen beheer
- Iedere locatie beschikt over kleedkamers en sanitair en heeft openingstijden van 7:00 tot 23:00



Peakz

EST. PADEL 2015

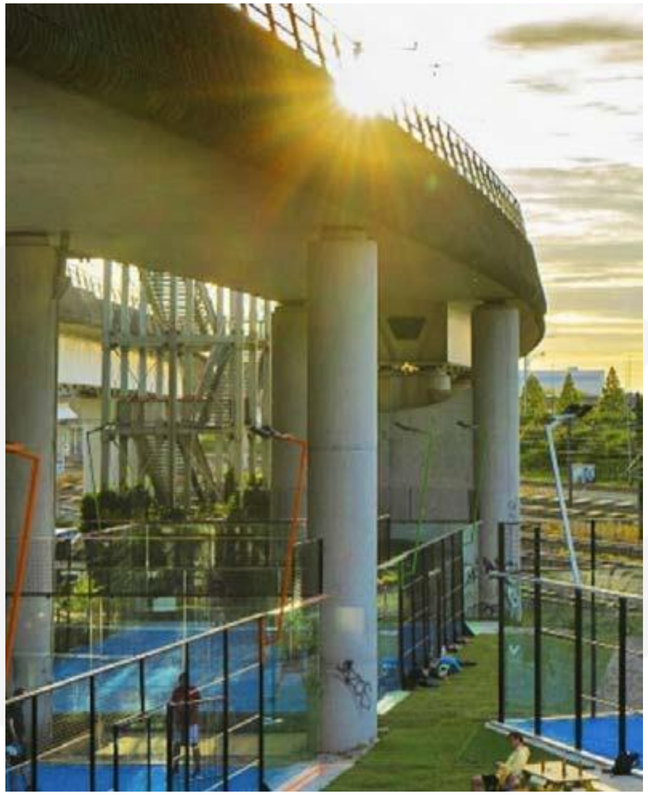
SELECTIE VAN ONZE CLUBS

CLUBS AMSTERDAM



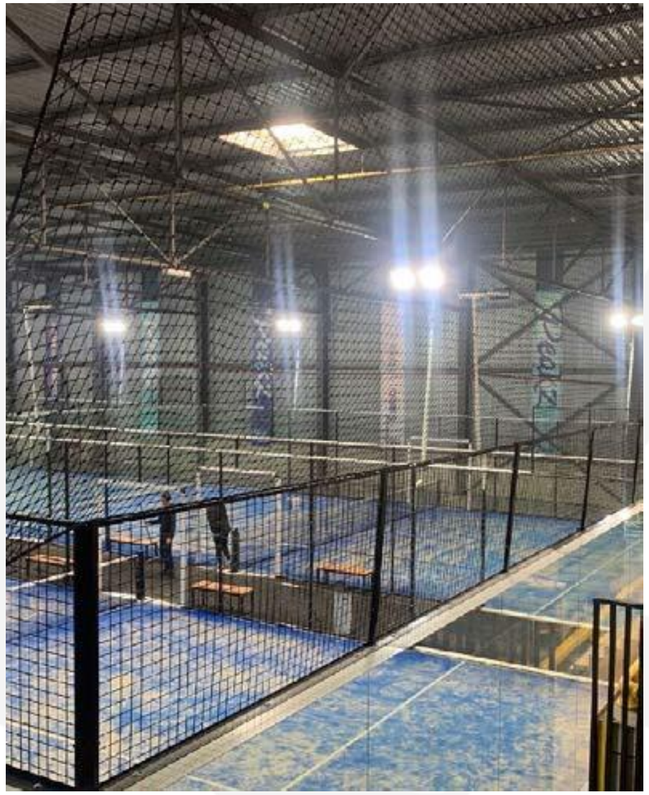
OLYMPIAPLEIN

- Opening 2016
- 3 Outdoor banen
- Recent compleet gerenoveerd



SLOTERDIJK

- Opening 2019
- 4 Overdekt, 1 outdoor banen
- Incl. horeca



KAUWGOMBALLEN KWARTIER

- Opening 2020
- 6 Indoor, 2 outdoor banen
- Incl. horeca

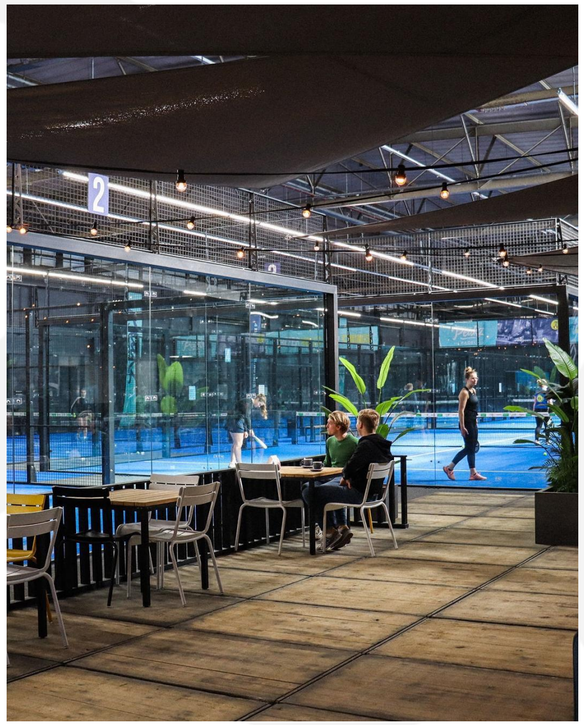
CLUBS NEDERLAND

SELECTIE VAN ONZE CLUBS DOOR NEDERLAND



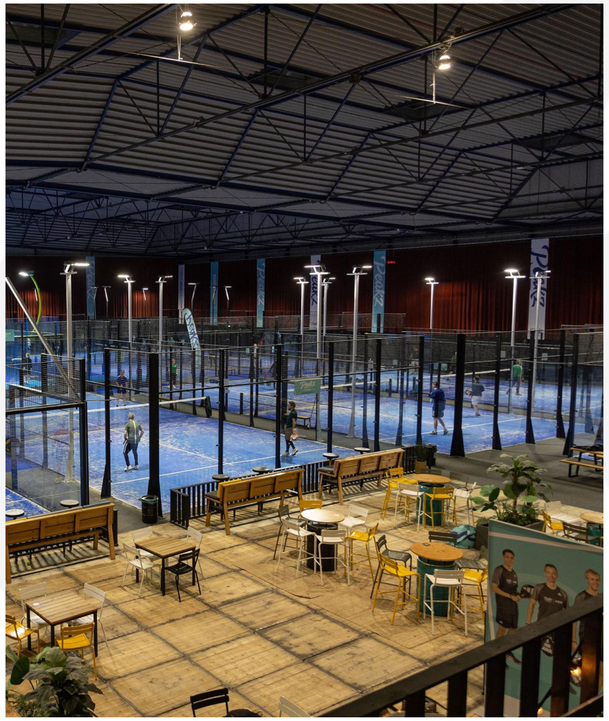
UTRECHT

- Opening 2020
- 14 indoor banen
- Incl. horeca



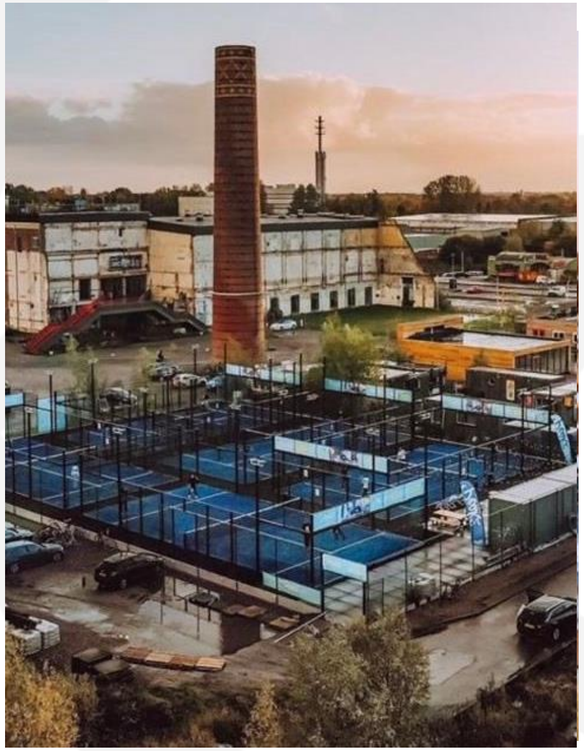
GRONINGEN EUROBORG

- Opening 2021
- 12 indoor banen
- Incl. horeca



ZWOLLE

- Opening 2021
- 11 indoor, 4 outdoor banen
- Incl. horeca



GRONINGEN SUIKERTERREIN

- Opening 2021
- 5 outdoor banen
- Incl. horeca

NIUEWBOUW CLUBS

SELECTIE VAN ONZE NIEUWBOUW CLUBS



EINDHOVEN VIJFKAMPLAAN

- Opening oktober 2022
- 8 indoor banen
- Incl. horeca met verdiepingsvloer



ZUTPHEN

- Opening maart 2024 (momenteel casco in aanbouw)
- 11 indoor banen
- Incl. horeca en verdiepingsvloer



NIJMEGEN

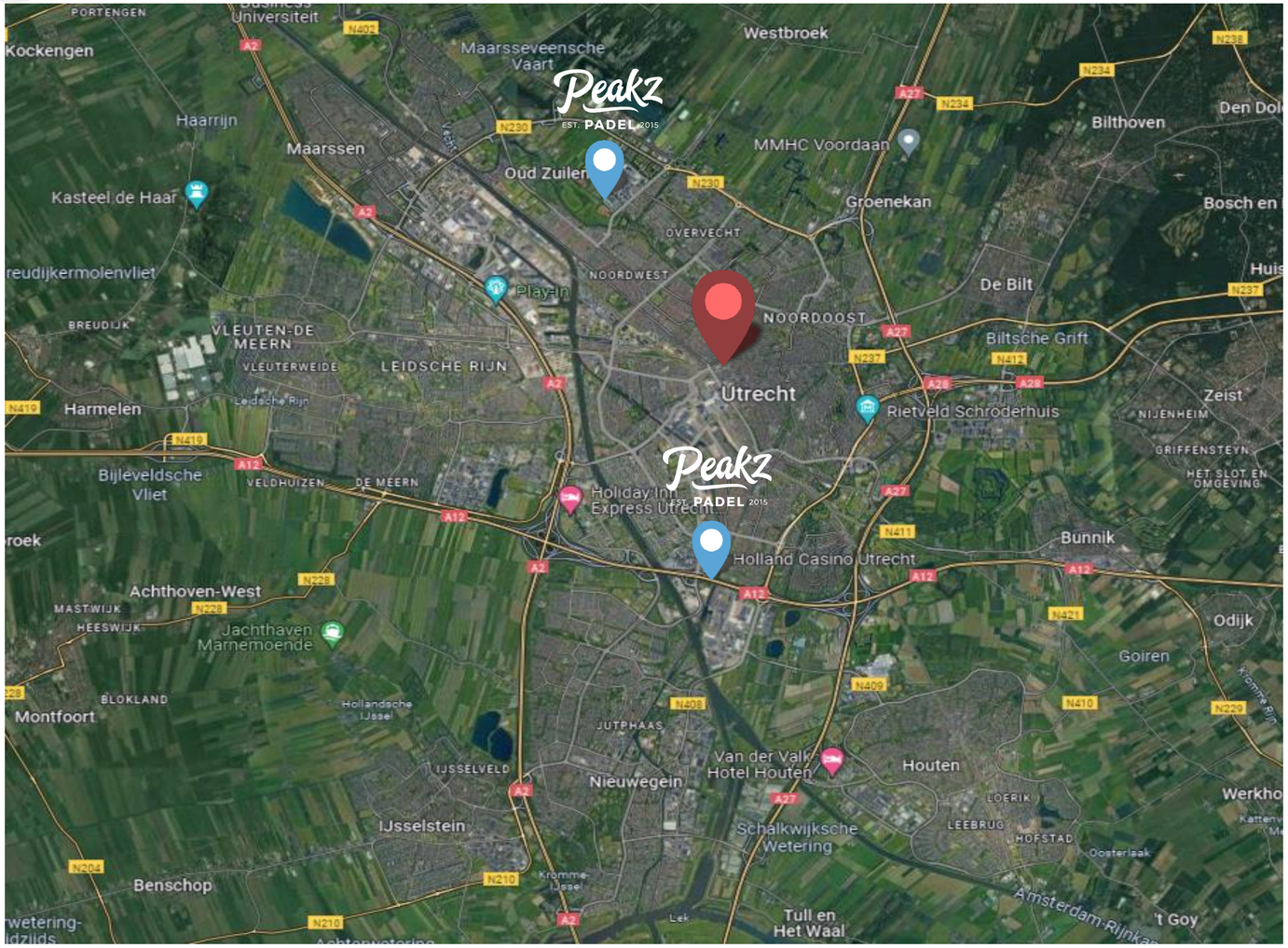
- Opening Q4 2024
- 14 indoor banen
- Incl. horeca en verdiepingsvloer

Peakz

EST. PADEL 2015

VERKENNEND ONTWERP

DE LIGGING

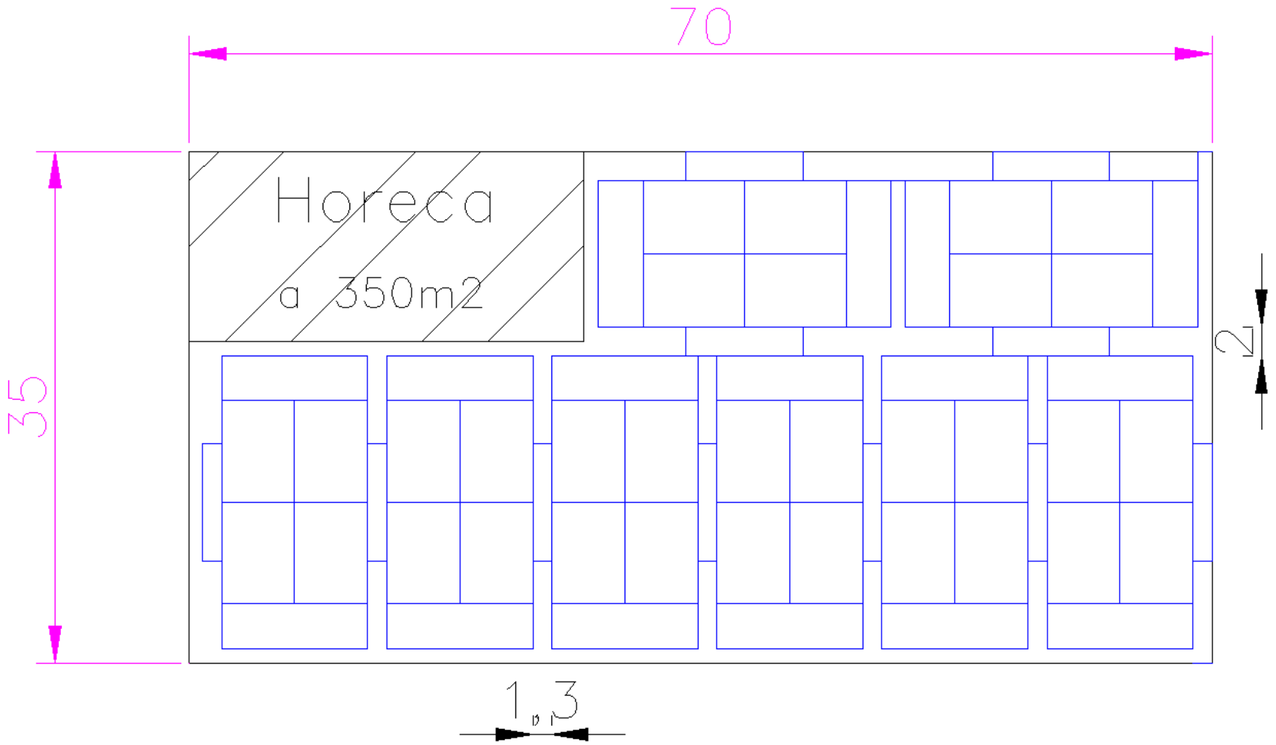

Peakz
EST. PADEL 2015
Oud Zuilen
Peakz
EST. PADEL 2015
Holland Casino Utrecht
Utrecht
Play-In
Holiday Inn Express Utrecht
Van der Valk Hotel Houten
Rietveld Schrodernuis
MMHC Voordaan
Jachthaven Marnemoende
Kasteel de Haar
Maarssen
Maarsseveensche Vaart
Westbroek
Groenekan
Bilthoven
De Bilt
Biltsche Grift
Zeist
Bunnik
Odijk
Goiren
Houten
Nieuwegein
IJsselstein
Montfoort
Achthoven-West
Harmelen
Bijleveldsche Vliet
Benschop
Tull en Het Waal
't Goy
Amsterdam-Rijnkanaal
Lek
Kromme IJssel
Hollandsche IJssel
Leidsche Rijn
VLEUTEN-DE MEERN
LEIDSCHE RIJN
NOORDWEST
NOORDOOST
OVERVECHT
VELDHUIZEN
DE MEERN
JUTPHAAS
IJSSELVELD
BLOKLAND
MASTWIJK
HEESWIJK
BREUDIJK
VLEUTERWEIDE
NIJENHEIM
GRIFFENSTEYN
HET SLOT EN OMGEVING
LOERIK
LEEBRUG
HOFSTAD
Schalkwijkse Wetering
Oosterlaak
Kromme Rijn
Kockengen
PORTENGEN
Haarrijn
Universiteit
A2
A12
A27
N402
N230
N234
N236
N237
N238
N411
N412
N409
N410
N421
N229
N228
N419
N210
N264

INRICHTING VOORSTEL

- Op het dak van de parkeergarage zullen 9 premium padelbanen worden aangelegd. Waar nodig zal de huidig vloer worden geëgaliseerd om de benodigde vlakheidsklasse te halen. Ook zal er in de hoek ruimte worden gerealiseerd voor een horecagedeelte met een terras.

- Het pand zal worden voorzien van signing om de club een premium uitstraling te geven.

- *Het gaat hier om een verkennend ontwerp.*



TOELICHTING ONDERGESCHIKTE HORECA

- Wij wensen een eenvoudige ondergeschikte horeca te realiseren in aanvulling op onze hoofdactiviteit (padel). Dit is voor ons belangrijk om zo de juiste sfeer te creëren.

- Door een eenvoudig hapje en drankje aan te bieden creëren we een ontmoetingsplek waar mensen samenkomen en genieten van een bitterbal en een biertje. Dit draagt bij aan een levendige community.





Peakz
EST. PADEL 2015

CONTACT GEGEVENS

Peakz Padel B.V.
Willem Fenengastraat 4b
1096 BN AMSTERDAM
KvK 69984336

Contact:
Nick Hersevoort (Commercieel directeur)
M: +31 6 55 55 79 44
E: nick@peakzpadel.nl

Gemeente Utrecht
parkeergaragepaardenveld@utrecht.nl

Natuur en Milieufederatie Utrecht
Arthur van Schendelstraat 600
3511 MJ Utrecht

info@nmu.nl
030-2567350
www.nmu.nl

NL37 TRIO 0212179500
KvK 41177152

Datum 3 april 2024
Onderwerp Benut het dak optimaal en duurzaam

Geachte heer/mevrouw,

Met excuses want net te laat…

… maar toch met plezier reageren wij middels dit schrijven op de uitvraag mee te denken met de tijdelijke invulling van Parkeergarage Paardenveld.

Wij roepen de gemeente op het dak van de parkeergarage optimaal te gebruiken voor verduurzaming en hier budget voor te reserveren. Door een publiek toegankelijk 'duurzaam dak' aan te leggen, werkt de gemeente aan verschillende ruimtelijke en maatschappelijke opgaven, zoals waterberging, verkoeling, biodiversiteit, sociale cohesie en de energietransitie.

Een goed voorbeelddak – wat de gemeente nu nog niet heeft – biedt inspiratie aan alle dakeigenaren in de stad. Concreet:

1. Neem in de plannen voor de parkeergarage ook het dak mee;
2. Richt een proces in om tot de beste invulling te komen;
3. Maak het multifunctionele duurzame dak publiek toegankelijk;
4. Organiseer events op het dak.

Zie in de handreikingen van het Nationaal Dakenplan een aantal mooie voorbeelden.

We gaan hierover graag verder in gesprek,
Met vriendelijke groet,

Ieke Benschop
Projectleider Gezonde leefomgeving - duurzame daken, bouwen voor de toekomst

Bijlage. Visie Wijk C-Komitee op toekomst parkeergarage Paardenveld

Visie Wijk C-Komitee op toekomst parkeergarage Paardenveld

Naar een nieuw parkeerregime in Wijk C

De overname en (tijdelijke) exploitatie van de parkeergarage Paardenveld door de gemeente Utrecht biedt de Binnenstad een kans om toe te werken naar een nieuwe invulling van het parkeren in het gebied binnen de singels. Parkeren op straat wordt zoveel mogelijk afgebouwd. De vrijkomende ruimte wordt gebruikt voor groen en in beperkte mate voor fietsparkeren.

Vanuit deze visie is het van belang om de functie van de parkeergarage te behouden voor parkeren. Kortparkeerplaatsen op straat worden als eerste opgeheven. In tegenstelling tot de huidige situatie levert dit de gemeente geen of weinig derving van parkeeropbrengsten op. Vergunninghouders (bewoners en bedrijven) krijgen tegen gereduceerd tarief een vergunning om in de parkeergarage te parkeren.

In de huidige situatie zijn en worden er al steeds meet parkeerplekken op straat verwijderd. Voor de vergunninghouders in Wijk C betekent dit, ondanks het verminderen van het aantal uit te geven vergunningen, een steeds grotere druk op de bestaande parkeerplekken. De gemeente is nog op zoek naar alternatieve opties voor een nieuwe invulling van de. Deze nieuwe functies zullen naar verwachting meer bezoekers met een auto naar Wijk C aantrekken. Het beperken van het aantal parkeerplekken in de garage gecombineerd met nieuwe bezoekers per auto zou de parkeerdruk op straat in Wijk C sterk vergroten.

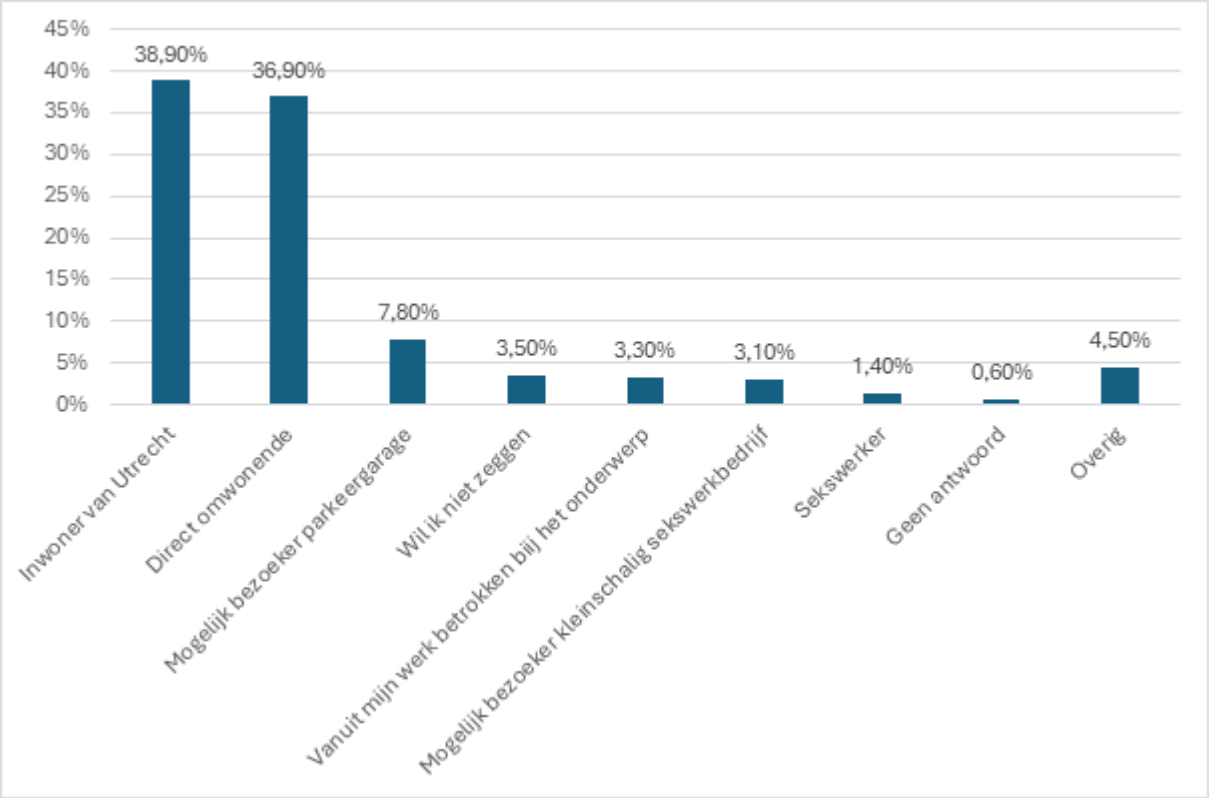
Het parkeren op straat kan niet helemaal afgebouwd worden. Er blijft behoefte bestaan aan parkeerplaatsen voor mensen slecht ter been, zorgverleners, laad-en losplekken, (technische) dienstverleners. Deze plaatsen kunnen het best worden ingevuld op de meer doorgaande straten. Binnenterreinen zoals de Pastor van Nuenenhof en het parkeerterrein achter de Varkensmarkt kunnen dan geheel als buurttuinen worden ingericht.

Bijlage. Opbrengsten DenkMee parkeergarage Paardenveld deel 2

Sekswerk in garage Paardenveld

Alle antwoorden van de 370 deelnemers.

Vraag 1: Wie ben je? (meerdere antwoorden mogelijk) – 367 antwoorden

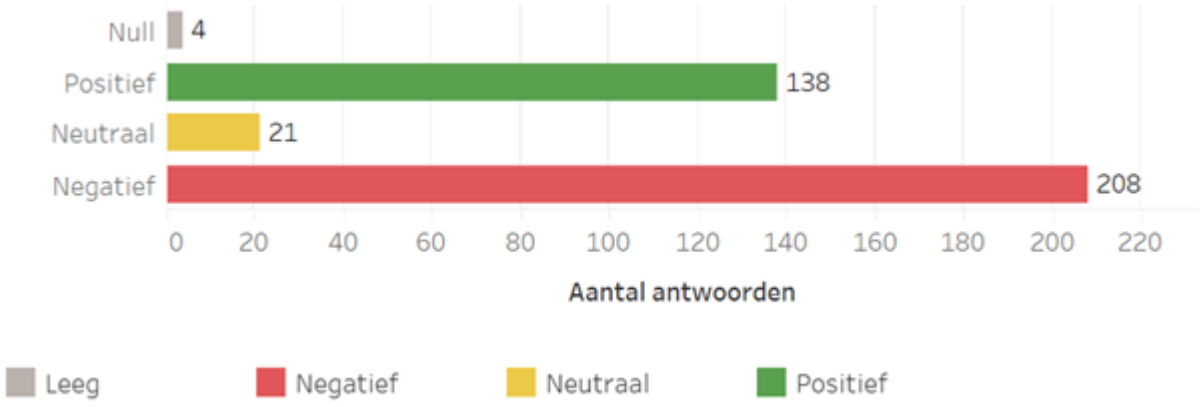


Overig:

- Begaan met sekswerk(ers)
- Bewoner noordelijke
- JEU
- Buurt toejuicher
- Buurtbewoner en eigenaar woning
- Dit is mijn fietsroute naar huis
- Ik heb in Wijk C nog mijn voormalige woning (nu in de verhuur)
- Ik woon net buiten Utrecht, maar werk vlakbij deze garage.
- Meer verkeersoverlast, meer belasting toegangswegen o.a. Paardenveldbrug, Nieuwekade Jacobstraat en extra belasting Flora en Fauna dus de leefomgeving gaat achteruit voor de bewoners

- Niet doen. Deze wijk is al overbelast en ga eens kijken wat hier per dag gebeurd
- Oudere omwonende zonder rijbewijs maar in de toekomst wel zorg nodig
- Oudere omwonende zonder rijbewijs maar in de toekomst wel zorg nodig
- Vanuit voormalig sekswerk betrokken
- Wijk C Resident
- Wijkbewoner
- betrokken bij de buurt
- buurtbewoner
- huurder van bedrijfsruimte (stranded fm) in parkeergarage paardenveld
- mogelijk huurder van betaalbare atelier
- okee
- werk in Utrecht
- wij hebben gewoond op de van Asch van Wijckskade in periode 1994-2004.

Vraag 2: Wat vind je van de mogelijkheid van een kleinschalig sekswerkbedrijf in parkeergarage Paardenveld? – 366 antwoorden



Vraag 3: Wat vind je belangrijk bij een mogelijk kleinschalig sekswerkbedrijf in parkeergarage Paardenveld? – 305 antwoorden

- Ik woon in de buurt en hoef geen sekswerkers bij mij in de buurt, terwijl een leuk park met veel gezellige, goedgemutste mensen wordt geweerd.
- Dat het niet plaatsvind beter op een industrieterrein De Hornbach
- Voorzien in een behoefte (niet voor mij)
- De veiligheid. Waardedaling woning, overlast

- Ik vind het belangrijk dat de overlast niet verder toeneemt. Voor zover ik heb kunnen zien zijn dit andere sekswerkers dan bij het Zandpad en dat scheelt wellicht enorm. Maar voordat er verdere activiteiten ontplooid worden rondom Paardenveld zou ik graag eerst zien dat de huidige overlast en onveiligheid rondom Paardenveld wordt opgelost. Geen tot slechte verlichting, onder de brug veel dronken/drugsgebruikende daklozen, onder de parkeergarage rivaliserende bendes thuisbezorgers en in het weekend dronken hangjeugd dat die verlichtte Utrecht letters vernield. Elke zaterdag- en zondagochtend komen de hondeneigenaren uit de buurt samen op het veldje en soms komt de parkeergarage beheerder erbij staan om een praatje te maken. De verhalen die worden gedeeld zijn ellendig. Je zou verwachten dat het het feit dat het politiebureau om de hoek zit verschil zou maken, maar niets is minder waar. Ik loop 's avonds / 's nachts liever door het centrum dan langs Paardenveld.

- Gegarandeerd geen overlast ervan ervaren en geen verlaging in woonkwaliteit in de buurt

- toezicht en veiligheid, zowel voor de sekswerkers als voor de buurt

- Er moet GEEN kleinschalig sekswerkbedrijf komen

- Ik vind het heel belangrijk dat de gemeenteraad rekening houdt met de wensen van de wijk C hoe deze leefbaar te houden en een goede uitstraling te geven van deze mooie plek in hartje stad. Waarom niet direkt sociale huurwoningen bouwen? Zonde van materiaal en geld en energie om voor tijdelijk iets op te bouwen wat daarna weer tegen de grond gaat... We zitten te wachten op duurzame en betaalbare woningen en niet op toerisme. we zitten te wachten op goede verbinding met de bewoners onderling. kerken wordt telkens weer gevraagd om iets te organiseren, wat de bewoners ten goede komt. Bibliotheek, eet-tafel projekten, speel plek voor kinderen, ontspanning aan de waterkant, maar niet nog meer auto verkeer in dit mooie stukje Utrecht.

- Dat deze werkers een veilige plek (weer) hebben voor hun baan.

- Veiligheid en respect voor de sekswerkers

- Dat het een fijne en veilige omgeving is; Dat sekswerkers betrokken worden bij het concreter maken van de plannen.

- Toegankelijkheid, Verlichting en Faciliteiten voor hygiene en warmte.

- Veiligheid voor de sekswerkers.

- Het wordt tijd om na het sluiten van het zandpad weer volwaardige plekken te bieden voor sekswerkers.

- Sekswerk als toegankelijk en veilige dienst voor sekswerkers en hun klanten.

- Dat de plek voor iedereen (incl sekswerkers) een veilig en prettig blijft.

- Veiligheid voor de klant, sekswerkers en omgeving. Betrokkenheid van uit bijvoorbeeld Sense en de gemeente omtrent testen op soa's, vacinatie voor hep., anti-conseptie. Ook een inlooppunt met vragen over hoe je inkomsten/ uitgaves bijhoudt. Zie door2door in Rotterdam voor inspiratie.

- Daadwerkelijk toezicht op de veiligheid van de sekswerkers.

- Eindelijk komen er goede plekken.

- Veiligheid sekswerkers.

- Veel controle ter preventie van uitbuiting.
- Veiligheid voor de sekswerker.
- kort gezegd: veilig kunnen werken.
- Dat sekswerkers vrije keuze hebben om daar te werken.
- Veilige werkomgeving, goede communicatie, creativiteit en bewustwording creëren. Maar ook exploratie van grenzen en seksualiteit exploreren.
- Het is centraal gelegen, maar wel uit de loop. Er zijn ook te weinig goede en veilige werkplekken voor sekswerkers over in Utrecht.
- Veiligheid voor de sekswerkers en een prettige sfeer.
- Dat het veilig en georganiseerd gebeurt.
- Inspraak sekswerkers bij inrichting.
- Dat de gemeente zich ontfermt over de sekswerkers, dat zij bescherming krijgen. Dat mensenhandel wordt voorkomen. Dat er dus met verantwoorde uitbaters, of nog beter: zelfstandige sekswerk zzp'ers wordt gewerkt.
- Sekswerkers bij elkaar, goed in de stad, met zorg.
- Veiligheid.
- Veilige werkplek voor sekswerkers.
- Veiligheid voor de sekswerkers, geen overlast voor omwonenden.
- Betrekken van de buurt, het een veilige, frisse en vrolijke omgeving houden, voldoende ondersteuning van zelfredzaamheid van sekswerkers bieden.
- Praten met sekswerkers, niet over sekswerkers. Zij weten zelf heel goed wat er nodig is voor een veilige, geschikte plek zonder overlast voor de omgeving. Plek voor zzp sekswerkers, niet voor 'pooiers' die sekswerkers inzetten.
- Indepentie van sekswerkers.
- Zelfstandigheid sekswerkers, veiligheid sekswerkers, geen belemmerende regels of onnodige registratie sekswerkers.
- Veilige werkomgeving.
- Privacy van klanten en sekswerkers, veiligheid, autonomie.
- Dat het veilig is.
- Autonomie.
- Duidelijkheid over de vrijwilligheid van de werkers. Ruimte voor consensuele BDSM gerelateerde activiteiten.

- Veiligheid.
- Dat er sekswerkers in de garage moeten komen.
- Privacy, goede isolatie en een water aansluiting, en dat de verhuur door dat kleine bedrijf wordt gedaan en niet via de gemeente.
- Dat diegenen die het werk doen dit vanuit eigen wil doen, niet worden geëxploiteerd, werken in veilige omstandigheden en fijne ruimte.
- Veiligheid en prettige sfeer.
- Veiligheid en privacy voor de sekswerkers. En niet allemaal ingewikkelde regels. Sekswerk is gewoon werk.
- Veiligheid.
- Dat de mogelijkheden en positie van sekswerkers centraal staat, mede ingegeven door sekswerkers en ervaringsdeskundigen.
- Veiligheid vd sekswerkers.
- Anonimiteit, veiligheid.
- Veiligheid, geen overlast, toegang tot hulpinstanties voor de sekswerkers.
- Het is niet geschikt
- Sekswerk is een mooi en oud (ambachtelijk? Hihi) beroep maar er ligt veel stigma op in de maatschappij. Ze worden nu naar ongure uithoeken en illegaliteit verbannen, wat niet helpt tegen het stigma. Terwijl het dus prima normaal en eerlijk werk is. Dit is een mooie locatie zo in het centrum en ik denk dat we de wereld helpen door sekswerk te normaliseren.
- Ik begrijp vooral niet waarom de gemeente Utrecht zich verantwoordelijk acht voor faciliteren van prostitutie. Lijkt me geen taak voor de gemeente. Dat er vergunningen door de gemeente kunnen worden verleend is 1 ding maar dat de gemeente hier verder in investeert begrijp ik werkelijk niet.
- Dat er eindelijk (weer) een plek is voor sekswerkers in Utrecht.
- Overlast in de buurt tegengaan, bezoekers die het aantrekt vermijden uit de buurt, hanggroepen vermijden, iets doen tegen negatieve sferen, onveiligheid aanpakken als ik over straat loop daar (ook in de late avond): veiligheid en sfeer moeten behouden blijven en vooral geen overlast voor onze fijne buurt.
- Bezoekers zijn ongewenst volk.
- Dat deze optie alleen ""verdiept"" wordt (waaronder voorwaarden dat er een zodanig bedrijf komt, indien deze hetzelfde proces doorlopen heeft als alle andere ideeën, of anders alle andere 149 ideeën dezelfde maatstaf wordt aangelegd bij opnemen in opties. De gemeente heeft de projectgroep voorwaarden opgelegd (zoals, maar niet alleen, dat de exploitatie van de gehele parkeergarage (of in ieder geval de ""niet parkeerfunctie"") in één hand zou komen én dat voor de exploitatie van het gebouw van de parkeergarage de gemeente geen geld bij zou moeten leggen (waarbij het de vraag was of de parkeeropbrengsten hierbij gebruikt mochten worden). Op basis van deze voorwaarden is het voorstel van het sexbedrijf door de gemeente zelf, in de ""persoon"" van de projectgroep, níet opgenomen in een van de

scenario's. Door nu alsnog een sexbedrijf in een scenario te willen opnemen verandert gedurende het participatieproces haar eigen regels. Dat is niet correct waardoor of dit proces moet stoppen óf in zijn geheel moet worden overgedaan.

- Dat het er niet komt? Denk aan urgentie woningen, studentenwoningen, GGZ locatie?
- Veilige werkomgeving sekswerker
- NIET DOEN
- Niks, volkomen onnodig
- Ik vind het belangrijk dat dit er niet komt, dit zal de sfeer in de buurt veranderen, aangezien en dan sekswerkers en hun klanten komen, waar ik me, bijvoorbeeld ‘s avonds laat niet prettig bij zou voelen.
- Dat het niet doorgaat. Het is volstrekt onduidelijk wat voor een volk dat trekt. De binnenstad moet weer van en voor de bewoners worden. Daarom - op zijn hoogst parkeerruimte voor bewoners noordelijke binnenstad van maken maar niets wat bezoekers van buiten de directe omgeving trekt.
- Veilige omgeving voor de sekswerkers
- Een schoon en veilige werkomgeving
- Veiligheid van omwonenden: zo woon ik direct tegenover de ingang van auto's parkeergarage op de begane grond en mijn woonkamer is direct gelegen aan de straat. Ik voel me minder veilig door door de toeloop van sekswerkers bezoekers. Ik gun de sekswerkers best een veilige plek, maar ik gun mijzelf ook een veilige woonomgeving. Verder vraag ik mij af of de gemeente heeft nagedacht hoe het verkeerstechnisch gaat werken (ooit zag ik bij de afwerkplek jaren geleden op klein industrieterreintje waar ook een Blokker was gevestigd, terwijl ik daar stond te wachten voor de kassa, auto's af en aan rijden).
- handhaving, maatregelen betreffende 'aanzuigende werking', veiligheid in de buurt, beperking overlast
- Omdat er zo beter toezicht en veiligheid wordt geboden
- Aandacht voor preventie SOA's, hygiëne, vrijheid voor sekswerkers om hun beroep uit te oefenen, overleg met sekswerkers over wat belangrijk is(!)
- veiligheid
- Aparte ingang aan de kant van het politiebureau en geen ingangen aan de Kroonstraat. Geen directe verbinding met de parkeergarage vanuit het sekswerkbedrijf. Dit geldt wat mij betreft ook voor de andere functies.
- Veiligheid voor de sekswerkers
- Niet acceptabel. Veel overlast voor omwonenden. Trekt ook aan als tippelzone en criminaliteit. Zeer bezorgde bewoner. We hebben jarenlang De Tunnel.gehad. We willen rust en een bewoonbare wijk.
- Belangrijk hierbij is dat de veiligheid van sekswerkers alsook die van bezoekers als omwonenden gewaarborgd kan worden. Ook is hierbij het waarborgen van de privacy van

sekswerkers als die van bezoekers van belang. In dit kader zou het handig zijn als er nabij genoeg parkeergelegenheid is, zoals in de parkeergarage zelf.

- nvt
- Niets
- Nvt
- Goed dat hiermee een groep wordt gezien die vaak in de schaduw moet werken en daardoor onveilig is
- Geen extra toerisme. Veiligheid. Geen ongure types die rondhangen
- Aandacht voor overlast in de omgeving en aandacht voor veilige plek voor de sekswerkers
- Veiligheid voor de sekswerkers
- Dat er geen (seks/drugs) toerisme ontstaat, geen lawaai/rumoer op straat, geen overlast van (extra) auto's, geen dronken mensen op straat, geen aantrekkende werking omdat het dicht bij het station ligt, geen straatprostitutie aantrekt, geen pooiers op de hoek
- De veiligheid en autonomie van de sekswerkers.
- Ik denk dat de doelgroep die de seks werkers aantrekken niet snel zullen reageren omdat het een dienst is die ze het liefst zo discreet mogelijk uitvoeren of juist ondergaan. Naast een politiebureau is duurzamer voor de politie maar denk niet dat het werkt wat betreft de locatie.
- Middelen en mogelijkheden hebben om de aanzuigende werking van oneerlijke concurrentie (prostitués) te kunnen weren. Garanties hebben om als er secundair overlast is, dat er dan iets aan gedaan kan worden.
- Geen sekswerkbedrijf
- Veiigheid voor sekswerkers.
- Veilige werkplek voor sekswerkers
- Veiligheid
- Veiligheid van sekswerkers en zo min mogelijk overlast
- Ik vind een locatie aan de rand van de stad, bijvoorbeeld bij het Holland Casino, geschikter als mogelijke locatie voor een sekswerkbedrijf.
- Dat het als een fijne werkplek wordt ervaren
- Toezicht en veiligheid
- Lekker centraal en hopelijk goed te reguleren
- Geen toegang met de auto ivm verkeersoverlast. Tijdens avonduren gesloten (vanaf 20u)
- Dat de vrouwen daar vrijwillig en veilig hun werk kunnen doen
- Veilige werkplekken voor sekswerkers en geen overlast voor de omgeving

- Als het er komt moet er veel BOA en politie controle zijn.
- Dat er permanente beveiliging aanwezig is en er nauw contact is met de politie om de hoek.
- Veiligheid voor omwonenden, sekswerkers en bezoekers, minimale overlast voor bewoners/bedrijven
- Anonimiteit, veiligheid en bereikbaarheid
- Het hoort niet in woonwijk want brengt criminaliteit met zich mee en overlast vooral voor ouderen en kinderen.
- Er moeten meer werkplekken voor sekswerkers beschikbaar worden gemaakt, dus elke stap in die richting is positief. Belangrijk om rekening te houden met ervaren veiligheid van de sekswerkers die er gaan werken + destigmatiserende beeldvorming in bijv. media en uitingen van de gemeente.
- Dat het een veilige plek is voor de sekswerkers en dat het niet helemaal weggestopt is in het gebouw. Prima als er beneden bijvoorbeeld ramen zijn of dat het duidelijk is dat er sekswerk is in het gebouw
- Veiligheid voor de sekswerkers
- Veilige omgeving. Dit stukje utrecht is er de laatste jaren enorm op voorruit gegaan. Met name toen Roost er nog zat was het een fijne veilig gebied om te verblijven geworden. Sekswerk trekt ongure types. Hou het een omgeving waar je leuk kan jeu de boulen
- Dat het veilig is voor de sekswerkers en de bezoekers, net zoals destijds op de Hardebollen. Ik liep er dagelijks doorheen als ik naar de AH moest en ik heb nooit enig hinder ondervonden.
- Dat het niet gebeurt
- Dat het niet gebeurd. Dat er goed wordt nagedacht over de veiligheid van de buurtbewoners. Er komt bepaald volk op af en ik wil me ‘s avonds nog veilig voelen als ik op straat loop. Laat er dan maar veel bewaking bij komen als het persee moet komen.
- Dat dit zal worden verplaatst naar andere wijken zoals het Wittevrouwen stadskantoor of Tuindorp, waarbij een betere cohesie zal kunnen ontstaan tussen alle lagen van de samenleving.
- Dat er geen gevoel van onveiligheid ontstaat in de directe omgeving
- Mocht er een kleinschalig sekswerkbedrijf in de parkeergarage komen, dan lijkt het mij belangrijk dat de ingang hiervan aan een andere kant zit dan de horeca gelegenheid (jeu de boules bar). Er komen hier ook geregeld kinderen etc, dus is het belangrijk dat het bezoek van een sekswerkbedrijf niet voor (te) veel onrust zorgt in deze omgeving. Daarom ook belangrijk om het bij een kleinschalig sekswerkbedrijf te houden, met mogelijk nog minder plekken dan de genoemde 15, dat lijkt me al best veel.
- Gezien prostitutie legaal is in Nederland ben ik van mening dat zeker een gemeente van de 4de grootste stad van het land moet kunnen voorzien in een veilige omgeving voor sekswerkers alsook bewoners waarin deze activiteiten plaats kunnen vinden. Niemand zal dit graag in zijn achtertuin willen, maar reeel gezien denk ik dat de beoogde locatie, naast een politiebureau in een niet al te drukke buurt, hiervoor best geschikt is. Wel zou ik daarom de ingang van een dergelijk bedrijf aan de 'wijkkant' creeeren en niet aan de kant van het water.

- Veiligheid, rust
- Veiligheid van de sekswerkers en de bezoekers. De lokatie ligt dichtbij het politiebureau en dat lijkt mij goed.
- Mocht het er komen dan lijkt het mij van belang dat veiligheid gegarandeerd wordt. Kan me voorstellen dat het een bepaalde sfeer of een bepaald publiek aantrekt dat niet past in deze omgeving.
- Veiligheid voor sekswerkers en omwonende
- Ik vind dit zeer storend idee. Ik denk ook echt dat het mooie beeld dat mensen nu van Utrecht hebben aangetast zal worden door dit soort initiatieven, ontzettend zonde. Steek energie en geld in initiatieve die een positief effect hebben voor de samenleving. Denk aan scholing voor minder bevorderde, samenkomst voor start ups die een probleem voor de gemeente kunnen oplossen maar geen achterbuurtse hoerentent die een bepaald publiek gaat aantrekken of buitenlandse toeristen die hier opafkomen en ordinair gedrag gaan vertonen.
- This is a horrible idea, this is right next to two primary schools
- Slecht idee.
- Belachelijk dat dit in een woonwijk gaat komen
- Dat het er niet komt
- Extra beveiliging rond de garage zodat het veilig blijft om er 's nachts te fietsen. Het heropenen van de horeca op het parkje zou hier ook bij helpen. Anders wordt het een donkere hoek die 's nachts niet veilig is
- veiligheid van Utrechtse vrouwen, het aantrekken van mensen die er verder aan bijdragen dat vrouwen zich onveilig voelen in de stad, dat ze worden nageroepen en zich ongemakkelijk voelen en seksueel worden lastiggevallen tijdens hun dagelijkse leven
- Veiligheid voor de prostituees. Schone omgeving. Rust en professionaliteit.
- Veiligheid voor de sekswerkers.
- Dat het gewoon niet gebeurt.
- Veiligheid en het niet verpauperen van de omgeving
- Veiligheid van de bewoners in de buurt en vrouwen in de stad. Een sekswerkbedrijf zal juist averechts werken.
- Veiligheid van de werknemers en klanten. Fijn dat het dichtbij de politie zit, mocht er dan problemen ontstaan dan kan er gereageerd worden
- Dat de sekswerkers een veilige werkomgeving hebben voor hunzelf/klanten. Ook moeten er goede hygiëne mogelijkheden zijn in de werkomgeving.
- Veilige omgeving voor sekswerkers.
- Dat er een legale plek voor sekswerk in Utrecht komt, omdat het anders uit het zicht en zonder controle gebeurt.

- Prima dat het er is maar doe het niet in het centrum
- Dat de omgeving een fijne vibe houdt je waar je op zomerse avonden relaxed kan vertoeven.
- 24/7 politietoezicht en legitimeren iedereen die binnenkomt
- Gewoon niet doen!
- N.v.t. Pertinent tegen deze optie.
- Veilig voor de sekswerkers, discreet maar geen geheime plek/onveilig gevoel
- Veiligheid voor zowel omwonenden als sekswerkers
- Veiligheid, verlichting, toezicht
- Overzicht en veiligheid voor de sekswerkers
- Dat het veilig en gemoedelijk blijft voor de andere
- Dat er geen tuig rondloopt
- Dat de veiligheid van de sekswerkers én de bezoekers wordt gewaarborgd. Dat de buurtbewoners en de sekswerkers met elkaar door een deur kunnen. Misschien ook wel elk jaar een soort open dag of bijeenkomst zodat de buurt en het bedrijf elkaar leren kennen en hopelijk ook vrienden kunnen worden. Of een andere soort buurtdag.
- Belachelijk idee.
- Veiligheid
- Niet doen. Sekswerk mag dan legaal zijn, veel vrouwen worden nog steeds uitgebuit. Het is het in standhouden van mensensmokkel. Dit past niet bij de stad Utrecht.
- Veiligheid voor de sekswerkers en veiligheid op straat
- Weinig overlast voor de buurt
- Dat het niet ongure types naar de stad en naar dat deel van de binnenstad trekt.. er is een reden dat de hardebollenstraat tegenwoordig leuker is dan in 2010...
- Het was een positieve zet om sekswerk uit het centrum van Utrecht te verplaatsen. Het centrum moet vrij blijven van sekswerk. Deze opening is een stap in de verkeerde richting.
- Het idee dat het een plekje moet krijgen in of rond de stad begrijp ik wel, maar niet op deze locatie.
- Plek bieden voor sekswerk lijkt me relevant om toezicht te houden op de situatie.
- Veilige situatie voor de uitbaters en hun klanten. ‘s Avonds kan het rondom de parkeergarage redelijk donker zijn en hangen er vreemde types rond, dus misschien is bewaking dan een goed idee.

- Dat er handhaving is op de randfiguren die zich hieromheen bewegen. Dit i.v.m. mensenhandel, wapenhandel en drugshandel zoals deze voorheen in Utrecht en Amsterdam heeft plaatsgevonden bij diverse etablissementen.

- Dat het er niet komt. Er hangen in het centrum al veel types waardoor ik me onveilig voel. Ik vrees dat dit zorgt voor een extra grimmige sfeer.

- Veiligheid

- ‘s nachts gesloten

- Niet wenselijk

- lekker dicht bij het politiebureau, kans op ellende klein denk ik

- Dat het er niet komt, er zijn al genoeg zwervers en opstootjes

- Dat zichtbaar is waar het zich bevindt. Zodat mensen het makkelijk op kunnen zoeken of vermijden

- Goede doorstroom bezoekers en geen enge mannen op straat (ivm de horeca en vele picknick'ers voor het gebouw)

- Niet te opvallend

- Voorkomen van verkeersproblemen en veilige werkplek voor sekswerkers

- Goed beheersbaar lijkt mij.

- Mijn dochter gaat daar op school. Ik wil graag veiligheid en ik wil het niet zien. Ik wil geen reclame borden aan de buitenkant want ik vind het eigenlijk niet iets waar we als Utrechtse binnenstad te veel moeten etaleren. Er zitten nu leuke activiteiten zoals Kapitaal en Broodnodig in de garage. Dat zijn visitekaartjes voor de stad. Ik wil graag dat die blijven en niet dat alles seks word. Ik vind dat sekswerk een plek verdiend in Utrecht maar hoeft voor mij niet binnen de grachten de binnenstad is al over bevolkt en kan de druk van winkelend publiek en toerisme al niet aan en heeft niet zo’n activiteit er bij nodig die ook niet echt een visitekaartje is. Ik had liever dat er een creatief cultureel warenhuis kwam iets wat WEL een visitekaart je is mooi op die A locatie. Sekstoerisme had vroeger alleen een plek in de harden bollen straat en verder was het buiten het directe centrum.

- Hoe gereguleerd ook, het trekt nare klanten aan. Bovendien voel je je als vrouw nog onveiliger. Vroeger durfde ik niet in de omgeving zandpad (de blikken vanuit die auto’s alleen al) te komen. Nu woon ik hier en wordt dat hele stuk incl het park en singel niet meer veilig of toegankelijk voor mij als bewoonster. Ik wandel ook graag door het stukje wijk c. Dat zou ik dan ook niet meer willen. Ik ben erg tegen dit plan.

- Veilige werkomgeving voor de sekswerkers met duidelijke openingstijden en de garantie om veilig naar huis te gaan na werktijden, geen overlast van klanten rondom het pand, geen illegaal sekswerk rondom het pand

- Dat het veilig is ! En de mensen anoniem daar naar binnen kunnen komen, maar toch controleren op de sexwerkers

- Veiligheid voor de sekswerkers

- Een veilige omgeving voor de sekswerkers

- Geen klanten die in de nabijheid van de parkeergarage rondhangen of rondjes rijden met fiets of auto.
- Veiligheid
- Geen overlast omliggende bewoners en veiligheid voor sexwerkers
- Extra veiligheid in de omgeving (camera's en politietoezicht)
- Veiligheid voor de sekswerkers, en geen overlast van verslaafden die daar niks te zoeken hebben. En dat het een open plek is en geen grauwe bende is.
- In en uitstroom goed beveiligd
- Veiligheid
- Dit is een familie buurt. Sekswerkers niet hier
- Dit is geen plek voor een sexwerker
- Dat de veiligheid gegarandeerd wordt in de omgeving 's nachts of 's avonds (in t donker dus).
- Ik vind dit niet kunnen! Dit past absoluut niet in Utrecht! En zeker niet die plek!
- 1 - geen uitbuiting dus dat er goede ondersteuning etc is voor de sekswerkers 2 - Geen overlast van bezoekers/cliënten. Ik heb geen probleem met een eventueel sekswerkbedrijf an sich. Ik wil s avonds er langs kunnen hard lopen (als jonge vrouw) zonder mij onprettig te voelen
- Geen overlast voor omwonenden, geen drugscriminaliteit, veiligheid voor sekswerkers
- Veiligheid voor de sekswerkers en minder overlast van zwervers in het gebied. Geen overlast voor omwonende
- Een andere locatie lekker buiten de stad.
- Natuurlijk moet het veilig gaan, maar zeker als de sekswerkers zelf controle hebben over hun huisvesting en daar dus in veilige omgeving hun werk kunnen doen lijkt het me een goede invulling voor het pand. Daarnaast zit het naast het politiebureau dus als er problemen zijn is de politie snel ter plaatse.
- Veiligheid en sfeer
- Het probleem is niet alleen het sekswerkbedrijf maar alles eromheen. dit trekt een bepaald publiek, Daar komt drugs bij etc. De binnenstad is al bomvol en de politie en handhaving is al niet in staat om de huidige problemen te controleren. Er is niet iets positiefs te bedenken bij dit plan.
- Dat de plek vertrouwd en veilig kan voelen voor de sekswerkers en dat ze zich niet weggezet voelen.
- Dat het veilig en legaal gebeurd maar wel "anoniem" voor de bezoekers en werkers.
- Dat de sekswerkers veilig zijn!

- Veiligheid, en overlast
- Wat een vreemde keuze voor deze plek. Er is zo hard gewerkt om de plek een veiliger gevoel te geven, er meer leven naartoe te brengen. Deze keuze klinkt vernieuwend, maar gaat deze plek juist het oudere shady gevoel weer terug geven. Breng zo'n sekswerkplek dan nog meer in het licht en weer terug op een plek in de binnenstad. Niet deze straat waar het al zo spannend is om doorheen te fietsen. Dit gaat een doelgroep aantrekken die maakt dat mensen minder makkelijk het gebouw zullen betreden voor de andere functies die er bedacht zijn/ worden. Leuk vernieuwend idee dus, maar men is hier nu nog niet klaar voor.
- De lokatie inrichten volgens de Arboregels. Dus daglicht en goede sanitaire voorzieningen! Entree aan de zijkant van het politiebureau. Fysieke beveiliging om straatoverlast tegen te gaan. Geen directe doorgang naar de parkeergarage.
- Dat er een basisschool op zichtafstand staat
- dat er zo min mogelijk overlast door komt in de buurt, en je nog steeds 's avonds een stukje kan gaan lopen hier zonder lastig gevallen te worden door eventuele klanten van de sekswerkers
- Dat ze wegblijven zet ze maar in het stadskantoor plek zat!!!!
- Veiligheid. Met name het voorkomen van 'rondhangen' van lugubere types en groepen in de directe omgeving.
- Goede controle om overlast en onveiligheid te voorkomen
- Dat het geen verkeerd volk met zich mee brengt waardoor. Ik als vrouw in de avond niet meer over straat durf.
- Ik als meisje in het centrum van Utrecht maak al regelmatig problemen mee met mannen opzoek naar seks en ongewild lastigvallen. Met een sekswerkbedrijf in de wijk zal dit probleem versterken, aangezien de mensen die hier rond zullen lopen dan maar opzoek zijn naar 1 ding en vaak mensen zijn die onder invloed zijn. Veiligheid staat voor mij dus bovenop. Daarnaast zijn hier eenrichtingsverkeer wegen waardoor alle bezoekers voor mijn huis in de rij moeten staan voor het verlaten van de wijk maar ook voor het bezoeken van de garage. Overlast gaat dus erg toenemen, en de wijk heeft daar al veel last van.
- Nvt!! Geen sekswerks bij ons voor de deur
- Niks het is afschuwelijk
- Opritten met dit idiote plan. Onze wijk wordt naar benedengehaald😡😡😡
- je gaat er al vanuit dat het gaat gebeuren gezien de vraagstelling maar dit is een tegen stem. Nu niet deze vraag stellen ga eerst eens na of het iets toevoegd aan WijkC en dat voor tien jaar, ik denk van niet.
- Dat vrouwen er ECHT zelfstandig kunnen werken.
- Dat ze er NIET komen. Het is midden in een kindvriendelijke woonwijk met veel zon gelegenheden. Het is totaal niet gepast. Had dan het zandpad open gelaten onder toezicht. Want daar zaten ze niemand tot last.
- Dat er naar de bewoners wordt geluisterd.

- Beslist niet doen
- ik vind het belangrijk dat er geluisterd wordt nar de wijkbewoners en deze willen geen sekswerkbedrijf in de wijk
- NVT
- ik vul hier niets in omdat ik er van uit ga dat er geen sekswerkbedrijf komt, wijk C inwoners zijn tegen dit plan
- Geen sexbedrijf in de wijk
- Permanent toezicht ivm risico op overlast, parkeeroplossingen omdat het nu al haast onmogelijk is om zelfs met een parkeervergunning een plek te vinden.
- Controle op criminaliteit die hierop af kan komen
- Dat er genoeg politie rondloopt op die plek want zo niet dan krijg je geheid erg veel overlast! Maar dat lijkt me eigenlijk geen taak voor de politie want het is een privébedrijf of bedrijven.
- Sekswerk is geen normaal beroep, maar een bijzonder beroep. Sekswerk is tot op heden geen veilig beroep gebleken waar de betrokkenen altijd vrijwillig voor kiezen. Emanciperen en juist niet normaliseren is het sleutelwoord. Het onderscheid legaal/illegaal is nl niet gelijk aan vrijwillig/onvrijwillig. Ik stel daarom voor dat dit experiment op een lichte, open plek als het Stadskantoor zelf uitgevoerd wordt. Niet achteraf in een donkere parkeergarage in een woonwijk met om de hoek twee Hogescholen. Bij de Hardebollenstraat ging het om 17 werkplekken voor prostitutie. Ik citeer: (https://www.binnenstadskrantutrecht.nl/Reactie_Wijk_C-bewoners_op_sekswerkplekken_garage_Paardenveld) ""Dit was al genoeg om in een wijde omgeving rond die straat ongewenst publiek aan te trekken. De problemen met overlast waren slechts ten dele aanwezig rond de ramen. De echt ongewenste gedragingen vonden plaats in de stille hoekjes in de omgeving. Dit viel niet te handhaven. Na het sluiten van de Hardebollenstraat was men unaniem van oordeel dat je dit niet opnieuw in de Binnenstad moest proberen op te starten. Nu is er in de wijk enige overlast van alcoholisten en daklozen. Ik stel voor dat de gemeente investeert in het helpen van deze mensen in plaats van het investeren in nieuwe problemen. Kortom, ik vind het juist belangrijk dat er geen kleinschalig sekswerkbedrijf komt, omdat het zeer waarschijnlijk pooiers, dealers en plat toerisme gaat aantrekken!!! Wijk C is op dit moment een redelijk veilige buurt om te wonen, voor mij is het belangrijk dat dit zo blijft. Dat ik 's avonds laat vanaf het station veilig naar mijn huis op de Nieuwekade kan fietsen. Dat mijn zoon van 10 opgroeit in een veilige buurt. Ik heb het al genoemd, maar ik herhaal het nog een keer. Is een parkeergarage wel zo veilig, ook voor de betrokken sekswerkers? Donker en uit het zicht, helemaal geen sociale controle/veiligheid. Dat het politiebureau om de hoek is, zegt ook niets. Het Zandpad en de Hardebollenstraat zijn in het verleden niet voor niets gesloten. Idem voor Theemsweg in Amsterdam en de Keileweg in Rotterdam. Op de Wallen (ook dichtbij een centraal station) zorgt deze bedrijfstak voor veel plat toerisme en drugsdealers, en daarmee overlast (naast mensenhandel).
- Dat er geen extra auto verkeer komt rondom de singels/paardenveld. Dat ik gecompenseerd word, mijn koopwoning wordt minder waard/aantrekkelijk. De buurt verloedert en het trekt een bepaald type volk wat niet fijn is in de omgeving. Ook is het een zeer selectieve doelgroep. Een breder publiek bedienen in de binnenstad, een niche bedienen buiten de stad, op makkelijk toegankelijke plekken waar men niemand tot last is.

- Veiligheid, bescherming van bijzondere binnenstad tegen bezoekers van sekswerkers en tegen de uitbuiting en overige onwenselijke situaties die onvermijdelijk bij een zulk werk komen kijken

- Belangrijk dat dit er niet komt. Past totaal niet in woonwijk in centrum Utrecht waar gewoond wordt en bewoners al parkeerproblemen ervaren. Er wonen kinderen in de buurt. Buurt zit niet te wachten op nog meer verkeersbewegingen.

- Een bordeel plaatsen in een gebied met jongen kinderen, en die zal meer autos aantrekken naar ons wijk. Een pervert in een auto is nog een pervert.

- Dat iedereen (maar in dit geval focus op jonge vrouwen) zich veilig voelen in de stad.

- Dat het er niet komt!!!

- Daar denk ik niet aan, het mag niet plaats vinden in onze wijk.

- Waardeloos

- Niets, opritten met dit belachelijke plannen.

- Het is alleen mogelijk als goed wordt nagedacht over de veiligheid en leefbaarheid van zowel de bewoners als de sekswerkers. Sekswerkers moeten gerespecteerd en geaccepteerd worden, zij oefenen hun beroep uit, betalen belasting, het stigma van het vak zou er in 2025 niet meer moeten zijn. Maar het trekt soms aparte lui aan, omwonenden moeten daarvan geen overlast ervaren (i.e.g.niet meer dan ze nu ervaren als bewoner in Wijk C). Nog we een vraag: Hoe kijkt de gemeente tegen het gegeven aan dat er zeer vlakbij, in het park, kinderen spelen?

- Dat het er niet komt, en onze wijk niet verpest wordt.

- Een en al ellende

- 1) Dat de straten eromheen veilig blijven van ongure types (met name in het donker). Kan opgelost worden middels goede verlichting, weinig nissen, weinig parkeerplekken of hangplekken op straat. 2) Als ik aan sekswerk denk, denk ik natuurlijk ook snel aan de Wallen en dus ook aan wiet. Ik zou het erg belangrijk vinden dat er gehandhaafd wordt op de afwezigheid van wiet roken op straat 3) Ik vind het belangrijk dat de sekswerkers zich veilig voelen om naar hun werk te gaan en niet met de nek aangekeken worden door buurtbewoners 4) dat het sekswerkbedrijf redelijk incognito (qua reclame en verlichting) is zodat er geen toeristen komen om te kijken of er iets te zien is.

- Dat het er niet komt

- Er wonen veel kinderen in de wijk. Kinderen praten nu al, in de afgelopen weken, over seks. 2. Er waren veel andere ideeën, sport, kunst, dans, muziek, yoga, workshops, kookles, activiteiten voor iedereen 3. Er is veel lege kantoorruimte in Utrecht, buiten woonwijken 4. Luchtkwaliteit 5. Veiligheid 6. Zoek echt alle mogelijkheden

- Als er een locatie voor koet worden gevonden is dit een prima tijdelijke plek naast het politiebureau.

- Veiligheid van sekswerkers en handhaving van criminele activiteiten

- dat het er niet komt

- Niets
- Veiligheid, overlast en verkeersdrukte
- Het allerliefst zie ik dit niet gebeuren. Ik ben bang om mij onveilig te voelen in mijn eigen buurt.
- Niks, dus niet doen!!!
- Belangrijk dat het niet midden in de stad komt, daar hoort het niet thuis.
- zeer slechte zaak. NIET DOEN!
- Ik ben TEGEN sekswerkplekken in de garage!
- Het belangrijkste is dat het er niet komt, jaren is er druk uitgeoefend om het sekswerk de stad uit te krijgen (Hardebollen straat en het zandpad).?
- Een kleine woonwijk in de binnenstad van Utrecht is GEEN GOEDE LOCATIE voor een sekswerkbedrijf!
- Dat er 0,0 overlast is! Tig jaar geleden moest prostitutie in Utrecht stoppen i.v.m. criminaliteit, overlast, onveiligheid, vrouwenhandel, enz. Nu worden alle bezwaren overboord gegooid? Wie heeft dit bedacht?????
- Paardenveld is geen geschikte plek voor een sekswerkbedrijf!
- Dat er geen gedoe van komt of rotzooi en zwerfafval door ontstaat.
- Ik vind het een bizar idee vanuit notabene de gemeente zelf om hier een sekswerkbedrijf in te huisvesten, al helemaal gezien de locatie. Dat gezegd hebbende, mocht het zover komen, is het belangrijk dat uiteraard de veiligheid van de vrouwen die hier werken voorop staat en daarna de veiligheid van de buurt, omdat dit bedrijf mensen aantrekt die mogelijk de veiligheid verstoren.
- Veiligheid voor de dames, maar ook voor omwonenden.
- ik vind het belangrijk dat de gemeente de buurtbewoners serieus neemt, de bewoners geven duidelijk aan dat ze de parkeergarage geen geschikte plek vinden voor prostitutie, ook niet kleinschalig. Bewoners willen in deze kleine wijk helemaal geen prostitutie.
- Ik bevreesd criminaliteit,overlast en onveiligheid als omwonende en dat wil ik niet. Tevens laat ze maar iets aardigs voor de mensen daar ontwikkelen.
- Ik ben er tegen. Ik vind dat zo een sexbedrijf niet in de centrum kan horen
- Zorgen dat er geen overlast ontstaat voor de buurt.
- Veilige omgeving
- Ik vind dat sexwerkers veilig moeten kunnen werken. En dat er goede voorzieningen voor de sekswerkers moeten zijn.
- Adequate privacy and safety of workers and customers. That sex workers have access to safe workspaces.

- Good, safe working spaces for workers and adequate privacy measures for customers. That sex workers have a proper place to do legal work.
- Veiligheid en rust omwonenden
- rust en veiligheid voor omwonenden
- Dat er een verwijzing is naar een andere plek buiten het centrum van ons mooie Utrecht
- Dat het anoniem toegankelijk moet zijn
- Dat het niet gebeurt. Ik voel me 's avonds al onveilig als ik daar rondloop door de vage mensen die daar soms zitten en me najoelen en met het idee dat daar een sekswerkbedrijf komt voel ik me nog onveiliger door de mensen die daar dan op af komen. Dit is mijn woonwijk en ik wil me veilig voelen. Ik zit hier absoluut niet op te wachten.
- Ergens moet dit beroep worden beoefend. De parkeergarage ligt weliswaar vlakbij een woonwijk maar niet direct in een woonwijk. Bovendien ligt de parkeergarage vlakbij een politiebureau.
- Helemaal niets is van belang, want er moet überhaupt geen seksbedrijf in de garage komen.
- Veiligheid voor alle betrokkenen (ook de sekswerkers). Geen overlast in de buurt. Gee zichtbaarheid voor kinderen
- Dat het wegblijft
- Ik vraag me af of we de parkeergarage Paardenveld niet beter kunnen gebruiken voor iets dat niet het risico met zich meebrengt dat het stadscentrum een toeristische attractie voor mensenhandel wordt; maar hé, wie ben ik om me druk te maken over mensenrechten en de veiligheid van onze inwoners?
- Dit slaat echt nergens op
- bad stuff
- niet te doen
- dit is next level
- Het moet er helemaal niet zijn. Het idee is al verschrikkelijk op zich.
- Veiligheid en verkeersdrukte
- Veiligheid, toezicht en gezondheid.
- Niet doen, kies een lokatie waar het geen overlast geeft. Waarom in de binnenstad. Moet wijk C buigen voor behoeftige klanten. Die rijden wel naar een locatie buiten een woonwijk.
- Veiligheid voor sekswerkers, goede omstandigheden
- Veiligheid en geen overlast. Gevaar is dat sexbedrijven vaak shady figuren aantrekken. Aangezien het middenin een rustige woonwijk is, is dat niet wenselijk.

- Dat de veiligheid van de sekswerkers word gewaarborgd. Daarbij is het belangrijk dat er zo min mogelijk overlast zal zijn voor omwonenden, waarschijnlijk op te lossen door auto's in de parkeergarage te parkeren en eventuele drukte te monitoren.
- Dat het er niet komt.
- Schandalig idee
- een absurd idee
- niet doen!!!!!
- veiligheid voor sekswerkers en voor omwonende
- dat het er helemaal niet moet komen
- Beperkte openingstijden in de avond tot maximaal 21 uur vanwege de rust en veiligheid buiten voor de omwoners
- Verkeer en veiligheid.
- Dat dit alleen gerealiseerd mag worden als een meerderheid van de omwonenden het hier mee eens is.
- Bang voor overlast
- Er is geen sekswerkbedrijf mogelijk in de parkeergarage in wijk C, het is namelijk niet mogelijk om in/rondom deze garage de sociale veiligheid in de buurt te garanderen.
- Dat het er NIET komt. Het is geen goede plek voor sekswerk!
- Absoluut geen enkele vorm van overlast veroorzaken zodat leefbaarheid, veiligheidsgevoel en het woonplezier van ons buurtgenoten niet zal worden aangetast.
- Overlast en verkeershinder
- veiligheid vrouwelijke bezoekers van de omgeving
- Géén goed idee zo'n sekswerkbedrijf
- Geen grote reclame borden of posters
- Veiligheid op straat
- Belangrijk is dat het sekswerkbedrijf niet in parkeergarage Paardenveld komt. Er zijn legio invullingen voor parkeergarage Paardenveld die Utrecht als stad, en Wijk C als woonomgeving, een fijnere plek maken.

Vraag 4: Welke zorgen heb je bij de komst van een mogelijk kleinschalig sekswerkbedrijf in parkeergarage Paardenveld? – 317 antwoorden

- Ongure types, weinig sociale controle, verloedering van de buurt.
- Overlast, horney men, extra illegale prostitutie uitlaatgassen teveel auto s sekswerk hoort niet in de binnenstad

- Geen
- Zie vorige vraag
- Verdere toename van het aantal drugsdealers vanuit de Amsterdamsestraatweg, en onguur publiek in de wijk. Dat laatste zal hopelijk meevallen door het karakter van het voorgestelde sekswerkbedrijf. De hoop is dat de parkeergarage er niet onveiliger door wordt.
- Het kan de uitstraling/woonkwaliteit van de buurt verminderen, het trekt mogelijk ongewenst publiek aan die niet binnen het woonkarakter van de buurt past
- De zorgen liggen voornamelijk bij de opkomst en aanwezigheid van ongewenst publiek, pottekijkers, drugsdealers en pooiers.
- Verloedering, overlast, criminaliteit, drugs overlast, drugsdealers, onveilig gevoel, prostitutie op straat, wildplassen, vuilnis op straat, loverboys en wat ze met zich mee brengen... pooies, onveilig situaties, nog meet thius en daklosen, etc, etc, etc. S
- Amsterdam heeft al jaren moeite met sex bedrijf in de binnenstad, met alles wat er bij komt aan overlast, hebben we nog niet geleerd van de overlast die dit geeft in een woonwijk? Er zijn geweldig mooie plannen bedacht voor deze ruimte .... Zit de gemeente om geld verlegen???
- Helemaal geen.
- Het moet niet ten koste gaan van andere vergunningen voor sekswerk
- Geen
- Vooral buren die klagen omdat niemand in hun eigen achtertuin wilt. Geen zorgen over het bedrijf zelf.
- Ophef in de buurt
- Geen
- Geen, want dit word een mooie locatie waarin alle partijen goed samenwerken.
- geen
- Het moet goed gereguleerd zijn en vooral aangenaam, fijn en veilig zijn voor de sekswerkers
- Overlast van tegenstanders
- Aanzuigende werking voor overlast en criminaliteit
- Ontevredenheid van omwonenden
- Het onderhoud van de lokatie - wie gaat dit doen, hoe wordt dit betaald etc
- Overlast en/of afval
- Dat er geen belangenbehartiger is voor een doelgroep die zichzelf mag zijn. Onnodige negativiteit.

- Geen. Beter reguleren dan dat ze het op straat doen.
- Verloedering van de buurt. Het trekt toch wel een bepaalde publiek en andere bijkomstigheden mee.
- Een te zware regeldruk voor sekswerkers
- Niet zo veel. Het zit naast een politie bureau.
- Altijd kans op onrust, maar politiebureau is dichtbij
- Invloed georganiseerde criminaliteit
- Geen
- Dat het er niet komt door ‘not in my backyard’ en te strenge regels vanuit de gemeente en er nog steeds geen plek voor sekswerkers in Utrecht gaat zijn. Beter een geschikte plek dan doen alsof ze er niet zijn en zo sekswerkers dwingen tot suboptimale/onveilige plekken.
- Geen
- Dat er vanuit de gemeente extra registratie gedaan wordt, en zo de privacy van sekswerkers wordt geschaad
- Geen
- Dat er te veel gemeentelijke betutteling is in de vorm van "begeleiding", dat de werkers niet als zelfstandige volwassenen worden gezien.
- Dat het er nooit komt en er zo veel te weinig plekke zijn in Utrecht, waar door het niet veilig is voor sekswerkers die nergens terecht kunnen
- negativiteit
- Zorgen voor overlast in de wijk, ongure types en onveiligheid op straat. In wijk C wonen veel oude mensen en gezinnen met jonge kinderen. Daar hoort geen sexwerk! Het trekt goedkope concurrenten aan en stimuleert sex in donkere straatjes, het park, speeltuinen en auto's. Er is nu al niet genoeg geld/ en mankracht om te handhaving. In de praktijk zien we voor het parkeer overlast probleem ook al nauwelijks handhavers. Als de parkeergarage sluit, neemt parkeeroverlast ook meer toe. Zoek gewoon een plek waar iedereen tevreden mee kan zijn. Dat er nu geen plek is voor sex werkers, is niet het probleem dan de Wijk C-er. En dat het dichtbij het station zit en ze op de fiets kunnen komen, dat is natuurlijk onzin. Als jullie dat echt willen, dan kan het ook in het Gemeente huis op de bovenste etage, dat zit aan het station en daar hebben jullie een beveiligers bij de deur staan. Daarnaast lopen bij het Bollendak op het stationsplein voldoende politie en handhavers.
- Dat er mensen met verkeerde bedoelingen achter de sekswerkers zitten, dat er rommel in de buurt ontstaat door bezoekers, dat het verkeerd publiek trekt.
- Gluurders en mensen die dames op straat lastig vallen.
- Dat de gemeente ingewikkelde regels opstelt.
- Dat omwonenden en andere mensen oneigenlijke argumenten gebruiken omdat ze tegen alle vormen van sekswerk zijn.

- Geen
- Geweld
- Doordat het in een gebouw zit is er minder sociale controle. Ik zou er ook voor andere doeleindes niet naartoe willen gaan.
- Niet de juiste plek
- Beschonken of benevelde lui die daar gaan rondhangen en vervelend doen, maar dat heb je bij café's ook. Het is belangrijk dat er security komt om de sekswerkers te beschermen en dat de politie hen serieus neemt als ze bellen met problemen
- Ik heb op meerdere plekken naast prostitutie gewoond, upperclass en lowerclass om het zo maar even te noemen en ook via werk er mee te maken gehad. Er komt altijd ellende van. Zo in de binnenstad is vast goede business, maar hou het ook een beetje fatsoenlijk.
- Moet veilig zijn voor de sekswerkers en de omgeving.
- Overlast in de buurt, de bezoekers die het aantrekt, hanggroepen, negatieve sferen, onveiligheid als ik over straat loop daar (ook in de late avond)
- Overlast van ongwenste lui.
- In ieder geval maar niet alleen:

- veiligheid (fysiek en sociaal-emotioneel)voor bezoekers park (Paardenveld) c.q. andere openbare ruimte (fietspad, openbare weg). In het park wordt in de zomer overigens veel gezwommen en gezond door kinderen, families, studenten en studentes.

- veiligheid (fysiek en sociaal-emotioneel) kinderen die de twee lagere scholen (De Pijlstaart en De Stichting Tjalling Koopmans College) bezoeken

- veiligheid (fysiek en sociaal-emotioneel) studenten HKU. Dit is een HBO opleiding, waardoor de betreffende studenten tussen de 16 en 25 jaar zijn.

- veiligheid (fysiek en sociaal-emotioneel) voor omwonende. Wijk C is een plek waar veel jong volwassenen wonen, zoals, maar niet alleen, studenten en studentes.

- dat de veiligheid van bovengenoemde partijen wordt extra in gevaar gebracht door de aanzuigende werking die een sexbedrijf heeft op sexwerkers die niet aan de voorwaarden die gesteld zullen gaan worden kunnen of willen voldoen.

Deze sexwerkers trekken op hun beurt de aanwezigheid van pooiers, drugsdealers en klanten die ""op een koopje willen gaan"" of wie in ieder geval de veiligheid van de sexwerkers niet interesseert. Van die laatste groep verwacht ik en mag ik verwachten dat deze (vrouwen en meisjes) in de buurt van de garage eerder zullen aanspreken met onoorbare voorstellen c.q. (fysiek) lastig zullen vallen.

- door de bezoekers van de sexwerkers zullen er meer verkeersbewegingen zijn in een gebied wat toch al moeilijk bereikbaar is door drukte c.q. de verkeersveiligheid in het geding is

- de bezoekers zullen de zeer beperkte parkeerplaatsen in de wijk gebruiken, zowel op straat als in de parkeergarage waardoor de parkeerproblemen nog groter worden

- waarde van vastgoed in de omgeving zal hierdoor dalen op een wijze die een individuele eigenaar niet zou hoeven te moeten dragen

- huidige en toekomstige bedrijven zullen niet meer op een als ""goed"" te boek staande locatie zitten of komen, maar op een die als ""slecht"" te boek staat. Dit zal tot gevolg hebben dat de samenstelling van de bedrijven zal veranderen naar een minder aantrekkelijk aanbod

- de gemeente stelt dat het tijdelijk is (tot 2035) maar elke afspraak die de gemeente maakt kan zij later eenzijdig intrekken of wijzigen (zoals zij feitelijk ook al heeft gedaan met het participatieproces).

Er is dus een groot risico dat

a. de sexwerkers (veel) langer blijven dan 2035

b. alle toegezegde maatregelen in verband met veiligheid omgeving/omwoners/gebruikers openbare omgeving/lokale bedrijven na verloop van tijd níet of niet volledig worden nagekomen

- verder zie ook eerder antwoord in vragenlijst die als ingelast beschouw maar kort zal samenvatten:

a. participatieproces niet correct doorlopen omdat de gemeente voor het opnemen van de sexwerkers in een scenario voor de parkeergarage geheel andere normen aanlegt dan de andere aangedragen plannen. Dat houdt in dat of sexwerkers alsnog niet in het scenario worden opgenomen kunnen worden (omdat volgens de door de gemeente zelf aangelegde maatstaven zij bij de eerste selectie er niet doorheen kwamen) of de gehele selectie voor alternatieve functies over moet worden gedaan, waarbij álle 150 projecten worden beoordeeld op basis van de maatstaven die nu worden gebruikt voor het opnemen van sexwerkers in een scenario.

b. als de gemeente met twee maatstaven wil blijven gebruiken, hoewel dat niet is toegestaan, zij alle reeds voorgestelde scenario's volledig opnieuw moet bekijken en doorrekenen. Mensen die in de broedplaats willen werken willen mogelijk niet de functie die de wethouder, namelijk zorgen voor sociale veiligheid sexwerkers en bezoekers locatie, op zich nemen, waardoor het plan niet meer kostenneutraal zal zijn. Tevens zal het lastig zijn om één exploitant voor het gehele pand c.q. het niet parkeergedeelte te vinden. Exploitanten voor sexwerkerslocatie verschillen zeer van exploitanten van andere type bedrijven.

- Overlast, junkies, uitbuiting, criminaliteit, daar niet meer ‘s avonds langs kunnen lopen als vrouw zijnde.
- Weerstand omwonende
- Ik vind het niet passen bij een parkeergarage en ik vind het niet fijn dat het zo dicht bij huis is
- Gekken in mijn straat
- Dat het de sfeer in de buurt ernstig aantast, dit is niet wenselijk
- Geen!
- Zie voorgaande opmerking - volstrekt niet passend in wat nodig is voor de Utrechtse binnenstad. Deze stad is voor de bewoners, en het wordt continu ontwikkeld door buitenstaanders (lees de gemeenteraad en B&W en vastgoedondernemers) als het circus voor een ander.
- Geen anonimiteit
- Ik ben er erg op tegen, er zijn veel kinderen en jonge gezinnen. In deze buurt zouden 's avonds geen mensen moeten rondhangen die op zoek zijn naar seks
- Zie eerdere antwoorden: mijn veiligheidsgevoel en daarnaast toename van overlast.

- Veiligheid sekswerkers, genoeg nooduitgangen, lucht en geluidskwaliteit in parkinggarage, genoeg schone toilet en badruimtes voor sekswerkers en klanten

- Overlast van de bezoekers. Tijdens de afgelopen jaren en tegenwoordig nog hebben we veel overlast van ongewenste types rondom ons huis (tegenover de parkeergarage). Regelmatig hebben we dronken mensen voor de deur en soms slapen ze zelfs op ons terras.

- aanzuigende werking goedkopere tippelaars, overlast in de buurt, boa's of handhaving die niks kunnen doen of niet beschikbaar zijn, hoe gaat dit 24/7? last voor met name omwonenden op begaande grond

- Geen

- Ik ben zelf vaak alleen in de stad in de avond en nacht. Echt onveilig voel Ik me niet. Maar man, wat heb ik de laatste jaren veel last gehad van vervelende, opdringige types én opmerkingen. Twee mannen kom ik zelfs geregeld tegen en voelen echt als stalkers. Ik weet niet hoe ik hiervan af kom. Ik ben bang mrt dit bedrijf MIDDEN in de stad het enkel ERGER wordt. Mannen kennen hun grenzen niet en zijn heel vervelend. Dit was een leuke reactie plek en nu willen jullie dit ervan malen... AJB NIET!!

- Overlast en extra verkeersdrukte. Daklozen en zwervers en drugsgebruikers geven nu ook al overlast.

- Geen

- Trekt ook aan voor tippelzone.en zwervers. Niet doen! Win willen rust. Zeker als.men dagelijks tot.02.00.uur door kan gaan! En om 06.00 uur weer starten, als omwonenden en andere bezoekers on de ochtend naar hun werk.gaan!

- Dat het mogelijk een risico plek vormt wat criminaliteit c.q. 'foute mensen' c.q. drugs aantrekt met als gevolg een onveilige of onveilig-voelende plek.

- ik ga er niet van uit dat er zo'n bedrijf komt

- Overlast

- Niet midden in de stad

- Geen

- Onveiligheid, extra toerisme, veel rondhangende ongure types, mensenhandel, drugsproblematiek

- Overlast in de omgeving

- Zeer veel overlast van permanent rondrijdend verkeer, zeer veel overlast van rondlopende, veelal luidruchtige mensen, al dan niet in beschonken toestand, aanzuigende werking voor drugshandel, sterke degradatie van de aantrekkelijkheid van Stadspark Pasrdenveld

- Geen

- Dit is een rustige wijk waar 's avonds niet zoveel gebeurd. dus dat dat veranderd. verder zie vorige vraag. Tevens waardedaling van mijn huis. Dat eenmaal gevestigd het voorbij 2035 loopt. En hoezo ""mogelijk kleinschalig""? is uitbreiding niet uitgesloten?

- Onveiligheid van sekswerkers door onvoldoende maatregelen hun veiligheid te waarborgen.

- Dat de locatie voor de seks werkers wordt ingericht, en vervolgens toch het systeem oppakken die ze voor de locatie hadden. Simpelweg omdat de klanten weg kunnen of zullen blijven. Al zullen er best een aantal seks werkers zijn die bij voorbaat al blij zijn dat ze wel een plek hebben waar de veiligheid bij de buren ligt. De politie.

- Overlast in de omgeving van Paardeveld is al groot. Geluidsoverlast. Wild plassen en poepen. Gebruikt wc papier in de bosjes. Alcoholisten overlast. Hangplek 20-30 'ers met muziek tot ver in de ochtend. Etc.

- Dit is een afgelegen hoekje van de binnenstad. Eerst was het hier sfeervol door ROOST. Nu dat niet meer mocht krijgt het weer een karakter van een achteraf plek. Dit soort “bedrijvigheid” draagt niet bij aan een gezellige en veilige publieke sfeer. Als de gemeente horeca in dit gebied al niet wil toestaan ivm met overlast dan is het natuurlijk compleet van de gekke om vlakbij sekswerk wel toe te staan. Dat is vragen om onveiligheid, overlast en het gebied dus zeker niet prettig toegankelijk maken voor een ieder maar voor maar een heel select groepje mensen. Daar zou de schaarse ruimten van de binnenstad niet voor moeten zijn!!

- Overlast, criminaliteit, meer verkeer, vrouwen misbruik

- Ik vrees de overlast van ongure types in de wijk. Niet alleen van rondzwervende pooiers of klanten, maar ook van (kleinere) drugsdealers. Types die onder het bollendak bij t Centraal Station worden weggestuurd en vervolgens elders op straat hun 'klanten' zoeken. Hetgeen ze nu ook al bijvoorbeeld op de Leidsche Kade doen, of bij de Molen. Ik vrees de negatieve uitstraling op de buurt en heel eerlijk, ik vrees ook de waardevermindering van mijn appartement. Natuurlijk hoort een stad te bruisen. Ik vind de komst van bijvoorbeeld Bunk dank ook prima, maar een sextent gaat me te ver.

- Geen

- Overlast bezoekers

- Drugsoverlast

- Overlast door autoverkeer en ongure types.

- Stigmatisering van sekswerkers

- Overlast omwonenden

- Geen parkeerplaats vrij? Nog hogere prijzen

- Drukte wb verkeer. Past ook niet bij het idee van een 'autoluwe stad' waar de gemeente vaak mee adverteerd. Overlast in de avonduren. Er is nu al regelmatig overlast van dronken mensen, vandalisme, dit zou erger kunnen worden.

- Verkeersdrukte en minder parkeer gelegenheid voor omwonende

- Weerstand van de omgeving

- Dit zorgt toch voor alleen maar extra overlast op deze locatie (in de binnenstad!)

- Het is een rustig hoekje van Utrecht en trekt daardoor al veel daklozen. De komst van een seksbedrijf zal zorgen voor nog meer overlast en de locatie waar ik werk zal hierdoor nog onveiliger worden.

- Bewoners die bij voorbaat in opstand raken, mogelijke onveilige situaties voor sekswerkers
- Dat omwonenden moeilijk gaan doen en gaan zeuren, terwijl ze het waarschijnlijk allemaal wel heel interessant en uitdagend vinden
- Toename criminaliteit. Overlast v illegale aktiviteiten, als tippelen, drugsdealing, aanzuigende werking op asielzoekers, daklozen, hangjongeren, drugsverslaafden en alles wat op straat leeft of wil verblijven. Verpaupering en sociale achteruitgang van de woonwijk. Waardedaling woningen.
- Negatieve beeldvorming
- Dat het weggestopt is. Ik zie graag dat sekswerk gewoon bestaat en deel uitmaakt van onze stad. Bijvoorbeeld zoals het vroeger ook een zichtbaar onderdeel was op de hardebollenstraat of het zandpad
- Geen
- Veiligheid in het gebied. Mensenhandel, onvrijwillige sekswerkers. Het is omgeven met criminaliteit. Vanuit huis zzp valt dat wel mee, maar dit is vragen om ellende
- Geen
- dat het rand figuren aantrekt met name handel in verdovende middelen.
- Veel raar volk in de buurt, parkje er voor word minder aantrekkelijk om te gebruiken.
- Veiligheid. Het parkje ervoor hebben de leuk opgeknapt en een populaire plek om te zitten in de zomer. Er komt met sekswerk waarschijnlijk een hoop gespuis op af die het minder verleidelijk maken om er te gaan zitten. Heel zonde, want er was eindelijk dichtbij een klein stukje groen in de buurt. Dus ik heb grote zorgen hierover.
- 'Foute' types die op sekswerkers af kunnen komen en daarmee voor een onveilig gevoel zorgen in dit deel van het centrum
- Onveilig, nieuwe industrie met veel buitenlanders die onder slechte omstandigheden hier komen werken
- randverschijnselen zoals samenscholingen - ervaringen met Hardebollenstraat
- Onrust in omgeving waar ook families / kinderen komen
- "Zie vorig antwoord. Ik ben van mening dat de 4de stad van Nederland moet kunnen voorzien in een veilige omgeving voor deze activiteiten. Bij elke locatie zullen zorgen zijn. Ik zie het als een verantwoordelijkheid van de gemeente om de nodige maatregelen te nemen zodat het woongenot niet wordt bedorven. Overigens heb ik geen directe zorgen.
- Openbare orde en veiligheid, kindvriendelijke buurt,
- Veiligheid, dit trekt gure types naar het gebied. Het is een mooie locatie dat een betere allocatie verdient dan sekswerk.
- Als het niet goed opgezet en beveiligd wordt dan kan het overlast veroorzaken.

- - aantrekken van ongure types - mensen die rond gaan hangen - impact op veiligheidsgevoel van mensen - aantasting van de omgeving: een plek die bedoeld is om te recreëren, ook voor kinderen.
- Geen
- Aantasting goede naam Utrecht, overlast bezoekers, verkeerd voorbeeld voor de jeugd, onaangename toeristen, ordinair gedrag, ongewild dronken publiek.
- Next to two primary schools
- Dat dit midden in een woonwijk is.
- Jullie verpesten de hele buurt. Eerst wordt Roast weg gehaald, daar op het gras is nu alleen nog maar gespuis in de avond en in de zomer ook overdag. Met die sekswerkers daar wordt de buurt echt niet veiligers
- De bezoekers die dit aantrekt+ sekswerk is gewoon werk geef ze een comfortabele warme plek geen parkeer garage
- Nog meer overlast
- Straatintimidatie is wijdverbreid in het stadscentrum en dit zal alleen maar erger worden. Het trekt mensen aan die er verder aan bijdragen dat vrouwen zich onveilig voelen in de stad, worden nageroepen en zich ongemakkelijk voelen en seksueel worden lastiggevallen tijdens hun dagelijkse leven. Als vrouw uit Utrecht wil ik het stadscentrum kunnen bezoeken zonder lastiggevallen te worden door de mannen die de sekswerkers bezoeken. Dit is onvermijdelijk. Probeer maar eens als vrouw in Amsterdam over de Red Light District te lopen. Ik wil me niet zo voelen in mijn eigen stad. Er zijn andere, minder drukke plekken waar ik dit project kan plaatsen. De veiligheid van de sekswerkers is een prioriteit, maar OOK van de vrouwen in Utrecht als geheel.
- Ongure types die blijven hangen. Camera's in de buurt die privacy in de weg zitten.
- Zolang er voldoende toezicht is, geen.
- Ik moet daar als jonge meid vaak langslopen. In de avond voel ik me al onveilig door alle junks die daar verzamelen. Dit maakt het alleen maar erger door de rare figuren die daar op af gaan komen. De politie om de hoek doet niks!!!!
- De sfeer daar kan ‘s nachts al minder zijn, ik ben bang dat met de komst van dergelijke bedrijven dit de sfeer van de omgeving negatief kan beïnvloeden.
- Criminele activiteiten, vrouwen in de omgeving onveilig door de soort mannen dat dit aantrekt. Drugsgebruik.
- Veiligheid
- Dat politie die om de hoek zit te snel zal profileren/in zal grijpen
- Criminaliteit en onveiligheid voor andere vrouwen rond die plek
- Teveel overlast voor omwonenden, problemen met bezoekers en hogeschool studentes, vrouwen die in de zonnige dagen op het grasveld zijn. Trekt simpelweg de verkeerde mensen aan

- Onveilige sfeer bij een leuke plek aan het water
- Dat de hele omgeving geen plek meer is waar je zorgeloos zit. Vooral ook park paardenveld waar dan een andere vibe komt. Ik vind het ook niet meer van deze tijd om op die manier sekswerk te realiseren. Doe dat is een gereguleerde en nette plek binnen.
- Er is al veel overlast in de stad, dit trekt alleen maar meer debielen aan
- Verval van buurt
- Als buurtbewoner van de Hardebollenstraat weet ik uit ervaring dat dit voor overlast en ellende voor de buurtbewoners gaat zorgen. Ook op het gebied van drugs. Geen idee wie met dit voorstel is gekomen, maar jullie zouden beter moeten weten. Je zadelt een ander met de ellende op en het is een verarming van Wijk C. Niemand wil dat in zijn achtertuin hebben. Daarnaast heeft ROOST deuren moeten sluiten vanwege overlast en wordt er vervolgens nagedacht over om op ongeveer dezelfde plek deuren te open voor een kleinschalig seksbedrijf?! Degene die met dit voorstel is gekomen heeft of nog nooit de prostitutie en het daaraan gerelateerde drugshandel / -gebruik in zijn / haar achtertuin gehad of moet er zelf een belang bij hebben.
- Misbruik van de sekswerkers
- Onveiligheid, overlast, veel autoverkeer, op deze plek is toezicht niet goed mogelijk , dat park paardeveld een gribus park wordt
- Veiligheid voor parkeren
- Bekrompen buren die klagen
- Pooiers met onveilig gedrag
- Dat er veel tuig gaat rondhangen zoals dat ook bij de hardrbollenstraat het geval was
- Dat de omwonende het de sekswerkers heel moeilijk gaat maken en dat dat tot onveiligheid leidt. Of dat er meer stigmatisering komt van sekswerk. Daar zie ik een rol van de gemeente: destigmatisering van sekswerk. Het oudste beroep van de wereld.
- Criminaliteit. Verkeerde locatie ivm horeca grasveld waar gezinnen kinderen zijn. Trekt verkeerde mensen aan voor deze locatie
- Vieze mannetjes in de buurt, pislucht, drugsoverlast, mensen handel
- Overlast van paupers, drugsgebruikers en pooiers
- In standhouden van mensenhandel, vrouwonvriendelijkheid, ongure types in de omgeving. Sekswerk past niet in de stad.
- Gure types rondom de parkeergarage. Niet persé de bezoekers van de sekswerkers
- Veiligheid
- Overlast, criminaliteit, onveilig gevoel
- Dat het ongure types naar de stad en naar dat deel van de binnenstad trekt.. er is een reden dat de hardebollenstraat tegenwoordig leuker is dan in 2010...

- Het zal negatieve energie in het stadscentrum brengen. En daarnaast andere soorten negatieve activiteiten of mensen die geïnteresseerd zijn in zulke activiteiten.
- Past niet bij de invulling van de verdere gelegenheden die in het pand gevestigd zijn. Ook veiligheid speelt een rol.
- Ik ben bang voor schimmige individuen in donkere straten.
- Criminele activiteiten
- Zie vorig antwoord
- Er hangen in het centrum al veel types waardoor ik me onveilig voel. Ik vrees dat dit zorgt voor een extra grimmige sfeer.
- Onveilig gevoel, het trekt schimmige mensen aan
- De hele nacht overlast van hoerenlopers
- Ongewenste types, vermindering woningwaardes
- geen
- Meer tuig en meer vechtpartijen
- Veiligheid, de hoek is in de avond al flink donker en onoverzichtelijk. Dit moet beter worden
- Drukte, meer verkeer, drank en drugsgebruik in de directe omgeving, geluidsoverlast, lagere waarde van de woningen, onveiligheid, geen kindvriendelijke omgeving.
- De enge mannen op straat
- Verkeersproblemen
- Geen, uitdaging is om vandalisme en mensenhandel buiten de deur te houden.
- Het volk wat er op afkomt en de eventuele toeristen dat dat trekt. Ook vind ik het gek dat je dit naast een HKU neerzet en naast een jeu de boules plek waar veel mensen met kinderen naar toe gaan
- Onveiligheid, er is nu al bijna geen parkeerplaats, we hebben in de binnenstad nu al bijna geen plekken voor creativiteit dus ben bang dat het allemaal seks wordt en de andere activiteiten verdrukt. Ik had liever er iets gezien wat een visitekaartje voor de stad was. Het komen en gaan van mannen die seks willen gaat niet echt de sfeer verbeteren en we hebben die druk op de binnenstad niet nodig. Liever zie ik mensen die veel geld uit geven aan de winkels en horeca in de stad.
- Dat ik in mijn eigen buurt niet meer over straat durf op bepaalde stukken en er allerlei vervelende klandizie op af komt. Ik voel me als vrouw niet veilig in de omgeving van seldertje. Het gaat niet om dat het kamertje en de dame met het werk gereguleerd zijn. Het gaat erom dat die mannen daarna hier rondhangen. Ik vind het stukje bij het paardenveld als behoorlijk onguur soms en dit gaat het zeker niet beter maken.
- Overlast en onveilige situatie rondom de locatie

- Dat er voor omwonenden en bezoekers van andere bedrijven in het pand overlast is van klanten van het sekswerkbedrijf (blijven hangen op straat, geluidsoverlast, openbaar dronkenschap, seksuele intimidatie). Daarnaast dat het bestaan van een legaal sekswerkbedrijf illegaal sekswerk aantrekt naar de buurt.

- Geen zorgen

- Eventuele overlastplegers

- Dat de plek zelf misschien niet heel uitnodigend is.

- Overlast en onveiligheid

- De veiligheid voor mij als ik daar als vrouw langs loop/fiets. Verpaupering van het stadscentrum. Ik denk dat sekswerk eerder thuishoort in buitenwijken.

- Zelfde als hiervoor

- Drugsgebruikers die blijven hangen, onveilige situaties voor de werkers en sfeerverlies op het grasveld bij de fontein

- Overlast

- Overlast van groepen stappers die komen kijken. 24 uur openingstijden. Gaan mensen sex plannen, Sextoerisme. Het klinkt fun sex in een parkeergarage als uniek selling point. Drukte. Er zijn voldoende plekken in de buurt waar illegaal tippelen ontstaan, omdat zij het goedkoper aanbieden. Veel te dicht bij omwonenden. Veel te dicht bij kinderen. Ik vind het echt hele hele negatieve energie. Ik ken geen enkele sexwerker die niet beschadigt is van dit werk. Het is at the end geen fijne keuze om op terug te kijken.

- Dat er veel overlast komt en dat de veiligheid in t geding komt (of t gevoel van veiligheid)

- na de 15 kamers word het groter, Criminelen komen er op af, dealers, pooiers, viespeuken en vechtersbazen. Ik vind dit geen goed visitekaartje voor utrecht.

- Zie vorige antwoord - ik vrees voor overlast (met name s avonds) door cliënten. Ik wil me veilig en prettig genoeg blijven voelen om s avonds te kunnen hardlopen. Oplossing zou bijv kunnen zijn entree niet aan de singelzijde

- overlast voor omwonenden, drugscriminaliteit, onveiligheid voor sekswerkers

- Onder de garage zwerven al veel daklozen. Het is een plek waar drugs gebruikt en gedeald worden. Deze plek voelt voor mij (26-jarige meid) niet veilig om rond te lopen. Als er een sekswerkplek komt ben ik bang dat het onaangename types trekt en de situatie erger wordt.

- Veiligheid voor bezoekers en sekswerkers

- Verloedering en louche figuren

- Wellicht dat er wat gehangen gaat worden op straat. Goede verlichting kan helpen of creatieve plekken/horeca in de buurt die het stadsdeel levendig en toegangelijk houden.

- Dat er gure mensen op af komen en het onveilig word

- Ik woon bij de harde Bollenstraat en heb het effect van sekswerk op de stad zelf meegemaakt. het zorgt voor een grimmige en onveilige sfeer door alles eromheen. Het creëert illegale

afwerkplekken etc. De stad is al onveilig genoeg, zeker de binnenstad. Het lijkt me zeer onverstandig om daar sekswerk aan toe te voegen. De politie kan het nu al niet aan

- De ligging lijkt me goed. Maar een parkeergarage lijkt me niet ideaal. Parkeergarages staan helemaal niet bekend als een plek waar vrouwen zich veilig voelen denk ik en die associatie zal niet helpen bij een gevoel van vertrouwdheid bij de plek vanuit de vrouwelijke sekswerkers. Dus of het gebouw veranderd compleet van functie of er wordt een gebouw gezocht met een meer verwelkomend karakter. Of je hebt grimmige/ dystopische plek waar niemand blij van wordt.

- Dat prostitutie maar genormaliseerd wordt in de publieke omgeving

- Weinig zorgen, behalve eventuele wegblijvende klandizie door de locatie

- Overlast

- Onveiligheid: Mogelijke toename van criminaliteit, zoals mensenhandel en loverboys. Overlast: Kans op drugsgebruik, agressie en ongewenste bezoekers. Slechte locatie: Een parkeergarage is geen geschikte plek voor sekswerk. Mensen willen de parkeerplaats gebruiken waar het voor bedoeld is, zonder de link met sekswerk. Slecht voor de buurt: Kan het imago en de aantrekkelijkheid van het gebied schaden. Zeer onaantrekkelijk voor andere ondernemers die niet willen worden geassocieerd met dit soort praktijken Waardedaling: Vastgoedprijzen kunnen dalen.

- Dat door Wijk C van en naar het centrum lopen onveilig/ crimineler wordt

- Onveilig gevoel door publiek dat er dan rondhangt

- Klandizie en vooral criminaliteit rondom deze plekken. Goede beveiliging een optie daar.

- Middenin een woonwijk, op loopafstand van hotels, overlast, er zijn genoeg donkere hoeken in wijk C dus uitwijken daarnaar toe is makkelijk (bijv. Achter KvK), waar er verder ‘gewerkt’ kan worden. De huidige overlast van junks, zwervers en verlichting aanpakken, dat wordt niet eens gehandhaafd, laat staan sekswerk!

- Overlast, aantrekkingskracht op overlastveroorzakers, ongemakkelijk voor de vele kinderen en jeugd in de buurt

- Dat er overlast op straat komt. Ik ben een jonge vrouw die hier alleen woont en wandel vaak door Wijk C voor ik naar bed ga; ik wil me niet minder veilig gaan voelen op straat door het sekswerkbedrijf.

- Overlast.. er groeien ook kinderen op hier in de wijk

- Dat het straatbeeld verandert en dat de veiligheid afneemt. Ik vind het een zorgwekkende gedachte dat mijn vriendin in haar eentje over straat moet op een locatie waar potentieel foute figuren zich ophouden.

- Overlast en onveiligheid door bepaald bezoekend volk

- Criminaliteit & onveiligheid in de buurt

- - Het trekt totaal verkeerde mensen die je niet in de buurt wilt hebben van een woonwijk en de scholen in de buurt. - We hebben in Utrecht een parkeerprobleem dus ik ben totaal geen voorstander van een andere invulling dan de parkeergarage houden. - In Amsterdam worden

dit soort plekken allemaal geweerd waarom moet dit dan opeens in Utrecht midden in de stad. - Mijn huiswaarden zal eventueel kunnen dalen omdat de woonwijk erop achteruit gaat.

- Ik maak mij zorgen over de veiligheid van de vrouwen (ook mannen, maar vaak in mindere maten). Helaas door voorgevallen situaties en ervaringen ben ik bang en durf ik met zekerheid te zeggen dat er meer onveilige situaties voor bewoners zullen komen. Als er een rij naast mijn huis komt bijv. zullen we ongetwijfeld opmerkingen gemaakt worden over mij met seksuele aard etc, wie weet zelfs ongewild lastigvallen met fysiek gebruik. Ze zijn hier dan immers nog maar op 1 ding uit.

- Overlast!! Net als nu al alle asiel zoekers die voor de deur liggen! Waarde vermindering huizen / buurt

- Veel overlast en rare mensen in de buurt van je woonwijk

- Te veel om op te noemen. Overlast verkeer, geluidsoverlast verbouw, enz.

- Waarde vermindering huis en overlast van bezoekers seksbedrijf

- Hieruit proef ik dat de race al gelopen is, en met deze vraag en antwoorden probeert de wedhouder sier te maken door toezeggingen te doen om zo de buurt te zussen.

- Dat het illegale prostitutie uitlokt in de directe omgeving.

- Denk aan de kinderen die daar vrij spelen. En de jonge mensen doe zomers in badkleding gaan zonnen langs de gracht. Je moet er niet aan denken dat de hoerenlopers voorpret hebben op de mensen die genieten van de zon.

- Dat er overlast komt, wat mij betreft is dit onvermijdelijk.

- De gevolgen die zeker zijn is er meer verkeer en mensen bedrijven gaat toevoegen in een klein toch al overbelast klein wijkje.

- dit is allemaal al benoemd in de zgn participatie-bijeenkomsten, Wijk C wil geen sekswerkbedrijf in de wijk

- Overbelasting van kleine gebied in Wijk C verkeer, aanleveren, toegangswegen te klein

- meer dan jullie je kunnen bedenken, maar deze zijn al genoemd in de bijeenkomsten

- Verloedering criminaliteit overlast drugs onveilig buurt drukte loverboys pooiers wildplassen vuiligheid andere sekswerkers die aan klanten proberen te komen, etc etc te veel om op te noemen

- Er komt een nieuwe doelgroep in de wijk, waar op minder dan 100 meter een kinderspeelplaats zit, in het hof van de Pastoor van Nuenenhof. Parkeren is nu al lastig, vanwege de combinatie parkeervergunning/betaald parkeren. Als de parkeergarage verdwijnt wordt dit erger, laat staan als er extra verkeer van de bezoekers van de sekswerkers bijkomt. Sekswerk, waar op zich niks mis mee is, hoeft niet in een drukke en centrale woonwijk plaats te vinden. Het oude zandpad was en is een betere plek. Ook daar zijn overigens uitwassen en mensenhandel ondanks veel toezicht niet voorkomen. Wat doet dit met de waarde van ons vastgoed?

- Geen

- Heel veel overlast voor de buurt!! Denk aan al die scholieren die wel eens even de meisjes willen gaan bekijken. En ze komen de garage echt wel in hoor!

- Overlast en onveiligheid I(zie eerder)

- Verkeer, type volk dat het trekt, overlast, aantrekkelijkheid woning, verloedering buurt, onveilig, toerisme, dagjes mensen, geen stad kenners, vrouwonvriendelijk volk.

- Onveiligheid, aantasting historische binnenstad, uitbuiting en overige onwenselijke situaties die onvermijdelijk bij sekswerk komen kijken. Verkeerde aantrekkingskracht op onwenselijke groep, namelijk bezoekers van sekswerkers

- Parkeerproblemen. Extra verkeer door de wijk. Deze is hier niet op ingericht. Onveiligheid.

- Zie boven. Waarom niet in Hoog Catharijne?

- Dat er te veel seksverkeer in en rondom de binnenstad komt. In de zomermaanden wordt er gezwommen en gebarbecued in het parkje aan het water (voormalig Roost). Hier zijn veel jonge vrouwen maar ook kinderen in badkleding. Lijkt me een absoluut onwenselijke, ongepaste en onacceptabele situatie dat het verkeer wat sekswerkers bezoekt hier langs/doorheen moet. Ik vind dit een uiterst ongepaste plek voor sekswerk en dit gaat m.i. ten koste van het gevoel van veiligheid. Daarbij denk ik dat we deze verkeersstroom helemaal niet moeten willen hebben in de binnenstad. Parkeergarage paardenveld is enkel via een paar wegen te bereiken, maar het is hoe dan ook door de binnenstad (of weerdsingel/nieuwekade maar daar is het al druk zat).

- Heel veel, onze wijk wordt verziekt.

- Heel veel.

- Heel veel

- Heelveel

- Vervelend gedrag van omwonenden en parkbezoekers jegens de sekswerkers. De tolerantie van de gemiddelde Nederlander is doorgaans vele male minder groot dan waarop zij zich beroepen. ‘Not in my back yard’ …..

- Heel veel, te veel verkeer en ongure types.

- Heel veel.

- Criminaliteit

- Meer autoverkeer in de week en vooral dat er meer ongure types (in de avonduren) op straat gaan lopen. Deze zorgen zijn overigens gebaseerd op aannames.

- Het is gewoon niet respectvol naar vrouwen toe. En uiteraard trekt dit overlast aan.

- 1. Kinderen zien en horen ook. 2. Veiligheid 3. Mensenrechten en human trafficking

- Dat meer autos de buurt in komen en meer gaan circuleren door de buurt.

- Uitbuiting sekswerkers, vooroordelen/problemen vanuit de wijk

- het is geen goede plek: sekswerk stop je niet in een parkeergarage (is ranzig), het is niet goed voor wijk C (die net beetje in de lift zit) en ik en mijn (tiener) dochters voelen ons minder veilig op straat

- Heel veel, wil niet herkend worden

- Achteruitgang van sfeer van de wijk, overlast van (verkeer) bezoekers en veiligheid van bewoners.

- Een sekswerkbedrijf vind ik absoluut geen goed idee. Ik ben bang voor onrust en onveiligheid. Of een onveilig gevoel wat ik absoluut niet wil rondom mijn huis. Daarbij weet ik vanuit een bepaalde kennis en opleiding dat sekswerkers bijna nooit vrijwillig werken. In het boek de fatale fuik heb ik ervaringsverhalen gelezen van prostituees/sekswerkers en dit gun ik niemand. Al met al zie ik echt 0 voordelen.

- Veel ellende.

- Moreel onaanvaardbaar, heel slecht idee, weerzinwekkend. zeker met jonge kinderen in huis

- Overlast en zorgen voor de kinderen. De garage ligt vlak achter een wijk met speeltuin waar veel kinderen wonen en spelen.

- criminallteit, overlast voor ons omwonenden, onveiligheid. Ik vind het raar dat de prostitutie uit de hardebollenstraat en langs de Vecht moest verdwijnen en nu wordt dit weer geconcentreerd in het centrum. Wat een slecht plan.

- Wethouder Eelco Eerenberg sprak tijdens een van de bijeenkomsten over een win-win-situatie voor alle partijen: voor de gemeente, de sekswerkers en Wijk C! Voor de eerste 2 zijn de winsten te bedenken, maar voor omwonenden van de Parkeergarage brengt het werkelijk niets leuks met zich mee! Zeven dagen per week veel meer verkeer, meer ongezellige bezoekers, meer onveiligheid en overlast op vele fronten. Hallo... ik woon hier! Dit is mijn wijk en hier staat mijn huis, en ik wil geen sekswerkers als overburen!

- De onrust en drukte die het met zich meebrengt, wordt er bij de gemeente wel aan het welzijn van de bewoners gedacht.?

- De oorspronkelijke plannen voor een tijdelijke invulling van Paardenveld gingen om het mooier, veiliger, aangenamer, groener maken van de wijk voor haar bewoners en bezoekers. Een sekswerkbedrijf brengt helemaal niets van dit alles! Opdracht aan de Gemeente: ga dringend op zoek naar een andere plek!

- Zie mijn antwoord op de vorige vraag.

- Parkeergarage Paardenveld is absoluut geen geschikte locatie voor een sekswerkbedrijf! Wijk C is een kleine woonwijk, smalle straten, gehorige panden, veel bewoners slapen aan de straatkant, weinig mogelijkheden de wijk in en uit te gaan, omgeven door hoge gebouwen die fungeren als een klankkast, relatief veel stadse overlast (daklozen, alcoholisten, uitgaanspubliek etc etc) veel donkere onveilige plekken etc etc . En een sekswerkbedrijf trekt altijd ongenode gasten aan, agressie, criminaliteit, drugs enzovoorts.

- Zie antwoord bij vraag

- Ik vraag me af of de gemeente zich bewust is van de netwerken en (criminele) activiteiten die vaak schuil gaan achter sekswerk, waar hierdoor ruimte aan geboden wordt. Zelfs als een vrouw aangeeft dit vrijwillig te doen, is dit helaas vaak niet het geval. Kan de gemeente zich dan niet veel beter bezighouden met het oplossen van problematiek rondom vrouwen die

ongewild in sekswerk terecht komen, door gebrek aan onderdak, vangnet, sociale hulp, door geldproblemen of mensenhandel? De gemeente kan misschien de veiligheid waarborgen van wat zich afspeelt in en rondom een kleinschalig sekswerkbedrijf, maar kan dat ook van de omstandigheden die schuilgaan achter het sekswerkbedrijf? Als dat niet het geval is, vraag ik mij ernstig af of je dit als gemeente moet willen stimuleren. Daarnaast trekt een sekswerkbedrijf bezoekers aan en misschien zelfs mensen die vrouwen uitbuiten, middenin het centrum van Utrecht. Dit is voor bewoners niet prettig, maar ook niet voor dichtbijgelegen horeca en andere faciliteiten. Denk aan paardenveld waar ‘s zomers veel inwoners van Utrecht gebruik maken van het grasveld. Dan lijkt mij de parkeergarage veel geschikter voor horeca of een vrijetijds/sportvoorziening. Of misschien kan het omgebouwd worden tot appartementencomplex met het oog op het schreeuwende tekort aan woningen. Ik denk dat daarmee meer wordt opgelost en voldaan wordt aan behoeften van inwoners van Utrecht dan met een sekswerkbedrijf dat mogelijk meer problemen creëert. Ik maak me zorgen dat een sekswerkbedrijf voor onveilige situaties zorgt, op meerdere vlakken.

- Verhoogde kans op criminaliteit, onveilig gevoel om daar savonds te lopen als vrouw alleen.
- Dit hoort niet in de binnenstad, slecht voorbeeld voor kinderen en kan criminaliteit versterken.
- De zorgen die ik heb is dat de gemeente het plan al in kannen en kruiken heeft en het plan doordrukt, tegen de wil van de bewoners. Ik maak me zorgen dat Utrecht een gemeenteraad heeft, die er niet is voor de bewoners, maar puur ter meerdere glorie van zich zelf.
- Ik bevreesd criminaliteit,overlast en onveiligheid als omwonende en dat wil ik niet. Tevens laat ze maar iets aardigs voor de mensen daar ontwikkelen.
- Niet veilig de locatie is niet goed
- Overlast
- Onder andere veiligheid in de buurt
- Grimmige sfeer
- Het is misschien fijn voor sommige mensen als er naast vrouwelijke sexwerkers. Ook mannelijke sex werkers komen te werken
- I do not have any concerns connected to this, and think it is a positive development.
- I have no concerns about this and think it is a good development.
- onrust in de wijk, vage figure en misdaad, onveilig gevoel
- Wijk C is als een klein dorp in de stad, mensen gana roddelen
- Zoals al eerder aangegeven: het soort mensen dat op dit soort plekken afkomt wil ik niet in mijn woonwijk. Ik voel me onveilig als vrouw als zo'n plek er komt en ik moet daar 's avonds langs. Ik word nu al vaak genoeg nagejoeld door het gespuis dat hier 's avonds rondhangt en met een sekswerkplek wordt dit alleen maar erger.
- eigenlijk geen zorgen
- Het trekt straatsekswerkers aan die klanten gaan afvangen. Dat is niet alleen een 'zorg', maar wordt een realiteit. In en rondom de garage en in de wijk, zijn nu eenmaal heel veel potentiële afwerkplekken. Dit gebeurde ook indertijd bij de Hardebollenstraat. Zoals in het Sorgdrager rapport staat: straatwerk vindt plaats in Utrecht met als afwerkplekken steegjes en parken. Er

is vraag en aanbod voor en dat blijft zo omdat er nu eenmaal vrouwen zijn die op deze manier willen werken. En die gaan in geval van legaal sekswerk in de garage, deze locatie ook vinden.

- Zie vorige vraag. Daarbij kans op aantrekken van criminaliteit (Zoals ooit Harde bollenstraat-Breedstraat)

- Verpaupering en verergering van reeds bestaande, door de gemeente genegeerde hulpvraag van haar burgers voor deze problemen in onze wijk

- Het lijkt me een briljant idee om de veiligheiAls een nieuwe prostitutiecentrum in het hart van de stad wordt geopend, kunnen we ons verheugen op een unieke combinatie van verhoogde criminaliteit en verminderde mensenrechten - een echte toeristische trekpleister!d en welzijn van de stad te verbeteren door een bordeel te openen, want dat heeft wereldwijd altijd zo goed gewerkt, toch?

- zo slecht

- bad stuff

- niet te doen

- ja veel he....

- Het past absoluut niet in een woonwijk. Overlast, veiligheid komt in het geding en moreel gezien wilt je niet zo'n "vervuiling" in je buurt hebben.

- Veiligheid overlast en verkeersdrukte

- Rust en veiligheid

- Dat er mogelijk mensenhandel plaatsvindt en louche figuren worden aangetrokken.

- "Past niet in een woonwijk. Dat is in het verleden ook al benoemd, ook door de gemeente. Waarom gaat de gemeente de klanten van seksbedrijven bedienen te kosten van de bewoners van wijk C Gemeente schrijft Wijk C af Gelegen dicht bij station trekt dit bovendien verkeerd publiek en prostituees wat overlast geeft in de buurt en het Paardenveld.

- Geen

- zie vorig antwoord

- Dat omwonende het een goed idee vinden om een veilige plek aan te bieden voor sekswerkers maar dat ze niet willen dat dit in hun achtertuin gebeurd. Opsich logisch, maar deze locatie is ideaal om de veiligheid te waarborgen van de sekswerkers met het politiebureau op loop afstand.

- Trafficking en uitbuiting sekswerkers. want het wordt een bordeel en geen werkruimten voor zzpers. Daarnaast geeft het meer onrust/verkeer in de de doodlopende hoek van het centrum. Criminele randverschijnselen.

- Extra aanloop, publiek dat het trekt, er wonen veel kinderen in de omgeving, daling waarde koophuizen

- Kapot gaan van een fijne wijk

- verloedering van de buurt
- wordt een enge buurt
- overlast van criminelen
- Onze kinderen die hier opgroeien in deze buurt
- ik ben regelmatige bezoeker van de garage en ga me hierdoor niet veiliger voelen. dit gaat een nare vibe in de garage veroorzaken.
- Verdwijnen van de rust en veiligheid buiten
- Onveiligheid, ongewenst extra verkeer
- Dat de buurt onveilig wordt
- Ik ben bang dat Utrecht net zo wordt als Amsterdam, met prostituees en mannen met slechte bedoelingen. Prostituees horen geen toeristische attracties te zijn. Mannen die prostituees frequenteren hebben andere (kwade) bedoelingen, die niet passen bij het imago van dit deel van Utrecht.
- Ik verwacht extra verkeer over de Monicabrug, en toerisme van buiten de stad omdat het naast het station zit.
- Reputatie van de wijk en daling van de waarde van mijn woning, meer verkeer naar de wijk, aanwezigheid van sekswerk leidt tot meer criminaliteit en overlast (zie problemen hardebollenstraat en ondiep), er ligt een kinderspeeltuin op minder dan 100 meter afstand van de parkeergarage (!). Daarnaast vraag ik me af waarom er niets gedaan is met alle ideeen die zijn aangedragen door buurtbewoners. Ideeen die (vaak) goedkoper zijn om te realiseren, goed zijn voor de wijk en een breder publiek aantrekken.
- Er is geen sekswerkbedrijf mogelijk in de parkeergarage in wijk C, het is namelijk niet mogelijk om in/rondom deze garage de sociale veiligheid in de buurt te garanderen.
- Dat het de onveiligheid in de buurt vergroot en dat een mogelijk kleinschalig sekswerkbedrijf uiteindelijk grootschalig wordt, met alle ellende voor de buurt van dien.
- Overlast klanten, aantrekken van illegale sekswerkers, aantrekken van criminaliteit zoals drugdealers en gebruikers, zodat de leefbaarheid, het veiligheidsgevoel en ons woonplezier wordt aangetast.
- Verkeersoverlast, nieuwsgierig publiek wat daar niets te maken heeft.
- veiligheid vrouwelijke bezoekers centrum + daling huizenprijzen omwonenden
- Teveel om op te noemen. 1.extra verkeer, 2.mannen op zoek naar seks die mij lastig kunnen vallen als ik mijn hond uitlaat, 3.toename (kleine) criminaliteit, 4.geluidsoverlast, 5.minder parkeerplaatsen, etc.
- Weinig, maar ik zou het jammer vinden als het zeer aanwezig is in het straatbeeld. Met de dienst zelf heb ik geen problemen.
- Onrust en onveilige mannen op straat wanneer ik als vrouw 's avonds laat naar huis fiets

Vraag 5: Welke overige punten wil je nog aan ons meegeven? – 238 antwoorden

- Maak a.u.b. van dat leuke plekje wat het eerder was weer een leuke plek voor jonge mensen zonder tuin, zodat we met elkaar een leuke stadse park hebben!

- Sekswerk hoort niet in een woonwijk wel op het industrieterrein

- In de verhuutvoorwaarden eisen stellen die eventueel verwachte problemen voor de buurt voorkomen.

- Wellicht een stop-loss inbouwen als er wel een sekswerk bedrijf komt. Dat als het niet werkt het gesloten kan worde

- Ga wat breder in gesprek met de buurt over de huidige problematiek rondom paardenveld. Aangifte of melding doen heeft namelijk niet veel zin, de politie kan er niks mee. Wellicht kan er gekeken worden om omgeving paardenveld minder aantrekkelijk te maken voor hangjeugd en drugsrunners.

- Mocht er een kleinschalig sekswerkbedrijf komen moet deze niet zorgen voor een toename van aantal auto's dat naar de binnenstad komt om dit sekswerkbedrijf te bezoeken

- Als de sekswerkers hiermee een veilige en fijne werkplek kunnen creëeren en krijgen en er goed wordt gemonitord op ongewenst publiek en gedrag in de buurt (pooiers, drugsdealers, dronken toeristen). Zie ik helemaal geen probleem tegen de komst van een kleinschalige sekswerkplek. Sekswerk is ook werk ;)

- Er zijn in Utrecht al heel veel wijken waar criminaliteit overheerst, waarom de mogelijkheid creëren dit te brengen in een nu vrij rustig en respectabele beurt? Waarom in de beurt van sociaal huurwoning en niet in een koopwoning wijk? Woonwijken sociaal of koop mag niet uit zijn niet geschitk voor prostitutie.

- gebruik je gezonde verstand!!!!

- Goed idee!

- Zorg dat de sekwerkers voor langere tijd een veilige plek hebben voor hun werk.

- Zou tof zijn als dit een fantastische, sex-positive, feministische safe space wordt voor iedereen die positief tegenover de liefde staat. Denk ook aan een toegankelijk info centrum, een plek voor cultuur, educatie en lezingen, en winkeltjes met feministische sex toys. Want ja toch!

- Er leven veel onterechte aannames over sekswerk en over wat dit mogelijk voor gevolgen zou hebben voor de leefbaarheid. Dat vind ik jammer.

- Een legale werkplek voorkomt dat de sekswerker en de klant het illegale cirquit in duiken. Je kan het welzijn van mensen beter in de gaten houden, ze adviseren en informeren.

- Dat mensen een vooringenomenheid hebben over sekswerk en vaak sekswerkers niet aan het woord komen

- Kijk naar mogelijkheden voor cashloos werken om zwartgeld, criminaliteit en dwang tegen te gaan.

- Ga eens in gesprek met elkaar. Nodig elkaar uit om te zien en te voelen hoe en wat en vooral wie. Wellicht kom je tot mooie inzichten.

- Zorg ervoor dat er een uitbater/toezichthouder komt die goed samenwerkt met de sekswerkers, politie, etc. Overweeg ook de optie om een kamer in te richten als bdsm-ruimte die gehuurd kan worden door sekswerkers of koppels, daar is veel vraag naar.

- Heel goed idee, werk het uit met sekswerkers samen

- Succes!

- Graag doorzetten

- Doe iets goeds voor de sekswerkers !

- Een progressieve stad als Utrecht moet een plek voor sekswerkers hebben.

- Het gebrek aan mogelijke werkplekken in de stad voor sekswerkers verhoogd juist de problemen. Men wordt het illegale circuit in geduwd waar geen overzicht is op de gevaren van de werknemers of moet werken op plekken waar juist overlast van komt met uitzetting als gevolg wat het probleem van geen ander werk juist verergerd.

- Goed idee! Praat over het hoe en wat met sekswerkers. Zij weten heel goed wat werkt om ze fijn en veilig te laten werken.

- Goed voor lokale economie, mogelijk 24/7 stores in de buurt. Daarnaast ook minder illegale prostitutie.

- Goed idee na verdwijnen van werkplekken!

- Goed initiatief

- vraag aan sexwerkers wat ze willen. Het gros is niet dom, heeft een slecht verleden of worden uitgebuit. Het zijn leuke vrouwen met verstand van zaken

- Dat sekswerkers horen niet midden in een woonwijk! Maak werkplekken voor ze in een buiten gebied of op een industrie terrein en zet er voldoende camera's omheen voor de veiligheid van de sekswerkers. We weten uit ervaring namelijk dat handhavers en politie schaars zijn.

- Hoe waarborgen jullie de veiligheid en zekerheid dat het werkers zijn die het beroep uitvoeren vanuit eigen keuze?

- Vraag vooral de sekswerkers waar zij behoefte aan hebben

- praat met sekswerkers in plaats van over sekswerkers

- Goede locatie

- Wonen !!!!

- Zorg ook voor een goede fietsenstalling en geef de sekswerkers genoeg mogelijkheden om een eigen fijne sfeer te maken binnen het gebouw en hun benodigdheden aan te geven (wastafel, douche, kantine, etc.?)

- Een locatie zo centraal gelegen in de stad, aan een mooi park aan de singel kan voor recreacten ingevuld worden. De sferen die het met zich mee brengt en de overlast voor de buurtbewoners is onacceptabel. De sekswerkers dienen een plek te krijgen waar het veilig is

voor iedereen, waar 'burgelijk' toezicht is ook voor hun veiligheid, en niet ergens achter in een garage. Denk aub aan alle doelgroepen, en laat de bewoners zich blij blijven voelen in hun wijk.

- Niet in de binnenstad een sexbedrijf.

- De bewoners worden nu in de oneigenlijke positie gezet dat ze moeten denken wanneer sexwerkers om de hoek (nog net) acceptabel zijn terwijl dit soort stappen niet is of wordt doorlopen voor bijv. horeca op het dak van de garage (wat ook overlast voor de omgeving zal hebben). Dit lijkt erop of de gemeente hoe dan ook sexwerkers in de garage wil plaatsen en een ""nee"" feitelijk geen optie meer is.

- WONINGEN

- Het is belangrijk dat er een veilige en legale werkplek komt voor sekswerker. Zo veel plekken zijn verdwenen

- ik zou het leuk vinden als er iets van een kunst/cultuurcentrum bij komt

- Ik zou me onveilig voelen in mijn wijk op het moment dat hier zich een sekswerkers bedrijf vestigt

- Heel goed initiatief! Normaalste zaak van de wereld dus ook zo mee omgaan

- De omgeving Paardenveld is niet passend bij de binnenstad. De snelweg is dan wel weg en de singel is terug, maar dat is niet genoeg. Alle gebouwen in de omgeving (van KVK aande Monica brug, appartementengebouw, HKU, Parkeergarage, Politiebureau aand de singel) zijn erg lelijk en voornamelijk voor bezoek van buiten ingericht. Deze omgeving moet weer een woonbuurt worden in de middeleeuwse stad. Herstel wat er ooit was - Bollaertstoren, molens, wallen, goede bebouwing op de menselijke maat.

- Meer van dit soort plekken in Utrecht

- Ik snap niet waarom ruimte niet wordt gebruikt om appartementen te bouwen (bijvoorbeeld net als tegenover: Kroonstraat/pastoor van Nuenenhof/straat): daar lijkt mij veel meer behoeft aan te zijn.

- straal wat minder uit jullie al vrijwel zeker zijn dat het allemaal gaat gebeuren. is doorzichtig en helpt niet met draagkracht.

- Dat deze vrouwen wel vrijwillig werken en niet gedwongen of verslaafd zijn

- Een punt waar je melding ksn maken van types die ik net noem? Liefst zou ik een soort contactverbod willen van deze stalkers, Maar om de politie te bellen als een van hen et weer is en niet weg wil gaan. Voelt beetje heftig en ook stressvol (ik ben overspannen en chronisch vermoeid en heb een slecht ritme. Buiten kom ik juist tot rust...) Ja, denk vooral aan veiligheid en plezier in de stad voor iedereen. En niet een kleine groep die mogelijk voor veel onrust in die wijk gaat zorgen. Had die lekker bij het Zandpad gelaten!!

- Bij voorkeur de garage de functie laten behouden, die hij nu heeft, nl parkeren! Tevens is het behoud van de garage een goed verdienmodel voor de gemeente. Als je sekswerkers als zelfstandige ondernemers ziet, moeten zij hun eigen werkplek zoeken. Andere ondernemers moeten dat nl ook. Het is dus een vreemde constructie dat de gemeente werkplekken gaat creëren voor zelfstandige ondernemers. Thuiswerk of werken in een gehuurd woonhuis/bedrijfspand kan ook.

- Luister naar de bewoners en maak ee.een mooie plek van met.woonvoorzieningen etc.

- Mijns inziens is het creëren van een werkplek voor sekswerkers in de oude parkeergarage een goed idee. Hiermee laat je immers zien als gemeente dat sekswerk gewoon werk is en dat ook dit werk wordt ondersteund, hetgeen goed past bij de huidige maatschappij en de toekomst van Utrecht en Nederland in het algemeen. Hopelijk blijft dit niet slechts bij een tijdelijke oplossing voor sekswerkers. Het kan immers bij de burgers en sekswerkers aldus overkomen dat sekswerkers in Utrecht een soort pionnen worden die telkens ergens uit worden gegooid of worden verplaatst. Denk aan het Zandpad en de Europalaan. Hoewel het daar ging om raamwerkers en tippel-prostituees, valt het wel allemaal onder sekswerk waarbij de gemeente de plekken kan faciliteren. Dit is niet alleen in het belang van de gedachte dat 'sekswerk is ook werk' gepromoot moet worden, maar ook in de veiligheid van (voornamelijk) vrouwen op straat opdat zij minder lastiggevallen/aangerand worden doordat mannen plat gezegd hun 'kwakkie' op een veilige manier kwijt kunnen.

- luister heel goed naar de bewoners van Wijk C

- Niet doen

- Maak er woningen van

- Betere optie om dit buiten het centrum te organiseren: de toekomstige cliënten gaan er toch wel heen. Waarom daar een a-locatie voor gebruiken?

- Duidelijk communiceren waar overlast gemeld kan worden, tussentijds voldoende terugkoppeling over de pilot, aandacht voor dichtbije omgeving maar ook verder weg (aanrijroutes, looproutes etc).

- Breek de parkeergarage per september 2025 af. Bouw een appartementencomplex aan de Kroon straatzijde, vergelijkbaar in grootte met wat er reeds in de Kroon straat aanwezig is. Gebruik de rest van de vrijkomende ruimte om het Stadspark Pasrdenveld uit te breiden tot een volwaardi stadspark

- Als ik het goed begrijp is een garage de beste optie om geen geld te verliezen. Er is dus mi geen reden om daar vanaf te wijken tot 2035. Als inwoner van Utrecht heb ik mijn buik wel vol van de financiële tegenvallers voor de gemeente. Ik begrijp dat cie Sorgdrager aanbeveelt om te starten en gaandeweg te leren, maar dan niet van mijn belastingcenten. Tevens hoort sekswerk niet in een rustige wijk in een binnenstad, maar aan de rand van de stad

- Ik zou graag mee willen geven, om naar een locatie te zijn die het meest overheen komt met het oude Zandpad. Al is dat natuurlijk al een jarenlange uitdaging. Toch was het een werkend systeem. Veilig voor de seks werkers, een vorm van discretie en er passeerde maar weinig mensen die geen gebruik wou maken van de verdiensten. Houdt rekening met de mensen die nu een gevaar noch ongemak kunnen creëren in onze stad omdat ze niet meer langs kunnen rijden, fietsen, of lopen om alleen al te kijken en hun fantasie op hun beloop te laten. De stad zonder het zandpad noch zonder de vrijheid die de seks werkers hadden op het Zandpad heeft toch een stukje onveiligheid te ruimte gegeven. Goed dat de gemeente hier nog steeds mee bezig is maar ik denk dat het wordt onderschat. Seks werkers en iedereen die hier behoefte aan heeft leven een ander leven dan menig mens kan bedenken. Dit duurt erg lang.

- Neem niet alleen de veiligheid van de sekswerkers voor jullie rekening maar ook de ongewenste aanzuigende prostetutie en evt. drugsgebruik in en om de garage.

- Sloop parkeergarage, woningbouw

- Is Moeder Teresalaan 100 niet een beter alternatief? Lekker dicht bij de snelweg en daar staat nog genoeg te huur. En dan heb je gelijk Slachtofferhulp Nederland en CoMensha, het coördinatiecentrum tegen Mensenhandel als buren, wel zo handig. Ik vraag me gewoon af waarom men denkt dat de achterliggende redenen voor het sluiten van de Hardebollenstraat en het Zandpad nu bij Paardeveld weg zullen blijven.

- Het is goed dat er nagedacht word over een nieuwe plek voor sekswerkers

- Park & Ride krijgt andere betekenis … net als Kiss & Ride

- Om naar de burger te luisteren. Er is duidelijk al een plan gemaakt door de gemeente om dit idee tot uitvoer te brengen, anders zou er ook niet zoveel aandacht aan besteed worden. Mensen die in Wijk C wonen, wonen daar vaak al tientallen jaren. Zij laten een duidelijk nee geluid horen. Misschien dat de gemeente daar een keer naar kan luisteren. In de tussentijd kunnen de parkeerplekken aan de buurt verhuurd worden. De wachtlijst voor een parkeerplaats in wijk C is momenteel 2 jaar.

- Sekswerkers situeren op de eerste verdieping. Parkeervergunningen voor bewoners op de overige verdiepingen

- Zorgen voor levendige locatie met verschillende soorten ondernemers e.d.

- Raar dat sekswerkers allemaal minder minder minder moest en nu moet het ineens in de binnenstad?? Boven een JEU de boules baan? Gek idee

- Gebruik deze kostbare ruimte voor meer horeca of nachtcultuur

- Ik vind het een goed idee. Belangrijk dat het niet gebeurd op ‘schimmige plekken’ zoals achterafsteegjes om veiligheid voor iedereen te kunnen vergroten.

- Eindelijk hebben jullie eens een keer iets goeds bedacht voor deze stad.

- - Als u het zo'n eerzaam beroep vindt om in een woonwijk te plaatsen, waarom geeft u geen vergunningen om dat in Hoog Catherijne of in de binnestad mogelijk te maken? - Met veel moeite maakt u de buurt mooi en leefbaar om vervolgens hiermee te willen beginnen. - Sekswerkbedrijf, groot of klein, moet naar een bunker, aan de rand van de stad; waar niemand last van heeft. De bevolking en ook wijk C vindt de acceptatie en het faciliteren van openbare sekswerk geen normale zaak. Het is niet de norm waarmee wij willen leven. Het kan wel het oudste beroep zijn ter wereld maar niemand wil dat zijn kind dat beroep kiest noch dat het kind dat beroep normaal vindt. - werk met even veel inzet aan vergroting van leefbaarheid in de binnenstad door daar creativiteit bv kunstenaars collectief, gezonde recreatie zoals gratis sport/beweeg traject door garage naar het dak. Dit trekt ander soort aktiviteiten en volk aan. Juist wat wijk C voor zijn bewoners wenst. Een gezonde leef- en woonplek in Utrecht.

- Zorg dat het een fijne plek is om te werken en om te zijn

- Het is juist zo leuk geworden hier. Plaats dit op een plek zonder zoveel omwonenden en leuke startups. Bijvoorbeeld aanpandig aan politiebureau

- Faciliteer dit buiten het centrum

- ook hier moet ruimte voor zijn anders gaat het illegaal verder.

- Jullie hebben net dat park mooi opgeknapt, een mooie plek om in de zomer van te genieten. Ik ben van mening dat hier door de kans op veel gespuis groter word en er veel rond gehangen gaat worden wat jammer is van die opbloeiing van de buurt

- Het klinkt misschien voor de gemeente als een logische plek, maar alsjeblieft doe het niet. Met het opgeknapte parkje en het kunstwerk in het water wordt geprobeerd om de buurt op te knappen en dan valt al het werk in het water met de onveiligheid die bij sekswerk komt kijken. Helemaal niks tegenover de meiden, heel veel mening over het publiek wat erop af komt.

- Denk goed na over de sociale invloeden op de directe omgeving van ontwikkelingen. Sekswerkers voorzien in het centrum lijkt me ivm het volk wat daarop afkomt een heel, heel slecht idee

- houdt rekening met veel meer parkeerbehoefte

- Kleiner, minder plekken dan genoemd in het voorstel

- Slopen en alternatieve invulling van de ruimte? Meer groen? Leuke horeca? Iets cultureels?

- Organiseer dit op andere plekken uit het centrum.

- Doe dit alsjeblieft niet, Utrecht is zo'n mooie prachtige stad. Het hele mooie is dat het geen Amsterdam is met al de ordinaire attracties daar. Laat Utrecht in zijn waarde en investeer in samenlevingsbevorderenden initiatieven.

- Waarom halen jullie in godsnaam alles weg bij het zandpad en dan iets nieuws in een woonwijk zetten. Achterlijk gedoe, de wijk is hier niet blij mee en wij gaan zeker in protest

- Maak er gewoon een fijne gezellige woonwijk van. Jullie laten de buurt echt verpauperen

- Vooral terugkeer horeca park dit verhoogt de veiligheid

- Er is nu al veel overlast

- Veiligheid van vrouwen

- Doe toezicht zonder camera's of andere digitale oplossingen. Wees creatief.

- Jullie maken Utrecht kapot.

- Zorg ervoor dat jullie de leuke initiatieven zoals het opschonen en herinrichten van het park, doorpakken.

- Ik vind het heel jammer om te zien dat Utrecht geen veilige plek meer is voor vrouwen. Wij moeten naar de grond kijken terwijl we door de stad lopen omdat we anders kans hebben op intimidatie. Dit is geen normale manier van leven. En om de mannen van deze stad te belonen voor het onveilig laten voelen van vrouwen, geven jullie hun precies wat ze willen met een sekswerkbedrijf. Schandalig. Dit zal nog meer mannen aantrekken in de omgeving en nog meer straatintimidatie. Mannen kunnen overigins op genoeg plekken gebruik maken van sekswerk, er is geen reden dat er nog een plek bij moet en al helemaal niet in Utrecht stad. Seks is geen menselijk recht maar je veilig op straat voelen wel. Denk hier een keer overna. Onze dochters en kleindochters moeten zich later ook veilig voelen maar met hoe het zo doorgaat zie ik de toekomst niet positief in.

- Fijn dat er een veilige plek komt voor geïnteresseerde

- Een sekswerkplek is maar voor een kleine groep Utrechters interessant, op zo'n centrale locatie zou ik iets aanbieden wat voor meer mensen een plek wordt die ze graag bezoeken ipv vermijden

- Ik zie deze tijdelijke opvulling als een mogelijkheid met positieve invloed op het normaliseren van sekwerk, ook kan het ruimte geven om sekwerk veiliger te maken voor werknemers en klanten.

- Doe het niet. Niet de juiste plek. Breidt eerder de sociale gelegenheden uit (zoals roost) met een sluiting die voor bewoners ook prettig is

- Hou sekswerk lekker in ansterdam het is maar een trein van 30 minuten.

- Zie vorige vraag.

- Geen

- Zet er per direct een streep door!

- Belangrijk dat er een veilige plek is voor sekswerkers nu de gemeente eerst plekken heeft weggehaald (hardebillenstraat, zandpad) zonder goede vervanging, daardoor krijg je de situatie zoals op de Europalaan. Belangrijk dus dat een waardige plek komt voor sekswerkers, hoe je het went of keert, er is een plek nodig

- Juist heel goed dat ze deze plek krijgen en er zal altijd wel behoefte zijn aan dit soort dingen dus geef het een plek waar je het veilig kan gebeuren

- Je kunt iets ook voor bijv 4 maanden proberen als pilot

- Verzin een ander idee. En verplaats sekswerk naar de industrieterreinen!

- Zet ook in op educatie op basis van wetenschappelijke of in ieder geval goed onderbouwde feiten (met cijfers). Leer mensen hoe ze hiermee omgaan en zorg voor cohesie in de buurt mbt de activiteiten die verder nog in de garage gebeuren! Een beetje een community centrum!

- Stap eens uit uw "progressieve" bubbel en denk nou eens echt aan omwonenden en de stad.

- Goed idee om een plek te bieden aan sekswerkers. Als deze een plek hebben zal dat hun veiligheid verbeteren. Wel zal er opgelet moeten worden in en rondom de parkeergarage. Nu is het al een plek waar hangjongeren een daklozen zich bevinden. Dit moet voor iedereen een veilige buurt/omgeving blijven zoals het nu al is

- Ik zou echt kijken voor een optie hiervoor buiten de binnenstad. Ik zie echt niet in waarom het nodig zou moeten zijn dit, wat ook overlast en nare figuren aan gaat trekken, in de binnenstad plaats moet vinden, zijn genoeg andere plekken voor naar mijn mening.

- Zoals eerder uitgelegd zou ik dit op een andere locatie uitvoeren.

- Ik geloof er in dat met de juiste voorbereiding er een mooi resultaat behaald kan worden dat tengoeden komt van de stad.

- Mooi initiatief

- Weeg het belang van de sekswerkers en het stadsbelang. Neem de zorgen van omwonenden serieus zonder ze leidend te laten zijn in de zin dat hier geen seks werklocatie zou kunnen komen. Het uitgangspunt moet zijn dat er er ergens in Utrecht een passende plek moet worden gekozen. En niet dat er naar de luidste stemmen wordt geluisterd en de erg van de minste weerstand wordt gekozen.

- Liever een plek buiten het centrum
- Buiten de stad
- heb geen punten
- Ik ben pro een plek voor sekswerk, maar is het niet net wat te druk bij het picnic veldje?
- Heel goed dat de gemeente dit legale beroep mogelijk maakt op een veilige manier.
- Hoop dat dit project wel lukt, na alle die mislukt zijn.
- Ik wil sekstoerismw liever buiten de grachten. Liever in mijn eigen buurt Cartesius of langs het water waar de boten waren dat was veel beter geschikt voor parkeren en langsrijden. Ik vind het ook stom dat er altijd een pooier organisatie was. Kan de gemeente niet de verhuurder zijn van de kamertjes?
- Alstublieft doe het niet🙏
- Prettig dat er vlakbij een politiebureau zit, dat kan helpen om alles veilig te houden
- Geen
- Zorg voor sociale veiligheid door ook in de parkeergaragelaagdrempelig een inloop kamer te maken voor buurtbewoners en sekswerkers.
- Waarom zou je dit in het centrum doen... dom plan. Duidelijk bedacht door een man.
- Seks werk is ook werk. En hoort in de stad en niet weggestopt
- Roost aan de singel moet terug
- "Ik kan er niet van slapen, zo erg vind ik het. Door het winkelend, werkend en uitgaanspubliek is er al veel overlast en anoniemiteit wat op de wijk drukt. Ook de drukte van het politiebureau en zeker in de zomer het vertoeven in parkpaarden veld. Kan stichting Bella en de sexwerkers ondersteunen, maar ze ook een andere loopbaan aanbieden??
- Deze heb ik al beschreven. Laten we utrecht netjes houden!
- Belangrijk om omwonenden hierover te informeren
- Er moet iets creatiefs komen. Of een tijdelijke verblijfplaats voor daklozen.
- Slecht idee
- Ik sta achter jullie plannen
- Cultuur en sport activiteiten ipv seksbedrijf. Zodat jong en oud er wat aan heeft. Werkt verbindend en is goed voor gezondheid en sociaal zijn
- Zoals gezegd woon ik al jaren in de binnenstad. ik heb het effect gezien van het sluiten van de tunnel onder HC. (overlast, inbraken, dreigende sfeer). op dit moment is de Bolstraat veranderd maar is het dreigend op de Voorstraat na een bepaald tijdstip. Wonen in de binnenstad is een uitdaging. Door een Sekswerkbedrijf in de binnenstad trekt er meer "probleem" publiek naar de binnenstad. Wat uiteindelijk ook uitzwermt. Roost moest destijds

weg ivm overlast en nu komen ze met sekswerk. Ik heb nog nooit zo'n slechte idee gehoord. De gemeente hoort zijn binnenstad en zijn bewoners te beschermen. Achter bij de watertoren - lange Lauwerstraat - is ook al jaren een probleem hangplek met drugs etc. Ik denk dat de gemeente eerst moet zorgen dat ze de huidige problemen en overlast onder controle hebben voordat ze en nieuwe box van Pandora open zetten

- Als er een ander gebouw gaat worden gezocht dan lijkt me het essentieel dat dat in de binnenstad is. Want zon project als Amsterdam doet geeft ondanks hun argumenten de indruk dat het stadsbestuur sekswerk nog steeds een taboe vind.

- Sekswerk is een nobel beroep wat beschermd dient te worden. Mensen van alle lagen van de samenleving hebben er baat bij. En naast een politiebureau is het natuurlijk veilig zat.

- Goede beveiliging als er sekswerkers gaan komen. Word erg rumoerig heb ik vrees voor.

- De garage zo laten als hij is en waar hij voor bedoeld is nl parkeren. Binnen 10 jaar is het geld dat voor de aanschaf is uitgegeven terug verdiend. In de tussentijd een plan ontwikkelen met woningen, zodat na de sloop direct met de bouw kan worden begonnen. Het is geldverspilling om een enorme verbouwing in een slooppand te gaan realiseren, het ontbreken van water, riolering etc. zou in het geval van ‘bewoning’ aangelegd moeten worden, wat dat ontbreekt allemaal in de garage. LAAT DE PARKEERGARAGE ZOALS HET NU IS, NL PARKEERGARAGE

- Het is nu, met name in de zomer, een aangename en gezellige plek, waarom zouden we dat weer op het spel zetten?!

- Gewoon wegwezen

- Liever extra parkeerruimte voor bewoners

- Een woonwijk is geen plek voor een sekswerkbedrijf.

- Het zijn niet alleen de sekswerkers maar er komen ook pooiers op af. Zie het groter. Hier wil je in de avond niet meer langsfietsen. de gemeente moet zorgen voor veiligheid en niet dit soort problemen op zich afroepen door midden in een woonwijk sekswerkers neer te zetten.

- Dat er super veel andere opties zijn om deze parkeergarage te benuttigen. Dat zo goed als niemand uit Wijk C hier achterstaat en dat de personen die hier voor zijn eigenlijk zo goed als allemaal in andere wijken wonen. Daarnaast snap ik niet dat de overheid sekswerk wilt stimuleren, aangezien de meeste vrouwen bijvoorbeeld dit uit noodzaak doen en niet uit vrije wil.

- Doe dit aan de A1 niet in deze mooie binnenstad

- als je een sekswerkbedrijf wilt bouwen doe het dan niet ergens waar mensen wonen!!!

- Kijk eens in de omgeving van het Paardenveld en dan opzouten, weg met die idiote plannen. Het gaat er alleen om dat er grof geld verdiend kan worden door de gemeenten.

- Niet aan beginnen!!!

- luister eens goed naar de omwonenden en laat de mensen met ervaring met overlast in de buurt eens uitspreken waar de problemen zitten en niet de argumenten van zeer jonge mensen in de raad de boventoon laten voeren die hebben nog geen ervaring met dit soort overlast lijkt me.

- Ik vind het wel een logisch plan.

- Denk aan de bewoners en luister naar ons. Op deze manier maken jullie de binnenstad helemaal kapot

- Er is een reden dat de sekswerkers bij de Europalaan (wat ook dicht bij een politiebureau zat) zijn weggehaald. Uit ervaring als politieagent weet ik hoeveel overlast en pottenkijkers met die plek gemoeid waren.

- Dat er in een paar weken dit plan zonder enig vooronderzoek als een duvel uit een doosje er doorheen moet worden geduwd ondoordacht handelen veroorzaakt bij de mensen in Wijk C komen in opstand , tot slot ga zelf eens fysiek kijken hoe de overlast nu al is en ga niet op cijfers ,onderzoeken, rapporten en alle gegevens van derden en geruchten.

- de vragen zijn m.i. opgesteld vanuit het standpunt dat deze bedrijven er gaan komen. LUISTER NAAR DE BEWONERS VAN DE WIJK, ZIJ WILLEN GEEN SEKSBEDRIJVEN IN DE WIJK. Er is kennelijk niet geleerd van de overlast in de Hardenbollenstraat, nadat de sekswerkactiviteiten waren opdoekt, heeft de gemeente zich voor genomen dat er geen prostitutie meer zou plaatsvinden in de Binnenstad. Wijk C hoort ook bij de binnenstad. Ik vind het het diep treurig dat de wethouder dit standpunt ff vergeet en dit toch probeert door te drukken. Ik voel me zeer belazerd door de wethouder en de gemeenteraad. Mijn vertrouwen is compleet verdwenen en ik ben niet de enige. jullie moeten je SCHAMEN!

- Ga zelf eens kijken fysiek wat voor overlast er nu al is door de aanlevering voor horeca en bezorging , nog veel te veel smerig verkeer.

- stop hiermee en geef de bewoners het vertrouwen in de bestuurders van de stad terug

- Het uitgaande leven hangjongeren en huis/daklozen veroorzaken al overlast in de wijk waarom ook criminaliteit erbovenop brengen?

- Een locatie buiten een woonwijk is geschikter. Rondom de oude Werkspoor kathedraal, het zandpad, langs park Transwijk, er zijn veel opties die minder bewoners treffen.

- Goede samenspraak met sekswerkers en politie

- Wat is de minimale hoogte die een dergelijke werkplek vereist? Dat lijkt me in een parkeergarage niet te realiseren. Ook is het vreemd dat er enige jaren geleden, toen de gemeente in de Breedstraatbuurt de panden van de meisjes had gesloten , er door de gemeenteraad of B&W werd gezegd dat zo iets nooit meer in de binnenstad mocht komen, er nu wel weer naar Wijk-C wordt uitgeweken. Maar ach: het is Wijk-C maar. Dat is toch al het afvoerputje van Utrecht. Vergeet niet gemeenteraad dat daar ook mensen wonen die een prettig leefklimaat willen. Zij zijn al overmatig belast met steeds meer kroegen en eetgelegenheden en hun bezoekers. En die kroegen en eetgegenheden zijn er heel veel meer dan een aantal jaar geleden. Je kunt niet alles maar in Wijk-C dumpen!!!

- Sloop deze parkeergarage en investeer in betaalbare huurwoningen, in combinatie met een ondergrondse parkeergarage.

- Als er hier plek voor komt, hoewel me dat zou verbazen en ik geen enkele kans zie dat dat veilig en zonder overlast of extra drukte en toerisme gebeurt, zou ik graag ook plek willen voor mijn behoeftes in de stad en gecompenseerd worden.

- Het is kennelijk een noodzakelijk kwaad dat dit soort werk er is, maar het hoort niet thuis in de binnenstad. Het is niet voor niets weg uit de binnenstad van Utrecht gehaald (en Amsterdam is hetzelfde van plan, nml sekswerk weg uit historische binnenstad)

- Er is in de maatschappij meer behoefte aan woonruimte Sekswerk kan vanuit huis. Dus als zij ergens kunnen wonen dan kunnen ze daar ook werken. Beter veel meer woonruimte voor meer mensen dan slechts 15 sekswerkplekken. Garage plat en dan nieuwbouw met parkeerplekken. Geen sekswerk in de wijk.

- Uiteindelijk, het is een business. Het aanwezigheid van een bordeel gaat ook andere bedrijven in het gebied minder aantrekkelijk maken, ook het park.

Dat de Gemeente Utrecht de opties overweegt heb ik uiteraard respect voor, en ik ben van mening dat er voor deze dames een gepaste werkplek moet komen. Dat het echter overwogen wordt op zo'n centrale plek vind ik schandalig. Het schaadt het gevoel van veiligheid, waar we hard aan werken met elkaar. Daarbij vraag ik mij af wat het voor beeld afgeeft aan toeristen/mensen van buitenaf. Kan mij niet voorstellen dat het de stad aantrekkelijker maakt om te bezoeken. Lijkt me ook niet aantrekkelijker worden voor nieuwe studenten. Ik zou persoonlijk toch een andere studentenstad kiezen, waar ik wél in een parkje van de zon kan genieten zonder dat ik bang moet zijn voor (meestal mannen) die een sekswerker komen bezoeken op 30 meter verderop.

- Stop met die belachelijke plannen.

- Niet realiseren, maak maar werkplekken op een industrieterrein.😡

- Niet beginnen in Wijk C

- Niet doen!!!!

- Bezint eer gij bemint, letterlijk. Ik vind het een prima idee om sekswerkers een veilige, centraal gelegen schone werkplek te bieden en parkeergarage Paardenveld leent zich daar bij uitstek voor. Nederlanders blijken helaas conservatiever dan gedacht

- Niet doen

- Niet uitvoeren.

- 1. Om bij de verbouwing gebruik te maken van circulaire materialen (met name secundaire). Zeker gezien de tijdelijke aard van het project zou het milieutechnisch erg zonde zijn om nieuwe materialen te kiezen. 2) ik denk dat het plan voor de parkeergarage als gehele niet los gezien kan worden van de inrichting en programmering van het park. 3) ook met een plan te komen waar het sekswerkbedrijf na 10 jaar terecht moet komen zodat er voor iedereen toekomstperspectief is.

- Doe het svp niet

- Hele ruimte kan een multi purpose gebouw zijn - dat kan snel veranderd worden tot iets anders, van een kunst voorstelling tot hotel tot dans voorstelling tot sport ruimte tot stadstuin en zo verder

- Goed toezicht organiseren dat het ook echt een veilige plek wordt voorzowel de sekswerkers als de mensen die in de avond / nacht de paardeveldgarage passeren.

- Kan er gezorgd worden voor een gemeenschappelijke controle functie, naast de politie?

- zoek een andere plek!!!!!!!! bijv op een bedrijventerrein

- Stop met bemoeien.

- O.a de sekspanden in de Hardebollenstraat zijn verwijderd. Wat garandeer nu de veiligheid van de prostituees en omwonende?

- Ik hoop heel erg dat dit, zowel voor de buurtbewoners, als de sekswerkers die dit wellicht niet vrijwillig doen, niet doorgaat. Ik vind dit iets wat niet gestimuleerd moet worden door de gemeente.

- Stoppen daarmee, Wijk C wil het niet.

- inspraak van de buurt!

- de binnenstad moet autoluw worden, waarom ga je dan als gemeente zoiets hier vestigen? Waarom moest de prostitutie in de binnenstad verdwijnen (hardebollenstraat) en zadel je nu ons Wijk C'ers hiermee op? We willen dit niet: overlast, verkeersdrukte, onveiligheid en criminaliteit. Doe dit ergens op een industrieterrein, maar niet in een woonwijk. De gemeente zou iets beters voor de inwoners kunnen doen met deze ruimte, al is het maar huisvesting, een buurthuis of iets waar de bewoners allemaal wat aanhebben. Bijvoorbeeld een kringloopcentrum met inzamelactivieteiten, verkoop etc. Maar dat levert waarschijnlijk te weinig geld op en de gemeente zal dit verschrikkelijke plan wel weer doordrukken.

- Ik voel me momenteel als een gans met dwangvoeding... de gemeente doet er alles aan om ons deze sekswerkplannen door de strot te duwen! Dit is geen participatie! Dit is opdringen, pushen, dwingen en doorduwen.

- Bezind eer ge begint.

- De gemeente luistert absoluut niet naar de buurtbewoners van Wijk C, ze doet slechts 'alsof' onder het mom van participatie! Het gaat de gemeente alleen om haar eigen financiële gewin (hoge huuropbrengst per vierkante meter!) en het afvinken van een punt dat al eeuwig op het gemeentelijke to-do-listje staat: 'waar moeten we heen met de sekswerkers'....

- Denk na! Stop met deze flauwekul.

- Allereerst een verplichte rondleiding in en om de parkeergarage voor alle bedenkers van dit plan! En daarna als een haas op zoek naar een nieuwe locatie en je diep schamen dat je dit op zo'n ongelooflijk sturende manier aan je bewoners opdringt! Echt schandalig!

- Hoe voorkom je dat er mannen gaan rondhangen die overlast kunnen veroorzaken of zorgen voor een onveilig gevoel bij passerende vrouwen.

- Ik maak me als directe omwonende erg veel zorgen over dit idee en hoop ten zeerste dat de gemeente dit heroverweegt.

- Prive entree voor klanten, zodat die niet via de normale entree van de parkeergarage moeten.

- Wat ik mee wil geven is dat de raad zich openstelt voor de bezwaren van de gemeente. Zet je oren open en LUISTER naar bewoners i.p.v. een schijnheilige inspraak te organiseren, Stop met weer een brief met een oproep voor zgn inspraak, uit de teksten is al duidelijk dat het doorgedrukt gaat worden.

- Laat er anders maar een kringloop zaak van toepassing zijn.

- sexbedrijf past niet bij de locatie.het is in de centrum en dichtbij een basisschool en een wandelroute heb je.ik wil niet dat mijn kinderen dit meekrijgen en te zien. Ik vind het ook niet veilig voor me buurt.

- Ik wil minder autos in mijn wijk. En ik vind de parkeergarage lelijk. Ik wil er graag vanaf

- I believe getting rid of the parking garage is a good move for Utrecht and the neighborhood. Redeveloping the ugly building into either a small-scale sex work business or other facilities is an excellent idea.

- I think that getting rid of the ugly parking garage and redeveloping this into either a small-scale sex work business or other facilities is an excellent idea and will improve Wijk C. I fully support removing this parking garage. Fewer cars in the city is what Binnenstad needs.

- Dit is niet een geschikte locatie

- Deze vragenlijst is MOEILIJK vindbaar op de site die gecommuniceerd wordt (denkmee.utrecht.nl) en OOK het volgende: na invullen bij 'Wie ben ik' "omwonende" en "inwoner van Utrecht" werkt de knop VOLGENDE niet (heel vaak geprobeerd). Toen ik ook nog iets invulde bij Overige lukte dat wel. Dit is een FOUT die meteen moet worden verholpen.

- Zoek aub naar alternatieve locaties buiten het centrum

- Zeer niet goed, criminaliteit, overlast etc. Laren zou een veel betere plek zijn.

- Doe dit alsjeblieft ergens anders. Geef ons Roost weer terug.

- geen

- Het is niet te begrijpen dat de gemeente dit plan weer over WijkC uitstort en daarmee zoveel onrust veroorzaakt. Ik begrijp dat de wethouder de vraag voor sekswerk in de garage ""op zijn bureau kreeg"", maar ik krijg zelf ook wel eens dingen op mijn bureau die ondoordacht en onwenselijk zijn. In dat geval leg je het terzijde of in de prullenbak. U bent er als gemeente voor de burger. Die wil een fijn en veilig leefklimaat in zijn wijk. Dat is een belangrijke kerntaak. Deze ondergeschikt maken aan het faciliteren van sekswerk is geen goed bestuur en een diskwalificatie.

- Het zou mooi zijn indien het gebouw een levendige en open functie krijgt. Een wat anoniemere (maar veilige)plek voor een sekswerkbedrijf zou beter zijn. Dit past niet echt in een woonbuurt

- Pak eerst de bestaande problemen in de wijk van diefstal, drugshandel, verkrachting, inbraak, geweldpleging, vandalisme, illegaal parkeren waardoor eigen bewoners niet kunnen parkeren en geen vergunning krijgen of na jaren pas. Inplaats van dit te negeren en alleen bereidheid te tonen deze probleem aan te pakken als wij als bewoners akkoord zouden zijn gegaan met dit plan. Deze verzaking van plicht van dienstbaarheid van gemeente Utrecht naar haar burgers toe, is al bedenkelijk op zichzelf op zijn zachtst gezegd..... Om nog maar niet eens te spreken van de totale onderbezetting van politie en betreffend beveiligings bedrijf met nul uitzicht op verbetering zoals directie van door gemeente Utrecht aangetrokken beveiligings bedrijf zelf stelden.

- ja doei

- bad stuff

- Heel zorgvuldige belangenafweging. Niet doordrukken wat gemeente belangrijk vindt. De belastingbetaler voelt zich bij zoiets heel bedrogen en ik de steek gelaten; zoek een andere ruimte en plek voor dit plan!!! Dit wil men niet hebben als "je buren".

- Klopt het politieke standpunt plek voor sekswerk mogelijk maken door gemeente? Is het de taak van de politiek en gemeente?

- Invester in wijk C op een fijne manier. Werk aan een upgrade en niet een downgrade. Verder, voorkom/beperk horeca op het dak, geluid draagt ver vanaf het dak. Niet in de avond open. Koffie, lunch prima.

- Die mensen moeten ergens kunnen werken en als het kleinschalig is zie ik niet zo veel problemen

- Ik voel me bij nader inzien vanaf de het eerste wijkbericht misleid door de gemeente. En laat ajb. die zalvende toon achterwege. Aanvankelijk dacht ik nog: Sympathiek van de gemeente werkplekken voor zelfstandig werkende sekswerkers wil faciliteren. Maar nu ik begrijp dat het om een vestiging van een commercieel bordeel gaat. Dat de gemeente gelooft dat het bij 15 werkplekken ook werkelijk om slechts 15 sekswerkers gaat is volslagen idioot. Die zaken gaan 24/7 door. En dan over 9 of 10 jaar is er helemaal geen geld voor sloop of nieuwbouw en dus blijft het nog jaren hetzelfde. En dan is op een gegeven moment het eindelijk wel zo ver en dan eist de bordeelhouder een plek in de nieuwbouw want hij/zij zit er 15 jaar. Hoe naïef kun je zijn dat je niet op je klompen al aanvoelt dat die enorm uit de hand gaat lopen."

- stop met dit plan!!!!!

- niet doorgaan met dit plan

- idioot plan! Denk aan de Hardebollenstraat en omgeving

- geen

- gewoon niet doen, heel onverstandig

- dat het 's avonds niet nog drukker wordt op straat zoals in veel delen van het centrum

- Prostitutie zou illegaal moeten zijn in Nederland. Door legaal te zijn devalueert het de status van vrouwen in de samenleving en normaliseert het het feit dat vrouwen (want ik heb nog nooit mannen gezien) hun lichaam verkopen voor geld. In 2025 zouden beslissingen over vrouwen genomen moeten worden voor hun welzijn en niet als een product dat verkocht moet worden aan mannen.

- 1. Er lijkt sprake van tunnelvisie. Is dit van alle plekken in de stad echt de allerbeste plek om het te doen? Midden in een woonwijk waar kleine kinderen opgroeien... Waarom niet een boot plaatsen aan het Zandpad? Daar hebben weinig mensen er last van. Of een andere plek aan de randen van de stad, of op een van de industrieterreinen. 2. Als het toch doorgaat, zorg ervoor dat het autoverkeer via de Paardenveldbrug de garage kan bereiken. Sowieso is dat ook nu al een veel logischere route om er te komen in plaats van Weerdsingel WZ->Monicabrug. Vroeger kon men ook vanaf de Daalsetunnel direct de garage insteken.

- Waarom zouden we er voor kiezen om nog meer verkeer naar het centrum te sturen (juist nu er plannen worden gemaakt om autos te weren)? Waarom een dergelijk initiatief in de binnenstad nadat het al weer keer onsuccesvol is gebleken? Is de gemeenteraad wel eens in Wijk C geweest? Er is al veel overlast rondom de parkeergarage (drugsgebruik, daklozen) waar niets mee gedaan wordt. Er wonen hier veel ouderen en kinderen.

- Illegale sexwerkers in de omgeving. Donkere hoeken in de buurt worden als afwerkplek gebruikt. Rondhangende mannen. Drugsgebruik. Wildplassers. Onvoldoende mogelijk om orde te kunnen handhaven.

- De wethouder die dit plan voorlegt aan de gemeenteraad heeft last van een tunnelvisie. Dat blijkt uit een gesprek met hem, waarin hij duidelijk maakt dat hij 1. niets kan met een 'nee' tegen het sekswerk op deze plek 2. niets kan met een 'wat als de gemeenteraad akkoord gaat met sekswerk op deze plek en de overlast is niet te handhaven' 3. juist wil bewíjzen dat het een goed idee is op het moment dat mensen met terechte bezwaren komen tégen dat idee. Dat betekent feitelijk dat hij alle kritiek naast zich neerlegt. En dat bewonersparticipatie voor hem gewoon een wassen neus is."

- Nadat het Zandpad en de Harde Bollenstraat als sekswerkplekken door de gemeente zijn opgeheven, werd gezegd dat sekswerk in de binnenstad geen goed idee is. En dat het daarom niet meer in de binnenstad plaats zou moeten vinden. Wijk C ligt in de binnenstad. Sekswerk trekt klanten aan die veelal met de auto komen. De garage moet worden opgeheven omdat de gemeente het autogebruik in de binnenstad wil weren. Dan is het, alleen daarom al logischer om sekswerk niet in de binnenstad te situeren. Daarbij stoort het me dat de wethouder te eigenwijs is om kritisch naar zijn eigen plannen te kijken. Eigenwijze politici veroorzaken altijd ellende. Simpelweg omdat ze niet in staat zijn tot zelfreflectie. Overigens vind ik dat het belangrijk dat sekswerkers een goede en veilige plek krijgen om hun werk te doen. Een voormalige garage (met allerlei donkere hoekjes) in een woonwijk in de binnenstad (met allerlei donkere hoekjes) kan daar, naar mijn idee, niet aan voldoen. Daarbij is het slechts een tijdelijke oplossing. Sekswerkers verdienen het dat er een structurele oplossing gezocht wordt, zodat ze niet afhankelijk blijven van hapsnap beleid van de gemeente.

- Nabijheid van politiebureau is geen enkele garantie voor de handhaving van leefbaarheid en woonplezier

- sekswerkers moeten kunnen werken, maar aan de randen van een gemeente

- Nvt

- Gedurende het jaar 2024 heeft u als gemeente een traject doorlopen waarbij de bewoners (en anderen) van Wijk C de mogelijkheid hebben gehad om mee te denken voor de nieuwe invulling van de parkeergarage. Een sekswerkbedrijf is toentertijd ter tafel gekomen. En ook weer van tafel geraakt omdat het niet voldeed aan de uitgangspunten voor de nieuwe invulling. Er waren invullingen die wel gehoor gaven aan de uitgangspunten, en ook aan wat er volgens inwoners belangrijk is in Wijk C. Nu komt 2 voor 12 het idee van sekswerk weer op tafel. Kennelijk zijn de uitgangspunten aangepast? Het hele participatietraject dat in 2024 gevolgd is daarmee een farce; pseudo-participatie voor de bühne. Niet fair richting iedereen die zich hard heeft gemaakt voor een goede invulling van parkeergarage Paardenveld, en die zich inzetten voor een leefbaar Wijk C. In lijn met landelijke tendensen zou sekswerk niet in de binnenstad, niet in een woonomgeving, en niet op een locatie waar parkeren en autodruk reeds een probleem zijn, gevestigd moeten worden. Er zijn locaties die ruimtelijk gezien beter voldoen. Het feit dat tijdens bewonersavonden is aangegeven dat er geen gedegen locatie onderzoek beschikbaar is, dat er geen alternatieve locaties vergeleken zijn en dat ""de gemeente nu eenmaal dit object in handen krijgt"" komt over als ad hoc en opportunistisch handelen.

Bijlage. Verslag informatiebijeenkomst bewoners en ondernemers rondom het Paardenveld 22 januari



Verslag van de informatiebijeenkomst voor bewoners en ondernemers rondom het Paardenveld

Gesprekken over de mogelijkheid voor sekswerk in parkeergarage Paardenveld

Woensdag 22 januari 2025
19.00 start informatiemarkt – 21.30 uur einde

Foto: AD/UN

***Aanwezig**: voor deze inloopbijeenkomst waren buurtbewoners en ondernemers uitgenodigd. Er waren 68 mensen uit de buurt aanwezig, naast mensen van de gemeente Utrecht en Belle Hulpverlening.*

Het programma
Om 19.30 en 20.30 uur werd wethouder Eelco Eerenberg geïnterviewd door de avondvoorzitter. De eerste keer in de grote zaal, de tweede keer in een kleinere zaal, omdat er toen minder deelnemers waren. In beide interviews werden dezelfde vragen gesteld, zodat de mensen die eventueel later waren gekomen niets zouden missen. Het waren vragen die eerder ook door bewoners aan ambtenaren waren gesteld. Eelco vertelde hoe het proces van de tijdelijke invulling van de parkeergarage tot nu toe is gegaan. Dat vanaf september 2025 de garage in handen van de gemeente komt, en er nu 3 scenario's uitgewerkt worden voor een tijdelijke invulling van de garage tot 2035. En dat het erg belangrijk is om de bewoners en ondernemers in de buurt hierbij te betrekken. Daar is vorig jaar mee begonnen. Toen is gesproken met omwonenden, huurders en andere belanghebbenden om ideeën op te doen voor de tijdelijke invulling van de parkeergarage. Bijvoorbeeld voor een creatieve broedplaats of een sportvoorziening op het dak. Ook is er een peiling geweest onder inwoners via DenkMee, een plek waar je als inwoner van Utrecht kan meedenken over plannen voor onze stad. Dit participatietraject was daarmee afgesloten.
De gemeente wil aanvullend ook de optie van een kleinschalig sekswerkbedrijf in de parkeergarage Paardenveld onderzoeken. Omdat het belangrijk is dat er meer plekken in de stad zijn waar sekswerkers veilig kunnen werken. Daarom wil de gemeente opnieuw met de buurt en andere betrokkenen in gesprek.

Tijdens de inloopbijeenkomst gingen aanwezigen ook in gesprek met ambtenaren om informatie in te winnen over mogelijke veranderingen aan de parkeergarage. Er werd uitgewisseld over het openbaar toegankelijk maken van het dak, de toevoeging van een culturele broedplaats en een logistieke hub. Ook gingen bewoners in gesprek over (het behoud van) de parkeerfunctie van het gebouw.

Belle Hulpverlening
Tijdens de informatiebijeenkomst was er ook iemand aanwezig van Belle, de belangenorganisatie van sekswerkers. Deze vrouw vertelde dat de kleinschalige locatie die gezocht wordt, bedoeld is voor mensen die echt zelf voor dit beroep gekozen hebben, en dus niet gedwongen worden. Ook vertelde zij dat sekswerkers die zij sprak positief zijn over een eventuele werkplek in de parkeergarage van Paardenveld.

Zorgen over onveiligheid en overlast

Tijdens de rondetafelgesprekken en ook plenair lieten sommige aanwezigen duidelijk weten niets te voelen voor de komst van sekswerkers in de parkeergarage. Hun zorgen gaan vooral over mogelijk onveilige situaties en extra overlast in de wijk. In gesprekken later die avond werden hun meningen en vragen allemaal genoteerd op flipovers (deze zijn bijgevoegd bij dit verslag). Voor de buurtbewoners die op zich geen moeite hebben met een kleinschalige werkplek voor sekswerkers in de garage geldt ook dat zij een veilige omgeving en voldoende toezicht erg belangrijk vinden. Verschillende bewoners gaven aan niet zo zeer zorgen te hebben over de sekswerkers zelf, maar wel over het publiek dat door hen wordt aangetrokken, zoals sekswerkers die in de omgeving gaan tippelen, pooiers en drugsdealers. Bijna iedereen snapt dat er gezocht moet worden naar een plek in de stad waar sekswerk veilig kan. Maar waarom in een woonwijk, wordt er gevraagd, en waarom bij ons? Waarom niet meer aan de rand van de binnenstad, bij het Zandpad, Lage Weide, de Hornbach of bij het Amsterdam-Rijnkanaal? Ook gaven bewoners aan zich overvallen te voelen door de verkenning van de mogelijkheden voor een kleinschalig sekswerkbedrijf. Alle meegegeven opmerkingen over mogelijk extra verkeersoverlast, prostitutie op straat, wildplassen, drugsdealers, gevaarlijke situaties, vuilnis op straat en te weinig veiligheidsgaranties worden de komende tijd zorgvuldig bekeken.





Toevoegingen aan het gebouw
Enkele buurtbewoners waren enthousiast over een openbaar toegankelijk dak met een publiekstrekker. Zo zou het leuk zijn om te kunnen sporten op het dak en om hier over de stad uit te kunnen kijken. Tegelijkertijd zijn er ook zorgen geuit over (vooral) de geluidsoverlast die dit kan geven voor de omliggende woningen. De toevoegingen van een logistieke hub en plek waar kunstenaars betaalbaar kunnen huren, wordt positief op gereageerd. In algemene zin zijn er wel zorgen over de toenemende verkeersdruk wanneer er functies worden toegevoegd aan het gebouw. Ook hebben verschillende aanwezigen geopperd om aandacht te hebben voor de dak- en thuislozen die nu al slapen tegen het gebouw en in de omgeving van het gebouw.

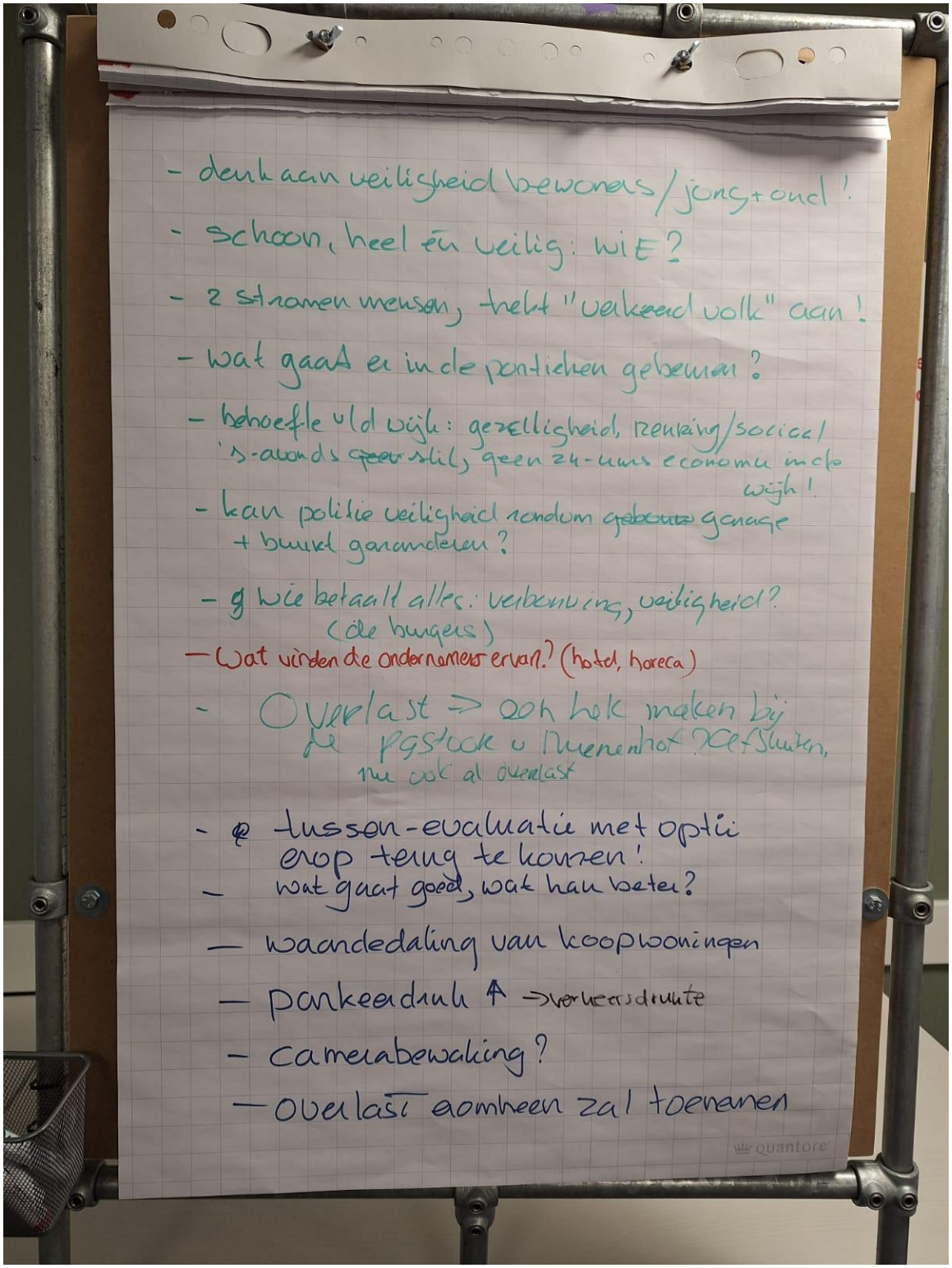
Hoe nu verder?
Er volgen nog twee bewonersbijeenkomsten. Op 27 januari is er een online-bijeenkomst. Daar vertelt Eelco opnieuw hoe het proces voor de parkeergarage tot nu toe is gegaan. Voor inwoners die verder willen doorpraten over een kleinschalige sekswerklocatie in de garage, en wat zij daarbij belangrijk vinden, is er op 29 januari nog een bijeenkomst in Vergadercentrum Vredenburg.

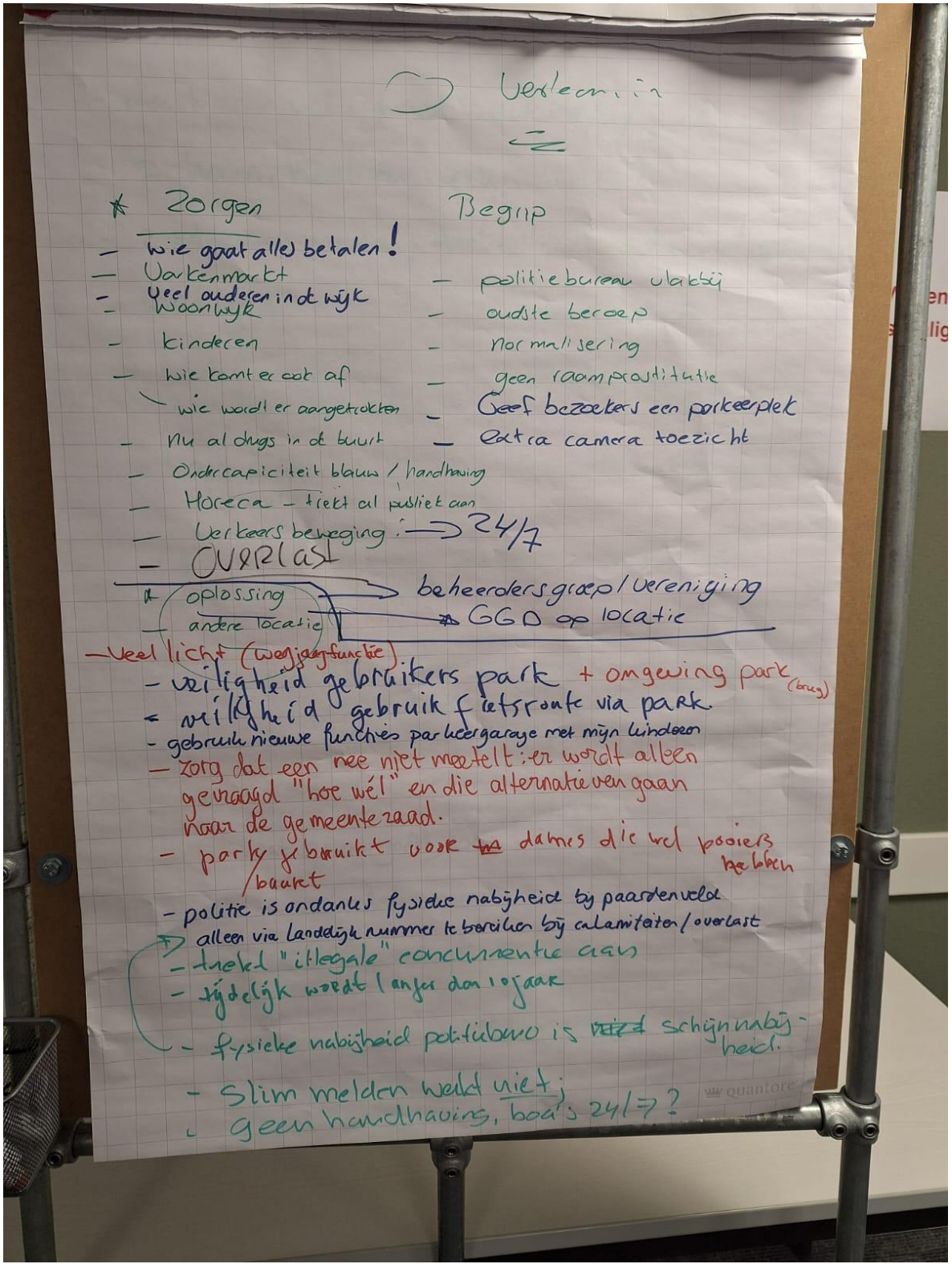
Aanmelden kan via parkeergaragepaardenveld@utrecht.nl

De gemeente heeft een enquête gemaakt waarin inwoners kunnen aangeven hoe zij denken over een kleinschalig sekswerkbedrijf in de parkeergarage. Deze staat op DenkMee:
Denkmee.utrecht.nl/parkeergaragepaardenveld

De komende tijd spreekt de gemeente ook met onder andere betrokken ondernemers, met de politie, sekswerkers, Belle Hulpverlening en exploitanten over wat zij vinden van een kleinschalig sekswerkbedrijf in de parkeergarage. Dit wordt allemaal verwerkt in het voorstel met de 3 scenario’s.

De gemeenteraad beslist dan welk scenario het wordt en of een kleinschalig sekswerkbedrijf in de parkeergarage verder moet worden uitgewerkt. Mogelijk gebeurt dit nog vóór komende zomer.




Verleen in
Zorgen
Begrip
- wie gaat alles betalen!
- Varkenmarkt
- Veel ouderen in de wijk
- Woonwijk
- kinderen
- wie komt er ook af
- wie wordt er aangetrokken
- nu al drugs in de buurt
- Ondercapiciteit blauw / handhaving
- Horeca - trekt al publiek aan
- Verkeers beweging -> 24/7
- OVERLAST
- politiebureau vlakbij
- oudste beroep
- normalisering
- geen raamprostitutie
- Geef bezoekers een parkeerplek
- Extra camera toezicht
oplossing
andere locatie
beheerdersgroep / vereniging
GGD op locatie
Veel licht (wegjaagfunctie)
- veiligheid gebruikers park + omgeving park (burg)
- veiligheid gebruik fietsroute via park
- gebruik nieuwe functies parkeergarage met mijn kinderen
- zorg dat een nee niet meetelt: er wordt alleen gevraagd "hoe wél" en die alternatieven gaan naar de gemeenteraad.
- park gebruikt door dames die wel pooiers hebben
- politie is ondanks fysieke nabijheid bij paardenveld alleen via landelijk nummer te bereiken bij calamiteiten / overlast
- trekt "illegale" concurrentie aan
- tijdelijk wordt langer dan 10 jaar
- fysieke nabijheid politiebureau is schijnnabijheid.
- Slim melden werkt niet;
- Geen handhaving, baas 24/7?

Bijlage. Verslag online bijeenkomst bewoners en ondernemers rondom het Paardenveld 27 januari

Verslag van de *online* informatiebijeenkomst voor bewoners en ondernemers rondom het Paardenveld

Over de mogelijkheid voor sekswerk in parkeergarage Paardenveld

Maandag 27 januari 2025
20.00 start webinar – 21.00 uur einde

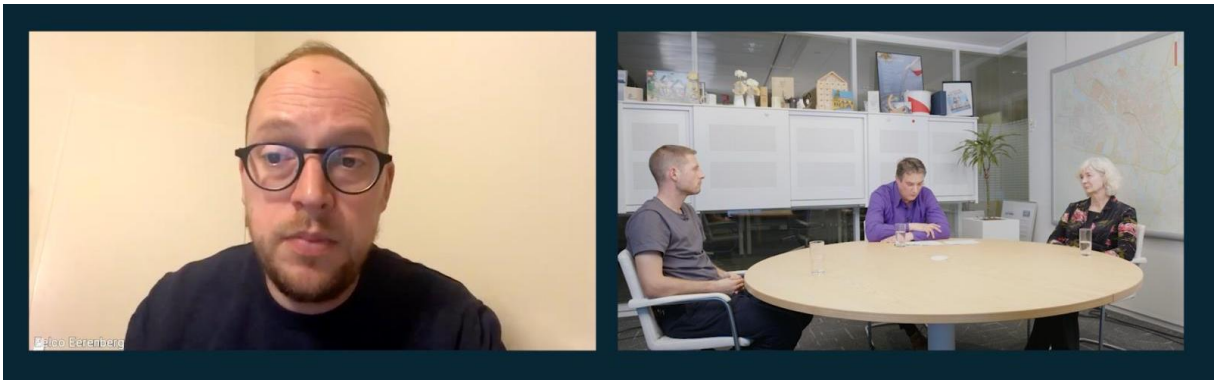


Foto: [afbeelding van de video]

***Aanwezig**: voor deze **online** **informatiebijeenkomst** waren buurtbewoners en ondernemers uitgenodigd. Er waren 17 mensen die de bijeenkomst bekeken en vragen stelden. Namens de gemeente waren projectmanager Luc Mes en wethouder Eelco Eerenberg aanwezig. Ook Minke Fischer van Belle Hulpverlening zat aan tafel.*

Het programma
Om 20:00 uur startte de bijeenkomst. Wethouder Eelco Eerenberg en projectmanager Luc Mes werden geïnterviewd door de voorzitter. De inhoud van het gesprek was zo veel mogelijk gelijk aan die van de bijeenkomst op 22 januari 2025. Kijkers konden vragen stellen via de chat. Deze werden aan het eind beantwoord door Eelco, Minke en Luc.

Wethouder Eerenberg vertelde dat de gemeente werkt aan drie scenario's voor parkeergarage Paardenveld. Eén scenario waarin de garage wordt gesloopt, één waarbij het huidige gebruik wordt voortgezet en één waarbij er extra functies in de parkeergarage komen en er parkeerplaatsen weggaan. En dat het erg belangrijk is om de bewoners en ondernemers in de buurt hierbij te betrekken. De afgelopen maanden zijn veel ideeën opgehaald en is er met de buurt gesproken over wat voor functies dat zouden kunnen zijn. Bijvoorbeeld sporten op het dak, een logistieke hub of een creatieve broedplaats. Projectmanager Luc Mes vulde de wethouder aan dat ook de wens voor een openbare toiletvoorziening ter hoogte van park Paardenveld en de parkeergarage wordt onderzocht.

De gemeente wil aanvullend ook de optie van een kleinschalig sekswerkbedrijf in parkeergarage Paardenveld onderzoeken. Omdat het belangrijk is dat er meer plekken in de stad zijn waar sekswerkers veilig kunnen werken. Daarom wil de gemeente opnieuw met de buurt en andere betrokkenen in gesprek.

Belle Hulpverlening
Tijdens de online informatiebijeenkomst was ook Minke Fisher aanwezig van Belle, de hulp- en dienstverleningsorganisatie voor sekswerkers. Zij vertelde dat de kleinschalige locatie die gezocht wordt, bedoeld is voor mensen die echt zelf voor dit beroep gekozen hebben, en dus niet gedwongen worden. Ook vertelde zij dat sekswerkers die zij sprak positief zijn over een eventuele werkplek in de parkeergarage van Paardenveld.

Vragen in de chat
Tijdens de bijeenkomst zijn 26 vragen van kijkers beantwoord. Een belangrijk thema was veiligheid. Kijkers vroegen bijvoorbeeld: “Komt er niet veel overlast, en kan sekswerk niet beter op een andere plek dan in een woonwijk worden gerealiseerd? En worden vrouwen in de wijk straks niet nageroepen?”. De wethouder gaf aan dat de gemeente veiligheid heel belangrijk vindt. En dat zij daar ook eisen over gaat stellen aan de exploitant die er straks mogelijk komt. Op dit moment is er geen sprake van overlast bij de privéhuizen met sekswerkplekken in de stad. De mevrouw van Belle lichtte toe dat zowel sekswerkers als klanten daar ook geen overlast willen. En juist op een plek waar veel zicht is, omdat er mensen op straat lopen en in het gebouw zijn, is de kans op overlast het kleinst.

Ook waren er vragen over hoe de garage straks wordt ingericht, bijvoorbeeld over daglicht en hoe de toegang wordt geregeld. Dat is op dit moment nog niet duidelijk. De gemeente haalt nu op welke wensen en ideeën er zijn. Verschillende mensen vroegen zich af wat straks de openingstijden zijn voor het seksbedrijf. Dat is nog niet bepaald en de gemeente hoort graag van buurtbewoners hoe zij daarover denken.

Enkele vragen gingen over de andere functies die het gebouw al heeft of mogelijk krijgt. Bijvoorbeeld over het krijgen van een parkeerplaats in het gebouw voor vergunninghouders. Er zijn 10 plekken gereserveerd in de parkeergarage Jan Meijenstraat voor vergunninghouders die hun auto willen verplaatsen van straat naar de parkeergarage. Wel geldt hiervoor het tarief voor belanghebbenden, dit is circa 2.5x het tarief voor straatparkeren.

Ook werd er gevraagd naar welke mogelijkheden er zijn voor een culturele invulling. Iemand vroeg zich ook af of het gebouw niet direct gesloopt kan worden. Dat is uiteindelijk aan de gemeenteraad om te bepalen, maar de wethouder legde uit dat hij het liefste ziet dat er de komende 10 jaar nieuwe functies in het gebouw komen waarvoor het nu moeilijk is om een plek te vinden in de stad. Op deze manier creëert de parkeergarage meerwaarde voor de stad. Vanaf 2035 wordt het gebied opnieuw ontwikkeld.

Hoe nu verder?
Er volgt nog een bewonersbijeenkomst, voor inwoners die verder willen doorpraten over een kleinschalige sekswerklocatie in de garage, en wat zij daarbij belangrijk vinden. Deze is op 29 januari in Vergadercentrum Vredenburg.

Aanmelden kan via parkeergaragepaardenveld@utrecht.nl

De gemeente heeft een enquête gemaakt waarin inwoners kunnen aangeven hoe zij denken over een kleinschalig sekswerkbedrijf in de parkeergarage. Deze staat op DenkMee:
Denkmee.utrecht.nl/parkeergaragepaardenveld

De komende tijd spreekt de gemeente ook met onder andere betrokken ondernemers, met de politie, sekswerkers, Belle Hulpverlening en exploitanten over wat zij vinden van een kleinschalig sekswerkbedrijf in de parkeergarage. Dit wordt allemaal verwerkt in het voorstel met de 3 scenario’s. De gemeenteraad beslist dan welk scenario het wordt en of een kleinschalig sekswerkbedrijf in de parkeergarage verder moet worden uitgewerkt. Mogelijk gebeurt dit nog vóór komende zomer.

Bijlage. Verslag informatiebijeenkomst bewoners en ondernemers rondom het Paardenveld 29 januari

Verslag van de bijeenkomst voor bewoners en ondernemers rondom de mogelijkheid voor een kleinschalig sekswerkbedrijf in parkeergarage Paardenveld

Woensdag 29 januari 2025
19.30 start – 21.30 uur einde

Dit was de derde bijeenkomst over het onderzoek naar de mogelijkheid van een kleinschalig sekswerkbedrijf in parkeergarage Paardenveld. De eerste twee bijeenkomsten waren voornamelijk gericht op het beantwoorden van uw vragen en het luisteren naar uw wensen en zorgen over deze mogelijke invulling van de parkeergarage. Deze derde bijeenkomst was om door te praten over de geuite wensen, vragen en zorgen die er zijn over een mogelijk sekswerkbedrijf in het gebouw.

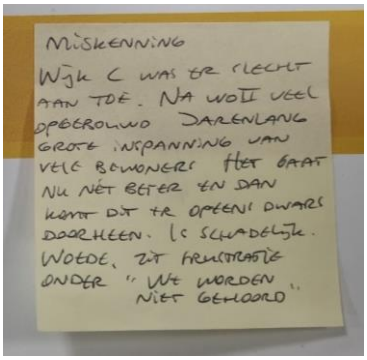
Er waren ongeveer 40 inwoners aanwezig. We begonnen de avond met een plenair verhaal van wethouder Eelco Eerenberg. Hij heeft nogmaals het proces tot nu toe uitgelegd. Ook heeft hij uitgelegd waarom hij denkt dat parkeergarage Paardenveld een goede locatie zou kunnen zijn voor een kleinschalig sekswerkbedrijf. Er kwamen veel vragen en zorgen vanuit de zaal. Veel mensen waren boos. De zorgen hadden onder andere te maken met de locatie (waarom in een woonwijk), de verwachte aantrekkingskracht op overlastgevende zaken en de huidige problematiek in de wijk die inwoners ervaren. Er waren ook vragen waarom we dit als gemeente zo belangrijk vinden om te realiseren. Het belang van de wijk lijkt volgens een groep bewoners minder belangrijk dan dat van de sekswerkers. Mensen gaven ook aan dat ze het lastig vonden om nu mee te praten, omdat ze het gevoel hadden daarmee aan te geven dat ze voor de komst van een sekswerkbedrijf zijn. Terwijl ze dat niet zijn. Ook waren er vragen over het proces en waarom dit idee op dit moment zo uitgebreid besproken wordt. Na het plenaire deel van de avond gingen we aan 8 tafels verder praten met elkaar over de onderwerpen die we tijdens de eerdere bijeenkomsten al hadden opgehaald. Een enkele deelnemer verliet tussentijds de bijeenkomst.





Samenvatting van de tafelgesprekken
Veel mensen hebben het gevoel dat er niet wordt geluisterd naar de bewoners van wijk C. In een andere wijk zou zoiets nooit voorgesteld worden (hoger opgeleide rijke mensen houden dit tegen of gemeente is er bang voor). Ze voelen de plannen als een klap in het gezicht, als miskenning voor de mensen die zich zo hard inspannen om Wijk C beter te maken.

Veel mensen snappen ook niet waarom het idee van sekswerkplekken nu opeens komt bovendrijven en waarom de gemeente niet naar andere meer geschikte plekken in de stad kijkt. Wijk C kent te veel stille en donkere plekken. Inventariseer verschillende locaties en maak dan een keus voor een plek die minder in een bewoond gebied zit. Dit voelt als tunnelvisie dat nu deze plek opeens moet. Het Zandpad was een prima plek en bouw daar maar 15 plekken, of bijvoorbeeld bij P&R Westraven of het Stadskantoor. In het verhaal van de wethouder werd aangegeven dat deprivéhuizen in Utrecht geen overlast geven, maar bouw dan een extra privéhuis.



Er werd ook vaak genoemd dat men niet zozeer tegen de sekswerkers is, maar tegen de verwachte overlast die prostitutie aan kan trekken. Men is van mening dat het toch extra publiek aantrekt in verband met sekstoerisme (veel hotels in de buurt)/jongeren enz., Het ligt dicht bij het station dus goed bereikbaar. En er is vrees dat er ook illegale prostitutie in de buurt bij komt omdat mensen weten dat er klanten rondlopen. Daar komt bij dat er geen vertrouwen is in het aanpakken van de overlast. Er is op dit moment al sprake van onveiligheid, overlast van daklozen en drugsgebruik in de wijk, zwerfafval en toenemende verloedering. Politie en toezicht treden daar nu al veel te weinig tegen op. Los eerst de huidige problemen maar eens op.

Er is ook zorg dat er criminaliteit bij komt omdat het idee is dat het lastig is in de branche om dit te voorkomen. Ook gezien de voorbeelden op het Zandpad en het niet kunnen vinden van een geschikte uitbater.

Naast al deze overlast verwacht men met de komst van een sekswerkbedrijf meer drukte in de wijk veroorzaakt. Ook van verkeer en parkeren in de buurt. Er wordt nu al weinig gehandhaafd op parkeren, hoe kan er wel genoeg gehandhaafd worden als die capaciteit er niet is? Er is een bewoner die een tekening heeft gemaakt van hoe het verkeer zou moeten rijden om te voorkomen dat het verkeer de hele wijk moet doorkruisen. En moeten de sekswerkers ook een auto kwijt in de buurt? De vrees is dus veel auto's en drukte, ook in de nacht.





Er werden door sommige deelnemers ook nog wat wensen voor de buurt genoemd, bijvoorbeeld:

- Een gelegenheid voor ouderen/ buurthuis;
- Kinderdagverblijf;

- Hangplek voor jongeren zodat ze niet meer op straat rondhangen en bewoners er geen last van hebben. Je kan de jongeren dan daar naartoe verwijzen;
- Verlichting kan helpen. Maar dat lost niet alles op en is niet fijn voor bewoners als het voor je deur is;
- Openbare toiletvoorzieningen, zeer belangrijk om toe te voegen.

Aan het einde van de avond vertelde de wethouder meer over hoe we nu verder gaan. Voordat het voorstel met de 3 scenario's naar de gemeenteraad wordt gestuurd, komt er nog een bijeenkomst voor de buurt. De wethouder wil graag zijn weging van alle belangen die er zijn (van wijk C, ondernemers, sekswerkers, bewoners van de stad, etc.) eerst toelichten aan de buurt. De gemeenteraad neemt uiteindelijk een besluit over het voorstel.

Verslag van de bijeenkomst voor bewoners en ondernemers rondom de mogelijkheid voor een kleinschalig sekswerkbedrijf in parkeergarage Paardenveld

Dinsdag 4 maart 2025
19.30 start – 20.45 uur einde




Dit was de vierde bijeenkomst over het onderzoek naar de mogelijkheid van een kleinschalig sekswerkbedrijf in parkeergarage Paardenveld. Deze bijeenkomst had als doel om de aanwezigen als eerste te vertellen wat wethouder Eerenberg gaat voorstellen aan het college van burgemeester en wethouders en daarna aan de gemeenteraad. De wethouder gaf een terugkoppeling van wat er is opgehaald tijdens de eerdere bijeenkomsten, de vragenlijst op DenkMee en de gesprekken met andere belanghebbenden zoals de politie, sekswerkers, exploitanten en hulpverlening. Hij vertelde ook hoe dat is verwerkt in het voorstel aan de gemeenteraad. Er waren ongeveer 50 bewoners aanwezig.

Het voorstel dat wethouder Eerenberg naar het college gaat sturen over de tijdelijke invulling van parkeergarage Paardenveld bestaat uit 3 scenario's met daarbij een variant met en zonder kleinschalig sekswerkbedrijf:

- We laten het zoals het is tot september 2035.
- We slopen de parkeergarage vanaf september 2025.
- We gaan door met de activiteiten waarvoor het gebouw nu wordt gebruikt en voegen er activiteiten en gebruikers aan toe, *exclusief* kleinschalig sekswerk.
- We gaan door met de activiteiten waarvoor het gebouw nu wordt gebruikt en voegen er activiteiten en gebruikers aan toe, *inclusief* kleinschalig sekswerk.

Er kwamen diverse boze en ongeruste reacties uit de zaal over het scenario inclusief kleinschalig sekswerk. Een aantal mensen gaf duidelijk aan dat ze zich niet gehoord voelen en is van mening dat de wethouder toch wel doet wat hij wil. Veel mensen hebben nog steeds de vraag waarom de wethouder déze locatie geschikt vindt. Volgens hen zijn andere soorten locatie, bijvoorbeeld verder uit de stad, geschikter dan in een woonwijk.

Wethouder Eerenberg vertelde welke extra maatregelen hij opneemt in zijn voorstel aan het college van burgemeester en wethouders om de kans op overlast en onveilige situaties op deze locatie zo klein mogelijk te maken mocht er een kleinschalig sekswerkbedrijf komen:

- Ontwerp gebouw (looproutes en ingang voor het seksbedrijf): uitgangspunt is dat de buurt zo min mogelijk merkt van een sekswerkbedrijf en haar klanten. Tijdens gesprekken op eerdere avond hoorden we een voorkeur voor een looproute via Nieuwekade en niet via Kroonstraat. Tijdens deze avond lieten enkele bewoners van de Nieuwekade weten het hier niet mee eens te zijn.

- Mogelijkheid tot extra inzet van Toezicht en Handhaving.
- Aanpassingen aan het gebouw en de omgeving in het kader van schoon, heel en veilig.
- Realisatie ven een openbare toiletvoorziening.
- Na herinrichting van park Paardenveld: onderzoek naar verlichting in de wijk (en indien nodig treffen van maatregelen).
- Onderzoek naar verkeersstromen in de wijk in relatie tot garage (en indien nodig treffen van aanvullende maatregelen).
- Ook is er nog de mogelijkheid tot aanpassing van sluitingstijden (inperken).
- Onderdeel van proeftuin die ten minste 3 jaar lerend wordt geëvalueerd door Verwey-Jonker Instituut (incl. rapportage aan de raad).

Ook wil de wethouder bij de komst van een kleinschalig sekswerkbedrijf een beheergroep met bewoners, huurders en andere belanghebbenden oprichten. In afstemming met de gemeente kan deze meedenken over of en welke maatregelen er verder nog nodig zijn. De wethouder wil hier ook geld voor reserveren.

De wethouder gaat ook voorstellen om te kijken of er in het gebouw ook een plek kan komen voor de wijk, bijvoorbeeld voor ouderen en/of jongeren. Deze wens voor een eigen plek was ook duidelijk naar voren gekomen tijdens gesprekken met de buurt.

Tot slot zongen enkele bewoners een lied, waarin ze, op ludieke wijze aangaven dat de wethouder wat hun betreft niet goed genoeg naar de inwoners had geluisterd.





Rapport StudioBNL & Urban Xchange
Parkeergarage Paardenveld

Als onderdeel van de consultatie van de markt voor de tijdelijke invulling van Parkeergarage Paardenveld is een tweeledige opdracht verleend aan stedenbouwkundige bureaus Studio BNL & UrbanXchange.
Deelopdracht I bestaat uit 10 voorbeeld projecten van herbestemde parkeergarages en deelopdracht II uit visualisaties van de programmatische mogelijkheden.

Deelopdracht I

Voorbeeldprojecten herbestemming

Parkeergarage Paardenveld Utrecht



Voorbeeldprojecten herbestemming Parkeergarage Paardenveld Utrecht

In opdracht van de gemeente Utrecht

7 oktober 2024

studio BNL makers van stad en land

UrbanXchange



COLOFON

Dit document is uitgevoerd in opdracht van de gemeente Utrecht.

Aan deze opdracht werkten mee:

Ir. Roel Meertens
drs. Huub Kloosterman
Ir. Wouter Hagers

7 oktober 2024

INHOUDSOPGAVE

Inleiding

1. Conclusies
2. Tijdlijn historie
3. Huidige situatie
3. Reflectie op de locatie
4. Wensbeelden en prioriteiten
5. Kansen voor herbestemming
6. Voorbeeldprojecten

Bijlage: Historie Paardenveld

INLEIDING

De gemeente Utrecht wordt in september 2025 eigenaar van Parkeergarage Paardenveld en is op zoek naar een tijdelijke herbestemming voor deze parking voor de duur van tien jaar (2025-2035). De gemeente werkt aan een inspiratiedocument en een ambtelijk voorstel voor een (gedeeltelijk) nieuwe invulling van de parkeergarage. Ten behoeve van het inspiratiedocument is in een participatieproces met burgers inspiratie opgehaald. Uit dat proces zijn enkele mogelijke voorbeelden van herbestemmingen naar voren gekomen.

In oktober 2024 wil de gemeente de meest kansrijke variant ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorleggen. Om scherpte in de opgave te krijgen heeft de gemeente twee vragen gesteld aan Studio BNL en Urban Xchange:

1. **Referentieprojecten;** de gemeente wil graag leren van wereldwijd inspirerende voorbeelden van herbestemde parkeergarages.
2. **Verbeeldingen;** de gemeente wil graag drie inspirerende verbeeldingen (schetsen) van mogelijke varianten voor de herbestemming van Parkeergarage Paardenveld.

Dit document betreft de eerste vraag. **Hier presenteren wij een reeks voorbeelden van parkeergarages waar een (gedeeltelijke) transformatie naar ander programma heeft plaatsgevonden. Aangevuld met een aantal inspirerende voorbeelden van denkbare ingrepen op het dak of aan de gevel.** Daarbij wilden we niet tien ‘willekeurige’ projecten achter elkaar zetten, maar vooral een aantal inzichten meegeven over wat hier (in de tijdelijkheid) mogelijk is. Om dat gericht te kunnen doen hebben we ons eerst verdiept in Paardenveld zélf; de geschiedenis en de huidige situatie. En vervolgens hebben we een selectie gemaakt van interessante referenties die passen bij de wensbeelden uit de participatie en de prioriteiten van de gemeente. Zo hopen wij met een aantal inzichten meer doelgericht te kunnen bijdragen aan de uiteindelijke keuze voor herbestemming.

Het is een beeldend document geworden waarbij we achtereenvolgens de historie, de huidige situatie, de wensbeelden & prioriteiten, en de referenties doorlopen.

1. CONCLUSIES

Lessen voor Parkeergarage Paardenveld

CONCLUSIES | Lessen voor Parkeergarage Paardenveld

- Parkeergarage Paardenveld is kansrijk als bijzondere plek voor (tijdelijk) nieuw programma. Twee belangrijke aanleidingen. * Ten eerste door de snel veranderende omgeving; in betrekkelijk korte tijd heeft het noordwestelijke deel van de binnenstad een metamorfose ondergaan waarbij de vroegere functionele autowereld is veranderd in een alternatief bestemmingsgebied en voetgangersgebied. Het herstel van de singel, degroen-blauwe routes, Park Paardenveld en de opleving van Wijk C hebben nieuwe betekenissen gegeven aan een gebied met nog veel meer potentie. * Ten tweede door de veelbelovende constructie zelf. De parking beschikt al over plinten met bestaande invullingen die interessant en aantrekkelijk zijn (o.a. horeca, sport en broedplaats). De verdieping op +4 en het dek op +5 bieden daarnaast prima condities voor nieuwe invullingen.

- De referenties geven interessante lessen. Over mogelijke functies. Over het inhoud geven aan de (relatief beperkte) verdiepingshoogte op +4. Over de potenties van het parkeerdek. Over het verzilveren van de potenties van de omgeving. Over optoppingen op het dek en aanvullingen aan de gevel.

- Het herbestemmen van een meerlaagse parkeergarage gebeurt niet vaak. Bovendien is elke garage weer anders. Omdat het dus geen routine is blijft het pionieren. Maar de referenties laten zien dat in principe alle in de participatie voorgestelde functies inpasbaar zijn. We zien creatieve invullingen voor zowel parkeerlagen als het dak van parkeergarages.








CONCLUSIES | Lessen voor Parkeergarage Paardenveld

- Het herbestemmen van de 4e verdieping vraagt om rekening te houden met de specifieke condities. De laag heeft grote overspanningen en relatief weinig kolommen. Dit geeft zekere vrijheden met betrekking tot mogelijke herbestemmingen. De bouwhoogte is ten opzichte van de draagstructuur op plekken niet hoger dan 2.10 meter. Maar het merendeel van de ruimte heeft een verdiepingshoogte van ongeveer 2.50 meter. De referenties laten zien dat dit in principe geen beperking is voor een invulling naar voorzieningen (Peckham), wonen (Broadway Park, Scadpad) of werken (Peckham, The Garage). De referenties laten ook zien dat daarin zowel 'eenvoudige' als meer 'comfortabele' oplossingen denkbaar zijn.

- Het inzetten van daken van parkings voor andere functies gebeurt vaker. Veelal wordt het uitzicht geroemd en benut als publieksattractie (horeca, cinema, park, sport & spel). Het parkeerdek op +5 heeft ook veel potentie, zeker wanneer connectie wordt gevonden met de omgeving (buitentrap?). Natuurlijk als bestemmingsplek voor publiek, met buurtfunctie of stedelijke functie. Dan is wel het advies om een dragende functie (horeca, sport, cultuur) toe te voegen die commercieel geëxploiteerd wordt omdat 'eigenaarschap' zorgt voor het tegengaan van vrijblijvendheid en verloedering. Maar daarnaast is het parkeerdek ook invulbaar als bijzondere plek voor woon- en/of werkunits in lichte constructies.

- Tenslotte hebben wij een belangrijke aanbeveling over het verzilveren van de potenties van de omgeving die we zien bij Peckham Levels. We zien dat dit project met veel inzet vanuit de buurt iets bijzonders heeft gecreëerd in de omgeving. Met een mix aan functies (cultuur, broedplaats, horeca en buurtvoorzieningen) heeft Peckham Levels de buurt een nieuwe identiteit en trots gegeven. Belangrijke les daarbij: het geheel heeft één overkoepelende identiteit met één merknaam en één logo, waaronder alle functies vallen. Het verhaal heeft een logische en herkenbare synergie van functies die samen 'Peckham' maken. Vertalen we dit naar Paardenveld dan doelen we op het creëren van een 'gezamenlijk nieuw verhaal' waarin ruimte is voor initiatieven 'van onderop', voor verbinding met de directe omgeving, voor ontmoetingen en voor sociaal eigenaarschap.

CONCLUSIES | Lessen voor Parkeergarage Paardenveld

- Het brengt ons tot de volgende vier aanbevelingen die volgens ons essentieel zijn voor het slagen van de herbestemingsopgave:
    1. Denk na over een krachtig totaalconcept. Ontwikkel een sterke verhaallijn met voor ‘Paardenveld’ één overkoepelende identiteit waarbij alle functies onderlinge logische relaties hebben.
    2. Maak het dek zoveel als mogelijk een publiek toegankelijke plek waarbij er voldoende sociale controle is (‘ogen op de plek). Om dat te realiseren is een solide partij (exploitant) gewenst die zich opwerkt als de gevoelsmatige eigenaar van de locatie.
    3. Betrek bestaande ondernemers in het pand bij de nieuwe programmering.
    4. Een belangrijk aspect van ‘Paardenveld’ is de tijdelijkheid ervan. Investeringen die over een lange termijn moeten worden terugverdiend hebben dan niet de voorkeur. Gebruik dus de tijdelijkheid in je voordeel om hier ook tijdelijke programma’s een kans te geven.
    5. Hoe krijg je bewoners naar boven? Het is niet evident dat de twee bestaande stijgpunten vanzelf gebruikt zullen gaan worden. Creëer daarom een ruimtelijke ‘aanhechting’ met het opnieuw te richten Park Paardenveld.








2. Tijdlijn historie

Locatie Paardenveld *

* Voor een uitgebreid beeldverslag: zie bijlage

TIJDLIJN HISTORIE LOCATIE PAARDENVELD



























3. Huidige situatie

Locatiebezoek Parkeergarage Paardenveld

Bovendek Parking (+5)

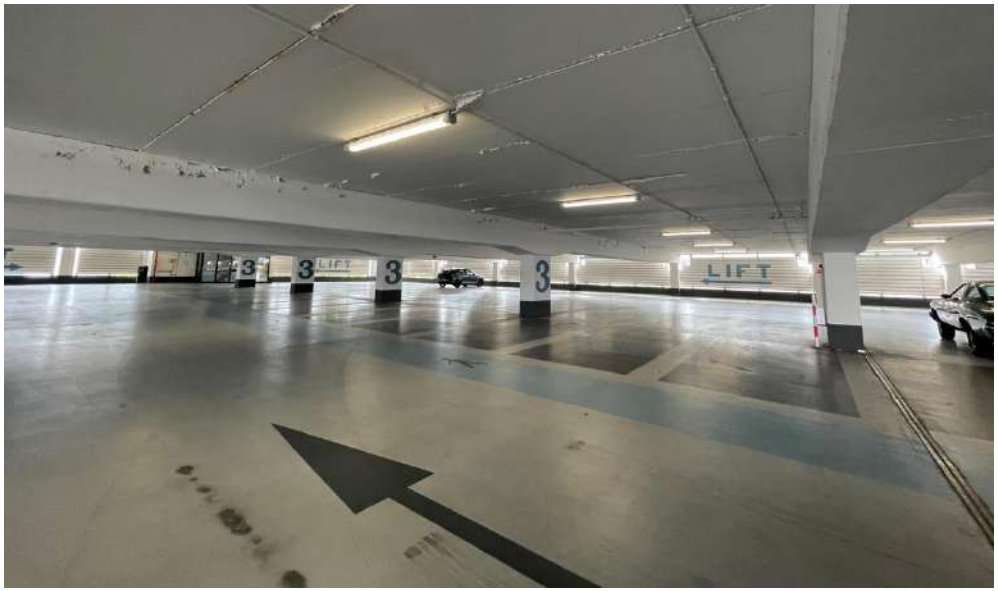


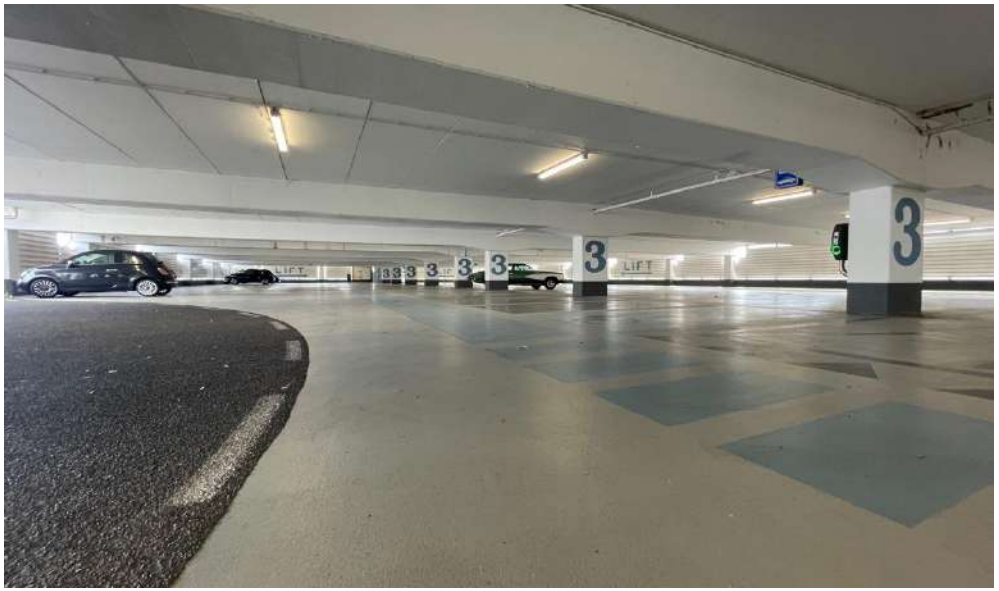


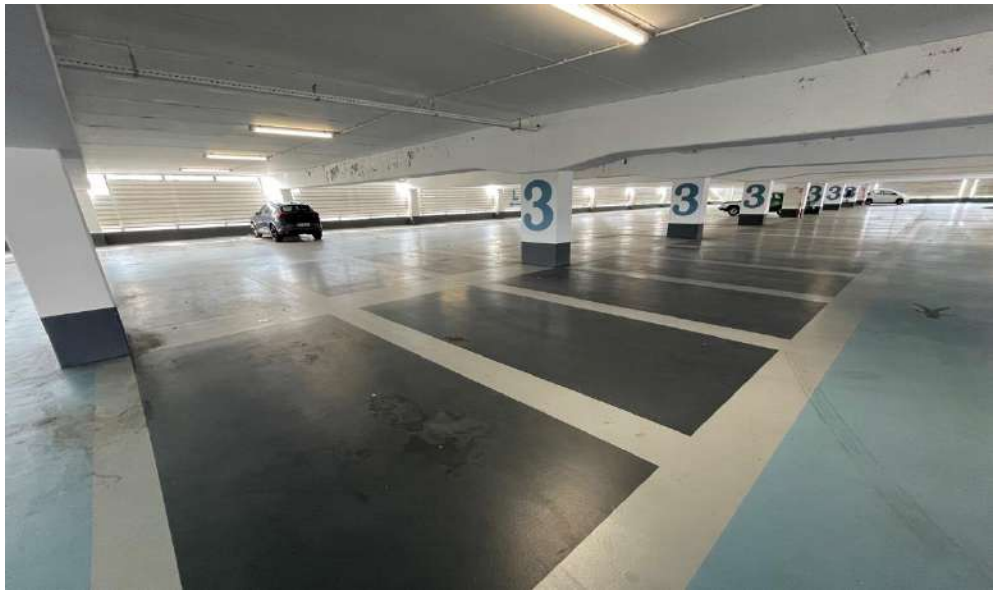




Parking op de verdieping (+4)











Entrees & stijgpunten








2
1
1


KAMERA
EXPRESS
KAMERA
EXPRESS


VERBODEN TOEGANG

Buitenzijde









Omgeving









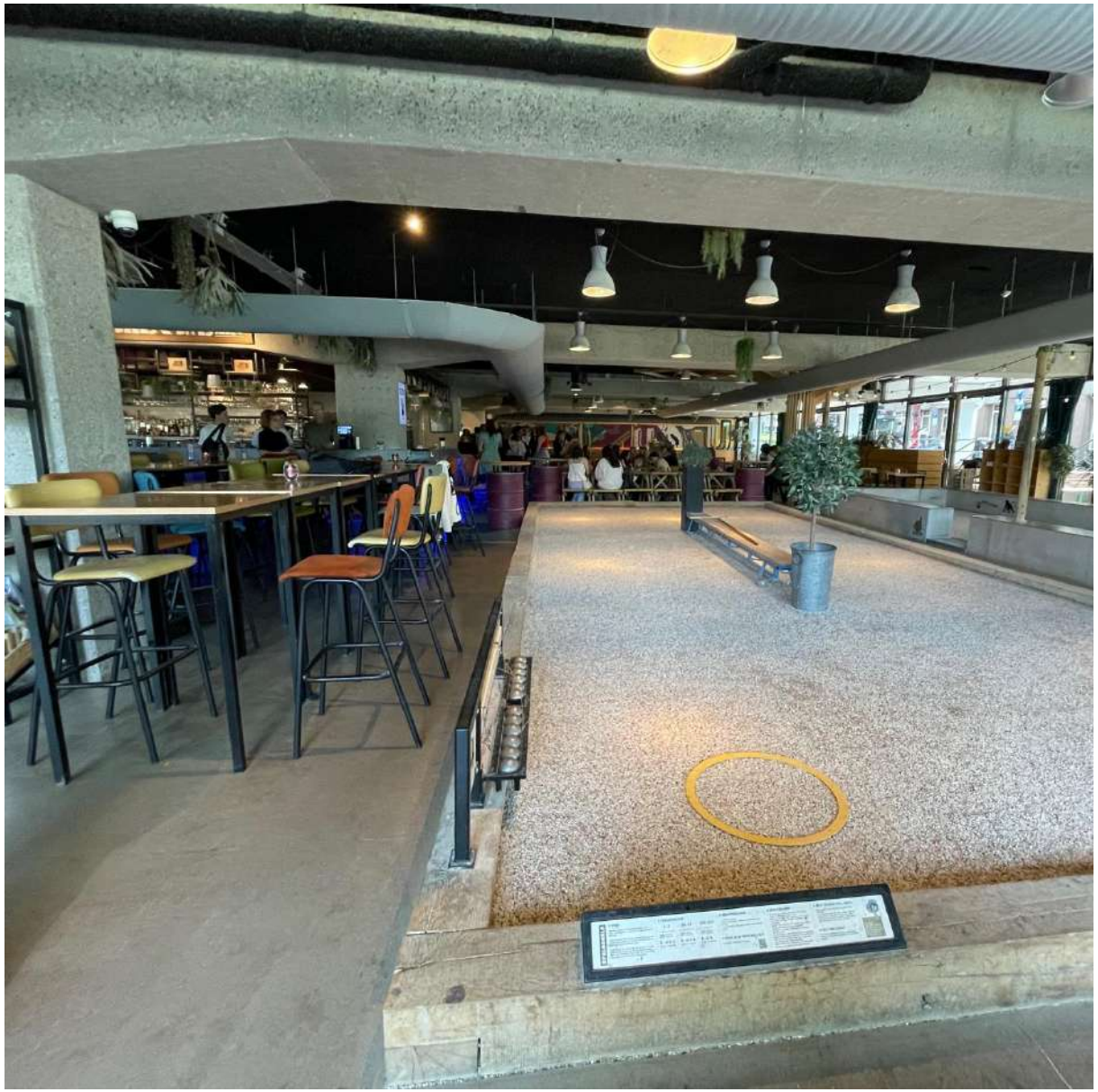





JEU
DE BOULES BAR
BOULES BEERS & BITES
JEU
JEU DE BOULES BAR
JEU
DE BOULES BAR
JEFS



Bestaande functies op BG & +1





Jeu de Boules Bar



Plint zuidgevel



Suzi Japans Restaurant


Kantoor

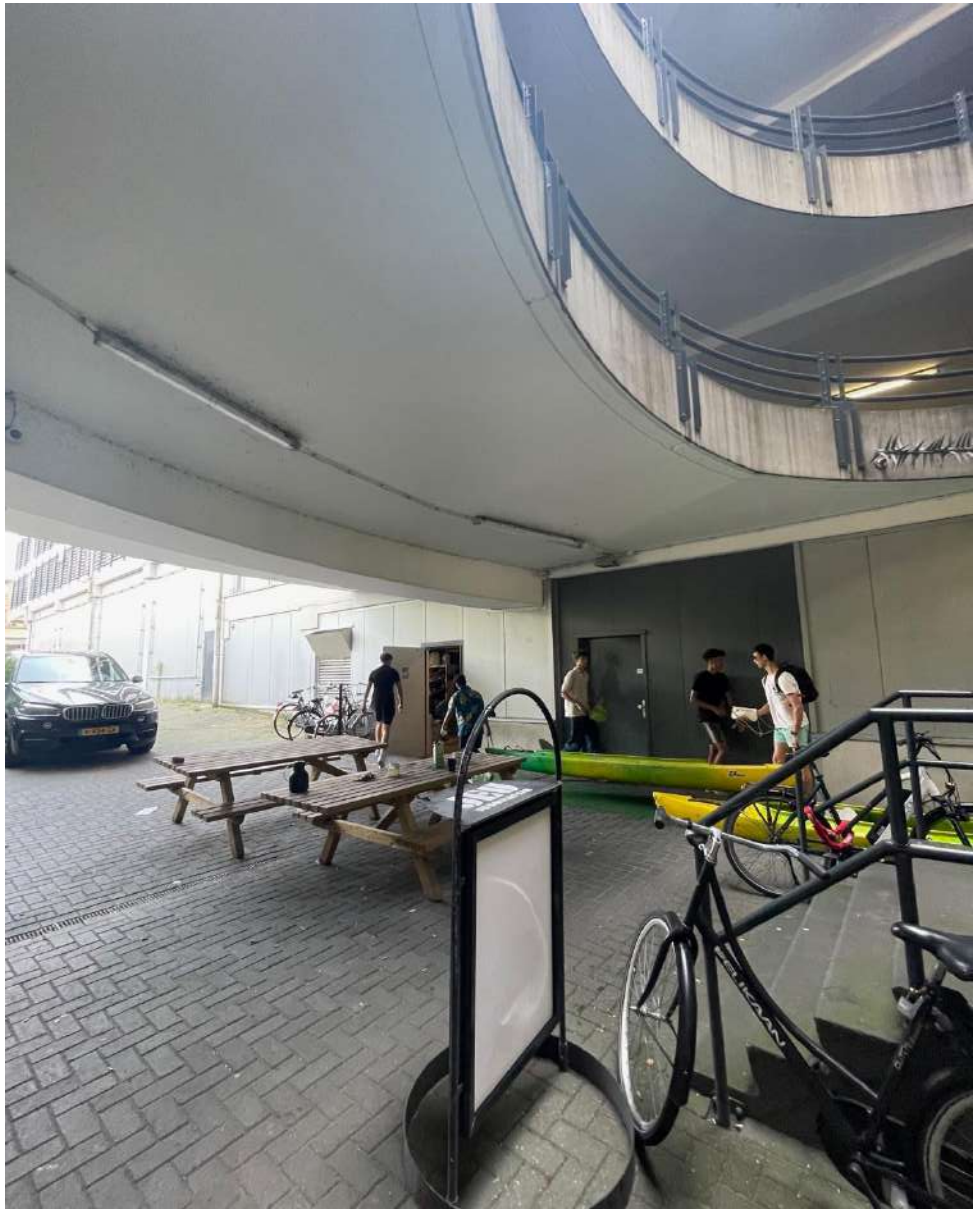


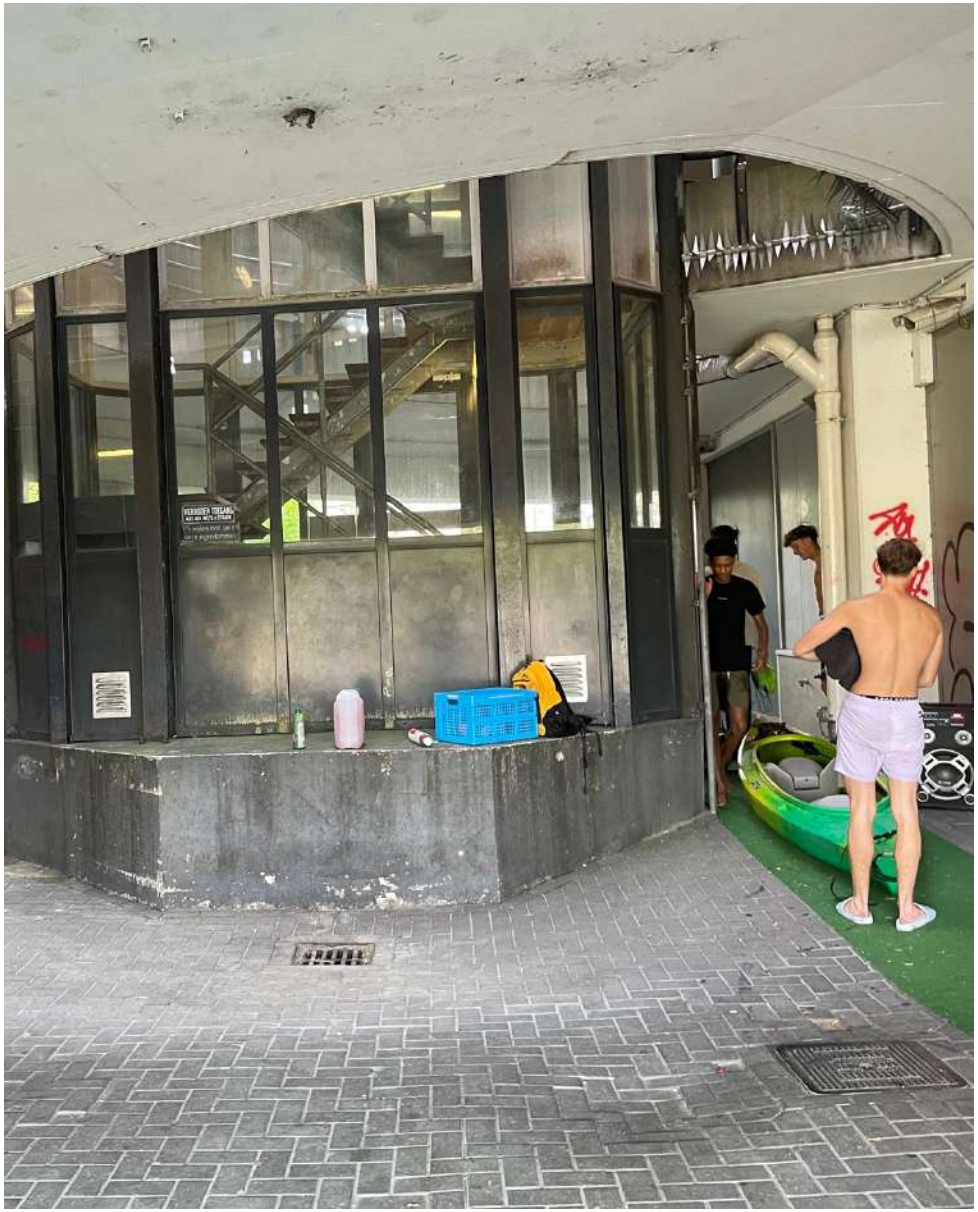
Kapitaal (broedplaats)


Broodnodig


Tiger’s Gym


PEACE
NOW
UTRECHT





Kanoverhuur Utrecht

4. Reflectie op de locatie

Onze bevindingen voor kansen gebouw en omgeving

BEVINDINGEN & KANSEN GEBOUW

- De parkeergarage lijkt in goede staat en maakt geen verloederde indruk. Ook de stijgpunten en de buitengevel hebben een nette uitstraling.

- Het parkeerdek biedt fraaie zichten op het stadssilhouet van Utrecht. Het lijkt interessant het dek (gedeeltelijk) publiek toegankelijk te maken.

- De gevel rondom het gebouw is erg gesloten met onder meer metalen beplating. Deze is echter relatief makkelijk te verwijderen, waarmee veel licht in de parking kan worden gebracht.

- De parking heeft grote overspanningen en relatief weinig kolommen. Dit geeft zekere vrijheden met betrekking tot mogelijke herbestemmingen. De bouwhoogte is ten opzichte van de draagstructuur op plekken niet hoger dan 2.10 meter. De overige plekken hebben een verdiepingshoogte van ongeveer 2.50 meter.

- Een herbestemming van het parkeerdek (bovenste laag cq 5e verdieping) in combinatie met de één-na bovenste parkeerlaag (4e verdieping) lijkt om meerdere redenen voor de hand liggend. Dit sluit aan bij de voorkeur van de gemeente om de 2e en 3e verdieping te behouden voor parkeren en de 4e en 5e verdieping te herbestemmen.

- Bestaande functies (kantoor en werkplaats) op verdieping +1 zijn interessante en praktische ruimten met veel licht. Ze hebben dezelfde bouwhoogte als de bestaande parkeerdekken in het gebouw en zijn niet geïsoleerd naar de bovenzijde toe (parkeerlaag op niveau +2). De bestaande ondernemers ervaarden dit niet als een beperking. Het geeft een positief beeld met betrekking tot het herbestemmen van bijvoorbeeld de laag op verdieping +4.

- De bestaande functies op de begane grond en de verdieping +1 kunnen mogelijk een bijdrage leveren aan de nieuw toe te voegen programma’s, waardoor er een synergie plaatsvindt.

- De parking heeft twee stijgpunten (één met lift en één zonder). De nieuwe toe te voegen programma’s op de 4e en 5e laag kunnen mogelijk worden losgekoppeld van het stijgpunt van de te behouden parkeerlagen op +2 en +3 .

- De twee entrees voor voetgangers zijn weinig opvallend en in het oog springend. De herbestemming kan een bijdrage leveren aan het meer prominent aanwezig maken van de toegang.

BEVINDINGEN & KANSEN OMGEVING

- De omgeving van Parkeergarage Paardenveld, het noordwestelijke deel van de binnenstad, heeft in betrekkelijk korte tijd een metamorfose ondergaan. De voormalige functionele autowereld is een alternatief bestemmingsgebied en voetgangersgebied geworden. Het herstel van de singel, de groen-blauwe routes, Park Paardenveld en de opleving van Wijk C hebben nieuwe betekenissen gegeven aan een gebied met nog veel meer potentie.

- Park Paardenveld (het parkje tussen de parkeergarage en de singel) is veelgebruikt en enige verbinding/koppeling tussen de nieuw toe te voegen programma's en dit parkje lijkt aantrekkelijk/logisch.

- Komend vanuit het westen (Daalsetunnel) en het noordwesten (Amsterdamsestraatweg) ligt de parking op een prominente zichtas. De kopgevel grenzend aan Park Paardenveld springt in het zicht. Een herbestemming kan een bijdrage leveren aan het opwaarderen van het gevelbeeld.

- De omgeving van de parking kent sterk wisselende programma's, sferen en identiteiten. De nieuw toe te voegen programma's kunnen een nieuw laag aan deze diversiteit toevoegen.

- De 'binnenwereld' van Wijk C is in beweging. De aanloopstraatjes en pleintjes zijn in opkomst en hebben een aanvullend programma op de binnenstad. Het kantoorpand tussen de Kroonstraat en de Sint Jacobsstraat (met meerdere gebruikers) is stijlvol gerenoveerd. Het kantoorpand van HKU (aangrenzend aan de parking) wordt deels ook ingezet voor onderwijs aan studenten.

5. Wensbeelden en prioriteiten

Herbestemming Parkeergarage Paardenveld

SAMENVATTEND OVERZICHT INGEBRACHTE IDEEËN UIT DE PARTICIPATIE

Wonen
- Optoppen / voorbeeldproject benutten daklandschap
- Huisvesting specifieke doelgroepen (studenten, asielzoekers), zwerfwoningen

Werken
- Creatieve broedplaats of hub (zoals Kapitaal) / werkplaatsen / ateliers
- Repaircafé

Cultuur en maatschappelijke functies
- Culturele hub voor 'makers': dansschool, concertzaal / podium / muziekclub, geluidsstudio's / oefenruimtes, kunstateliers
- Museum over paardentrams
- Buurtcentrum met ontmoetingsplek en informatiepunt
- Culturele activiteiten t.b.v. LHBTIQA+ / Roze Stadsdorp Utrecht / Regenbooghuis

Horeca
- Rooftopbar / zomer lounge/ dakkas / nachtclub
- Mini festivallocatie
- Foodmarket, foodhall

Sport, spel en ontspanning
- Sportpark-dak, indoor sportaccommodatie (skeeler, skate, bmx, basketbal, voetbalkooi, padel, freerun, rooftop zwembad, minigolf, rolschaatsdisco, kickboksen, boksschool zoals Tiger Gym)
- Indoor speeltuin
- E-kartbaan
- Dronerace parcours
- Stadstuin daklandschap / groen doolhof / dak-boerderij

Mobiliteit
- Fietshub Utrecht Fietsstad (fietsenstalling, inzameling, repair, fietscorner, deelfietsen) op Begane Grond
- Parkeren voor de buurt i.p.v. parkeren op straatniveau. Hierdoor kunnen straten worden vergroend.

Overig / specifieke ideeën t.b.v. bepaalde doelgroepen
- Parkeerplekken t.b.v. politie
- Manege voor politiepaarden
- Kleinschalige prostitutie locatie
- Paddenstoelenkwekerij

PRIORITEITEN / SPEERPUNTEN GEMEENTE
In lijn met Omgevingsvisie Binnenstad 2040

Programma
- Sport, spel, ontspannen, ontmoeten
- Culturele en maatschappelijke functies
- Tijdelijk wonen
- Horeca

Waarden
- Laagdrempelig
- Levendig
- Creatief, spontaan, ruimte voor ideeën
- Leefbaar
- Saamhorig, verbindend, trots op wijk en stad
- Ruimte voor iedereen, ruimte voor de buurt

6. Kansen voor herbestemming

Op basis van onze bevindingen, wensbeelden participatie en prioriteiten gemeente

KANSEN VOOR HERBESTEMMING PARKEERGARAGE PAARDENVELD

Op basis van onze bevindingen, wensbeelden participatie en prioriteiten gemeente

Algemeen

- Zet in op herbestemming van de twee bovenste lagen (4e en 5e verdieping)
- Onderzoek de mogelijkheid om zelfs een derde laag toe te voegen op het bovenste dek (optoppen).
- Benut het panoramische uitzicht vanaf het bovenste dek (een extra laag levert een nog spectaculairder uitzicht op) en maak het (deels) publiek toegankelijk
- Zet in op behoud van de bestaande functies op BG en +1. De horeca (Jeux de Boulesbar, Broodnodig, Suzi Japans restaurant), sport en spel (Tigers Gym, Sup- en Kanoverhuur) en creatieve broedplaats (Kapitaal) passen bij de wensen uit de participatie en de prioriteiten van de gemeente.
- Leg een relatie tussen het bestaande programma op BG en +1 en het nieuwe programma op de bovenste lagen
- Benut en verbeter het interne stijgpunt nabij het park of creëer een externe trap naar het bovenste dek. Hiermee ontstaat de mogelijkheid om het park te 'vergroten' door het bovenste dek direct te verbinden met het park.
- Creëer een relatie tussen de programmering van de parking met het (nieuw in te richten) Park Paardenveld
- Benut de eventuele kansen van de gevel van de parking aan zijde Park Paardenveld (kunst, film, klimmuur etc.)

Sport en spel

- Houdt rekening met de (beperkte) hoogte op de 4e verdieping. Bepaalde activiteiten kunnen daar, maar andere activiteiten hebben 'hoogte' nodig en passen beter op het dek. Aandachtspunt is hier eventuele geluidshinder, met name bij balsporten.

Cultuur, horeca en evenementen

- Bij het benutten van het panoramische uitzicht vanaf het bovenste dek past een programma 'voor iedereen' zoals een 'rooftopbar', in welke vorm dan ook. Benut daarbij ook de (zicht) relatie met Park Paardenveld. Denk aan het stijgpunt en de kansen van de gevel voor bijvoorbeeld een groot filmscherm.

- Met name het bovenste dek (vijfde verdieping) leent zich als tijdelijke evenementenlocatie. Denk daarbij aan een Pop up Rooftop Park, Car Boot Sale, openlucht cinema, Foodtruck Festival, Foodmarket, schaatsbaan in de winter.

Wonen

- Voor het eventueel optoppen zijn lichte, flexibele en circulaire materialen (biobased?) gewenst. Dit kan goed voor tijdelijke / flexibele woonunits voor bepaalde doelgroepen (jongeren, studenten, kunstenaars etc.)

Werken

- De vierde verdieping leent zicht voor een transformatie van een semi commerciële werklocatie. Daarbij is de indeling zoals dat is gedaan op de eerste verdieping (kapitaal) een reële mogelijkheid. Er dient dan en nieuwe gevel rondom te worden voorzien. De middelste ruimte op deze verdieping heeft beperkt daglicht. Het is ook denkbaar om meer creatieve werkplaatsen (ateliers, werkplaatsen, muziekstudio's,..) te realiseren op de vierde of de vijfde verdieping in de vorm van flexibele units/containers.

Vergroening

- Met name het dek (vijfde verdieping) leent zicht uitstekend als eventuele stadstuin voor bewoners uit de buurt. De plek heeft bij uitstek de potentie als sociale ontmoetingsplek in combinatie met een kleine horeca gelegenheid, gerelateerd aan de stadstuin. Deze functie kan eenvoudig gecombineerd worden met wonen en werken.

7. Voorbeeldprojecten

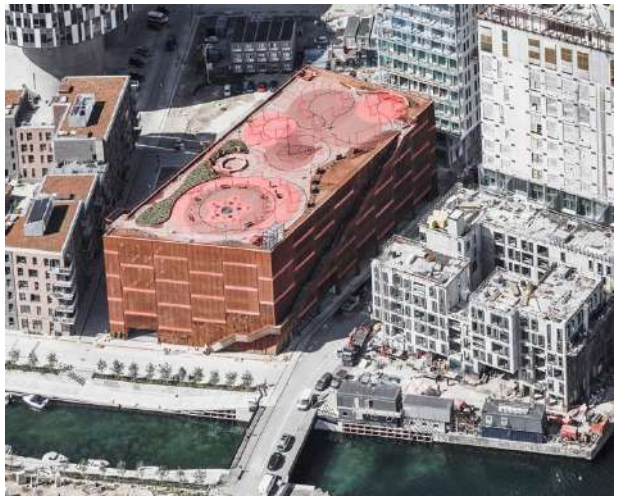
Lessen voor Parkeergarage Paardenveld

SPORT, SPEL, ONTSPANNEN EN ONTMOETEN

1. PARK ‘N PLAY, KOPENHAGEN (DK)









1. PARK ‘N PLAY, KOPENHAGEN (DK)

- Park ‘n Play is een opvallende parkeergarage in Kopenhagen met op het bovenste dek een sport en spel landschap van 2.400 m2. De parkeergarage is in 2016 opgeleverd naar een ontwerp van Jaja Architects.

- De parkeergarage maakt onderdeel uit van de transformatie van het havengebied Nordhavn. Het concentreert auto-parkeren op één plek en biedt een bijzondere openbare ruimte op 24 meter hoogte.

- Naast het daklandschap heeft ook de gevel een opvallend design met groene beplanting op rode beplating. Bijzonder is de buitentrap aan de gevel die geïnspireerd is op Centre Pompidou. Waarbij het hier gaat om een echte trap als gezondheidbevorderende maatregel, en geen roltrap.

- De attributen op het dak zijn zowel bedoeld voor kinderen om te spelen als voor volwassenen als fitness.

- Meer info: jaja.archi/project/konditaget-luders/

- *Als referentie interessant omdat het hier gaat om het toevoegen van een publiek daklandschap en een stedelijke attractie. Onderdeel van de attractie is het design statement. Je kunt je wel afvragen of het sport- en spelprogramma niet wat te dun is voor de lange termijn. Er is geen duidelijke exploitant voor dit programma – het is min of meer hetzelfde als vergelijkbare sportattributen in parken. Juist voor zo’n (openbaar toegankelijke) dakinvulling moet je mensen weten te verleiden om de moeite van het klimmen te nemen. Zéker wanneer je vooral buurtbewoners een ontmoetingsplek wilt geven kun je je afvragen of dit ‘publieke’ programma zonder exploitant aantrekkelijk genoeg is in de koude en natte seizoenen. Anders wacht snel achteruitgang en verloedering.*

2. ROOFTOP SOCIAL CLUB - PEPPER STREET CAR PARK, CHESTER (UK)



2. ROOFTOP SOCIAL CLUB - PEPPER STREET CAR PARK, CHESTER (UK)

- Chester is een kleine stad van 80.000 inwoners ten zuiden van Liverpool aan de grens met Wales. De stad heeft een middeleeuwse binnenstad met ook nog monumenten uit de Romeinse tijd. De parkeergarage in Pepper Street (nabij binnenstad) stamt uit 1964 en bestaat uit winkels op de begane grond en 273 parkeerplaatsen over vier verdiepingen. De stad is bezig met het transformeren van de omgeving om dit beter aan te sluiten bij het historische centrum.

- Een joint venture van twee investerende partijen, Grosvenor's Eaton Estate and iKO Events, herbestemmen het parkeerdek van de Pepper Street Car Park in het centrum van Chester naar een leisure hub met meerdere activiteiten. Opening vindt plaats in oktober 2024. Ondanks veel bezwaar van de omwonenden heeft de gemeente ingestemd met de plannen.

- De nieuwe Rooftop Social Club bestaat uit een mix van street food horeca en spelactiviteiten, waaronder curling, jeu de boules en het spel cornhole. Daarnaast zullen er seizoensgebonden events worden georganiseerd zoals open-air cinema, kunstmarkten en yoga sessies. In eerdere plannen was ook sprake van een ijsbaan. Food en drinks completeren het concept. Er zijn op dit moment vier lokale street food restaurateurs gecontracteerd, maar meer pop-ups worden verwacht. De bar wordt gehost door een team van een bestaand lokaal café dat ook eigendom is van iKO Events.

- *Als referentie interessant omdat het hier gaat om het toevoegen van een commerciële stedelijke functie rondom sport en spel met één verantwoordelijke exploitant. De combi met een horeca-concept maakt het een stuk haalbaarder.*







- Meer info: rooftopsocial.club
- Meer info: chesterstandard.co.uk/news/24562502.chester-car-park-rooftop-leisure-hub-open-next-month/

3. KAI JIP RECREATION CENTRE, HONG KONG



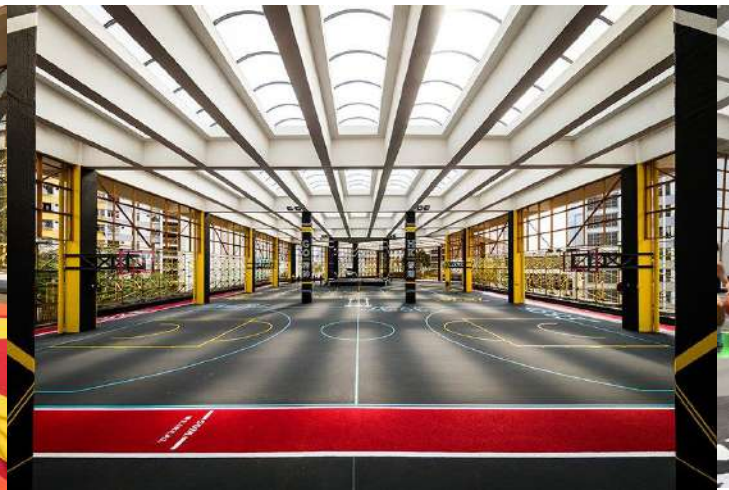
3. KAI JIP RECREATION CENTRE, HONG KONG

- In Kowloon Bay, Hong Kong is in 2018 een voormalige basketbalhal op de Kai Jip parkeergarage uit 1981 omgevormd naar een gevarieerd recreatieprogramma voor de buurt en de directe omwonenden. De basketbalhal stond bekend als de Golden Cage en vormde het hart van de basketbal scene in Hong Kong. De transformatie naar een functie voor de buurt wordt gezien als een investering in sociale cohesie en een duurzame lokale community.

- De overdekte hal is een multifunctionele sporthal geworden met daarnaast diverse fun-elementen, een overdekte running track en outdoor fitness.

- Meer info: onebitedesign.com/kai-yip-recreation-centre

- *Als referentie interessant omdat het hier gaat om het toevoegen van een verbindende functie voor de buurt, gericht op sociale cohesie. De letterlijke invulling van balsporten is bij Paardenveld vanwege de plafondhoogte waarschijnlijk niet reëel, maar andere invullingen zijn natuurlijk wel denkbaar. Zéker wanneer je je daarbij richt op jongeren en de ruimte voor skating, freerunnen of boulderen inricht. De hoge afwerkingskwaliteit draagt bij aan de aantrekkelijkheid. Wel is het belangrijk om ook hier een verantwoordelijke exploitant te selecteren.*


CULTURELE EN MAATSCHAPPELIJKE FUNCTIES

4. PECKHAM LEVELS, LONDON (UK)



4. PECKHAM LEVELS, LONDON (UK)







4. PECKHAM LEVELS, LONDON (UK)









4. PECKHAM LEVELS, LONDON (UK)











4. PECKHAM LEVELS, LONDON (UK)

- Peckham Levels is een culturele hotspot in het zuiden van Londen met een mix aan functies verdeeld over zes verdiepingen – food hall, cafés, auditorium voor muziek en theater, tattooshop, creatieve werkruimtes en dakterras met café.

- Behoud van de brutalistische parkeergarage is ontstaan na een bottom-up buurtinitiatief. Een collectief is opgericht onder de naam Peckham Levels, met daaronder 80 verschillende organisaties die ruimtes invullen voor allerlei gebruiksfuncties. Deels een broedplaats met kunstenaars en creatieve makers. Deels een publieksbestemming met eten, drinken, voorstellingen, tentoonstellingen, uitgaan etc. Elke week weer een andere agenda met activiteiten. Het dakterras met Frank's Café en uitzicht is een trekker van formaat in de zomermaanden.

- Peckham Levels is als geheel een 'merk' geworden, combinatie van buurt-collectief, verzet tegen gentrification en culturele bestemmingsplek.

- *Peckham is als referentie een van de meest interessante voor Paardenveld, om meerdere redenen. Het is een 'bewijs' dat er een veelvoud aan functies denkbaar is in een vergelijkbare constructie: ateliers, studio's, podium, muziekstudio's, horeca etc. Daarnaast ook het benutten van het dak als publieksbestemming met horeca. Juist door het laagdrempelige buurtkarakter van Peckham Levels is het café juist ook een buurtplek (en geen yuppen-plek). Tenslotte is ook het neerzetten van het geheel als één identiteit heel leerzaam; één merk waaronder allerlei kleine units vallen is een interessant gegeven voor Paardenveld.*



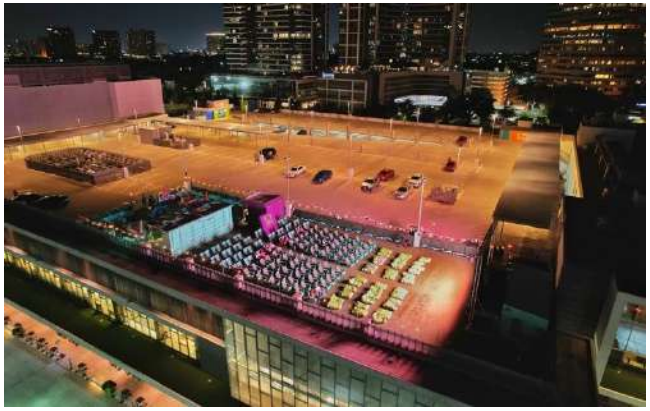


5. NOG TWEE VOORBEELDEN VOOR CULTUUR IN EN OP PARKEERGARAGES





Brewer Street Car Park - Londen (brewerstreetcarpark.com)
In het uitgaansgebied Soho Londen bevindt zich de iconische Brewer Street Car Park waarvan de bovenste ruimten ingezet worden voor tijdelijke culturele events – fashion week, tentoonstellingen, audiovisuele performances, dansvoorstellingen etc.


Rooftop Cinema Club Houston
Op het dak van parkeergarage The Kirby Collection bestaat sinds 2021 een unieke bioscoop in de buitenlucht. Deze biedt een bijzondere filmervaring met een panoramisch uitzicht over de stad. De exploitant is een keten die ook elders in Amerikaanse steden daken benut voor openlucht bioscopen.

6. NOG TWEE VOORBEELDEN VOOR PARKLANDSCHAPPEN OP PARKEERGARAGES






Melbourne SkyFarm

Op het dak van een parkeergarage in Siddeley Street in de Docklands van Melbourne is in 2022 een duurzame stadsoase gecreëerd. Naast 5 ton verse producten per jaar (die gedoneerd worden voor liefdadigheid) wordt de plek gebruikt voor ontspanning, educatie en kleine evenementen.

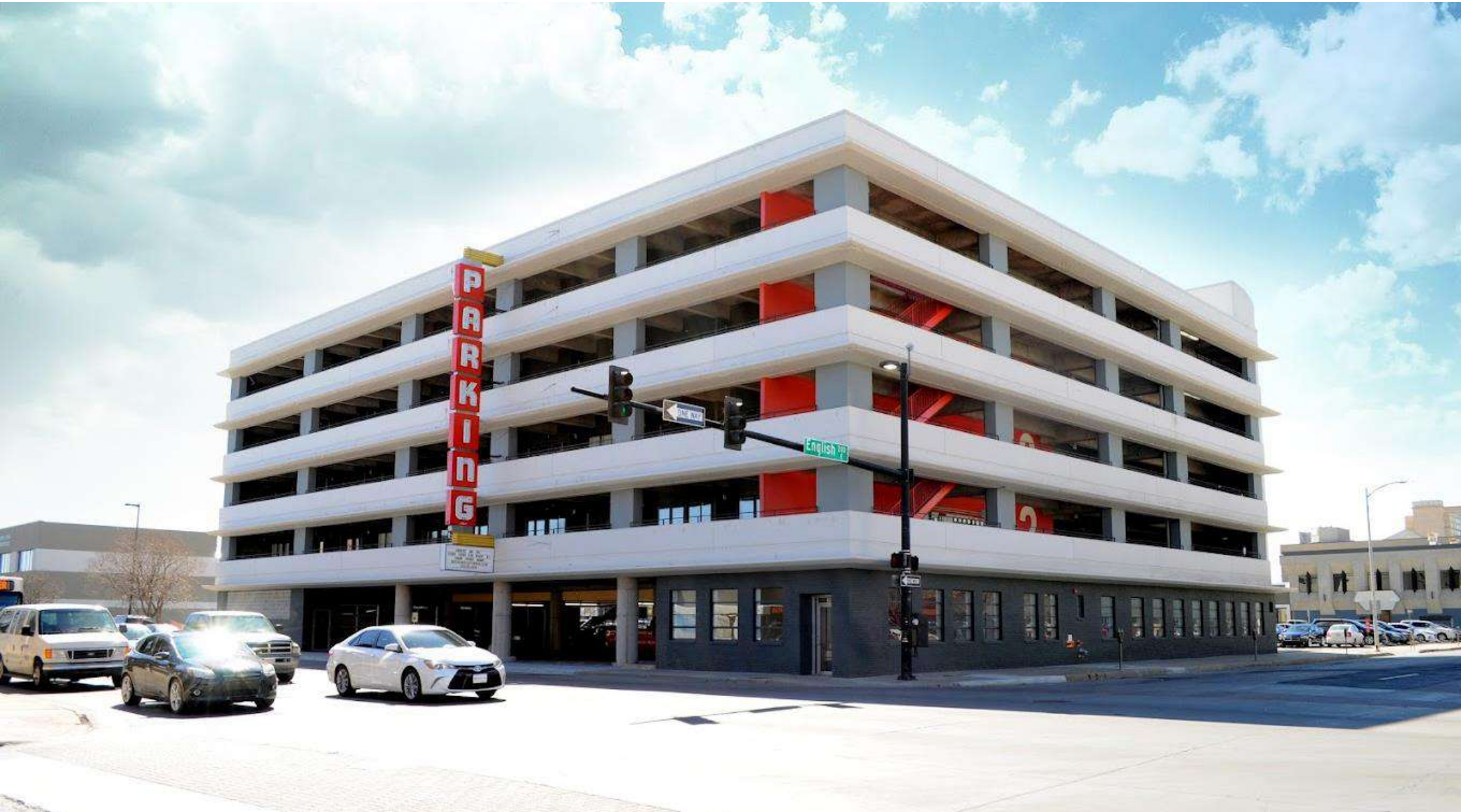



Rooftop Garden Houston Medical Centre

Op het onderbenutte dak (600 m2) van de parkeergarage van een medical centre is een parklandschap ingericht als rustige ontspanningsplek, o.a. met lounge chairs.

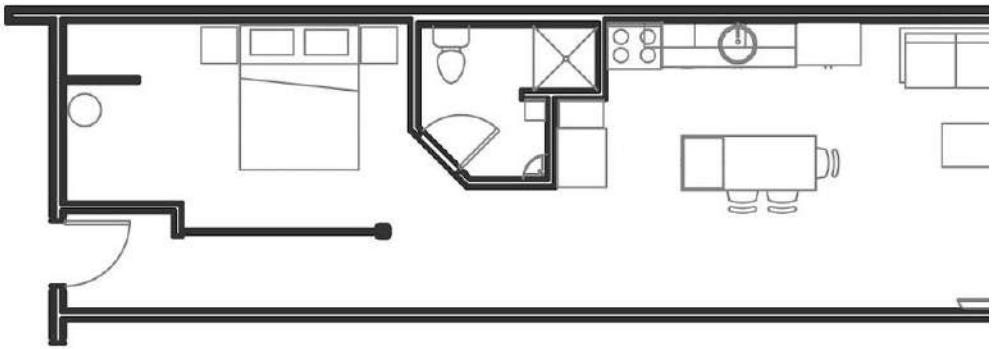
WONEN & WERKEN

7. BROADWAY AUTOPARK, WICHITA (USA)




7. BROADWAY AUTOPARK, WICHITA (USA)


PARKING





7. BROADWAY AUTOPARK, WICHITA (USA)













7. BROADWAY AUTOPARK, WICHITA (USA)

- Wichita is een stad in Kansas (USA) met 400.000 inwoners. De oorspronkelijke parkeergarage van vijf verdiepingen is als Knightley Parking Garage gebouwd in 1949. De capaciteit was 500 parkeerplekken. Er was een wachtruimte met airconditioning, toiletten en een pakket-service.

- Tussen 2016 en 2018 is de parkeergarage door Bokeh Development, een ontwikkelende belegger, omgebouwd naar een wooncomplex met 44 appartementen van 60 a 62 m2 voor short stay (huurcontracten tot een jaar) verdeeld over de vier bovenste verdiepingen.

- Op de begane grond zijn voorzieningen voor de bewoners waaronder een 24-uurs gym, gezamenlijke woonkamer/clubhuis, honden-wasplek en fietsenstalling met abonnement voor deelfietsen. Daarnaast wordt er ruimte verhuurd voor kantoren.

- Een opvallend kenmerk is dat in het gebouw ook nog steeds geparkeerd wordt. Elke verdieping heeft 11 appartementen aan de voorzijde (westzijde) van het gebouw, elk met een terras op de kop van het appartement. Aan de achterzijde (oostzijde) kunnen bewoners hun auto parkeren voor de deur (!). De entree voor auto's op de begane grond ligt aan de voorzijde, de hellingbanen aan de achterzijde van waaruit je op de verdieping je eigen woning kunt bereiken.

- De gevel rondom het gebouw is erg gesloten. Het complex ligt in een typisch Amerikaanse downtown met gridstructuur, grotendeels ingericht op autoverkeer, onvergelijkbaar met Nederlandse binnensteden.

- Meer info: broadwayautopark.com en sheldenarchitecture.com/portfolio_item/broadway-parking-garage/

- *Deze referentie is voor Paardenveld interessant als voorbeeld voor herbestemming naar woningen, maar ook naar werkfuncties. Het voorbeeld laat zien dat het goed mogelijk is om in de bestaande constructie en met dezelfde plafondhoogtes geschikte ruimtes te maken.*

8. THE GARAGE, NORTHWESTERN UNIVERSITY, EVANSTON ILLINOIS (USA)



8. THE GARAGE, NORTHWESTERN UNIVERSITY, EVANSTON ILLINOIS (USA)

- The Garage is een incubator (1200 m2) voor startups en co-offices op de universiteitscampus van Northwestern University in Evanston, Illinois. Binnen een bestaande parkeergarage zijn door architectenbureau Gensler diverse ruimtes ontworpen voor het inrichten van werkruimtes. De strepen op de vloer voor het parkeren zijn behouden.

- *Ook deze referentie is voor Paardenveld interessant als voorbeeld voor herbestemming naar werkfuncties. Het voorbeeld laat zien dat het goed mogelijk is om in de bestaande constructie geschikte ruimtes te maken. In dit geval gaat het om goed afgewerkte ruimtes voor startups, maar uiteraard zijn ook 'rauwere' ruimtes voor creatieve makers zeer goed denkbaar. Overigens laat Kapitaal dat ook al zien in Paardenveld.*



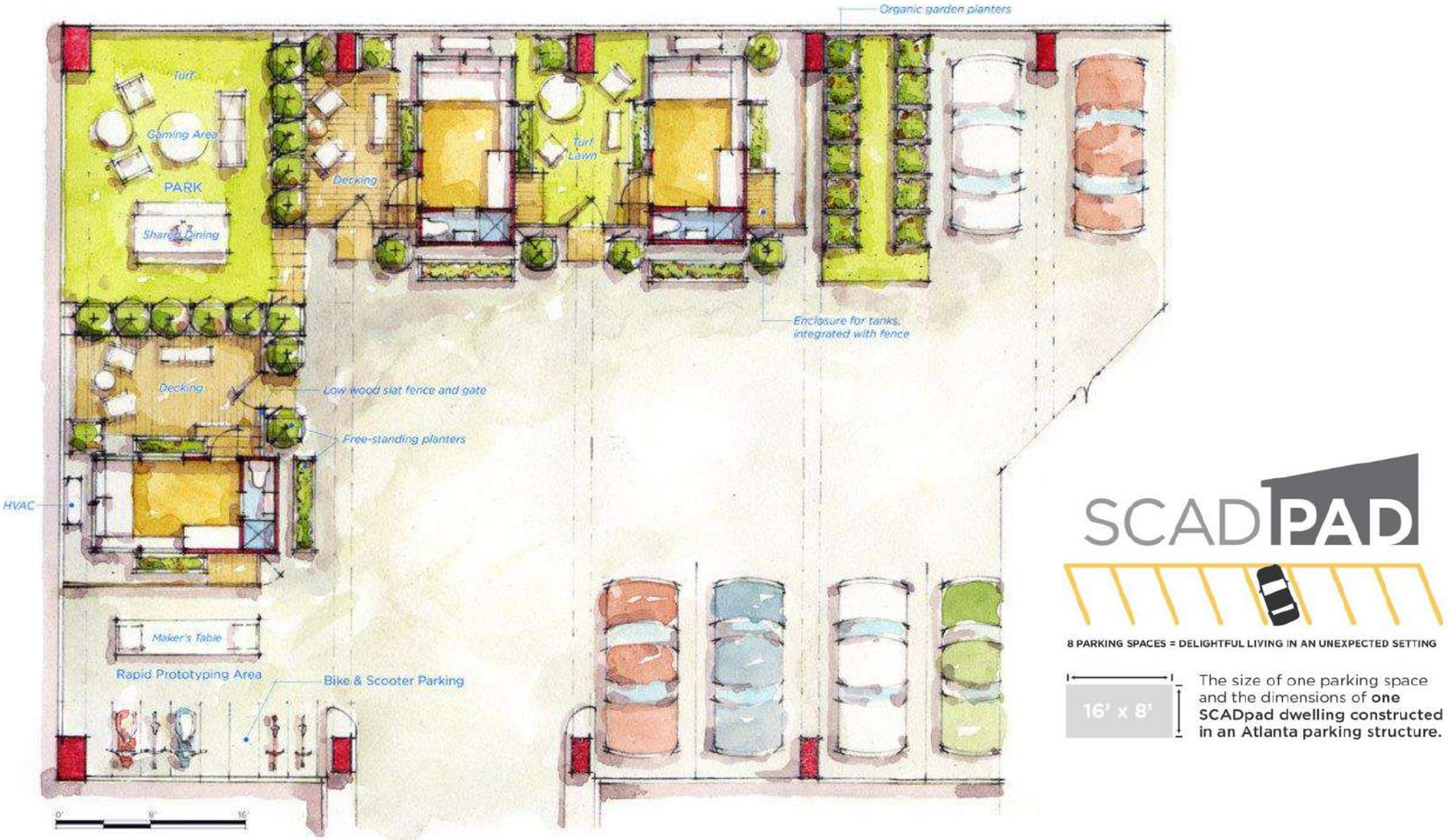




9. SCADPAD TINY HOUSES, ATLANTA (USA)



9. SCADPAD TINY HOUSES, ATLANTA (USA)



9. SCADPAD TINY HOUSES, ATLANTA (USA)

- In Atlanta zijn als pilot in 2014 in een parkeergarage drie tiny houses gerealiseerd onder de naam SCADpad units. Het betreft een project van studenten van de Savannah College of Art and Design (SCAD) School of Building Arts die een micro-living unit van 12,5 m2 hebben ontworpen, de maat van een parkeerplaats in de Verenigde Staten. Vanuit de gedachte dat er een surplus aan parkeerplaatsen is en een tekort aan betaalbare woningen in binnensteden. De SCADpad heeft een eigen keukenunit, koelkast, douche en toilet, slaap- en leefruimte.

- Meer info: scad.edu/scadtv/video/scadpad-next-generation-micro-housing-atlanta

- *Aanvullend op de luxere afwerking in Broadway Autopark Wichita (referentie 7) is dit een interessante referentie om te latenzien hoe op een goedkopere wijze ook (kleine) units voor wonen of werken in de parkeerconstructie gerealiseerd kunnen worden. In dit geval zelfs zeer kleine units. Je kunt je voorstellen dat dit soort units op de 4e verdieping onderdeel zijn van een bredere invulling met allerlei programma's in units met een gedeelde ruimte daartussen.*



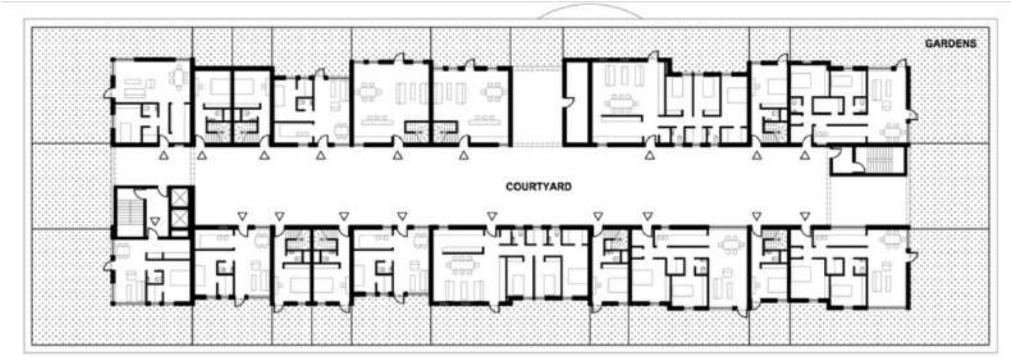


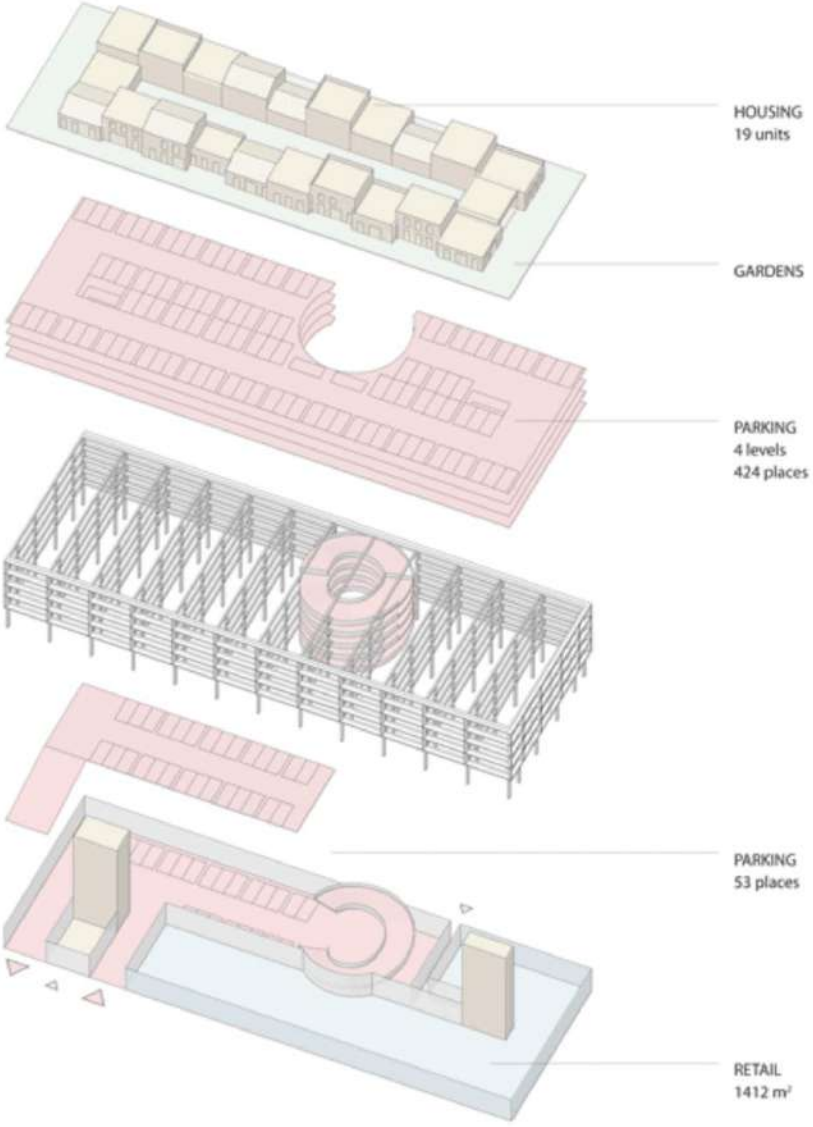
10. ROOFTOP HOUSING, PARKING EURATLANTIQUE BORDEAUX (FR)



10. ROOFTOP HOUSING, PARKING EURATLANTIQUE BORDEAUX (FR)







10. ROOFTOP HOUSING, PARKING EURATLANTIQUE BORDEAUX (FR)

- Architectenbureau Brisac Gonzalez heeft in 2014 een ontwerp gemaakt voor een meerlaagse parkeergarage met retail op de begane grond en (houten) woningen op het parkeerdek. Het gaat om 450 parkeerplaatsen, 1400 m2 retail en 19 appartementen in een groen parklandschap. Het project stond in de planning om gebouwd te worden maar dat is uiteindelijk niet gebeurd. Meer info: dezeen.com/2014/02/07/car-park-with-apartments-on-its-roof-by-brisac-gonzalez/

- *Hoewel niet gerealiseerd is deze referentie interessant voor Paardenveld omdat het laat zien hoe wonen (of werkunits) op hetdak in een lichte constructie eruit kunnen zien.*





HORECA

11. DAKKAS HAARLEM (NL)



11. DAKKAS HAARLEM (NL)









11. DAKKAS HAARLEM (NL)













11. DAKKAS, HAARLEM (NL)

- Parkeergarage De Kamp ligt in de historische binnenstad van Haarlem en bestaat uit 650 parkeerplaatsen over tien verdiepingen. De parkeergarage dateert uit 1973 en heeft een eenvoudig en functioneel ontwerp.

- Op het dak van Parkeergarage De Kamp bevindt zich een opvallende horecalocatie; de Dakkas. Het idee voor de Dakkas ontstond vanuit de wens om meer groene en toegankelijke stadsruimte te creëren op onverwachte plekken, zoals daken van gebouwen. De Dakkas werd geopend in 2017 en is sindsdien een populaire bestemming geworden voor zowel bewoners als toeristen.

- Naast de unieke locatie en het uitzicht ligt de nadruk op duurzaamheid en gezondheid, bijvoorbeeld door duurzame materialen te gebruiken en lokale en biologische producten aan te bieden (onder meer vanuit een eigen tuin in de Haarlemmermeer). Vanaf het begin was het duidelijk dat het een paviljoen van glas moest zijn om zodoende het uitzicht ook binnen vanuit elke hoek te kunnen zien. Een logische gedachte was een kas op het dak – ofwel de Dakkas. De kas is nog eens extra verhoogd met een houten platform met gunstig effect op het uitzicht.

- In 2020 zijn er ook bomen 'geplant'. Waar het normaal gesproken door het gewicht van de kluit lastig is om bomen op een bestaand dak te plaatsten, (bestaande daken zijn constructief niet berekend op het toevoegen van een groot extra gewicht) , is hier gewerkt met een door The Urban Jungle Project ontwikkelde boomveer, een plugin lichtgewicht systeem voor op bestaande daken. Ideeën zijn er om de rest van het parkeerdek in te gaan richten als park.

- Het initiatief kwam van twee lokale initiatiefnemers die iets goeds wilden doen met deze interessante plek. Het traject van idee naar uitvoering heeft veel tijd gekost omdat mensen moesten worden overtuigd en geld moest worden gevonden (onder meer via crowdfunding).

- Meer info: dakkas.nl

- *Als referentie interessant voor Paardenveld omdat hier een aansprekend concept is ontwikkeld in de binnenstad van Haarlem en zeker ook in Utrecht goed zou werken. Het gaat hier specifiek om het benutten van het daklandschap. De combi van horeca, groen en uitzicht weet mensen 'naar boven' te trekken; een combinatie die er nog niet is in de stad.*

12 / 13. MEER VOORBEELDEN HORECA

- Horeca in en (vooral) op parkeergarages is een dankbare functie omdat het veel publiek trekt. Enerzijds als plek met uitzicht (rooftop horeca) en anderzijds als plek waar de hele buurt kan samenkomen (food hall concept).







12. Park Rooftop Bar Lissabon

Populair café met panoramisch uitzicht over Bairro Alto op het dak van parkeergarage Calcada do Combro.





13. World of Food Amsterdam

De voormalige Develstein parkeergarage in Amsterdam Zuidoost was van 2015 tot 2023 herbestemd tot World of Food, een food hall concept met een mix van 30 verschillende keukens uit Amsterdam Zuidoost: Pakistaans, Surinaams, Caribisch, Thais, Syrisch, Mexicaans, Ghanees, Egyptisch, Indonesisch, Indiaas etc. (En een McDonalds).

AANVULLENDE IDEEËN

voor dak en gevel

14 / 15. AANVULLENDE IDEEËN VOOR LICHTE CONSTRUCTIES OP HET DAKLANDSCHAP





11. Buck Street Market Camden London
Een van de vele voorbeelden van tijdelijke container-constructies. In Camden, Londen, is met een eco-vriendelijk imago met containers een 'street market' ontstaan met een mix van horeca en winkels. Deze staan niet op een dak maar dat is wel denkbaar.






12. Sou Fujimoto Architects, house vision exhibition Tokio
Lichte houten constructies voor betaalbare huurwoningen. Denkbaar ook als tijdelijke constructies.

16. AANVULLENDE IDEEËN VOOR DAKPARK | PAKT Antwerpen











17. AANVULLENDE IDEEËN VOOR EEN GEVELTRAP


Urban Staircase Rotterdam


Urban Staircase Rotterdam


The Podium Rotterdam


Belvedere stairs, Paris

18. AANVULLENDE IDEEËN VOOR EVENEMENTEN | dak en gevel









19. AANVULLENDE IDEEËN – meer info over het benutten van daken

- European creative rooftop network: https://ecrn.city
- Dakenraad, platform voor dak en gevel: https://www.dakenraad.nl/dakpark-het-volledige-park-bovenop-een-parkeergarage-is-vanaf-nu-te-bezoeken/



Het roze dak met de roze trap op het Nieuwe Instituut (MVRDV)

studio BNL

makers van stad en land

UrbanXchange

BIJLAGE
CHRONOLOGISCHE HISTORIE IN BEELDEN

Locatie Parkeergarage Paardenveld

TIJDLIJN HISTORIE LOCATIE PAARDENVELD

1150

- **De locatie** is gevormd door de aanleg van de singel in de 12e eeuw. Na het verkrijgen van stadsrechten in 1122 werd ter verdediging rondom de stad de Stadsbuitengracht aangelegd. Op de noordoostelijke hoek van deze singel werd een uitkijktoren geplaatst die in de 13e eeuw werd vervangen door de ronde bakstenen Bollaertstoren. Onderaan deze toren lag een oefenterrein van de schutterij.

- **De naam Paardenveld** verwijst naar de paardenmarkt die in de 16e eeuw werd gehouden op dit open terrein.

1550

- De verdedigingswerken werden gebruikt als locatie van tal van molens. Op het Paardenveld stond aanvankelijk tussen 1573 en 1674 de houten Voormolen. In 1745 werden op de stadswal de bakstenen molens Rijn en Son en de Meiboom gebouwd die beide rondom 1912 zijn gesloopt. In de 17e eeuw stond hier ook een galg.

1750

- Met de groei van de stad werden in de 19e eeuw de stadswallen afgebroken en bruggen over de Stadsbuitengracht aangelegd. In 1896 kreeg het Paardenveld een brug naar de Catharijnesingel, de Molenbrug. Tussen 1912 en 1928 stond op het Paardenveld een veilinggebouw voor groenten. De kade werd als laad- en losplek ingericht. In 1929 werd het nieuwe hoofdbureau van politie geopend. Het open terrein van het Paardenveld werd decennialang gebruikt als marktplaats en maaiveldparkeren.

1900

- In de jaren zestig ontstond steeds meer behoefte om met wegen en parkeerplekken ruimte te maken voor auto's in de stad. Rond 1970 is het noordwestelijke deel van de Stadsbuitengracht gedempt om plaats te maken voor het autoverkeer. Met het dempen is in 1969 ook de Molenbrug gesloopt. Tegelijkertijd werd begonnen met de bouw van een bovengrondse parkeergarage.

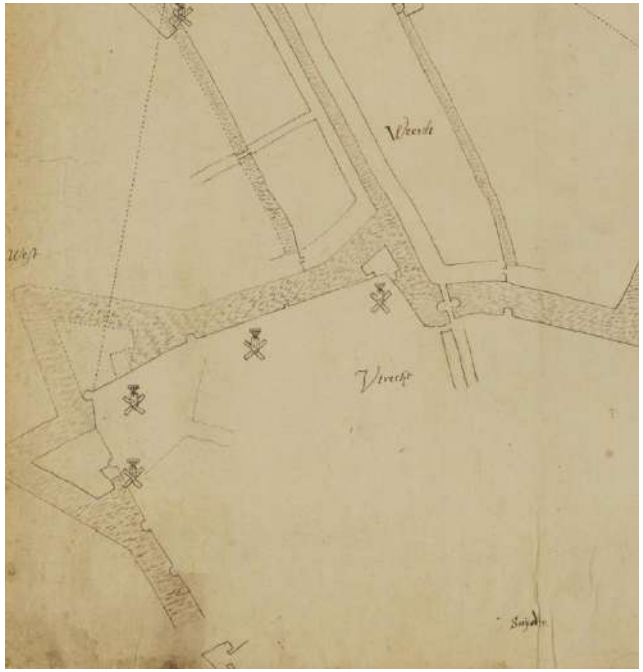
1970

- **Parkeergarage Paardenveld** is in 1970 geopend. Naast parkeren over meerdere lagen bevatte de garage een autoshowroom voor Mercedes-Benz en in de beginjaren ook een tankstation van Elf. Tussen 1980 en 1995 werd een deel van de benedenruimte gekraakt en in gebruik genomen als popconcertzaal de Vrije Vloer en tentoonstellingsruimte de Vrije Galerie. In de loop der jaren werden de commerciële ruimten onder meer gebruikt voor een muziekwinkel, camerawinkel en vuurwerkhandel. In de huidige tijd zijn de ruimten op benedenverdiepingen in gebruik door horeca, sport, creatieve broedplaats, kantoorruimte en sup- en kanoverhuur.

- **Een nieuwe stedenbouwkundige situatie** is ontstaan met het herstellen van de Catharijnesingel in 2015. Op de plek van de oude Molenbrug is de nieuwe Paardenveldbrug aangelegd. Op de noordoostelijke hoek is een groen park ontstaan waar tussen 2017 en 2022 het pop-up restaurant Roost aan de Singel stond. Het park krijgt in 2025 een volledig nieuwe inrichting. In 2025 gaat het eigendom van de parkeergarage over naar de gemeente.

2015





Zicht op het Paardenveld met de Voormolen (tijdsbeeld 1573-1674). De molen sneuvelde tijdens een zomerstorm in 1674



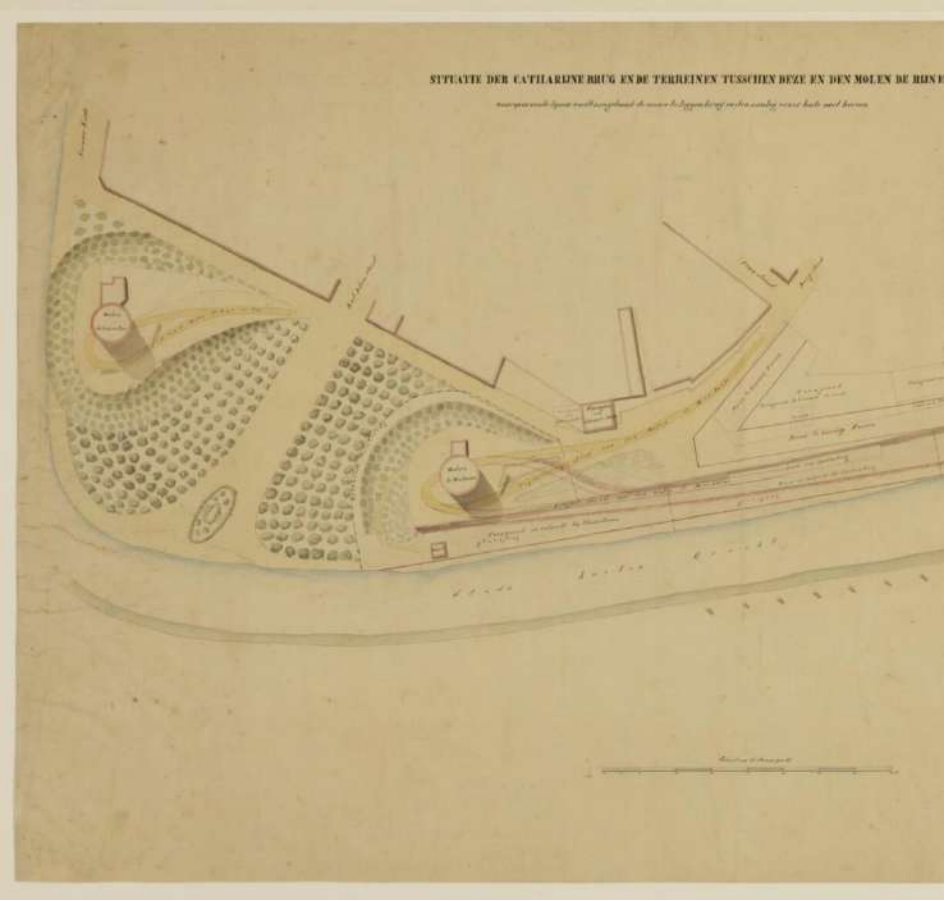
Zicht vanaf het Paardenveld op de Waterstraat en de Jacobikerk 1660



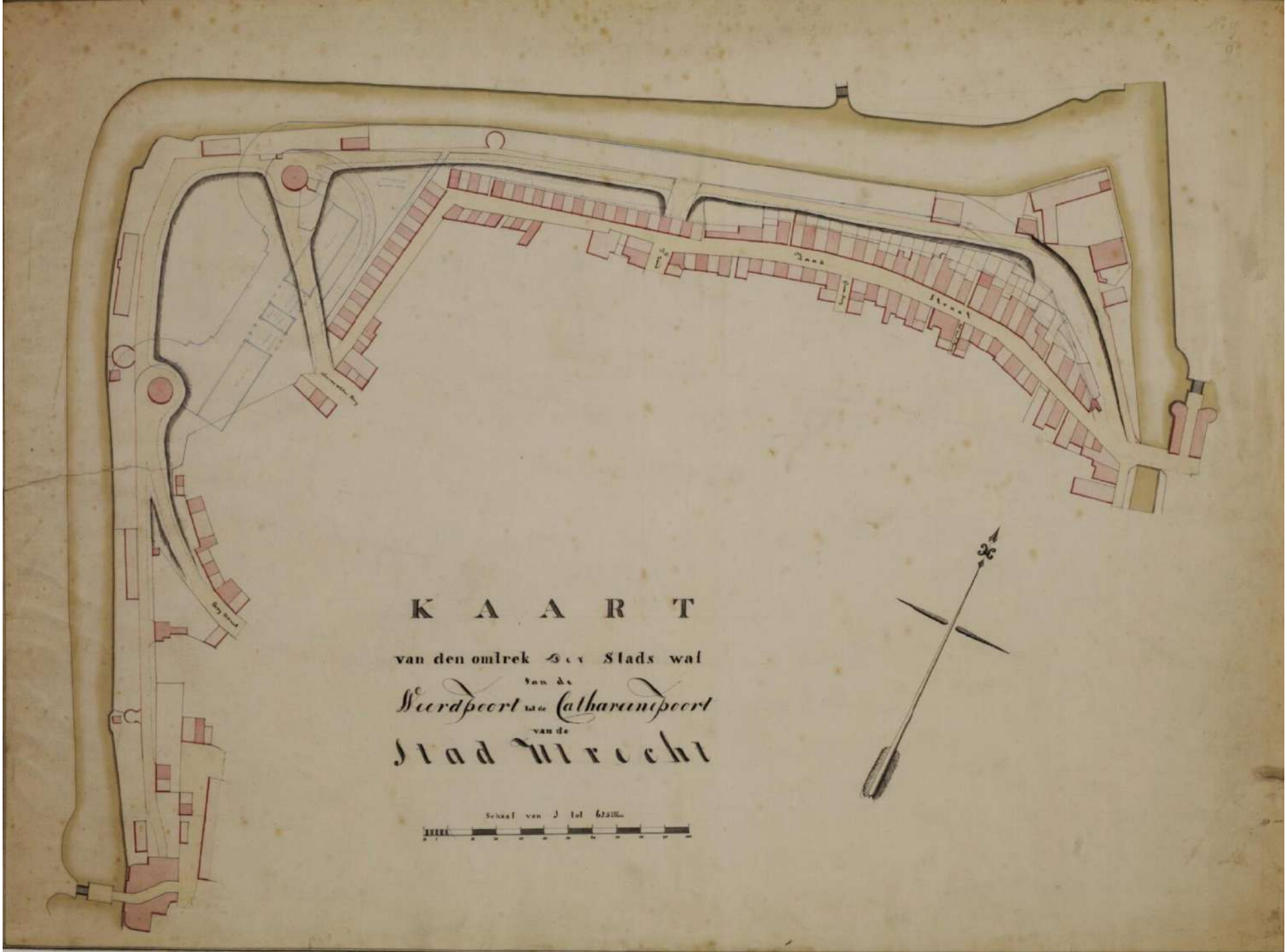




Zicht op het Paardenveld met de twee molens Rijn en Son en de Meiboom met op de voorgrond de Molenbrug – tijdsbeeld 1896-1912


SITUATIE DER CATHARINE BRUG EN DE TERREINEN TUSSCHEN DEZE EN DEN MOLEN DE RIJN


Catharijne Tarken markt
Catharijne straat
Catharijne Kade
STADS
Amsterdamsche straatweg
Project
VEG VAN


K A A R T
van den omtrek der Stads wal
van de
Weerdpoort tot de Catharinepoort
van de
Stad Utrecht
Schaal van 1 tot 6250

Dr. Trenkler Co., Leipzig. 18221



UTRECHT

Catharijnekade


Dr
Schutsluis
elust
Sl
Oph Br



Paardenveld open terrein voor markten en maaiveld-parkeren – tijdsbeeld 1912-1968





Groentemarkt op het Paardenveld – tijdsbeeld jaren 1920



Een kijkje op de Utrechtsche kaasmarkt, welke op het Paardenveld wordt gehouden. Dat de aanvoer niet gering is, blijkt wel uit het groote aantal „kaasbrikken".





Door zijn centrale ligging wordt Utrecht meer en meer het vertrouwd van handel en industrie. Daarmee zuigt ook de omvang van de markten en veilingen. Aan de Rijnkade [illegible] vrij merkwaardig een afbeelding geven : hunne dagelijkse honderden voerlozingen hun ligging genoeg uit wrochten, bestemd voor het veilinggebouw aan het Paardenveld. : Morgens heel in de vroegte is het hier al een drukte van belang.

DE DRUKTE AAN DE RIJNKADE



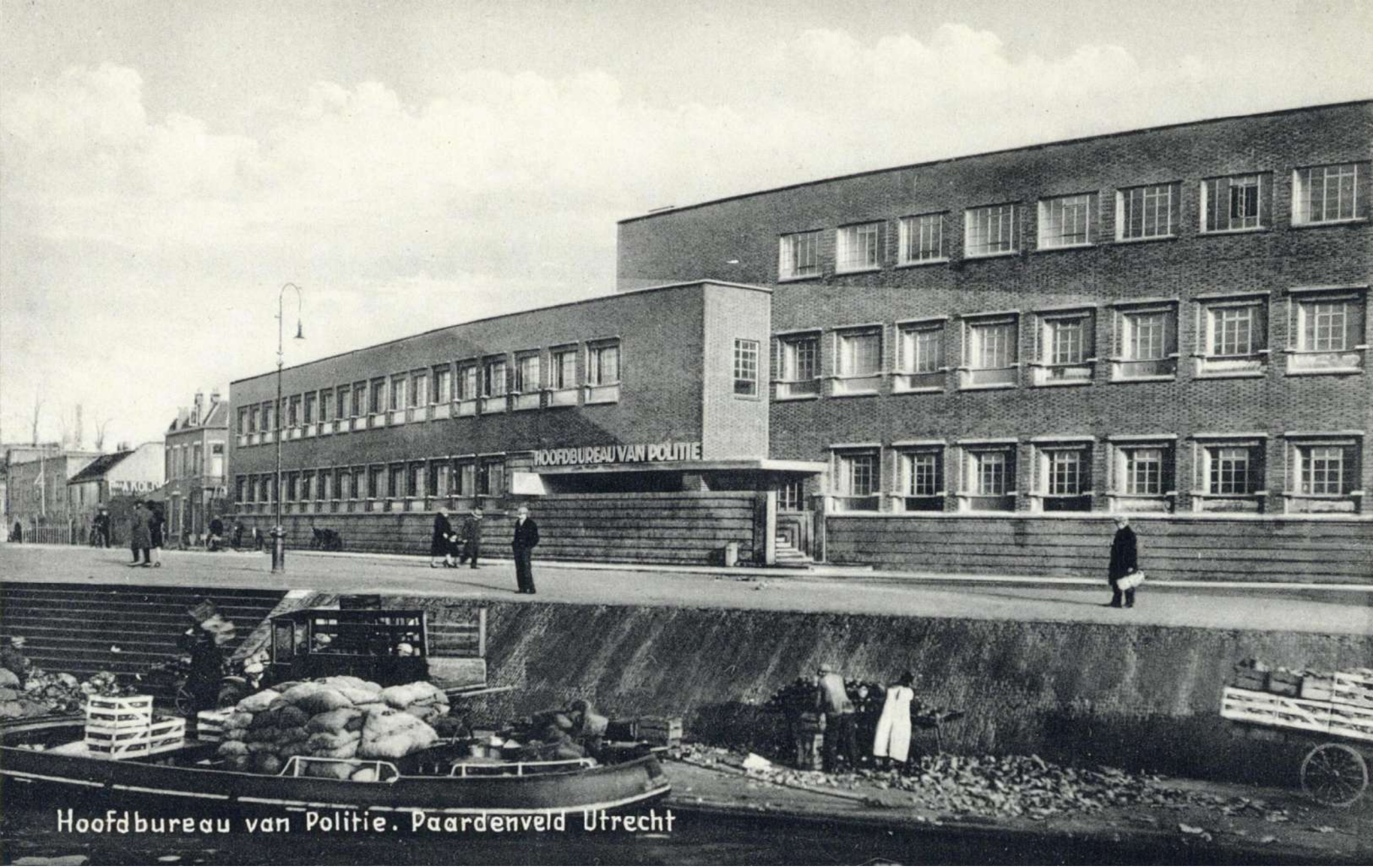
GEZICHT OP DE CATHRIJNESINGEL TE UTRECHT

Vooral op marktdagen heerscht hier, zoowel op den wal als op het water, een levendige drukte en geeft een goede indruk van Utrecht als handelstad.



Utrecht's burgemeester was na de opening de eerste kooper ter bloemenveiling; hij kocht een mooie azalea.





Hoofdbureau van politie gerealiseerd in 1929 met de Catharijnekade als laad- en losplek o.a. voor de markten op het Paardenveld

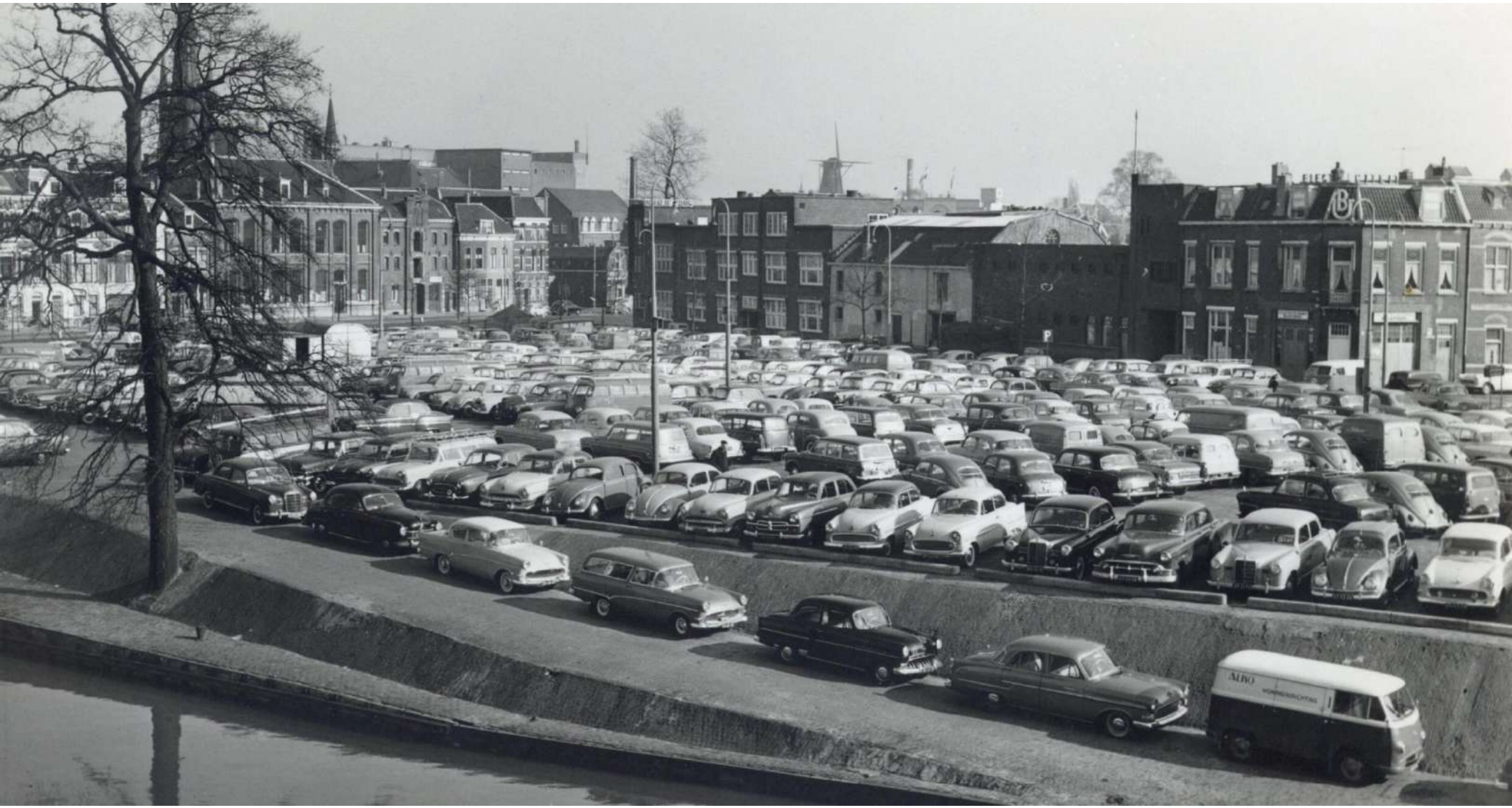






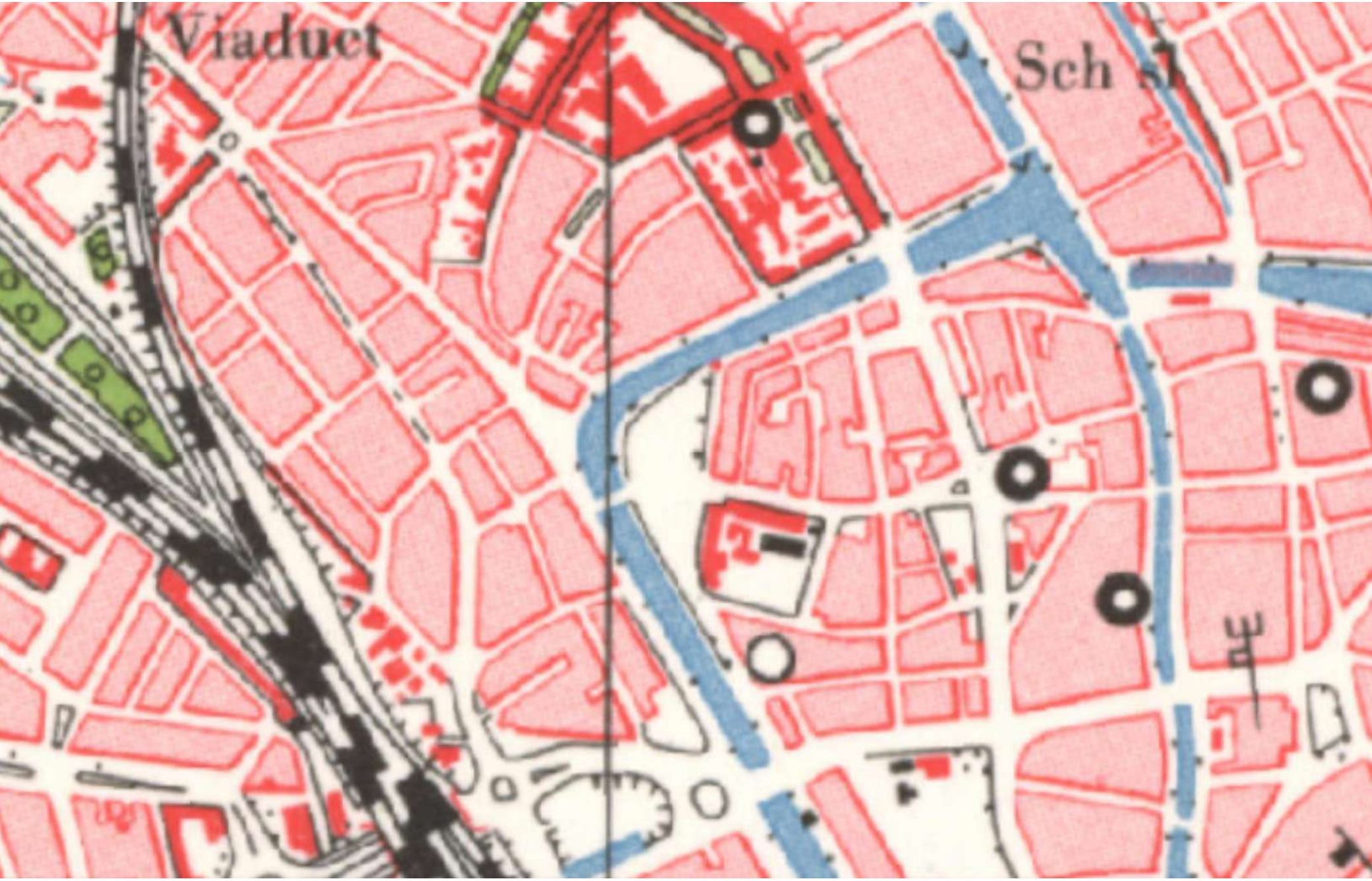


Molenbrug (gesloopt in 1969 bij demping singel)


ALKO






Viaduct
Sch

Demping van de singel en aanleg van de rotonde Paardenveld in 1969-1970




SINGER











De nieuwe Parkeergarage Paardenveld met autogarage (Mercedes-Benz) en tankstation (Elf) – tijdsbeeld 1970-1980



1976 – zicht op Paardenveld vanaf het oosten met rechts de Weerdsingel


PASTOOR VAN NUENENSTRAAT

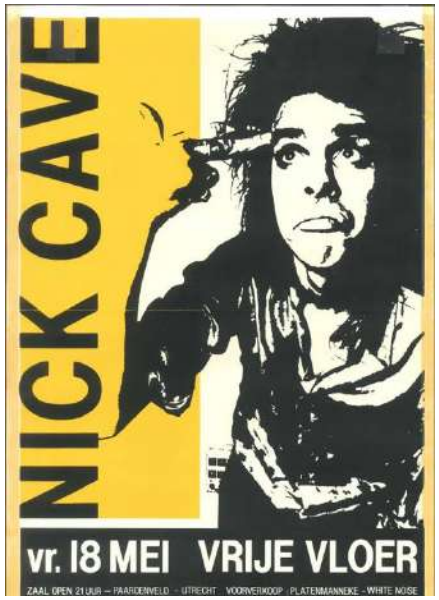





elf









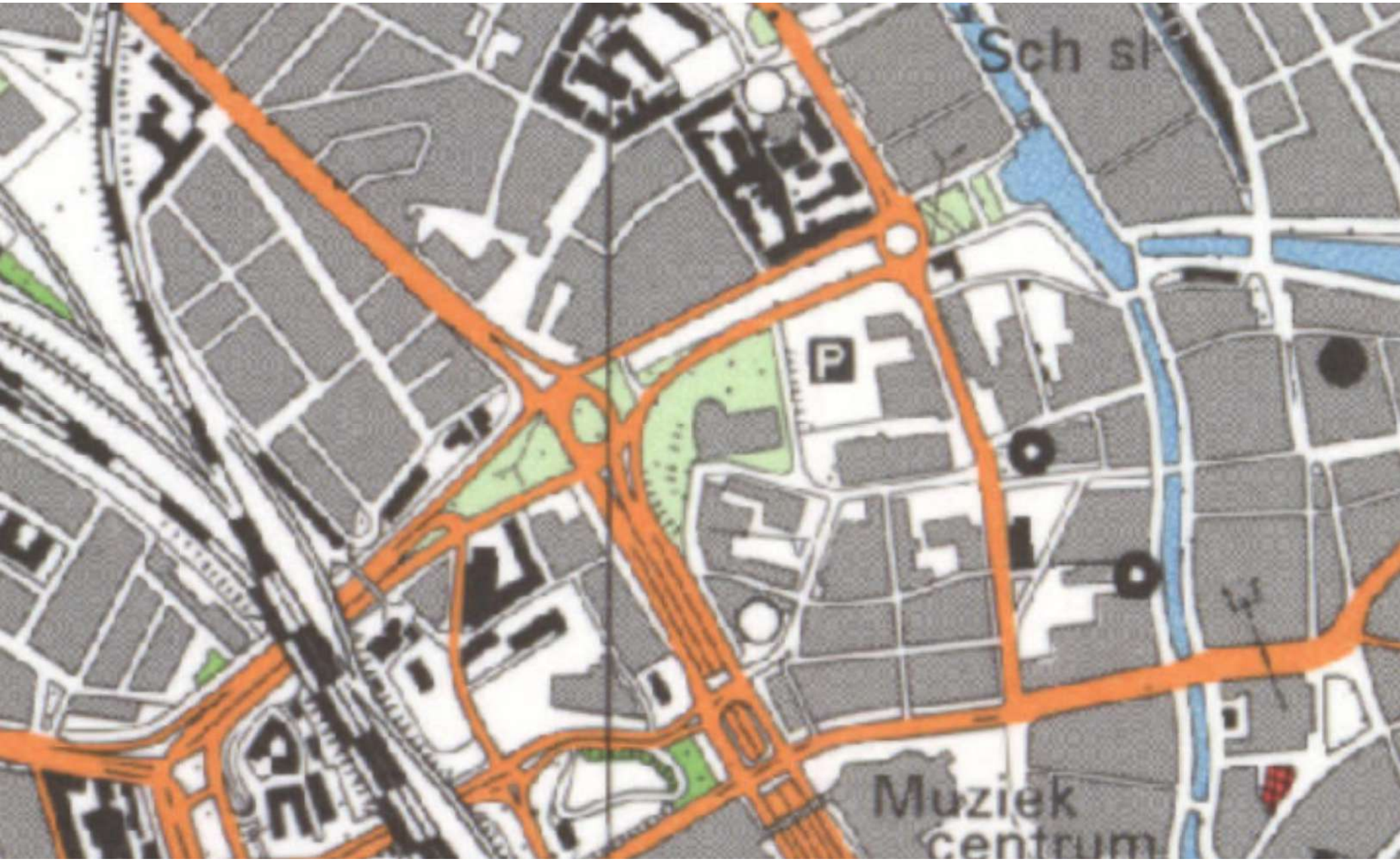


De Vrije Vloer en De Vrije Galerie – tijdsbeeld 1980-1995


VRIJE GALERIE


JAARMARKT
VRIJE GALERIE


76-FX-78
NL GB


Sch si
P
Muziek
centrum


PARKEER
GARAGE
elf



Bouw wooncomplex Pastoor van Nuenenhof (zicht vanaf Parkeergarage Paardenveld)



1987 - Met links een feesttent ter gelegenheid van de viering voor het behoud van Wijk C

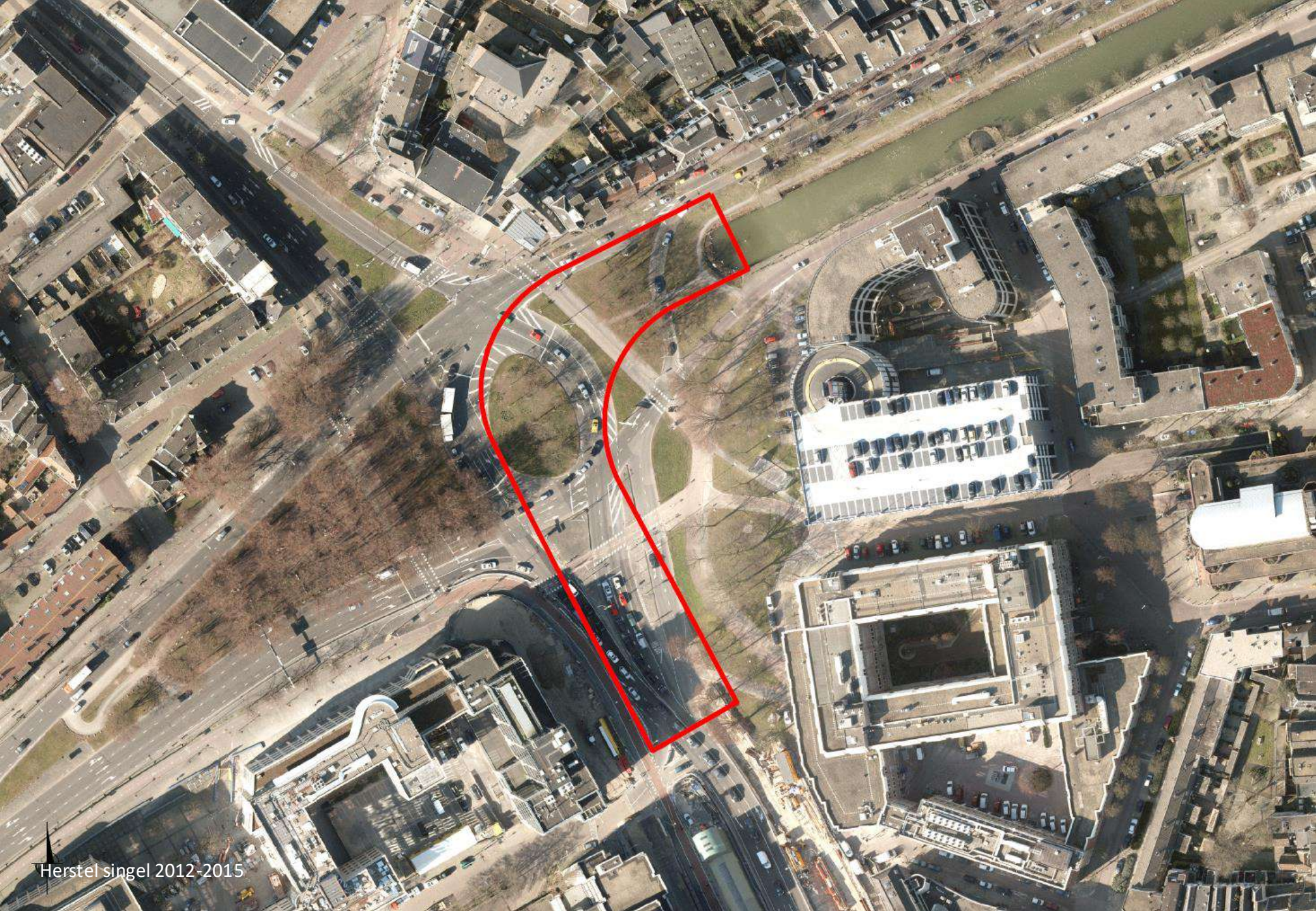

elf


Prinsenveld






PARKEERGARAGE
PAARDENVELD
BETAAL
AUTOMAAT
INGANG
PARKEER
GARAGE
klein


Herstel singel 2012-2015


legenda





Park Paardenveld met tijdelijk horeca paviljoen Roost aan de Singel – tijdsbeeld 2017-2022



studio BNL

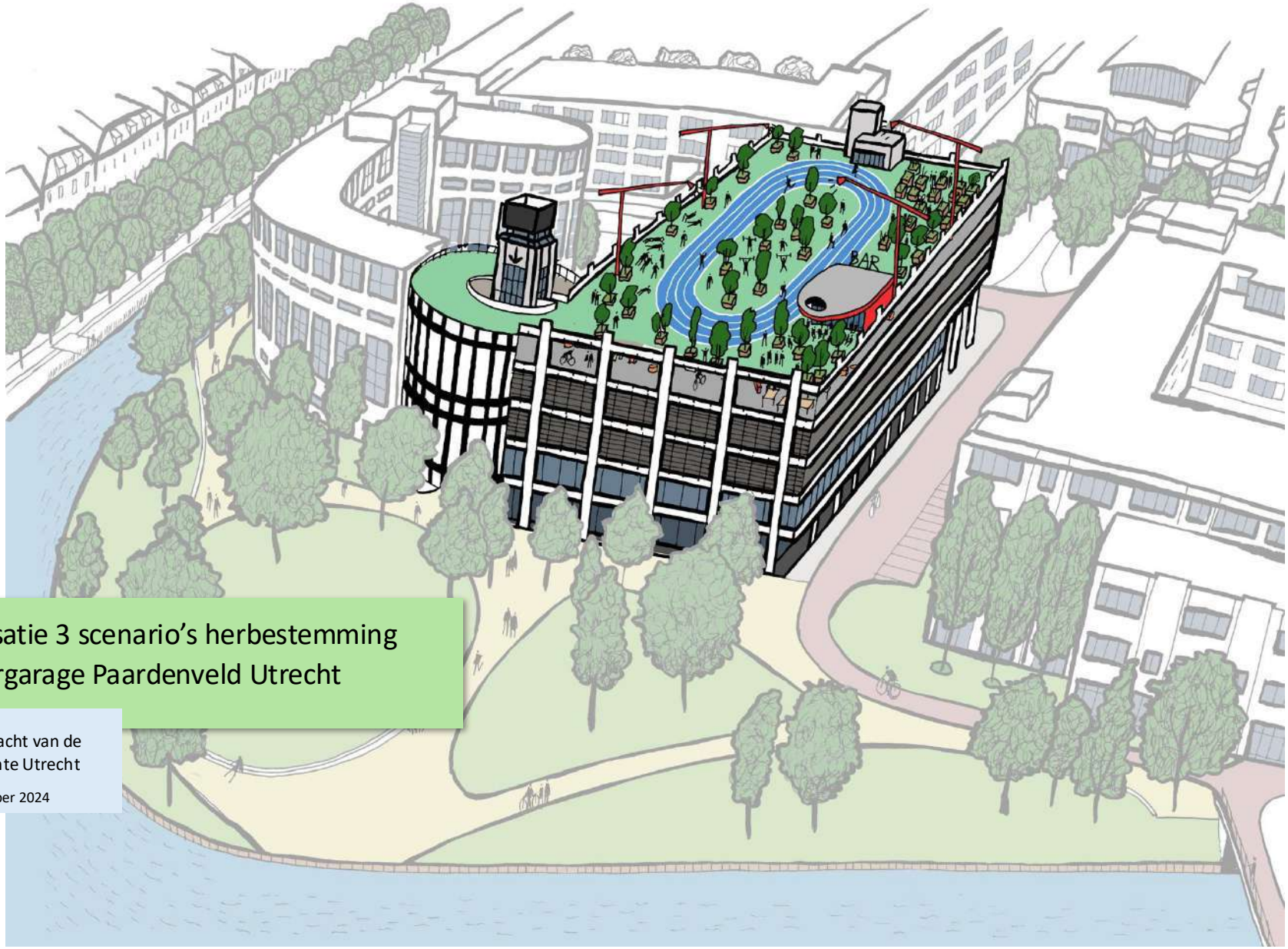
makers van stad en land

UrbanXchange

Deelopdracht II

visualisaties van de 3 programmatische mogelijkheden

Parkeergarage Paardenveld Utrecht



Visualisatie 3 scenario's herbestemming Parkeergarage Paardenveld Utrecht

In opdracht van de gemeente Utrecht

2 december 2024

studio B NL makers van stad en land

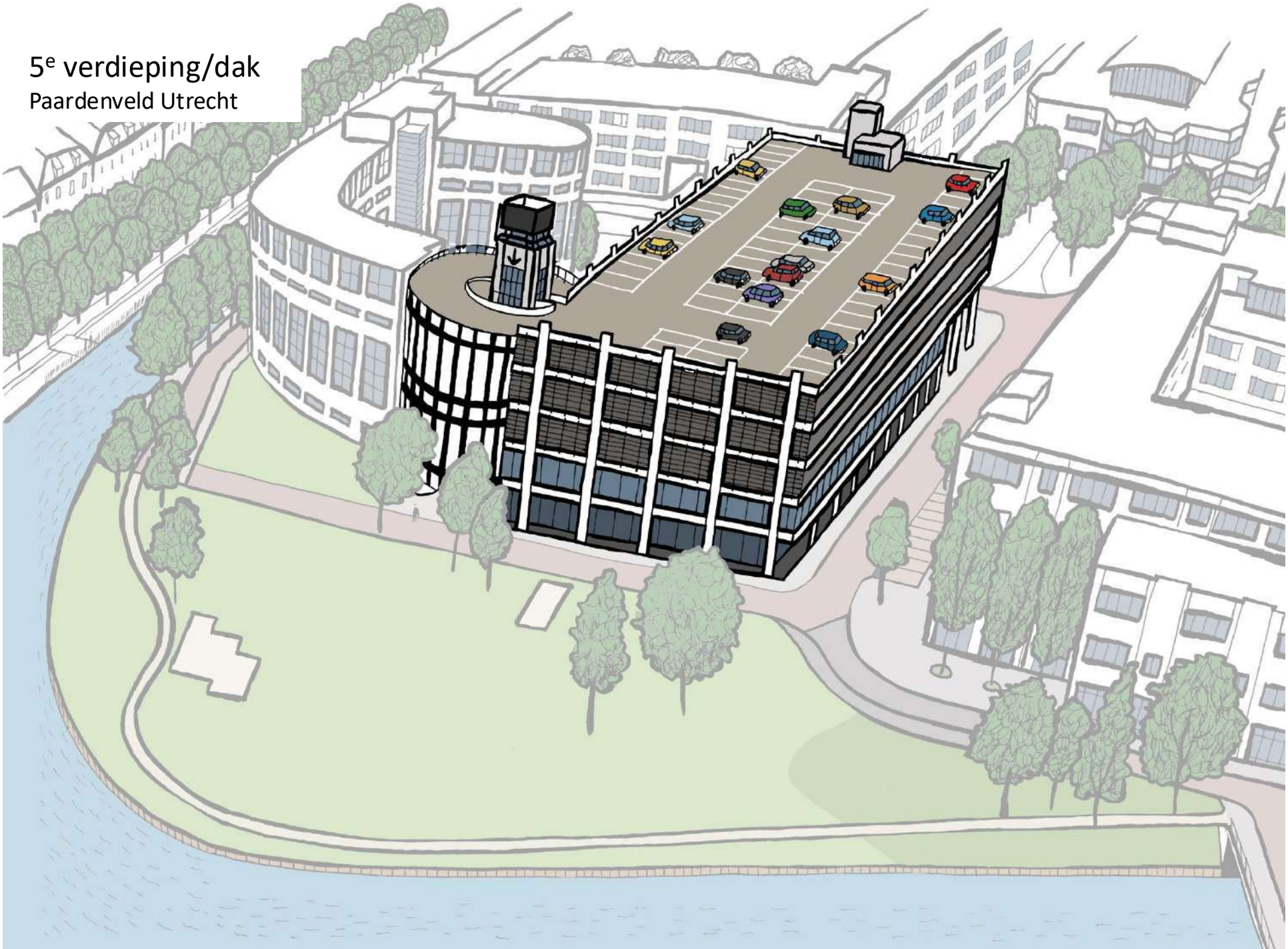
UrbanXchange

Huidige situatie

Paardenveld Utrecht

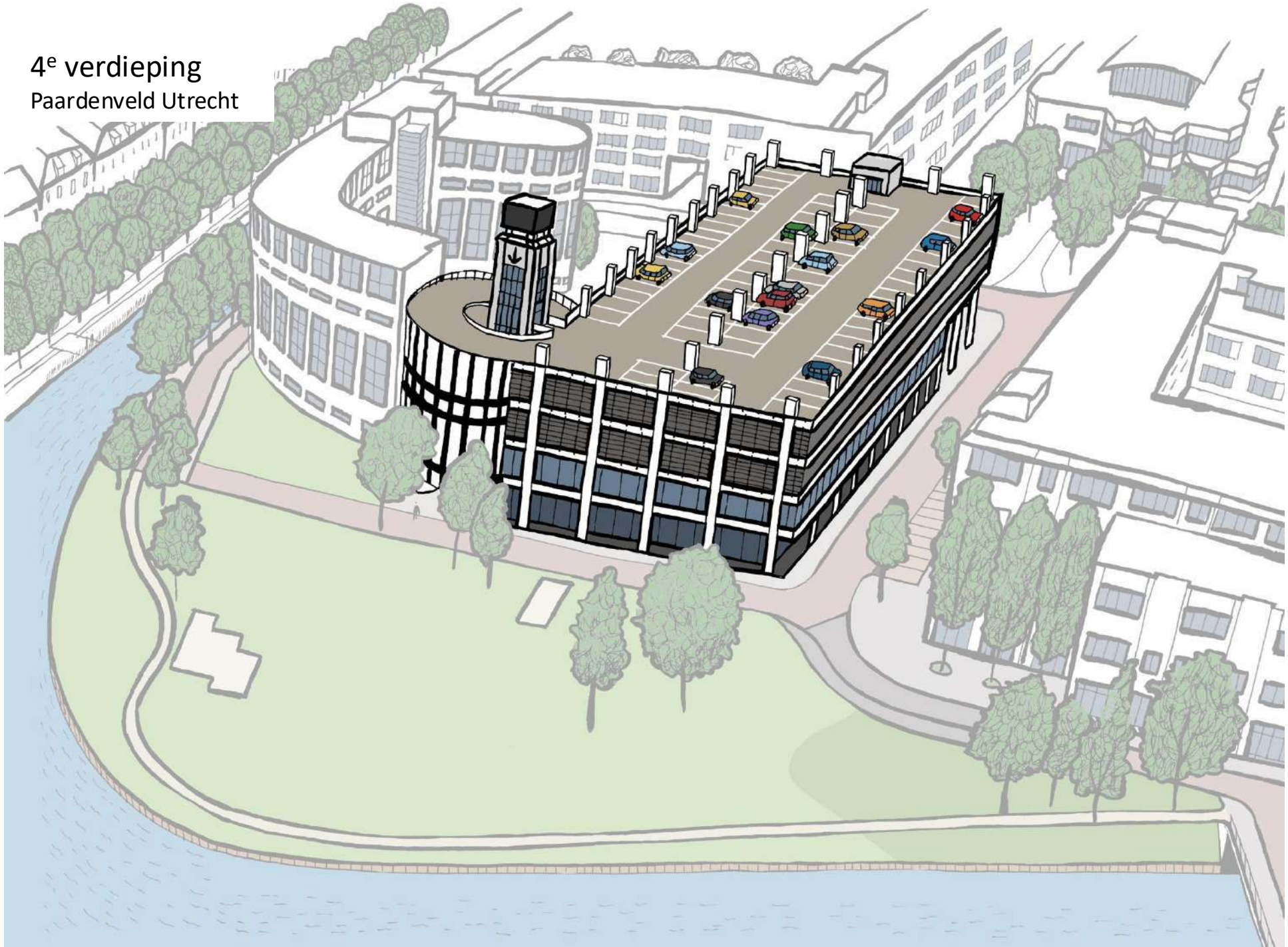
5e verdieping/dak

Paardenveld Utrecht



4e verdieping

Paardenveld Utrecht



Situatie na herinrichting park

Paardenveld Utrecht

Herinrichting park Paardenveld

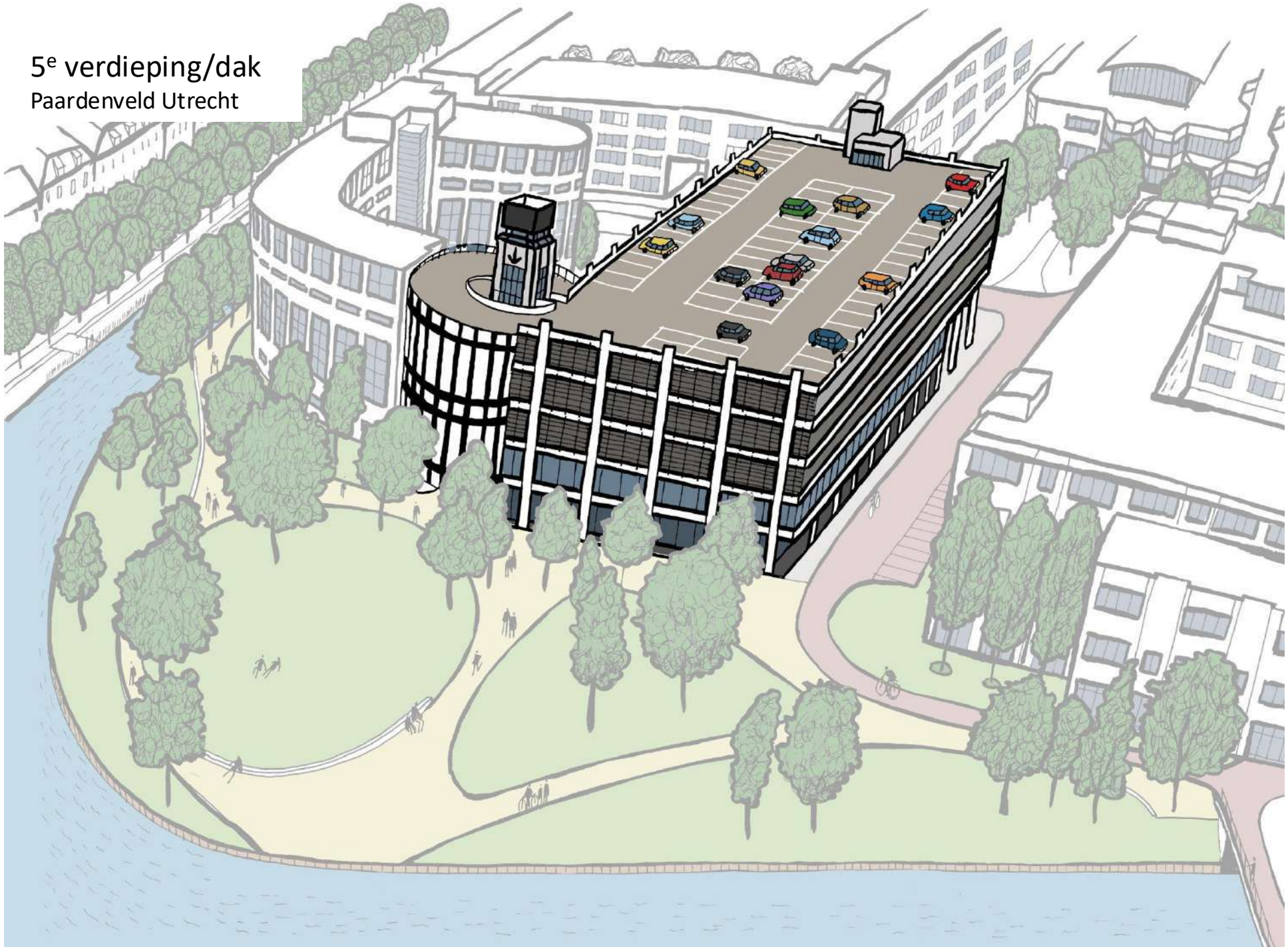
Bestemming:
De gemeente Utrecht heeft een PvE opgesteld m.b.t. de herinrichting van Park Paardenveld. Het onderstaande functionele ontwerp betreft vooralsnog een concept. De parkeergarage wordt in dit ontwerp niet meer gescheiden door een weg, zoals dat nu wel het geval is. De aanleg ervan is voorzien in 2025/2026.



▲ het Functioneel Ontwerp voor Park Paardenveld. Binnen de huidige kostenraming van Park Paardenveld is er uitvoeringsbudget voor het gedeelte binnen de plangrens (rode stippellijn). Het deel binnen de blauwe stippellijn past niet binnen de kostenraming maar hierin geldt het Functioneel Ontwerp (FO) als toekomstambitie.

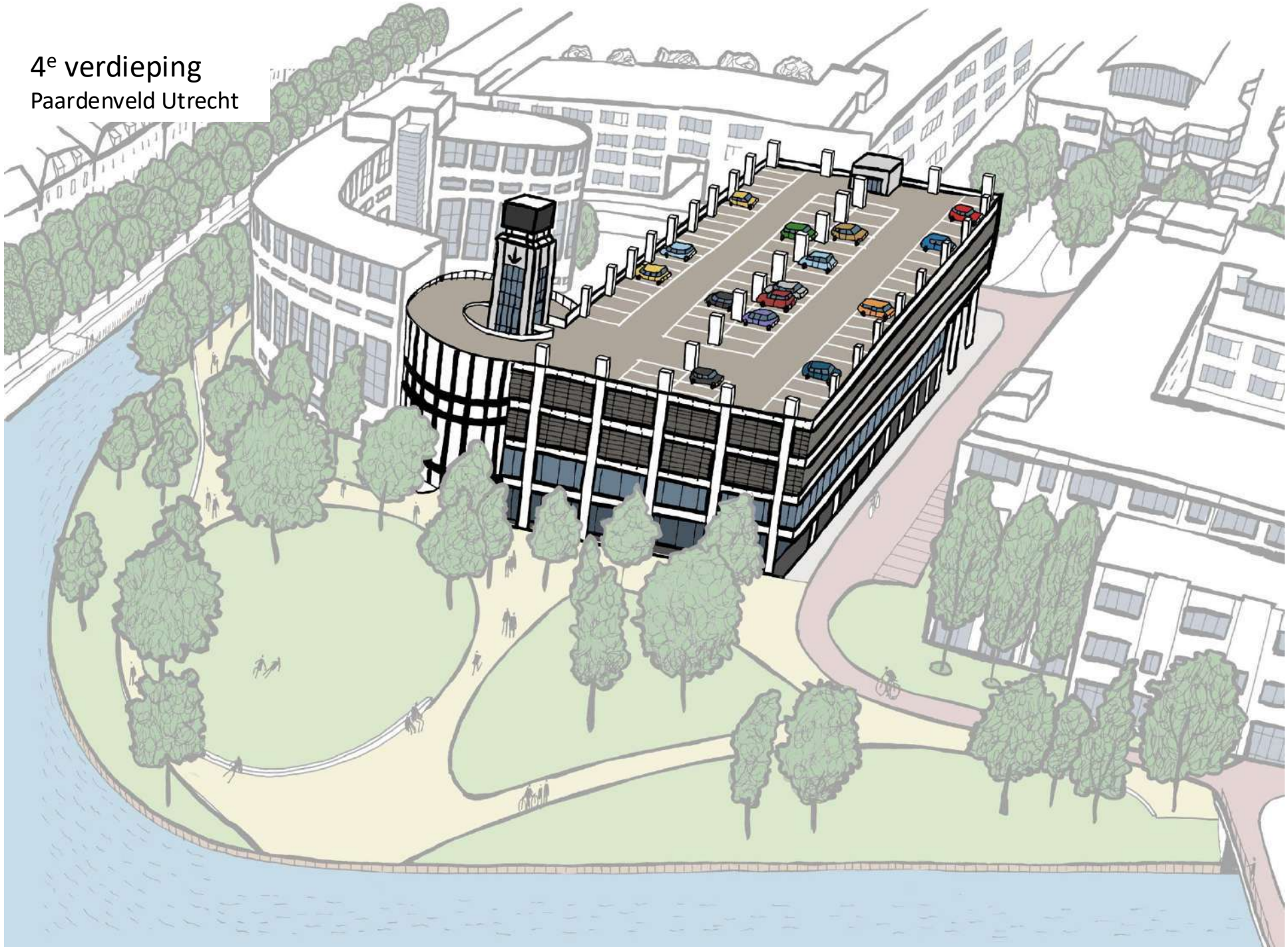
5e verdieping/dak

Paardenveld Utrecht



4e verdieping

Paardenveld Utrecht



Scenario 1

De nieuwe Vrije Vloer

Paardenveld Utrecht

Concept ‘de Nieuwe Vrije Vloer’

Bestemming:
Een cultureel-maatschappelijk voorziening met relatief lage huren
Het gebied is openbaar toegankelijk ofwel via de interne trap, de lift en via een nieuw te realiseren externe trap, gelegen langs de lange zijde van de parkeergarage.
Er heerst een bottom-up sfeer.

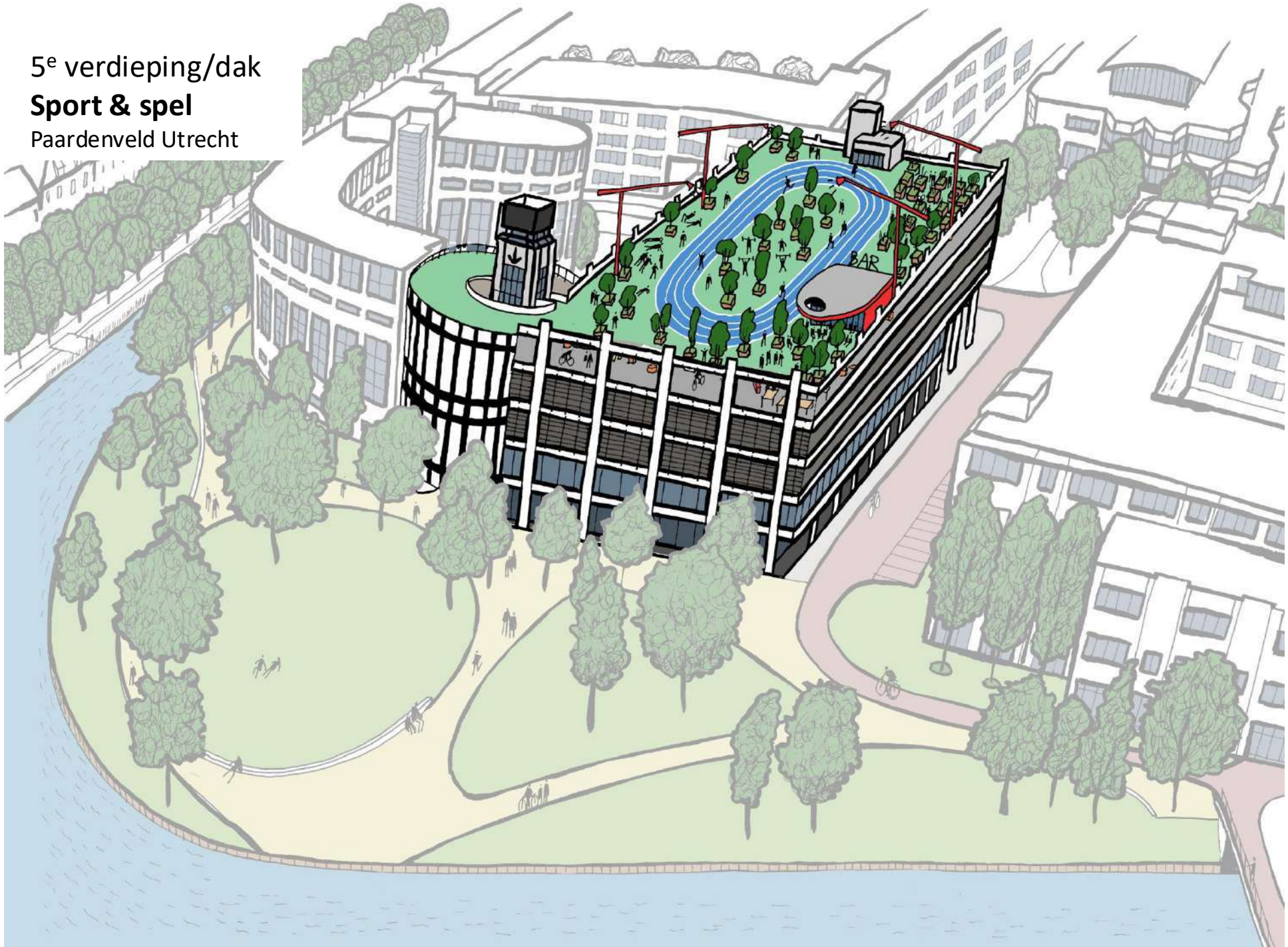
5e verdieping/dak:
Sport en spel en met een relatie met het bestaande park. Bij realisatie van een externe trap wordt het park als het waren verlengd tot boven op het dak.
Te denken valt hier aan een hardloopcircuit, fitnesstoestellen, een klimwand, trampolines, jeux de boules of minigolf. Het lijkt interessant een relatie te leggen met de huidige sportfaciliteiten op de begane grond. De trap zelf is ook onderdeel van de sportfaciliteit.
Er is plek voor een kleine horecavoorziening die bijdraagt aan de sociale controle. Vanuit hier kunnen ook diverse sportattributen worden gehuurd/uitgeleend.
Doordat er midden op het dek geen gebouwde voorziening zullen zijn, kan het dek verder gebruik worden t.b.v. evenementen, zoals een foodtruckfestival, een lokale markt, een drive-inn cinema of een schaatsbaan in de winter.
Bomen in grote bakken (onderhouden door horecaondernemer) dragen bij aan de groenbeleving van het dak.

4e verdieping:
Deze verdieping worden laagdrempelige werkruimten of ateliers ontwikkeld. Hierbij wordt met name gedacht aan kunstenaars en ‘makers’. Het betreffen vrijstaande units of cabines die als het ware tussen de 2 vloeren worden ‘geschoven’. De buitengevel van de parking blijft open, waardoor er een buitenklimaat heerst. De bestaande gevelbeplating dient te worden verwijderd, zodat er overal voldoende lichttoetreding kan plaatsvinden.
De ruimte tussen deze units is collectieve ruimte ten behoeve van deze ondernemers. Hier kan eventueel ook een beperkt publieksprogramma worden verzorgd. De plek kan verder gebruikt worden t.b.v. kleinschalige evenementen, tentoonstellingen en debatten.

5e verdieping/dak

Sport & spel

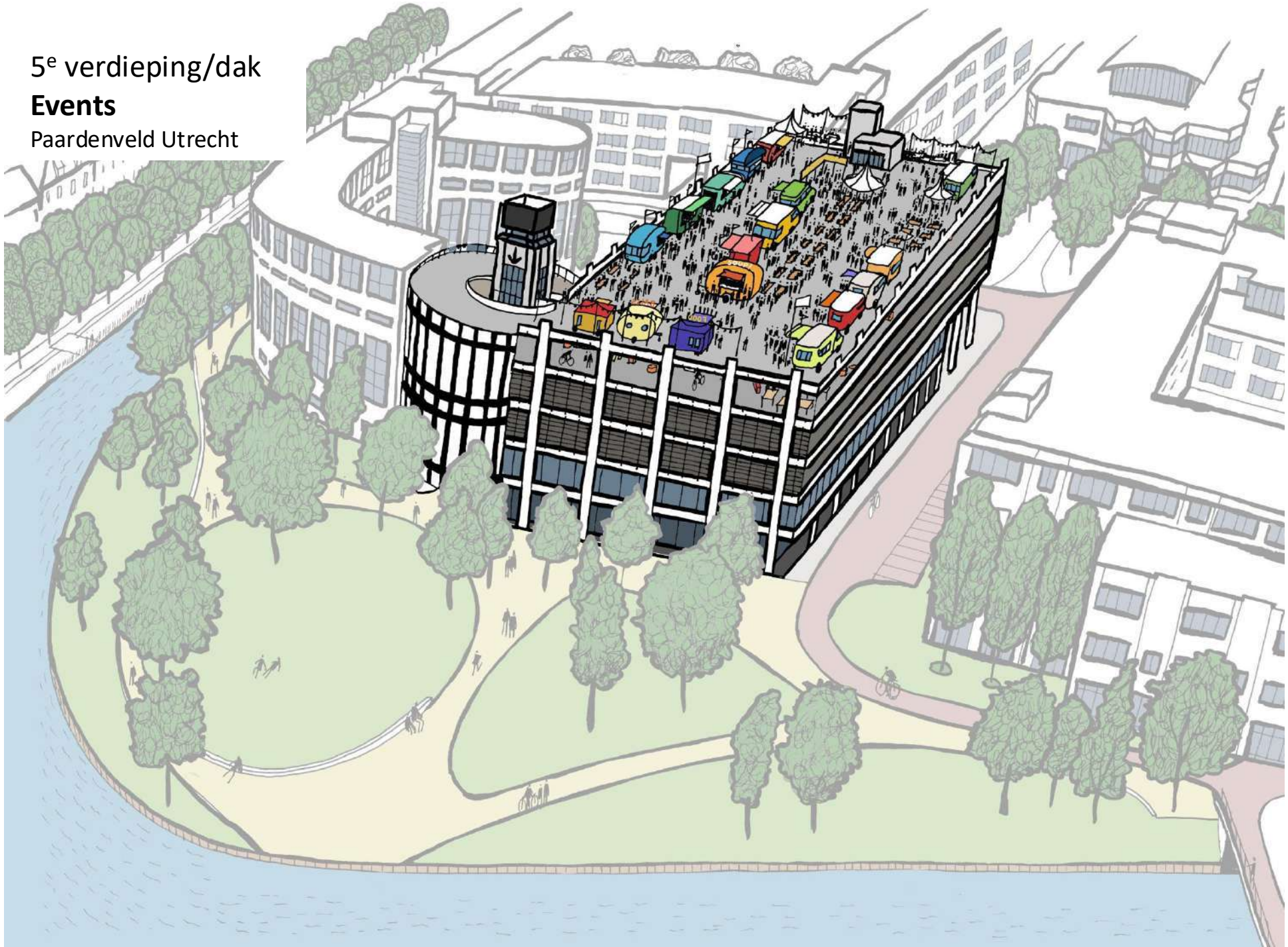
Paardenveld Utrecht



5e verdieping/dak

Events

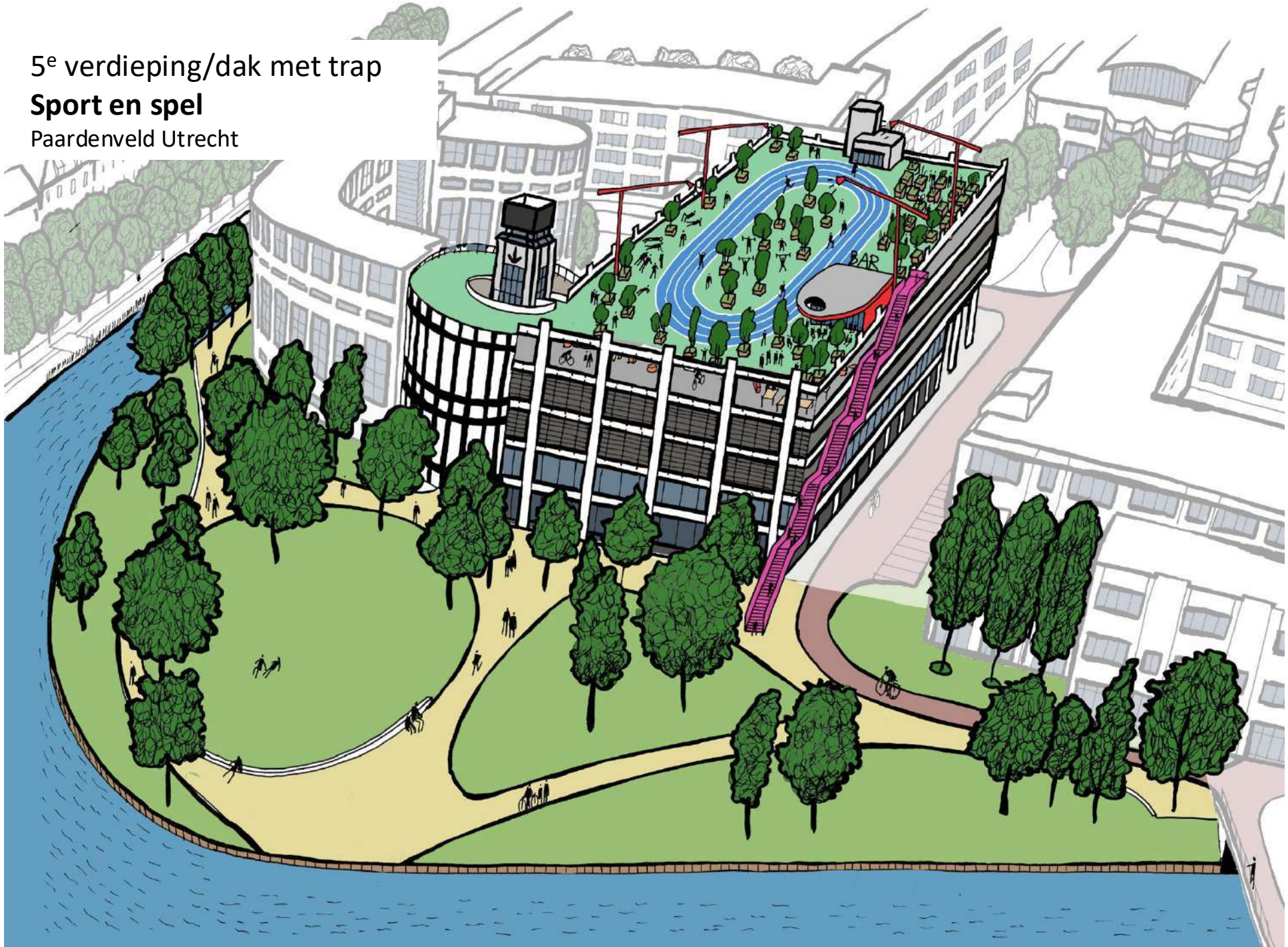
Paardenveld Utrecht



5e verdieping/dak met trap

Sport en spel

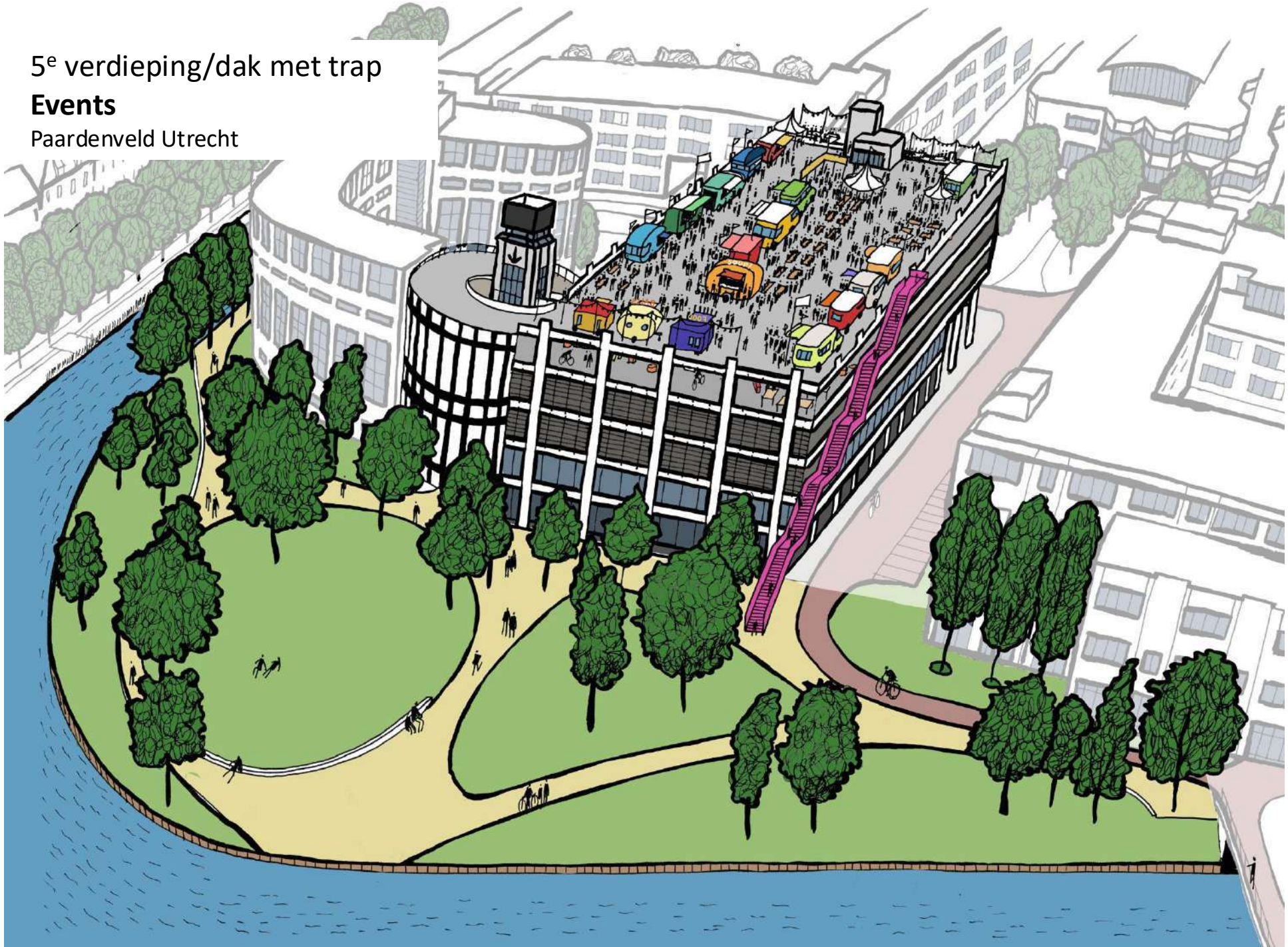
Paardenveld Utrecht



5e verdieping/dak met trap

Events

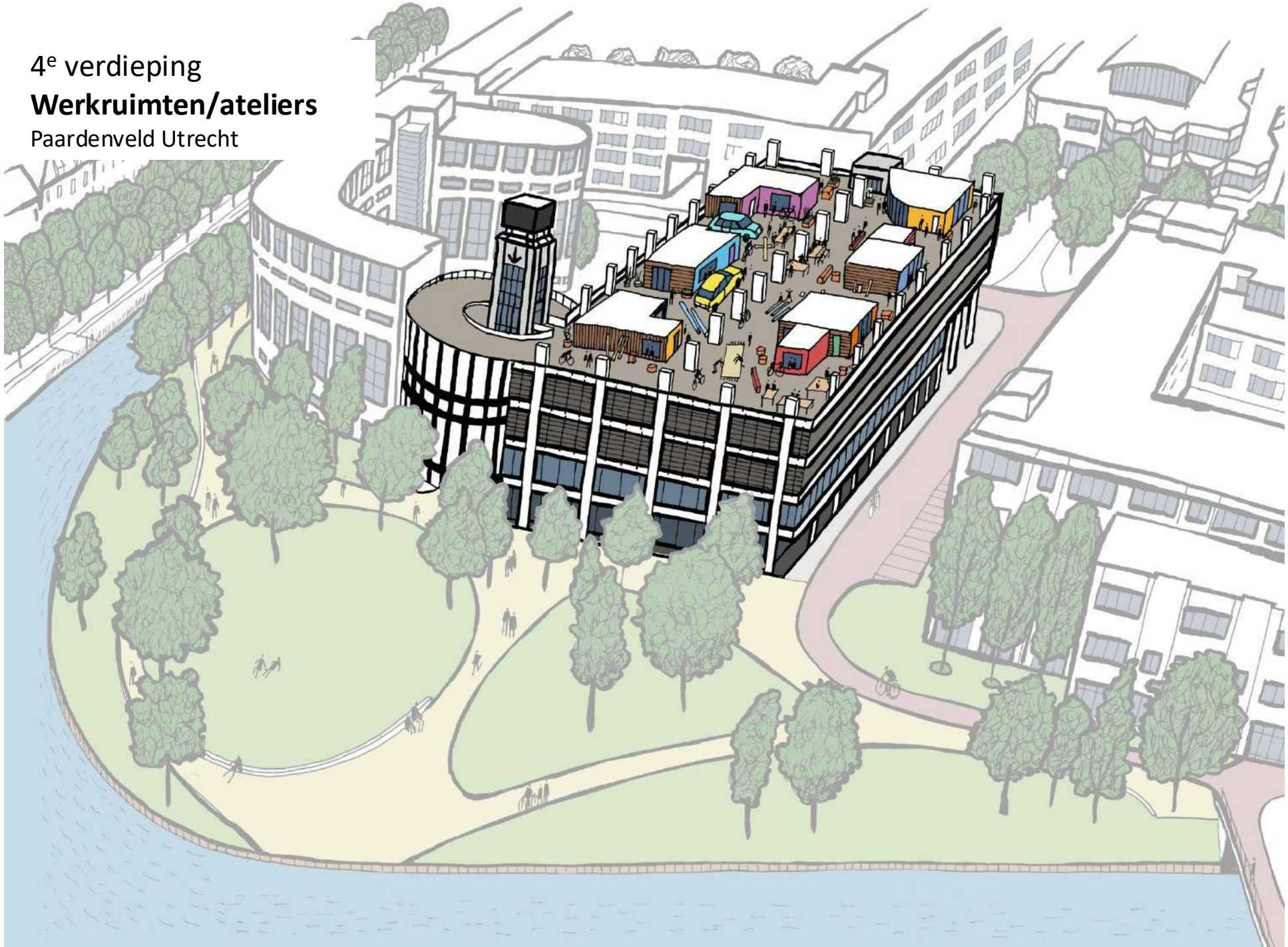
Paardenveld Utrecht



4e verdieping

Werkruimten/ateliers

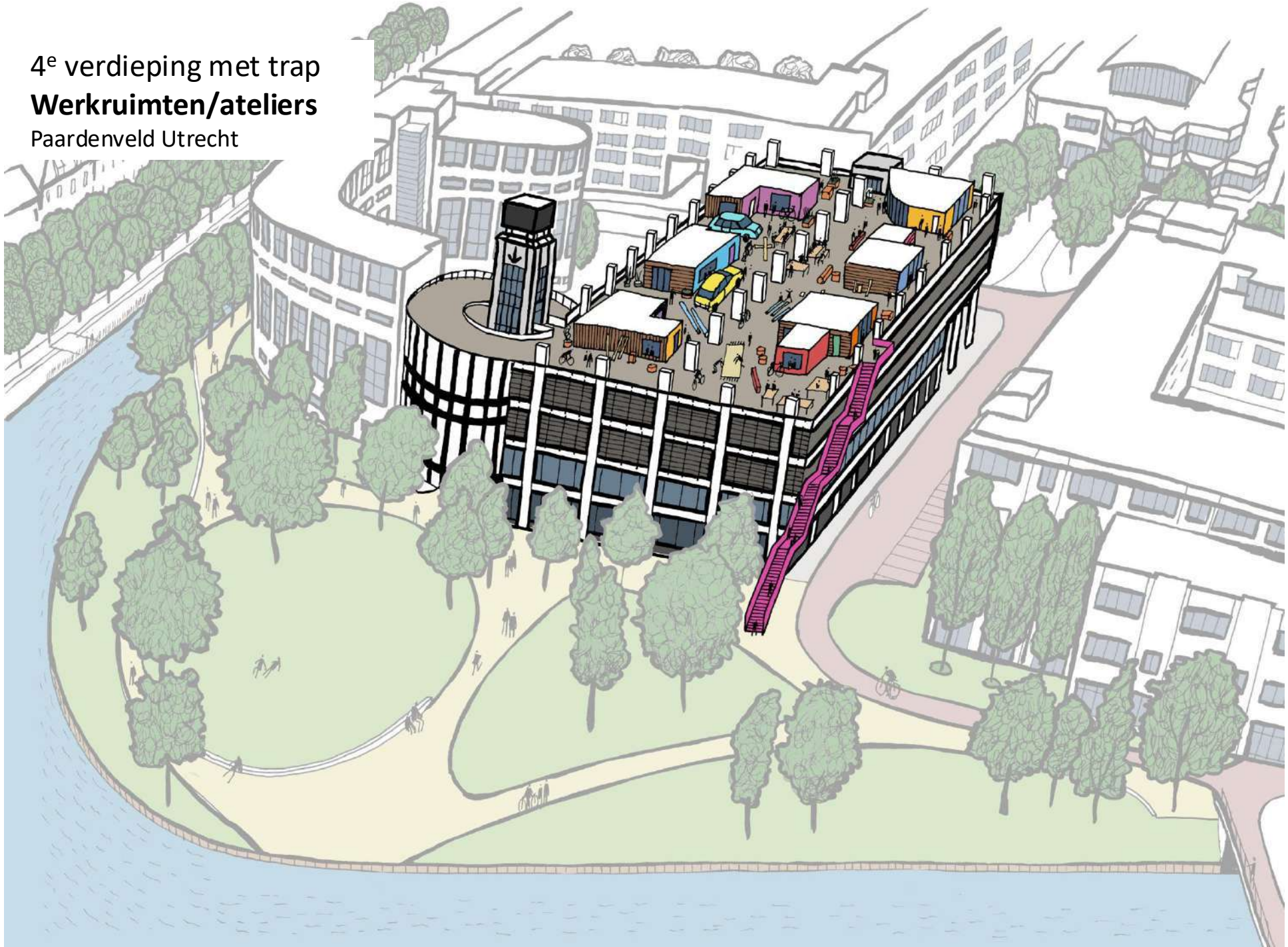
Paardenveld Utrecht



4e verdieping met trap

Werkruimten/ateliers

Paardenveld Utrecht



Scenario 2

De magneet

Paardenveld Utrecht

Concept ‘de Magneet’

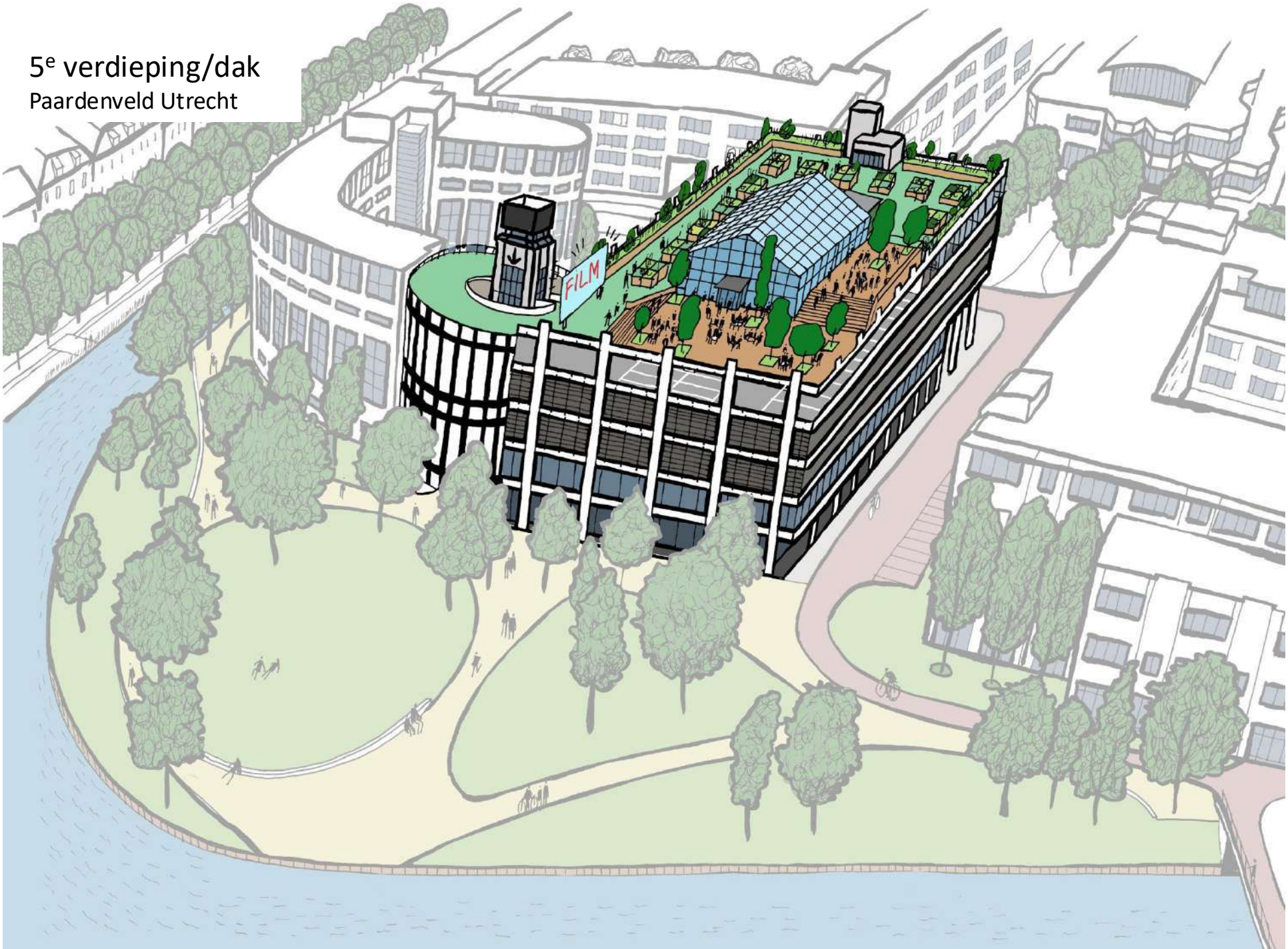
Bestemming:
Een hippe stedelijke hotspot voor de stedeling. Een plek waar heel Utrecht moet zijn geweest. Het betreft een locatie voor horeca i.c.m. cultuur en mogelijk ook een daktuin voor bewoners. Er heerst bovenal een creatieve en ondernemende sfeer. De exploitatie is commercieel en met name het dak is openbaar toegankelijk. Een externe trap is hier zeer wenselijk en draagt bij aan de beleving van deze plek.

5e verdieping/dak:
Op het dak wordt een grote horecavestiging gerealiseerd. Onderdeel daarvan is een grote daktuin voor groenten en kruiden kunnen worden verbouwd. Dit ten behoeve van de horeca, maar ook voor bewoners in de omgeving die geen tuin hebben, maar graag samen met buurtbewoners willen tuinieren.
De horecaondernemer programmeert ook diverse kleinschalige evenementen, zoals bijvoorbeeld een filmavond of een dansavond. Een deel van het dak wordt iets verhoogd, zodat er een spectaculair uitzicht over de stad ontstaat.

4e verdieping:
Deze verdieping wordt deels gebruikt t.b.v. parkeren, maar ook ten behoeve van commerciële ruimten die kunnen worden verhuurd aan creatieve ondernemers. Deze plek is een nieuwe broedplaats in de stad. De zijgevel wordt ter hoogte van deze commerciële ruimten dichtgemaakt en voorzien van transparante gevels, conform de atelier- en werkruimten op de eerste verdieping van het gebouw.
De toegang van deze ruimten vindt plaats via een interne corridor die wordt aangesloten op het bestaande trappenhuis.
Er is een beperkte functionele en ruimtelijke relatie tussen de vierde en de vijfde verdieping.

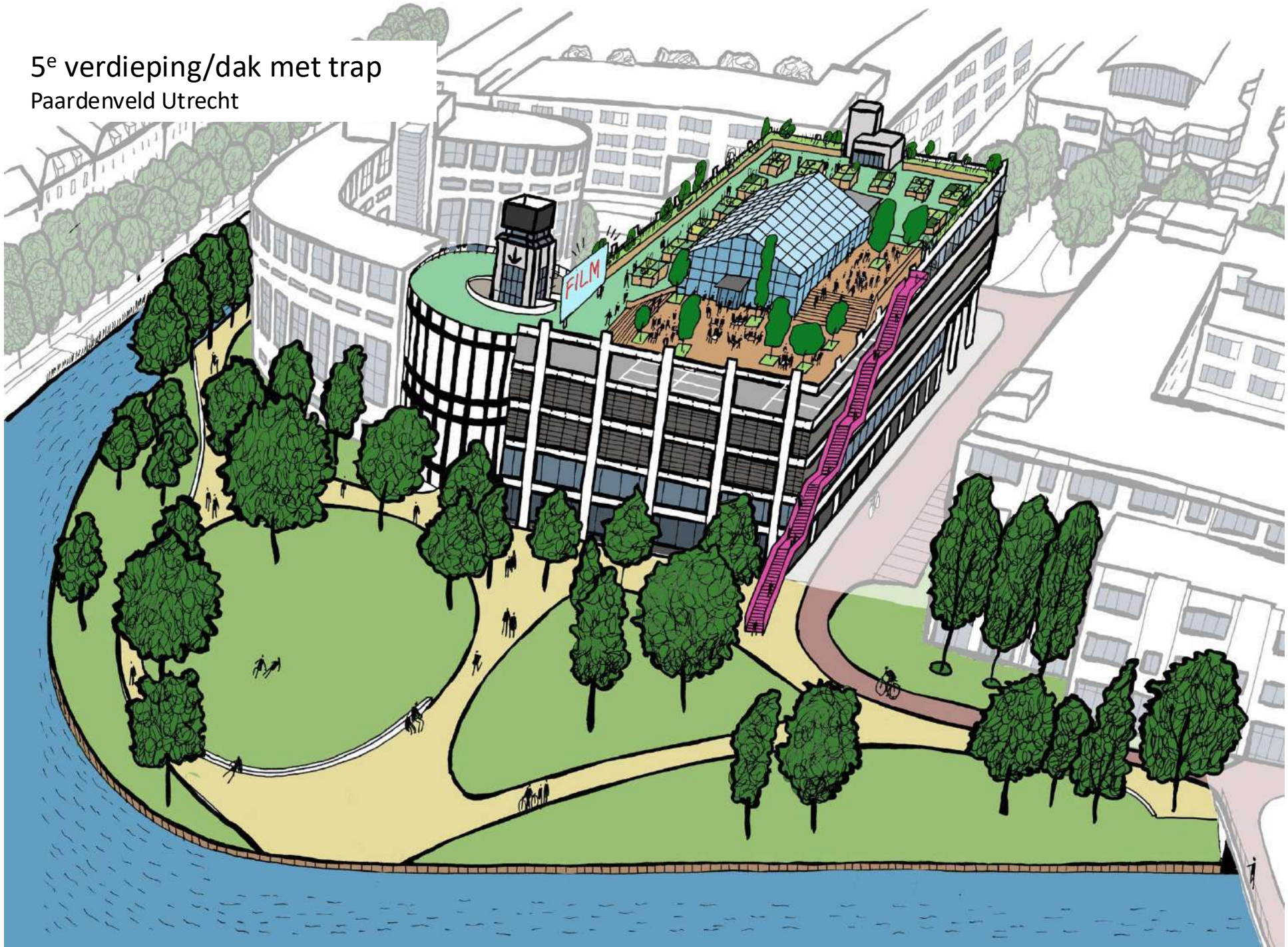
5e verdieping/dak

Paardenveld Utrecht



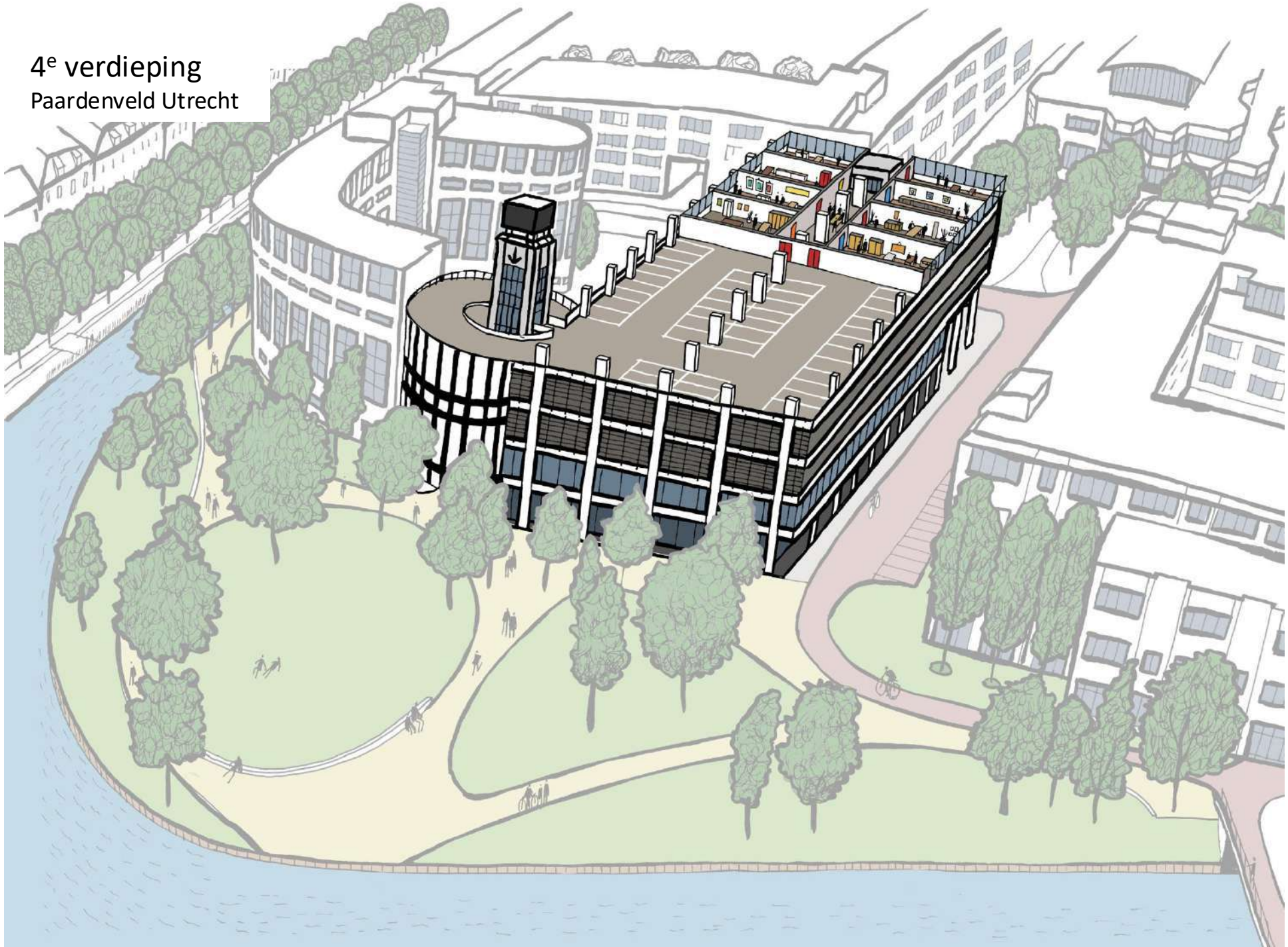
5e verdieping/dak met trap

Paardenveld Utrecht



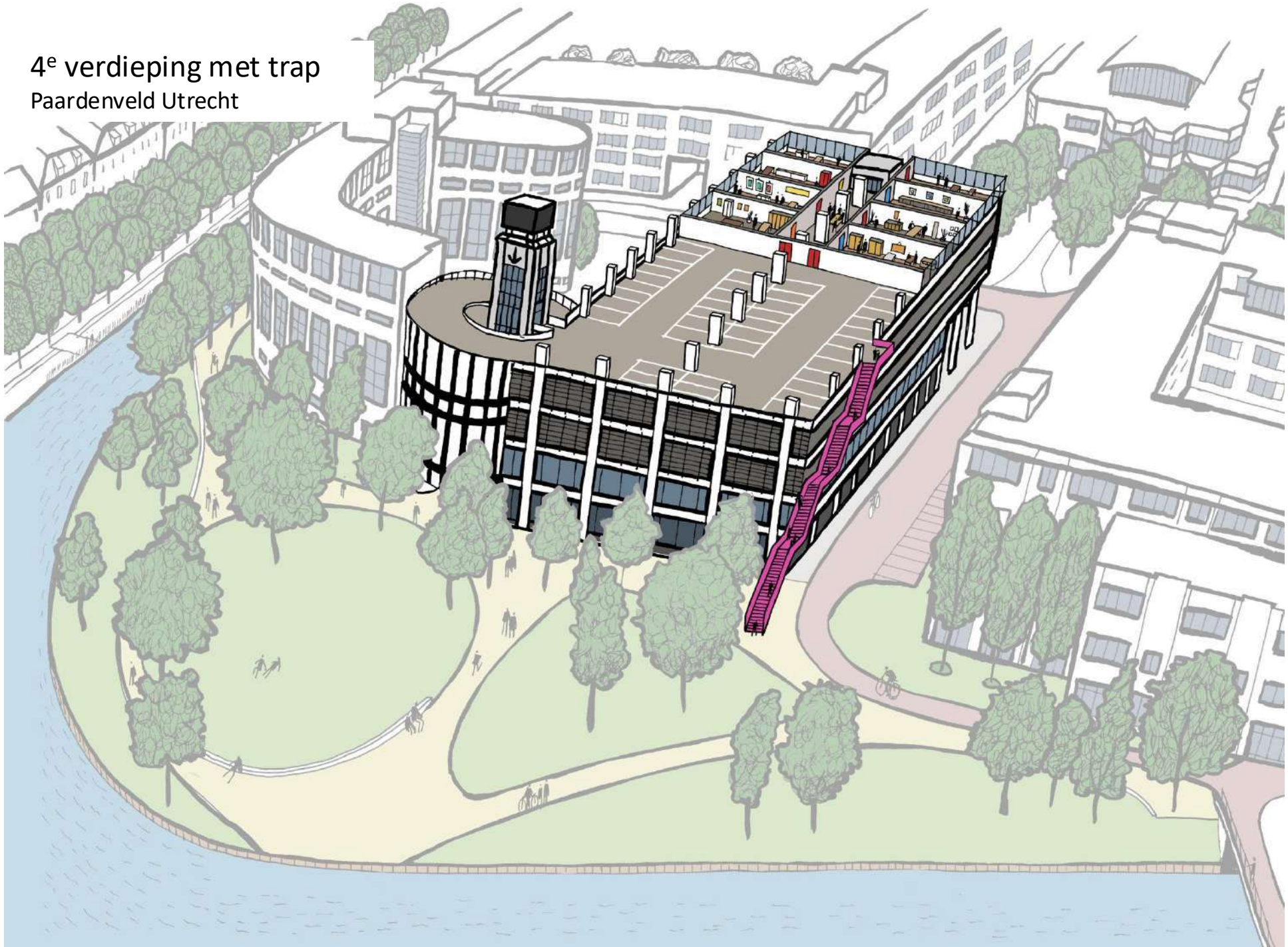
4e verdieping

Paardenveld Utrecht



4e verdieping met trap

Paardenveld Utrecht



Scenario 3

Wijk P

Paardenveld Utrecht

Concept ‘Wijk P’

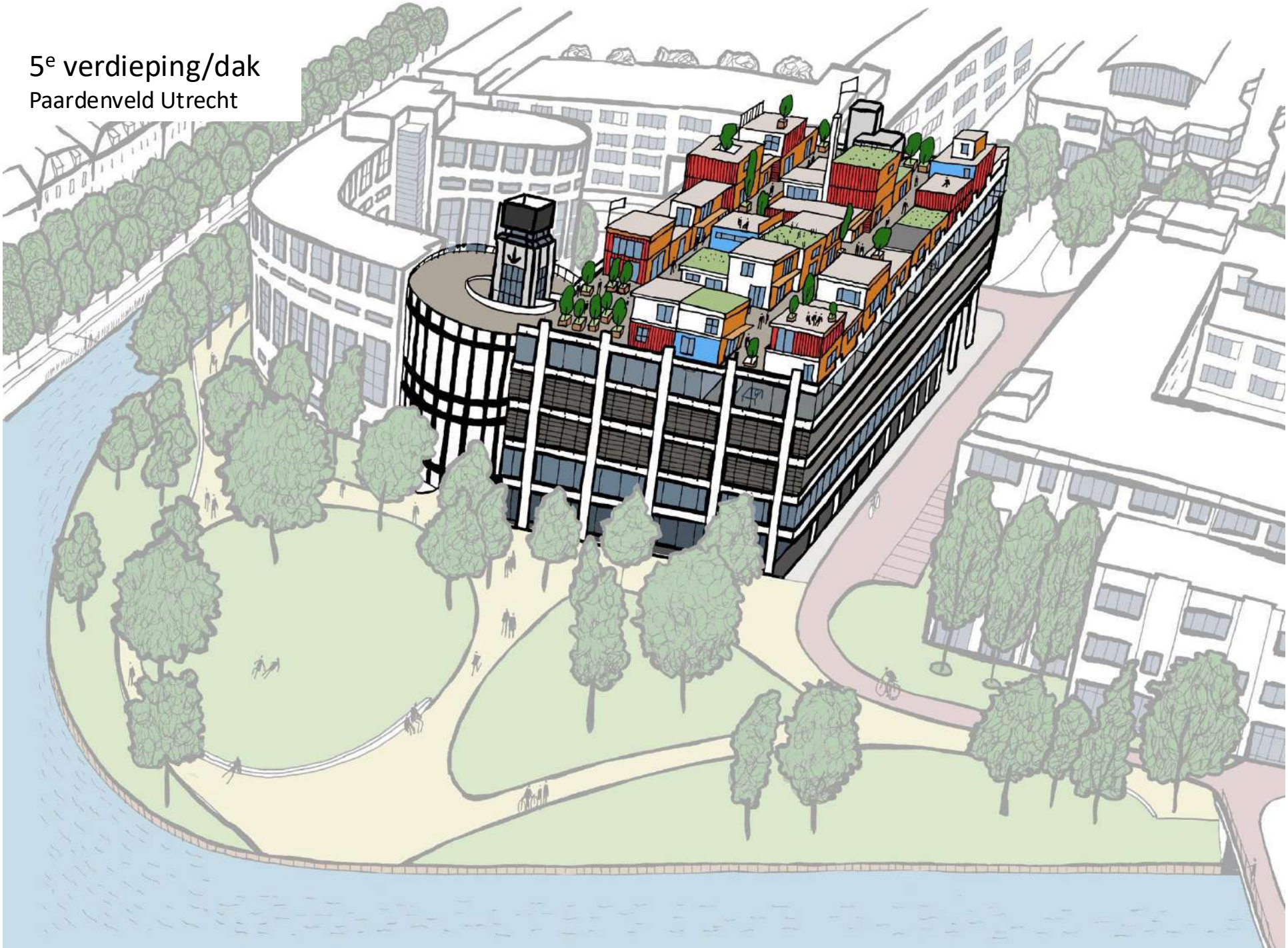
Bestemming:
Een hippe tijdelijke woon en werklocatie met lage huren ten behoeve van creatieve jongeren. De plek draagt bij aan een diverse aanbod van bijzondere woon– en werkmilieus. De locatie is zeer beperkt openbaar. Een externe trap draagt beperkt bij aan een verlevendiging van de woonlocatie op het dak.

5e verdieping/dak:
Op het dak worden flexibele woonunits gebouwd met een beperkte grootte. De footprint van de woningen (ongeveer 5x5 m.) is gebaseerd op het patroon van 2 parkeervakken. De hoogte varieert van 1 tot 3 bouwlagen.
De plek zou een interessante showcase voor ‘optopping’ opgaves in de stad Utrecht kunnen zijn. Dit zou onder andere kunnen door middel van de toepassing van lichte biobased constructies.
Deze woonunits zijn goed geschikt te maken ten behoeve van de huisvesting van studenten of jong werkenden. De ruimte tussen de woningen wordt collectief gebruikt

4e verdieping:
Deze verdieping wordt in zijn geheel voorzien ten behoeve van commerciële ruimten die kunnen worden verhuurd aan creatieve ondernemers. Deze plek is een nieuwe broedplaats in de stad. De zijgevel wordt volledig dichtgemaakt en voorzien van transparante gevels, conform de atelier- en werkruimten op de eerste verdieping van het gebouw. De toegang van deze ruimten vindt plaats via een interne corridor die wordt aangesloten op het bestaande trappenhuis. Er is een beperkte functionele en ruimtelijke relatie tussen de vierde en de vijfde verdieping.

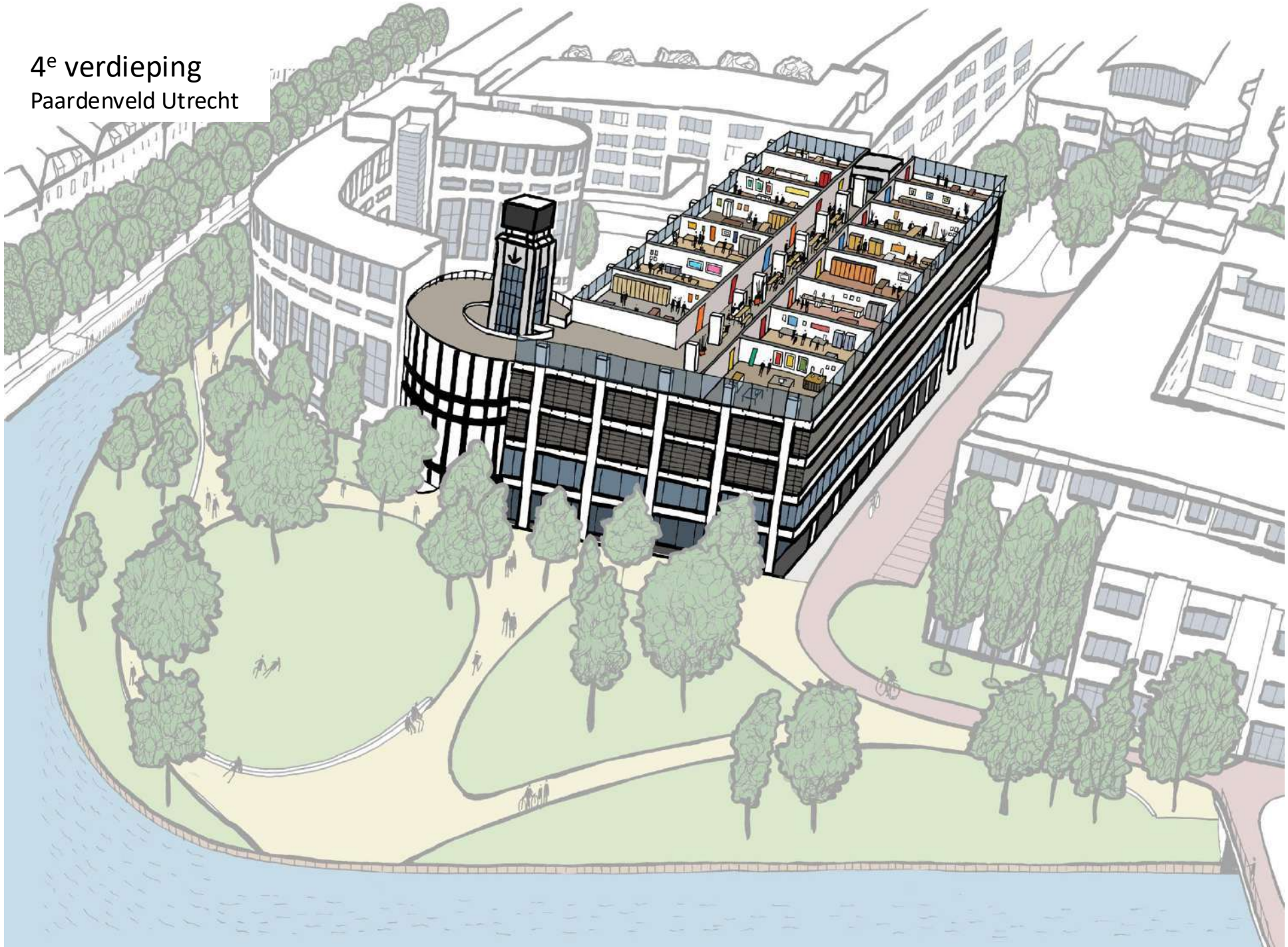
5e verdieping/dak

Paardenveld Utrecht



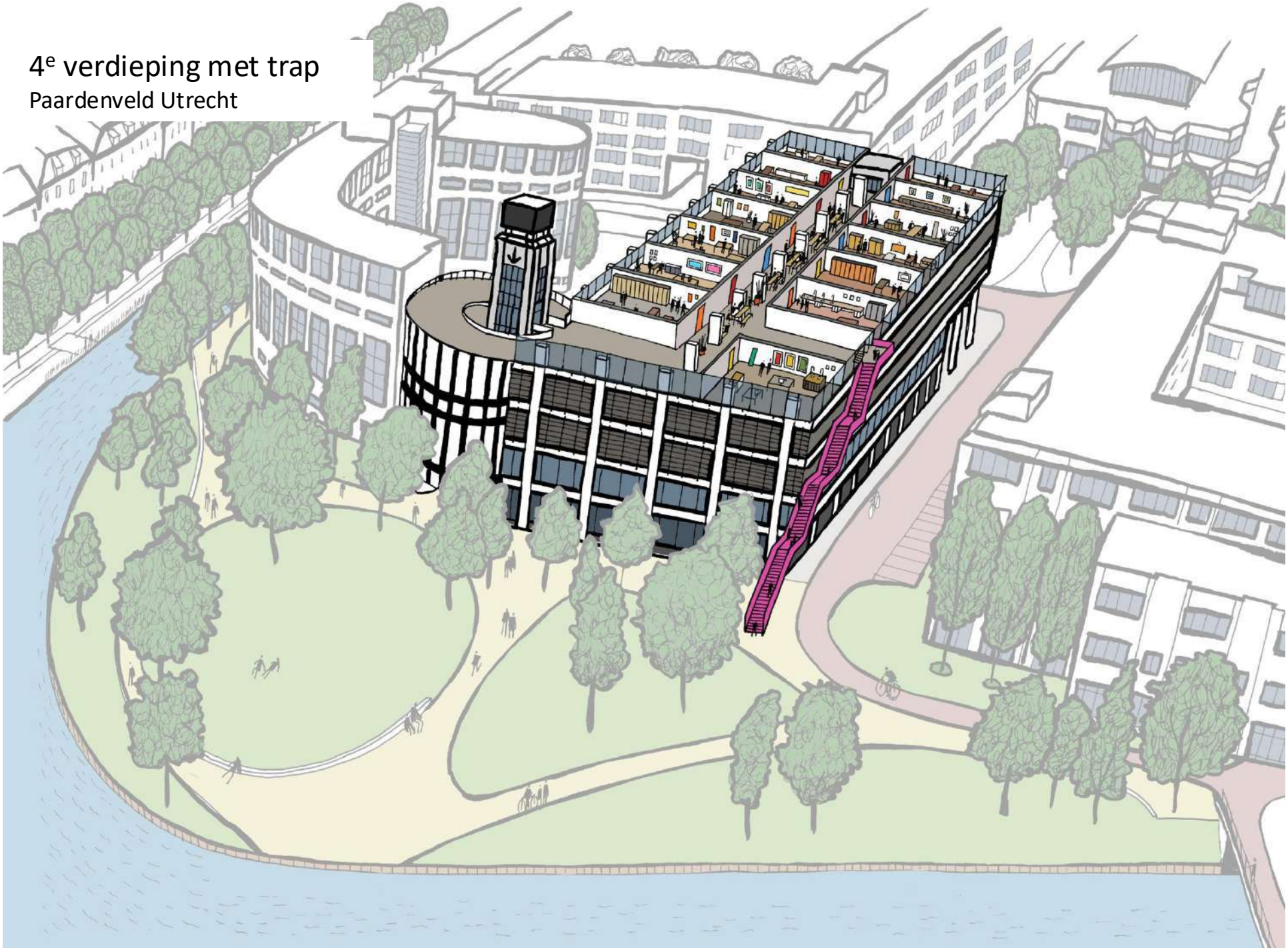
4e verdieping

Paardenveld Utrecht



4e verdieping met trap

Paardenveld Utrecht



Economische impactanalyse Paardenveldgarage Utrecht

<Status>



BRO
Ruimte | om *in* te leven

colofon

projectnaam
Economische impactanalyse Paardenveldgarage Utrecht

datum
1 juli 2022

Projectnummer
P02411

opdrachtgever
Gemeente Utrecht

BRO
projectleider
DGo
projectteam
TOl

bron Kaft
BRO



BRO
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl
www.bro.nl

BRO
Ruimte om *in* te leven

Inhoudsopgave

1 Onderzoeksopzet **3**
1.1 Aanleiding en centrale vraag 3
1.2 Onderzoeksgebied 3

2 Samenvatting & Conclusies **5**
2.1 Ruimtelijke context en uitgangspunten 5
2.2 Conclusie: negatieve effecten per saldo beperkt 5

Bijlage 1 Deskresearch

Bijlage 2 Ondernemersenquête

Bijlage 3 Bezoekersenquête

1 Onderzoeksopzet

1.1 Aanleiding en centrale vraag

In de gemeente Utrecht speelt momenteel de discussie over de toekomst van parkeergarage Paardenveld. De parkeergarage is verouderd en de bereikbaarheid is matig. Gemeente Utrecht overweegt een aantal scenario's, waaronder sloop. De eventuele sloop van de parkeergarage kan effect hebben op bedrijven in de directe omgeving. De behoefte aan parkeervoorzieningen is sterk afhankelijk van de aard van de bedrijvigheid. Sommige typen bedrijven hebben behoefte aan parkeren in de nabijheid vanwege gericht bezoek of halen/brengen van producten. Andere bedrijven hebben juist meer behoefte aan een fijn verblijfskwaliteit en beleving in de omgeving. Dit type bedrijvigheid heeft meer behoefte aan ruimte voor de voetganger. De acceptatie van loopafstanden verschilt dan ook sterk per type bedrijf.

Voorliggende analyse vormt één van de onderleggers voor de bestuurlijke afweging om wel of niet te kiezen voor scenario 'sloop'. De centrale vraag is*: Wat is de economische impact van het slopen van de Paardenveldgarage op de omliggende ondernemingen en voorzieningen?*

In voorliggend onderzoek beantwoorden we de hoofdvraag via 3 deelonderzoeken:

1. Bureau-onderzoek en schouw (bijlage 1
2. Ondernemersenquête (bijlage 2).
3. Bezoekersenquête van de Paardenveldgarage (bijlage 3).

Deze deelonderzoeken en de belangrijkste resultaten zijn als bijlage-hoofdstukken opgenomen. In het volgende hoofdstuk staat de conclusie.



Figuur 1: Onderzoeksgebied

1.2 Onderzoeksgebied

De Paardenveldgarage ligt aan de rand van de binnenstad van Utrecht, aan de Weerdsingel. De garage is te bereiken via de Kroonstraat en de Nieuwekade en ligt in een gemengd woonwerkgebied (zie figuur 1). In de plint van de garage bevinden zich enkele horecagelegenheden. De parkeergarage heeft een capaciteit van 384 parkeerplekken en kent een tarief van ca. 4 euro per uur. In de directe nabijheid zijn er andere parkeervoorzieningen met een vergelijkbare of grotere capaciteit te weten: La Vie, Knipstraat & Hoog Catharijne P5. Zie ook figuur 2. Deze parkeergarages hebben een vergelijkbaar tarief[1]. Wel zijn er kleine verschillen: hoe dichter bij het centrum hoe duurder de parkeergarage.

Het onderzoeksgebied is op basis van maximale loopafstand afgebakend (zie figuur 1). Binnen dit gebied zijn er eventuele effecten op bedrijven. Het onderzoeksgebied is Wijk C. Ofwel: het gebied tussen de Catharijnesingel, Weerdsingel-westzijde, Oude Gracht en Vredenburg. Wijk C is onderverdeeld in vier deelgebieden die meer op elkaar aansluiten qua type gebied en voorzieningen.

[1] La Vie (ca. 4,80 per uur), Hoog Catharijne P4 (ca. 4,00 per uur), Rijnkade P6 (ca. 4,30 per uur), Moreelse park (ca. 3,30 per uur).



Figuur 2: Overige parkeergarages in Utrecht

2 Samenvatting & Conclusies

2.1 Ruimtelijke context en uitgangspunten

De focus van voorliggend onderzoek ligt op de economische effecten die de eventuele sloop van de Paardenveldgarage heeft op de huidige voorzieningen in het gebied. Dit is een vrij specifiek gedefinieerde onderzoeksvraag. Toch is het goed om ook oog te hebben voor de bredere ruimtelijke context en tijdsgeest. De stad verandert namelijk continu qua samenstelling van voorzieningen en type bezoekers.

Ruimtelijke ontwikkelingen Utrechtse binnenstad
Relevant is dat de gemeente Utrecht en de binnenstad nog fors groeien qua inwonertal. De gemeente Utrecht van circa 360.000 nu naar 455.000 in 2035 (+26%). De Utrechtse binnenstad van circa 19.600 naar circa 29.000 inwoners (+48%)[2]. Voor veel voorzieningen zijn de eigen inwoners de belangrijkste afnemers. Daarom heeft deze groei een dempende werking op eventuele negatieve economische effecten door de sluiting van de Paardenveldgarage. Daarbij biedt eventuele sluiting mogelijk ruimte voor nieuwe woningen en inwoners in Wijk C. Dat biedt perspectief voor bestaande en nieuwe ondernemingen.

Ook heeft Utrecht een gemiddeld laag autobezit onder de eigen inwoners. De Utrechtse binnenstad wordt dan ook vooral bezocht met het OV, met de fiets of te voet. 15% van de bezoekers komt met de auto. Dat is lager dan gemiddeld in binnensteden en de verwachting is dat dit aandeel verder afneemt. Dat is een belangrijke **indicatie** dat parkeerbezoekers slechts een klein deel van de omzet van voorzieningen generen. Bovendien heeft de binnenstad een sterke uitgangspositie. De Utrechtse binnenstad is één van de meest aantrekkelijke binnensteden om te bezoeken en krijgt een gemiddeld hoge waardering[3].

Verkleuring Wijk C
Het onderzoeksgebied verkleurt langzaam van een auto-georiënteerd gebied naar een verblijfsgebied met meer ruimte voor langzaam verkeer. Een gebied met veel groen langs de heropende singel, sfeer en beleving. Zie ook de foto op de kaft van dit onderzoek. Ook de afname van winkels en de toename van horeca past is een onderdeel van de verkleuring. De eventuele sloop en herbestemming van de Paardenveldgarage biedt kansen voor bestaande en nieuwe ondernemingen in het gebied. Dit is ook benoemd in de Omgevingsvisie.

2.2 hoofdconclusie: negatieve effecten per saldo beperkt

In deze paragraaf staat de conclusie van het onderzoek. De toelichting en nadere onderbouwing van de verschillende deelonderzoeken staat in de volgende bijlage-hoofdstukken. De hoofdvraag is:

Wat is de economische impact van het slopen van de Paardenveldgarage op de omliggende ondernemingen en voorzieningen?
De conclusie is dat de negatieve economische impact op de omliggende ondernemingen en voorzieningen over de hele linie beperkt zijn. Wel is er aandacht nodig voor een enkele ondernemer die wel hard geraakt kan worden en eventuele zorgen van ondernemers. Bij deze conclusie zijn de volgende argumenten relevant uit de verschillende deelonderzoeken.

Economische effecten beperkt en aanvaardbaar
De sloop heeft naar verwachting geen wezenlijke effecten op het aantal auto-bezoekers van de voorzieningen van Wijk C. Het merendeel van de bezoekers van de Paardenveldgarage (82%) wijkt bij sloop uit naar een andere parkeergarage in de omgeving. Een kleiner deel 16% noemt ook het openbaar vervoer als alternatief. Dit blijkt uit de bezoekersenquête (zie bijlage 3). De ondernemers zijn over het algemeen tevreden over hun vestigingsplaats. Twee-derde van hen verwacht dat de omzet van de onderneming of organisatie zich de komende 5 jaar positief ontwikkelt, maar voldoende parkeergelegenheid heeft hierop wel invloed. Dit blijkt uit de ondernemersenquête (bijlage 2).

Prima alternatieve parkeergarages
In Wijk C zijn prima alternatieve parkeergarages aanwezig qua ligging en prijsstelling, zoals La Vie (Bijenkorf) en Hoog Catharijne P5. Uit de bezoekersenquête blijkt dat bezoekers maximaal 10 minuten lopen vanuit de parkeergarage. Dat betekent dat veel voorzieningen in Wijk C ook prima te bezoeken zijn vanuit de alternatieve parkeergarages. Voor het merendeel van de ondernemers in Wijk C is de Paardenveldgarage **niet** de meest dichtbij zijnde parkeergarage. De geënquêteerde ondernemers noemen dan ook prima alternatieve parkeergarages in de omgeving. Wel zijn de parkeertarieven een aandachtspunt (zie alinea Overwegingen).

[2] Gemeente Utrecht, bevolkingsprognose, 2021.
[3] KSO Randstad 2021.

Voorzieningen beperkt afhankelijk Paardenveldgarage
Er zijn over de hele linie weinig publieksgerichte voorzieningen in Wijk C die sterk afhankelijk zijn van specifiek de Paardenveldgarage. Dat blijkt uit het bureauonderzoek (bijlage 1). In algemene zin geldt voor de voorzieningen per deelgebied (zie blauw kader) het volgende:

- De kleinere voorzieningen (horeca, diensten, winkels) zijn slechts beperkt afhankelijk van auto-bezoek omdat zij ook de eigen buurt verzorgen. Bovendien hebben zij veelal een alternatieve parkeergarage in de omgeving.
- De grootschalige commerciële voorzieningen (in bijvoorbeeld deelgebied C) zijn meer afhankelijk van autobezoek, maar zij hebben eveneens alternatieve parkeergarages ter beschikking.
- De grotere kantoren en overige publieksfuncties (deelgebied A) zijn ook deels afhankelijk van auto-bezoek, maar zij hebben veelal een eigen parkeervoorziening voor werknemers en soms ook bezoekers.

Grotere economische impact bij enkele ondernemingen
Ondanks het voorgaande heeft de sluiting wel een grotere impact op een handvol ondernemingen en voorzieningen in de directe omgeving van de Paardenveldgarage (deelgebied A). In veel mindere mate heeft de sluiting mogelijk een korte termijn effect op de voorzieningen in de Willemstraat (looproute Paardenveldgarage naar binnenstad). BRO denkt dat dit echter beperkt is. Deze voorzieningen profiteren immers ook van de groei van Utrecht en van de bredere transformatie van het gebied.

Overwegingen

- **Aantrekkelijke alternatieve parkeergarages.** De conclusie is dat er voldoende alternatieve parkeergarages in de omgeving zijn. Voor de bredere afweging is relevant dat deze garages wel beschikbaar en aantrekkelijk blijven. Een aandachtspunt is daarom de huidige en de toekomstige bezettingsgraad en de tariefstelling. Hoewel de verschillen in tarief klein zijn tussen de garages, kiest een deel van de bezoekers wel voor de Paardenveldgarage vanwege het lagere tarief. Ook gaven enkele ondernemers aan dat parkeergarage La Vie vaak vol, vies en onveilig is.
- **Perspectief van enkele ondernemingen**. Hoewel de economische effecten per saldo beperkt zijn, kunnen enkele individuele ondernemingen wel hard getroffen worden door de sluiting. Mogelijk kunnen deze ondernemingen verplaatsen. Ook andere ondernemers kunnen zich zorgen maken over omzetverlies. Dat is een duidelijk signaal uit de ondernemersenquête Daarom is het raadzaam de ondernemers (en eigenaren) ook in het vervolgtraject actief mee te nemen in de potentie van transformatie van de Paardenveldgarage en de bredere verkleuring van Wijk C.
- **Bereikbaarheid van (grotere) publieksvoorzieningen.** Uit de bezoekersenquête blijkt dat veel bezoekers van het politiebureau parkeren in de Paardenveldgarage. Het is een aandachtspunt dat deze voorziening voldoende bereikbaar blijft voor bezoekers.

Beschrijving deelgebieden wijk C

- Deelgebied A is de directe omgeving van de Paardenveldgarage. Het is een grofkorrelig gebied. Met een aantal grote publieksvoorzieningen, met veel werknemers. Zoals het politiebureau, maar ook enkele kantoren en een instellingen en kleinere ondernemers.
- Deelgebied B is een meer fijnkorrelig gebied met horeca en diensten (zoals kappers etc.). De voorzieningen liggen aan Vredenburg maar ook in de Willemstraat (looproute Paardenveldgarage naar binnenstad).
- Deelgebied C heeft meer grootschalige voorzieningen zoals Bijenkorf, een theater en een bioscoop.
- Deelgebied D is vooral een woongebied met buurtvoorzieningen in de plint.



Figuur 3: Deelgebieden Wijk C

Bijlage 1

Deskresearch

1 Analyse bureau-onderzoek

1.1 Aanbod Wijk C

De Paardenveldgarage bevindt zich in Wijk C in Utrecht. De wijk kent een veelzijdig aanbod van voorzieningen. De wijk is opgedeeld in vier verschillende deelgebieden die meer op elkaar aansluiten als het gaat om, werk, wonen en recreëren.



Figuur 4: Deelgebieden Wijk C

Het aanbod van publieksgerichte voorzieningen, werkgelegenheid en de verdeling tussen wonen en verblijven wordt beschreven per deelgebied.

Het totale onderzoeksgebied bevat in totaal 83 vestigingen met publieksgerichte bedrijvigheid conform Locatus. Hiervan staan 6 vestigingen leeg (ca. 7%). De publieksgerichte bedrijven vallen vooral in de groepen: 'Horeca" en 'Diensten', Met name horeca is veel aanwezig in Wijk C met 39 vestigingen (ca. 47%). De horeca ligt vooral in 'Vredenburg' in het zuiden van het gebied in deelgebied B. De Willemstraat is een aanlooproute naar het centrum met veel voetgangers. De groep diensten is met 20 vestigingen de tweede groep in Wijk C (ca. 25%). Van de groep horeca is de hoofdbranche 'eten' verreweg het grootst met 22 vestigingen (ca. 56%). Van de groep diensten is de hoofdbranche Ambacht het grootst met 16 vestigingen (0,8%).

De overige groepen zijn minder sterk aanwezig in Wijk C. 6 vestigingen vallen in de groep Cultuur & Ontspanning (ca. 7%), 4 vestigingen vallen in de groep In/Om Huis (ca. 5%) en 3 vestigingen vallen in de groep Vrije Tijd (ca. 4%).

De groep mode en luxe is met twee vestigingen zeer beperkt aanwezig in Wijk C, echter is het wel de grootste groep qua WVO (ca. 52%). Dit komt door de Bijenkorf die zich in deelgebied C bevindt.

Uit tabel 2 blijkt dat het merendeel van de grootste voorzieningen in Wijk C, een eigen parkeervoorziening heeft.

Tabel 1: Grootste bedrijven en parkeervoorziening

Voorziening	Werknemers	Eigen parkeervoorziening
Nationale Politie Midden Nederland	916	Onduidelijk
Inspectie van het Onderwijs	520	Ja
Kamer van Koophandel Utrecht	293	Ja
De Bijenkorf	272	Nee
HKU CvB, Lectoren, Backoffice	223	Ja
AOb, Algemene Onderwijsbond	**146**	**Ja**

Tabel 2: Publieksgerichte bedrijvigheid Wijk C (Locatus)

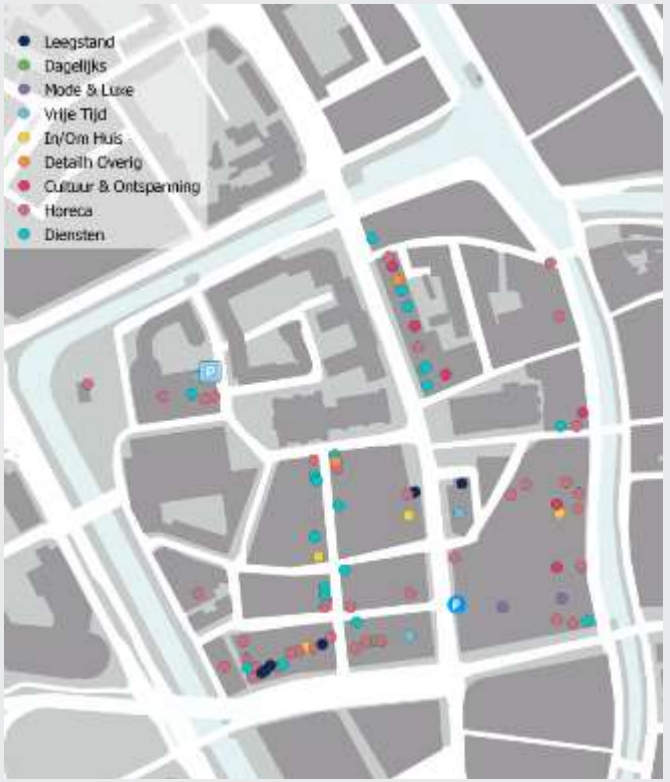
Groep	Aantal vestigingen	Percentage totaal	Totaal WVO (m²)	Gemiddeld WVO (m²)
Leegstand	6	7%	465	78
Dagelijks	1	1%	160	160
Mode & Luxe	2	2%	13.431	6.716
Vrije Tijd	3	4%	3.682	1.227
In/Om Huis	4	5%	1.011	253
Detailhandel Overig	2	2%	273	137
Cultuur & Ontspanning	6	7%	980	163
Horeca	39	47%	5.093	131
Diensten	20	25%	1.010	51
Totaal	83		26.105	315

1.2 Ontwikkeling aanbod Wijk C

Tabel 3 toont de aanbodontwikkeling sinds 2016[4]. Het winkelaanbod krimpt, het aantal dienstverleners is nagenoeg gelijk en de horeca neemt toe. Dit past in de trend van verkleuring van het gebied. Dit is een algemene trend. De leegstand is in het noordelijke onderzoeksgebied bijna verdubbeld.

Tabel 3: Ontwikkeling aanbod voorzieningen Wijk C

GROEP	Vestigingen 2016	Vestigingen 2022	Verschil (Absoluut)	Verschil (%)
Diensten	22	20	-2	-9%
Horeca	29	39	10	+34%
Cultuur & Ontspanning	6	6	0	0%
In/Om Huis	5	4	-1	-20%
Detailhandel Overig	1	2	1	+100%
Leegstand	5	6	1	+20%
Dagelijks	3	1	-2	-67%
Vrije Tijd	6	3	-3	-50%
Mode & Luxe	9	2	-7	-78%
Totaal	**86**	**83**	**-3**	**-3,5%**



Figuur 5: Totale voorzieningen Wijk C

[4] Opgehaald van Locatus op 28-04-22

1.2.1 Aanbod Deelgebied A: Parkeergarage Paardenveld

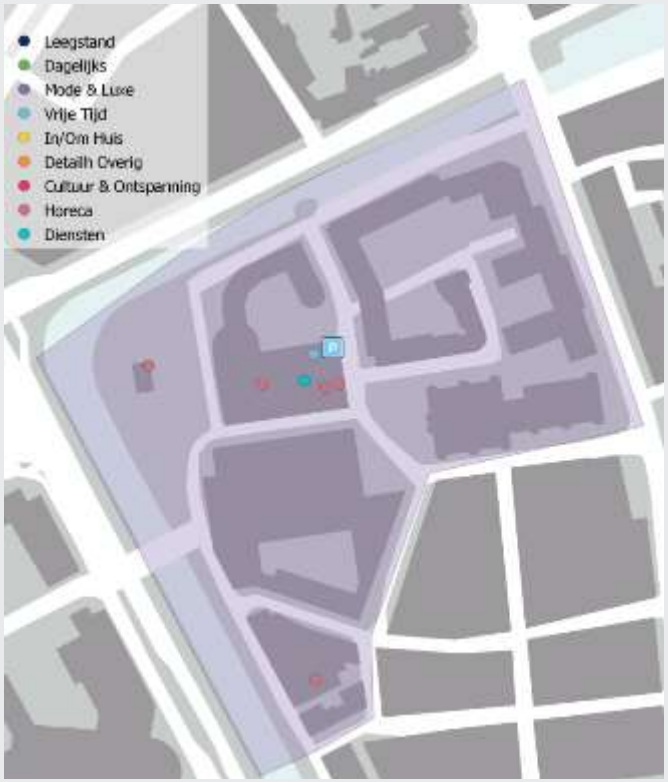
In Deelgebied A zijn er 7 publieksgerichte functies aanwezig. De Groep Horeca is hierbij de grootste, er bevinden zich 5 horecagelegenheden in deelgebied A. Deze horecagelegenheden bevinden zich in de plint van de Paardenveldgarage.

Tabel 4: Publieksgerichte bedrijvigheid deelgebied A 2022

Groep	Aantal vestigingen	Totaal WVO (m²)	Gemiddeld WVO (m²)
Diensten	1	30	30
Horeca	5	915	183
Vrije Tijd	1	299	299
Totaal	**7**	**1.244**	**177**

Tabel 5: Ontwikkeling publieksgerichte bedrijvigheid 2016-2022 deelgebied A

Groep	Aantal vestigingen 2016	Aantal vestigingen 2022	Absoluut verschil	Relatief verschil
Dagelijks	1	0	-1	-100%
Horeca	0	5	+5	+500%
Vrije Tijd	1	1	0	0%
Diensten	0	1	+1	+100%
Leegstand	1	0	-1	-100%
Totaal	**3**	**7**	**+4**	**+133%**



Figuur 6: Voorzieningen in deelgebied A

In deelgebied A zitten voornamelijk kantoorhoudende en maatschappelijke voorzieningen met o.a. de gemeente Utrecht, Kamer met koophandel, Politiebureau en onderwijsvoorzieningen. De afgelopen jaren is er veel horecagelegenheid ontwikkeld in het deelgebied. De overige functies kennen een lichte schommeling. Ook is er geen sprake van leegstand in het gebied.

Kenmerken van deelgebied A in relatie tot de Paardenveldgarage

- Deelgebied A kent voornamelijk kantoor- en onderwijsfuncties. De horecagelegenheden sluiten aan bij de behoefte van de mensen die hier werken of onderwijs volgen.
- Het deelgebied ligt aan de singel en kent een klein groen gebied. In het groene gebied is een horecazaak gelokaliseerd. Ook is er een skatebaan.
- De kantoren & onderwijs instellingen in deelgebied A zitten voornamelijk aan de oostzijde van het deelgebied. Een aantal van de kantoren heeft eigen parkeergelegenheid.
- Deelgebied A kent een klein aantal maar wel grotere publieksfuncties, met relatief veel werknemers. Denk aan het politiebureau.
- De dichtbij zijnde parkeergarage zijn de garages aan de overkant van het water op een loopafstand van ca. 5 minuten. Ook kan er rondom de parkeergarage op straat worden geparkeerd (betaald).
- Er bevindt zich een camera speciaalzaak in deelgebied A. een speciaalzaak heeft over het algemeen een groter verzorgingsgebied dan andere publieksgerichte voorzieningen en is het aannemelijk dat klanten sneller met de auto komen waardoor parkeren in de nabijheid meer van belang is. Echter zijn klanten die speciaal afreizen voor een winkel ook bereidt een grotere afstand te parkeren. Hierdoor is de Paardenveldgarage minder van belang voor de camera speciaalzaak.

Er zijn, buiten de horeca in de plint, weinig bedrijven die in sterke mate afhankelijk zijn van de Paardenveldgarage in deelgebied A.

1.2.2 Aanbod Deelgebied B: Horeca

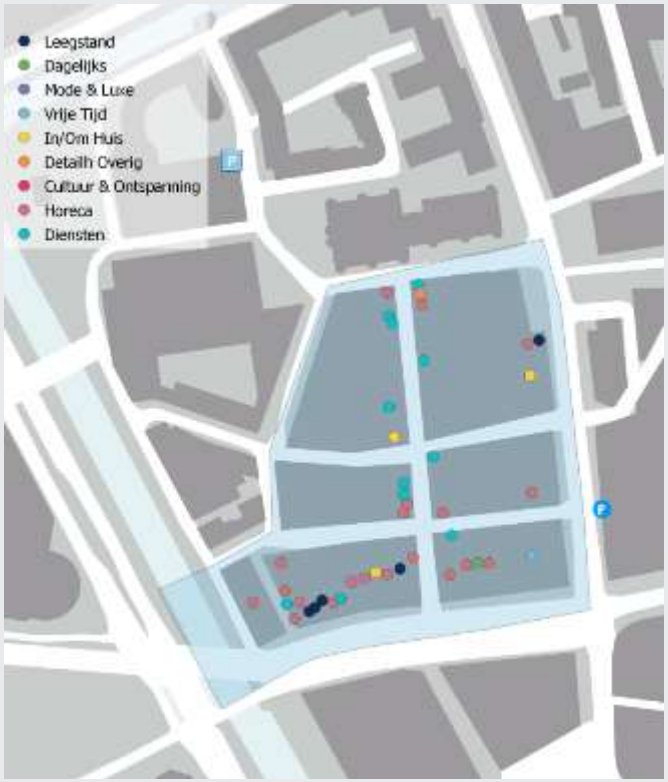
Deelgebied B kenmerkt zich door de vele horecagelegenheden en het aanbod van diensten (vooral ambachten zoals kapperszaken, schoonheidssalon of kledingreparatie). Ook bevindt in deelgebied B de straat Vredenburg. Dit is een drukke aanlooproute.

*Tabel 6: Publieksgerichte bedrijvigheid deelgebied **B 2022***

GROEP	Aantal vestigingen	Totaal WVO (m²)	Gemiddeld WVO (m²)
Horeca	20	2468	123
Diensten	11	425	39
In/Om Huis	3	907	302
Leegstand	5	415	83
Dagelijks	1	160	160
Detailhandel Overig	1	30	30
Vrije Tijd	1	3	3
Totaal	**42**	**4408**	**105**

Kenmerken van deelgebied B in relatie tot de Paardenveldgarage

- Dit deelgebied kent een stadsklimaat en kan aansluiting vinden bij het centrum van Utrecht. De looproute vanaf de parkeergarage naar de binnenstad loopt grotendeels door deelgebied B heen. Kroonstraat – Waterstraat – Willemstraat – Vredenburg. De Bijenkorf zit op de hoek van de St. Jacobsstraat en het Vredenburg.
- De dichtstbijzijnde garages zijn op 5 minuten loopafstand te vinden van deelgebied B.
- Er is leegstand in het gebied.
- In deelgebied B zijn weinig bedrijven die sterk afhankelijk zijn van de Paardenveldgarage. De horeca betreft voornamelijk reguliere buurtgerichte café/restaurants.



Figuur 7: Voorzieningen deelgebied B

Het aantal mensen dat van verder weg (me de auto) deze horecagelegenheden bezoekt zal beperkt zijn. Daarmee zijn deze horecagelegenheden in mindere mate afhankelijk van de Paardenveldgarage. Het aantal horecagelegenheden is de afgelopen 5 jaar met 25% gestegen, dit zijn 4 horecagelegenheden.

- Verder zijn er ambachten in het deelgebied. Denk aan kapperszaken, reis/uitzend bureau, financiële instellingen, schoonheidssalons en tattoo en piercings shops. Dit soort dienstverlening is minder afhankelijk van auto gebruik en minder afhankelijk van de Paardenveldgarage. Daarnaast ligt de parkeergarage P5 Hoog Catharijne op vergelijkbare loopafstand van deelgebied B.
- Verder zijn er drie fietswinkels in het deelgebied. Een gespecialiseerde fietsenwinkel heeft een groter verzorgingsgebied. Hiervoor is parkeergelegenheid in de nabijheid gewenst, echter is de aanstroom van potentiele klanten beperkt en kan de parkeerbehoefte worden opgevangen door de omringende parkeergarages.

Tabel 7: Ontwikkeling publieksgerichte bedrijvigheid 2016-2022 deelgebied B

Groep	Aantal vestigingen 2016	Aantal vestigingen 2022	Absoluut verschil	Relatief verschil
Horeca	16	20	+4	+25%
Diensten	11	11	0	0%
In/Om Huis	3	3	0	0%
Leegstand	3	5	+2	+66%
Dagelijks	1	1	0	0%
Detailhandel Overig	0	1	+1	+100%
Mode & Luxe	7	0	-7	-100%
Vrije Tijd	2	1	-1	-50%
totaal	**43**	**42**	**-1**	**-2,3%**

1.2.3 Aanbod deelgebied C: Recreatie

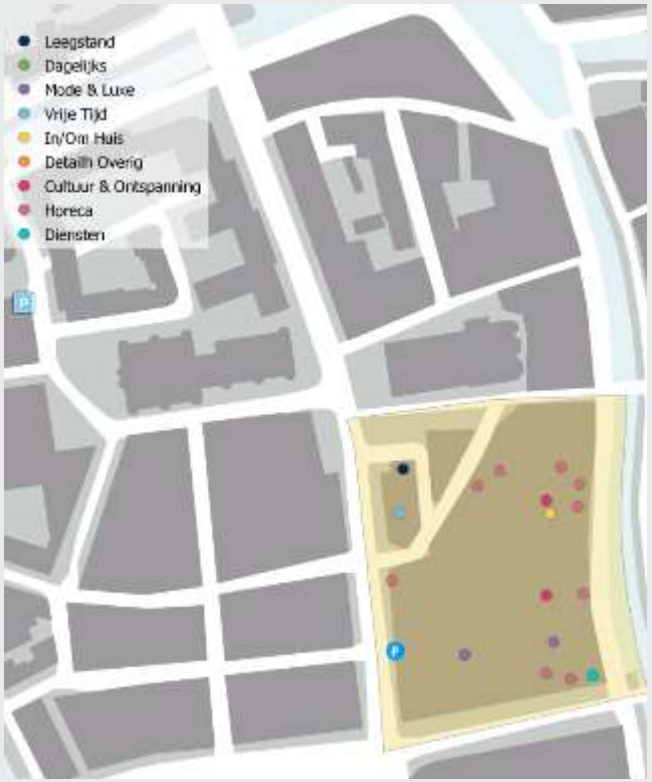
Deelgebied C is vergelijkbaar met deelgebied B als het gaat om de dominantie van de horecagelegenheden.

*Tabel 8: Publieksgerichte bedrijvigheid deelgebied **C***

GROEP	Aantal vestigingen	Totaal WVO (m²)	Gemiddeld WVO (m²)
In/Om Huis	1	104	104
Horeca	9	1.350	150
Vrije Tijd	1	410	410
Diensten	1	175	175
Cultuur & Ontspanning	2	550	275
Mode & Luxe	2	13.431	6.715
Leegstand	1	50	50
Totaal	**17**	**16.070**	**945**

Kenmerken van deelgebied C in relatie tot de paardenveldgarage

- Deelgebied C heeft een mix aan voorzieningen. Met als grote aantrekkingskracht de Bijenkorf.
- De dichtstbijzijnde garage is parkeergarage La Vie. Deze bevindt zich onder de Bijenkorf op de kruising van de St. Jacobstraat en de Varkenmarkt. De parkeergarage ligt dichterbij de binnenstad van Utrecht en heeft iets hogere tarieven dan de Paardenveldgarage.
- Deelgebied C kent 9 horecagelegenheden. De horeca valt in de categorie restaurants en cafés. Verder bevindt zich een theater en een bioscoop in deelgebied C. Dit maakt het deelgebied divers voor (grootschalige) recreatie.



Figuur 8: Voorzieningen deelgebied C

- Het gebied heeft een aantal voorzieningen die behoefte aan goede parkeervoorziening in de omgeving, maar parkeergarage LaVie voorziet daarin.

Tabel 9: Ontwikkeling publieksgerichte bedrijvigheid 2016-2022 deelgebied C

Groep	Aantal vestigingen 2016	Aantal vestigingen 2022	Absoluut verschil	Relatief verschil
In/Om Huis	1	1	0	0%
Horeca	6	9	+3	+50%
Vrije Tijd	1	1	0	0%
Diensten	2	1	-1	-100%
Cultuur & Ontspanning	2	2	0	0%
Mode & Luxe	2	2	0	0%
Leegstand	0	1	+1	+100%
Dagelijks	1	1	0	0%
Totaal	**15**	**17**	**+2**	**+13,3%**

1.2.4 Aanbod deelgebied D: Wonen

Deelgebied D is vooral een woongebied. Dit is ook terug te zien in de type vestigingen, de vestigingen sluiten aan bij de wensen van bewoners die voorzieningen dichtbij huis willen hebben.

Kenmerken van deelgebied C in relatie tot de paardenveldgarage

- Deelgebied D heeft een groot aantal woningen en gemengde bestemmingen. De voorzieningen die bij een woongebied horen zijn dan ook terug te vinden in dit gebied. Dit betreft enkele kappers, een schoonheidssalon, sportscholen.
- De dichtstbijzijnde parkeergarage is parkeergarage La Vie, echter ligt de Paardenveldgarage ook op een korte afstand.
- Parkeren in deelgebied D op straat is niet mogelijk. Parkeermogelijkheid realiseren is ook niet van toepassing in deelgebied D. De wijk kent een parkeerbezit van 0,3 personen auto per huishouden[5]. Dit is ook het laagste autobezit in de gemeente Utrecht. Over het algemeen ligt het autobezit in Utrecht relatief laag. Het Nederlands gemiddelde ligt op 1,1 personenauto per huishouden.
- Het Deelgebied grenst aan de Oude Gracht en de oude binnenstad. Hiermee kent het gebied een goede doorstroom van stadsbezoekers. De publieksgerichte voorzieningen zijn hier grotendeels ook op ingericht er zitten een aantal restaurants, cafés en een hotel in het deelgebied.
- Verder zit er één kunstuitleen in het gebied. Deze voorziening is een speciaalzaak en kent daarmee een groter verzorgingsgebied. De kunstuitleen kent ook fragile objecten waarbij de bezoeker deze veilig wil transporteren, hierbij komt een auto goed van pas. Parkeren in de nabijheid is hiermee van belang. Echter is parkeergarage La Vie op kortere afstand van de kunstuitleen en is daarmee meer van belang dan de Paardenveldgarage. Ook is er korte parkeergelegenheid op straat gerealiseerd voor (laden en lossen).

*Tabel 10: Publieksgerichte bedrijvigheid deelgebied **D***

GROEP	Aantal vestigingen	Totaal WVO (m²)	Gemiddeld WVO (m²)
Cultuur & Ontspanning	4	430	108
Horeca	5	360	72
Detailhandel Overig	1	243	243
Diensten	7	380	54
Totaal	**17**	**1.413**	**477**

Tabel 11: ontwikkeling

Groep	Aantal vestigingen 2016	Aantal vestigingen 2022	Absoluut verschil	Relatief verschil
Cultuur & Ontspanning	3	4	+1	+25%
Horeca	5	5	0	0%
Detailhandel Overig	1	1	0	0%
Diensten	5	7	+2	+40%
Leegstand	1	0	-1	-100%
Vrije Tijd	1	0	-1	-100%
In/Om Huis	1	0	-1	-100%
Totaal	**17**	**17**	**0**	**0%**



Figuur 9: Voorzieningen deelgebied D

[5] CBS (2019), Gemiddelde autobezit per huishouden

1.3 Werkgelegenheid

Ook is het aantal arbeidsplaatsen (of banen) per deelgebied in Wijk C van belang. Het woon-werk verkeer kan een effect hebben op de behoefte naar de Paardenveldgarage. Daarnaast zal er een vergelijking plaatsvinden tussen het jaartal 2016 en 2021.

1.3.1 Deelgebied A

In Wijk C is de werkgelegenheid het hoogst in deelgebied A. het aantal banen stond in 2021 op 2.418. Het grootste gedeelte bevindt zich in de sector Openbaar bestuur, overheidsdiensten en sociale verzekeringen, respectievelijk 61%. Het politiebureau heeft de meeste werknemers binnen deze sector.

- Deelgebied A kent de meeste werkgelegenheid in de zakelijke dienstverlening. Deze sector heeft een lichte behoefte aan parkeergelegenheid op korte afstand. Zeker de bestuurlijke dienstverlening (politiebureau) moet goed bereikbaar zijn voor de bezoekers.
- Dat geldt ook voor de overige zakelijke dienstverlening.
- De overige functies kennen een beperkte behoefte aan parkeergelegenheid voor de werknemers in Wijk C.

Tabel 12: Banen deelgebied A

Sector	Banen 2016	Banen 2021	Percentage	Procentueel verschil	Absoluut verschil
Advisering, onderzoek, special. zakelijke dienstverlening	4	4	0%	0%	0
Bouwnijverheid	1	7	0%	600%	6
Cultuur, sport en recreatie	1	5	0%	400%	4
Gezondheids- en welzijnszorg	91	2	0%	-98%	-89
Groot- en detailhandel; reparatie van auto's	12	1	1%	-92%	-11
Informatie en communicatie	52	50	2%	-4%	-2
Logies-, maaltijd- en drankverstrekking	11	57	2%	418%	46
Onderwijs	0	378	16%	100%	378
Openbaar bestuur, overheidsdiensten, sociale verzekeringen	894	1471	61%	65%	577
Overige dienstverlening	331	443	18%	34%	112
Totaal	**1397**	**2418**	**100%**	**73%**	**1021**

1.3.2 Deelgebied B

In deelgebied B zitten de meeste banen in de sector Logies-, maaltijd- en drankverstrekking. Dit is ook een sector die in dit deelgebied een sterke groei laat zien de afgelopen jaren. Ook is de sector Cultuur, sport en recreatie ook sterk gestegen in deelgebied B. De sector detailhandel is de afgelopen jaren afgenomen in het deelgebied. Overige dienstverlening is echter sterk gestegen.

- Deelgebied B kent veel banen in de recreatieve sector. Het deelgebied staat hier ook om bekend.
- De recreatieve sectoren zijn ook sterk gegroeid de afgelopen jaren, echter zijn deze sectoren niet sterk afhankelijk van een nabij liggende parkeergelegenheid.

Tabel 13: Banen deelgebied B

Sector	Banen 2016	Banen 2021	Percentage	Procentueel verschil	Absoluut verschil
Advisering, onderzoek, special. zakelijke dienstverlening	107	82	14%	-23%	-25
Bouwnijverheid	2	5	1%	150%	3
Cultuur, sport en recreatie	15	34	6%	127%	19
Financiële instellingen	5	0	0%	-100%	-5
Gezondheids- en welzijnszorg	6	9	2%	50%	3
Groot- en detailhandel; reparatie van auto's	61	37	6%	-39%	-24
Industrie	0	2	1%	100%	2
Informatie en communicatie	35	44	8%	26%	9
Logies-, maaltijd- en drankverstrekking	99	159	28%	61%	60
Onderwijs	106	40	7%	-62%	-66
Overige dienstverlening	17	97	17%	471%	80
Verhuur van en handel in onroerend goed	15	10	2%	-33%	-5
Verhuur van roerende goederen, overige zakel. dienstverl.	54	47	8%	-13%	-7
Totaal	528	575		**9%**	**47**

1.3.3 Deelgebied C

Deelgebied C kent een vergelijkbare arbeidsplaatsverdeling als deelgebied B. Daarnaast is er een groot aantal arbeidsplaatsen in de sector Logies-, maaltijd- en drankverstrekking. Ook is de sector Cultuur, sport en recreatie sterk opgekomen.

Tabel 34: Banen deelgebied C

Sector	Banen 2016	Banen 2021	Percentage	Procentueel verschil	Absoluut verschil
Advisering, onderzoek, special. zakelijke dienstverlening	89	88	10%	-1%	-1
Cultuur, sport en recreatie	4	74	8%	1.750%	70
Financiële instellingen	0	6	1%	100%	6
Groot- en detailhandel; reparatie van auto's	278	317	35%	14%	39
Informatie en communicatie	38	88	10%	132%	50
Logies-, maaltijd- en drankverstrekking	152	133	15%	-13%	-19
Onderwijs	1	49	5%	4.800%	48
Openbaar bestuur, overheidsdiensten, sociale verzekeringen	72	66	7%	-8%	-6
Overige dienstverlening	5	5	1%	0%	0
Verhuur van roerende goederen, overige zakel. dienstverl.	69	36	3%	-48%	-33
Vervoer en opslag	1	0	0%	-100%	-1
Verhuur van en handel in onroerend goed	0	5	1%	100%	5
Industrie	0	10	1%	100%	10
Gezondheids- en welzijnszorg	0	33	3%	100%	33
Totaal	709	910	**100%**	**28%**	**201**

1.3.4 Deelgebied D

Het aantal banen is iets afgenomen in tegenstelling tot de andere deelgebieden. Met name in de sector Gezondheids- en welzijnszorg & de sector Groot- en detailhandel. Het aantal banen in de zakelijke dienstverlening is toegenomen. Deelgebied D kent als woongebied het minst aantal banen van Wijk C.

Tabel 45: Banen deelgebied D

Sector	Banen 2016	Banen 2021	Percentage	Procentueel verschil	Absoluut verschil
Advisering, onderzoek, special. zakelijke dienstverlening	98	115	49%	17%	17
Bouwnijverheid	4	3	1%	-25%	-1
Cultuur, sport en recreatie	14	14	6%	0%	0
Financiële instellingen	10	6	3%	-40%	-4
Gezondheids- en welzijnszorg	39	9	4%	-77%	-30
Groot- en detailhandel; reparatie van auto's	27	18	8%	-33%	-9
Industrie	0	1	1%	100%	1
Informatie en communicatie	1	10	4%	900%	9
Logies-, maaltijd- en drankverstrekking	27	22	9%	-19%	-5
Onderwijs	5	2	1%	-60%	-3
Overige dienstverlening	20	27	11%	35%	7
Verhuur van en handel in onroerend goed	2	3	1%	50%	1
Verhuur van roerende goederen, overige zakel. dienstverl.	1	4	2%	300%	3
Totaal	248	235	**100%**	**-5%**	**-13**

1.4 Beleidsanalyse

Omgevingsvisie Binnenstad Utrecht 2040
Centrum Utrecht is de afgelopen tientallen jaren sterk veranderd. De auto speelde vroeger een belangrijke rol bij het indelen en ontwerpen van steden. Hedendaags wordt er veel gedacht vanuit de wandelaar en de fietser.

Ambitie van de gemeente Utrecht is om Wijk C te transformeren zodat deze weer beter aansluit bij het centrum. De entrees van de wijk zijn vaak slecht herkenbaar en rommelig. De locatie van kantoren en de parkeergarage heeft niets te maken met het historische stratenpatroon, waardoor de paar authentieke straten plots doodlopen. Het politiebureau is hier een voorbeeld van: het werd gebouwd toen de singel al gedempt was, en bij het ontwerp vooral werd gekeken naar de aansluiting op autowegen. Daardoor sluit het gebouw niet goed aan op de singel en de Paardenveldbrug.

In de binnenstad is groen schaars. Maar wat er is, wordt hoog gewaardeerd en parken als Lepelenburg en Paardenveld worden druk gebruikt. Alleen al door de binnenstadsbewoners zelf, die vaak geen of maar weinig privé-buitenruimte hebben en graag de openbare groene ruimte opzoeken. Ook bezoekers waarderen groene plekken te midden van de dynamiek van de stad. Ook bij het Paardenveld bevindt zich groen langs de singel dat wordt gebruikt als park. Dit is één van de onderdelen van het nieuwe singelpark dat veel meer kwaliteit kan krijgen, bijvoorbeeld door een inrichting met gevarieerde beplanting en mooi parkmeubilair.

Daarnaast is het gebied rondom de Paardenveldgarage een doorstroomgebied. De identiteit van het gebied is ontstaan toen de singel een autoweg was en hierdoor is er een kantooromgeving ontstaan. Ondanks dit gegeven gebruiken mensen het gebied als verblijfsgebied, dit biedt zeer veel kansen voor een eventuele ontwikkelen.

Het herbestemmen van de Paardenveldgarage past binnen de Omgevingsvisie Binnenstad Utrecht 2040. Het wordt enerzijds expliciet benoemd in het beleidsdocument. Anderzijds is het de ambitie om meer sfeer en beleving te creëren en om een verblijfsgebied te creëren met veel groen langs de singel. Om dit gewenste effect te realiseren, zal autoverkeer in afnemende mate een rol van betekenis gaan spelen in de binnenstad. Dit heeft gevolgen voor functies en voorzieningen in Wijk C.

Ruimtelijke bouwstenen voor het centrum Utrecht 2030
In opdracht van Centrum Management Utrecht is een studie verricht, waarin de contouren van de belangrijkste vraagstukken voor het centrum zijn geschetst en vertaald in bouwstenen voor de toekomst. De belangrijkste perspectieven voor het centrum van Utrecht in 2030 zijn:

- Utrecht maakt een schaalsprong in stedelijkheid en een systeemsprong in mobiliteit.
- De auto wordt minder belangrijk in het verkeersnetwerk van Utrecht.
- Het historische centrum, het Beurskwartier en het USP zijn de belangrijke economische hotspots van de stad waar de gemeente kansen wil creëren en de openbare



Figuur 10: Singel rondom de Paardenveldgarage wordt gebruikt als park

ruimte beter wil benutten.
- Het centrum van Utrecht zal uitgroeien tot dé ontmoetingsplek voor iedereen. Het centrum is het onderscheidende verblijfsgebied voor bewoners en bezoekers.

Ontmoeting en aantrekkelijke verblijfsplekken zijn belangrijke pijlers van de ruimtelijke bouwstenen. Om dit te realiseren is de ambitie om doorgaande vervoersstromen van auto- en fietsverkeer uit de historische binnenstad te halen en tangenten rondom de binnenstad te realiseren. Hierdoor is het mogelijk om de kwaliteit van verblijfsplekken te verhogen en ontmoeting te stimuleren. Het herbestemmen van de Paardenveldgarage past binnen deze ruimtelijke bouwstenen.
Tegen deze achtergrond verkleurt het onderzoeksgebied naar een verblijfsgebied met horecagelegenheden en minder recreatief bezochte winkels

1.5 Conclusies deskresearch

Belangrijkste bevindingen
- De grotere spelers in het gebied (qua werknemers) hebben veelal een eigen parkeervoorziening voor werknemers en soms ook bezoekers.
- Over het algemeen is er weinig publieksgerichte bedrijvigheid die sterk afhankelijk is van specifiek de Paardenveldgarage. Er zijn wel functies in het gebied die belang hebben aan goede parkeervoorziening, maar voor hen zijn er veelal voldoende passende alternatieve parkeergarages in de omgeving zoals (La Vie & Hoog Catharijne).
- Veel voorzieningen zijn daarbij gericht op de lokale bevolking die veelal niet met de auto komen. Of het zijn voorzieningen in een nichemarkt.
- De voorzieningen die mogelijk wel wat effect ondervinden van de sloop, zijn de voorzieningen in de directe omgeving van de Paardenveldgarage (bijv. in de plint) en de voorzieningen in de Willemstraat. Dit is namelijk de looproute van de Paardenveldgarage naar de binnenstad. Daartegenover staat echter dat deze voorzieningen mogelijk ook profiteren van de bredere transformatie van het gebied naar een verblijfsgebied. Dat trekt immers nieuwe passanten, bezoekers en bedrijven aan.
- De mensen die parkeren in de Paardenveldgarage om de binnenstad van Utrecht te bezoeken lopen voornamelijk door de Willemstraat richting Vredenburg. Door de mogelijke sloop van de Paardenveldgarage vervalt deze looproute en neemt het aantal passanten af. Dit heeft waarschijnlijk invloed op de publieksgerichte bedrijven die zich op de looproute bevinden. Echter zitten hier een groot aandeel voorzieningen die zijn gericht op de lokale bevolking (café, kapper, kleermaker) en niet op passanten. De daadwerkelijke invloed is beperkt.
- Het herontwikkelingen van de Paardenveldgarage tot een functie met aantrekkingskracht biedt ook enige compensatie voor verlies van passanten.

Bijlage 2

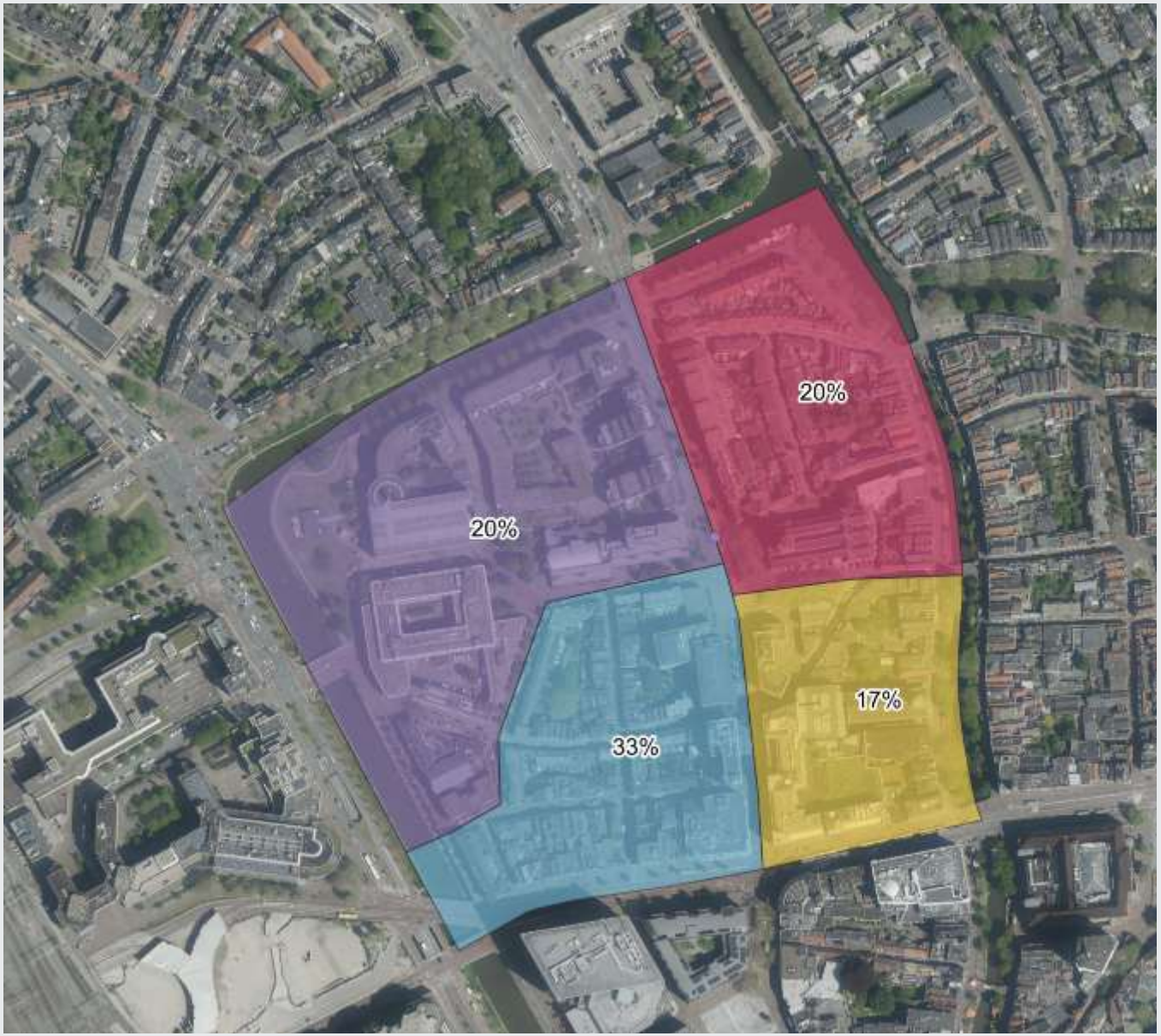
Ondernemersenquête

2 Ondernemersenquête

2.1 Respons

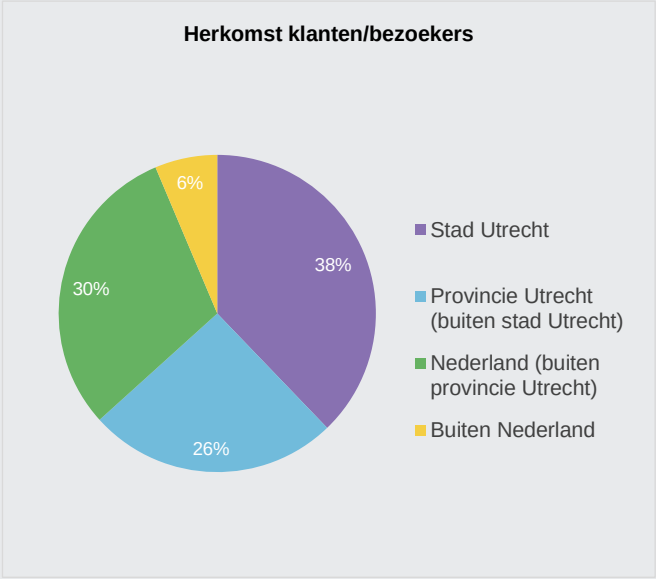
Via de ondernemersenquête zijn ondernemers in het gebied bevraagd naar de mogelijke sloop van de Paardenveldgarage in de binnenstad van Utrecht. De enquête is op basis van verzamelde emailadressen gedaan. Enerzijds is een lijst door CMU aangeleverd, anderzijds heeft er een deskresearch plaatsgevonden om zoveel mogelijk overige adressen te verzamelen. Een belangrijke voorwaarde is dat de ondernemers in of nabij het onderzoeksgebied een vestiging hebben. Gedurende twee weken in de periode begin maart 2020 is de enquête beschikbaar geweest. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in een respons van 32 valide enquêtes. Dit betekent een uiteindelijke hoge response van circa 30%. In figuur 11 is een kaart met de herkomst van de enquêtes gevisualiseerd. De meeste respons komt van ondernemers uit deelgebied B. dit komt mede doordat er in dit deelgebied de meeste publieksgerichte voorzieningen aanwezig zijn. 10% van de respondenten komt niet uit één van de deelgebieden.

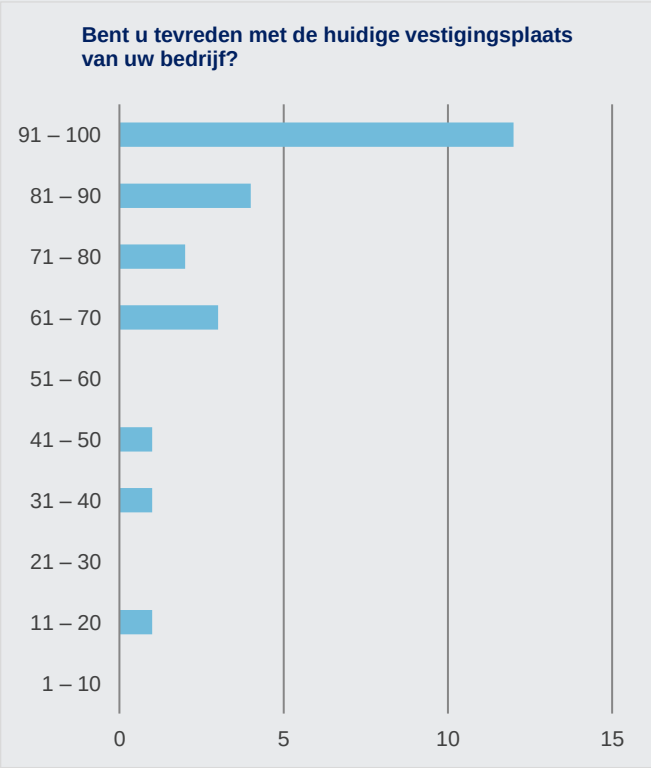
.



Figuur 91: Respons ondernemers per deelgebied







In welke sector bent u actief?
In de volgende figuur is de verdeling van de respons naar verschillende groepen publieksgerichte voorzieningen weergegeven. De groepen met de meeste ondernemers zijn ‘specialistische zakelijke diensteverlening’ en ‘Logies-, maaltijd en drankverstrekking. Ook de sectoren ‘overige dienstverlening’ en ‘informatie en communicatie’ zijn sterk aanwezig

Herkomst klanten/bezoekers
Het grootste gedeelte van de respondenten gaf aan dat de meeste klanten/bezoekers uit de stad Utrecht kwamen (ca. 38%). 26% van de respondenten gaf aan dat dat de klanten/bezoekers vanuit de provincie Utrecht kwamen en 30% gaf aan dat de klanten vanuit Nederland kwamen. 6% van de respondenten gaf aan dat hun klanten vanuit het buitenland kwamen.

Tevredenheid respondenten huidige vestigingsplaats bedrijf
Respondenten zijn over het algemeen zeer tevreden over hun vestigingsplaats. 50% van de respondenten gaf de huidige vestigingsplaats van hun bedrijf een score van 91 of hoger op een schaal van 1 tot 100. Met name de respondenten uit Deelgebied B gaven aan zeer tevreden te zijn met de vestigingsplaats van hun bedrijf. De voornaamste redenen die worden benoemd zijn de uitstekende bereikbaarheid van het gebied met OV, centrale ligging in Nederland en in de stad Utrecht & veel voorzieningen in de nabijheid.

Ook is er gevraagd naar de grootste knelpunten van de vestigingsplaats. De voornaamste redenen die hier werden benoemd was de bereikbaarheid met de auto, 40% van de respondenten gaf dit aan. Geen betaalbare parkeergelegenheid werd ook een aantal keer benoemd door de respondenten (ca. 25%).

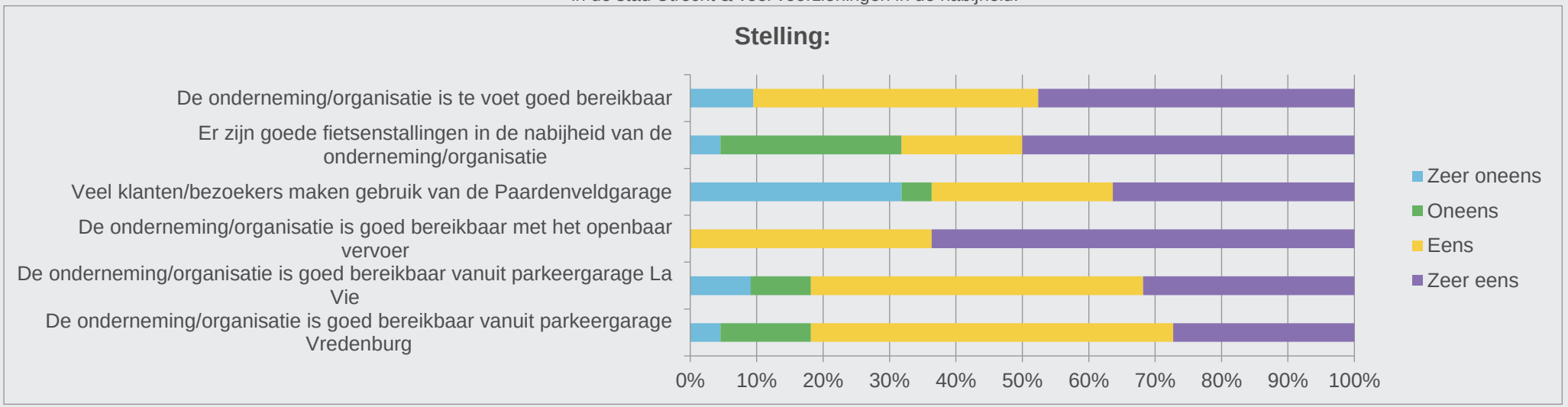
Belang Paardenveldgarage Onderneming/organisatie
Er is gevraagd aan de respondenten in hoeverre de Paardenveldgarage van belang is voor de onderneming of organisatie

Ca. 39% van de respondenten gaf aan het zeer belangrijk te vinden om parkeermogelijkheden in de buurt van de onderneming of organisatie te hebben. Ook is deze respondenten gevraagd, of Paardenveldgarage de dichtstbijzijnde garage was. Dit bleek voor ca. 69% van deze respondenten niet het geval te zijn. Voor ca. 31% van de respondenten is de Paardenveldgarage wel de dichtstbijzijnde parkeergelegenheid. 5 respondenten hebben aangegeven parkeermogelijkheid voor de onderneming of organisatie een noodzaak te vinden, daarnaast hebben de respondenten aangegeven dat Paardenveldgarage de dichtstbijzijnde is. Er is vervolgens gevraagd wat de reden is waarom parkeergarage een Noodzaak is voor de onderneming of organisatie. De voornaamste redenen waren: de omliggende parkeergarages zijn niet veilig (inbraken), twee respondenten geven aan dat de gasten van de onderneming of organisatie gebruik maken van de parkeergarage.

2.2 Conclusies ondernemersenquête

Belangrijkste bevindingen

- Een klein aantal ondernemers en organisaties heeft specifiek belang bij het behouden van de Paardenveldgarage. Het merendeel van de ondernemers ziet echter prima alternatieve parkeergarages in de omgeving.
- Ondernemers zijn over het algemeen zeer tevreden over de vestigingslocatie van het bedrijf of organisatie. De voornaamste redenen zijn de uitstekende bereikbaarheid van het gebied met OV, centrale ligging in Nederland en in de stad Utrecht & veel voorzieningen in de nabijheid.
- De belangrijkste knelpunten van de vestigingslocatie van ondernemingen en organisaties is de auto bereikbaarheid. De ondernemers vinden dat klanten dichtbij moeten kunnen parkeren. Ondernemers vrezen voor omzetverlies op het moment dat deze mogelijkheid vervalt. BRO stelt dat dit een valide vrees is, maar nuanceert dat er voldoende alternatieve parkeergarages in het gebied zijn.
- Slechts voor een klein aantal ondernemers is de Paardenveldgarage de dichtstbijzijnde garage.
- Over het algemeen beoordelen de respondenten de bereikbaarheid van de parkeergarages; Paardenveld, La Vie en Vredenburg als goed bereikbaar.



Bijlage 3

Bezoekersenquête

3 Bezoekersenquête

3.1 Respons

Via deze enquête is er de mogelijkheid geboden voor bezoekers van de Paardenveldgarage om hun mening te delen. Het onderzoek is gestart begin maart 2020. Toen is op 3 maart en op 12 maart geënquêteerd tussen 10:00-19:00. Kort daarna brak corona uit. Het onderzoek is stilgelegd en in mei 2022 is opnieuw geënquêteerd op 19 mei (10:00-19:00) en 21 mei (10:00-19:00). In totaal zijn er 290 volledig ingevulde enquêtes, ongeveer gelijk verdeeld over de beide jaren. De resultaten uit beide jaren verschillen niet wezenlijk van elkaar en leiden niet tot andere conclusies. In beide jaren geeft de meerderheid aan naar een andere parkeergrage uit te wijken bij sluiting.

3.1.1 Herkomst

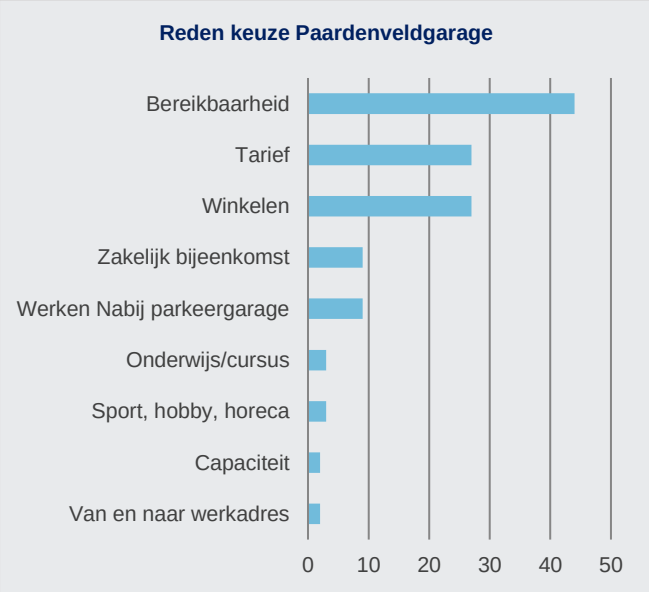
Het grootste gedeelte van de respondenten gaf aan uit de Provincie Utrecht (Buiten stad Utrecht) te komen (ca. 54%). 26% van de respondenten gaf aan uit de stad Utrecht zelf te komen. 19% van de respondenten gaf aan uit Nederland (buiten provincie Utrecht) te komen. Eén enkele respondent gaf aan vanuit buiten Nederland te komen.

Tabel 56: Herkomst gebruikers Paardenveldgarage

Herkomst	N	%
Provincie Utrecht (buiten stad Utrecht)	156	54%
Nederland (buiten provincie Utrecht)	55	19%
Stad Utrecht	78	27%
Buiten Nederland	1	0%
Totaal	**290**	**100%**

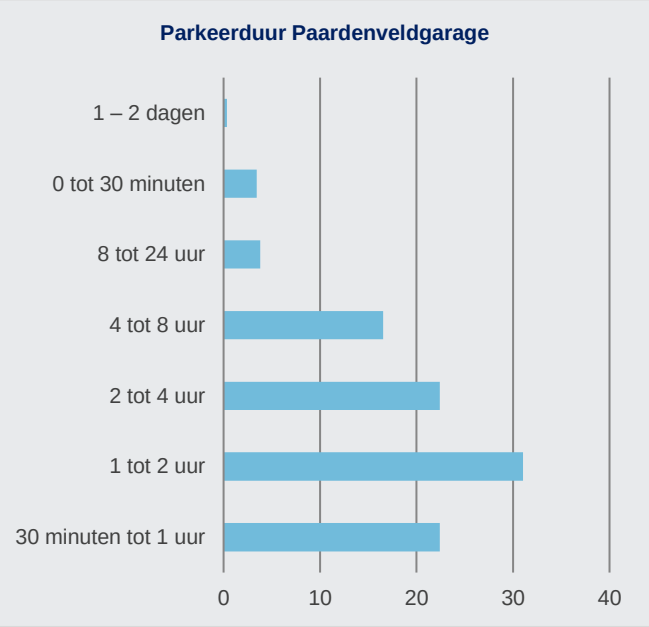
3.1.2 Reden keuze Paardenveld

De respondenten is gevraagd wat de reden is voor de keuze voor het parkeren in de Paardenveldgarage. De respondenten konden meerdere redenen selecteren in de enquête. De bereikbaarheid is het meest genoemd door de respondenten (44%). Ook het tarief is veel genoemd door de respondent (27%). Als voornaamste activiteit voor het parkeren is winkelen het meest genoemd door de respondenten (27%). Zakelijke bijeenkomsten en het werken nabij de parkeergarage zijn ook een aantal keer genoemd door de respondenten, respectievelijk 9% en 9%. De overige redenen zijn zeer beperkt genoemd, minder dan 3% van de respondenten gaven deze redenen aan als keuze voor het parkeren in de Paardenveldgarage.



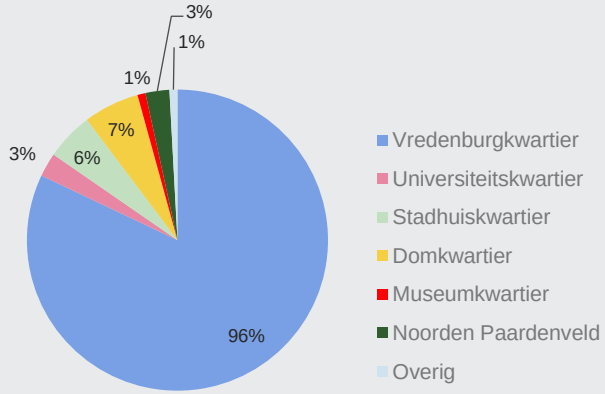
3.1.3 Parkeerduur

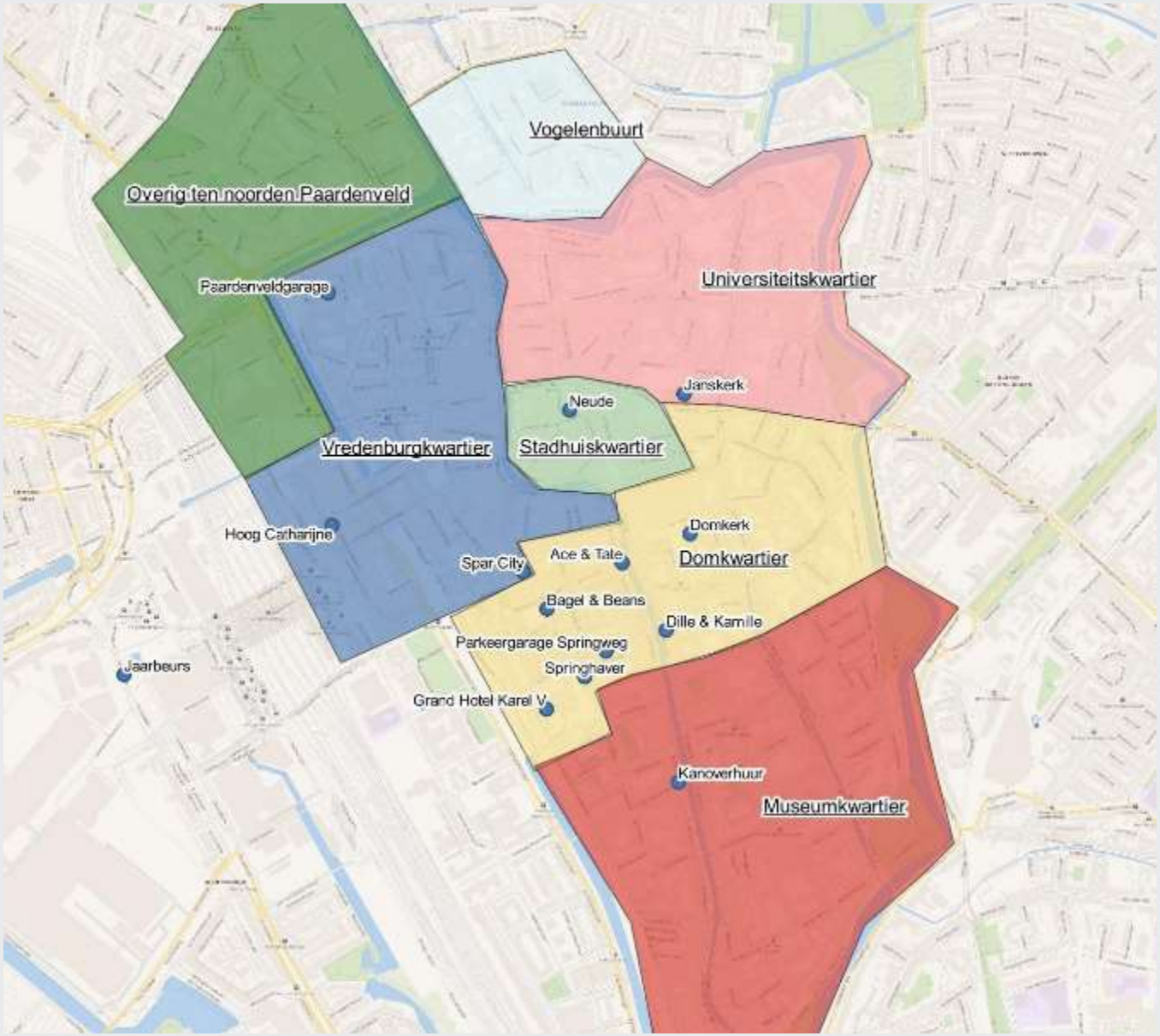
De respondenten is ook gevraagd naar de duur van het parkeren in de Paardenveldgarage. Het grootste gedeelte van de respondenten geeft aan 1 tot 2 uur te parkeren in de Paardenveldgarage (31%). 30 minuten tot 1 uur en 2 tot 4 uur worden ook veel genoemd door de respondenten, respectievelijk 22% en 22%. De parkeerduur 4 tot 8 uur is ook redelijk vaak benoemd door de respondenten (17%). Deze parkeerduur komt goed overeen met de tweede genoemde reden, namelijk zakelijke bijeenkomsten en werken nabij Paardenveldgarage. De langere parkeerduur van 8 tot 24 uur wordt door 4% van de respondenten benoemd en 1 tot 2 dagen is door één respondent benoemd. De zeer korte parkeerduur van 0 tot 30 minuten is door 3% van de respondenten benoemd.



3.1.4 Bezochte gebieden

De respondenten is gevraagd welke gebieden zij hebben bezocht in Utrecht. Figuur 12 laat zien uit welke gebieden de respondenten konden kiezen. Er waren meerdere antwoorden mogelijk. Het grootste gedeelte van de respondenten geeft aan het Vredenburgkwartier te hebben bezocht (96%). De Paardenveldgarage bevindt zich ook in het Vredenburgkwartier. Overige gebieden die relatief veel zijn genoemd door de respondenten zijn: het Domkwartier (7%), het stadshuiskwartier (6%) en het universiteitskwartier (3%). Ook is het gebied ten noorden van de Paardenveldgarage relatief vaak genoemd (3%). De overige gebieden zijn niet of zeer beperkt bezocht vanuit de Paardenveldgarage.





Figuur 102: Deelgebieden Utrecht

3.1.5 Gebruik

De respondenten is gevraagd aan te geven hoe vaak er gebruik is gemaakt van de Paardenveldgarage. Het grootste gedeelte gaf aan minder dan één keer per maand gebruik te maken van de Paardenveldgarage (43%). Ook zeggen veel respondenten 1 tot 3 keer per maand gebruik te maken van de Paardenveldgarage (20%). 14% van de respondenten geeft aan 1 keer per week gebruik te maken van de Paardenveldgarage. De voornaamste reden van de respondenten die aangaven 1 keer per week gebruik te maken van de Paardenveldgarage is winkelen. Ook gaf 11% van de respondenten aan voor de eerste keer gebruik te maken van de Paardenveldgarage.

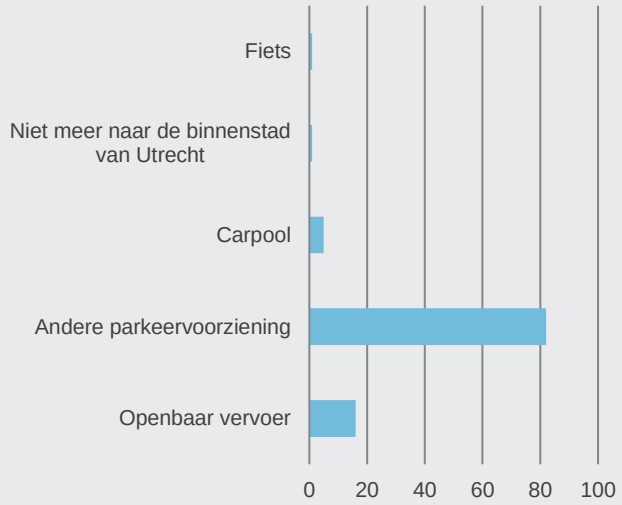
3.1.6 Alternatief

De respondenten is gevraagd naar het alternatief in het geval dat de Paardenveldgarage zou verdwijnen. Het grootste gedeelte van de respondenten gaf aan gebruik te gaan maken van een andere parkeervoorziening (82%). Een ander alternatief dat relatief veel is benoemd door de respondenten is het openbaar vervoer (16%). Overige redenen worden zeer beperkt genoemd: Carpool (5%) en gebruik van fiets (1%). Slechts 1% van de respondenten gaf aan niet meer naar de binnenstad van Utrecht te komen mocht de Paardenveldgarage verdwijnen.

Gemiddeld gebruik Paardenveldgarage

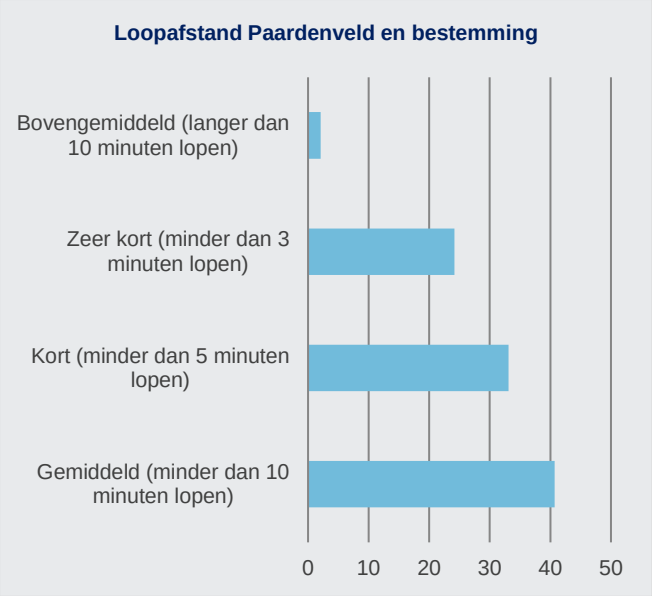


Alternatief verdwijining paardenveldgarage



3.1.7 Loopafstand

Er is de respondenten gevraagd wat de loopafstand is van de parkeergarage naar de bezochte doelen/bestemmingen. Het grootste gedeelte van de respondenten geeft aan het doel/bestemming binnen 10 minuten te hebben bereikt (98%). 2% van de respondenten geeft aan meer dan 10 minuten nodig te hebben om het doel/bestemming te bereiken.



3.1.8 Beoordeling Paardenveldgarage

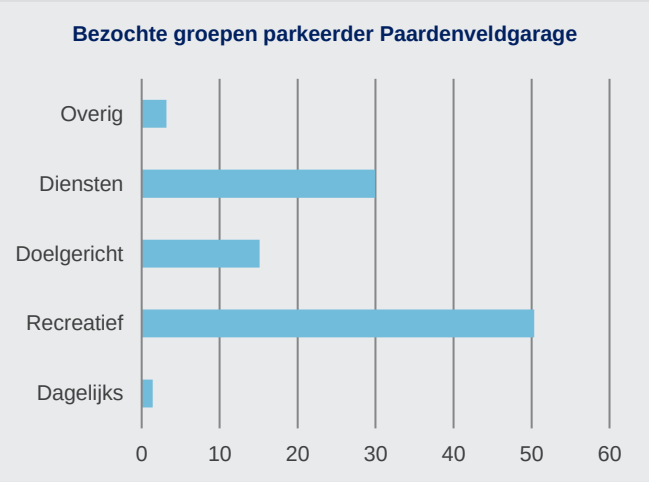
Er is de respondenten gevraagd hun mening te geven over enkele kwaliteitsaspecten van de Paardenveldgarage. De Paardenveldgarage wordt over het algemeen als goed beoordeeld over alle kwaliteitsaspecten. De beoordeling 'slecht' of 'zeer slecht' werden zelden genoemd door de respondenten. De verschillende kwaliteitsaspecten zijn allemaal ongeveer hetzelfde beoordeeld door de respondenten.
Het kwaliteitsaspect betaalbaarheid wordt vaker slecht beoordeeld door de respondenten dan de overige kwaliteitsaspecten. Over het algemeen wordt de Paardenveldgarage als goed beoordeeld door de respondenten

Tabel 67: Beoordeling Paardenveldgarage

Kwaliteitsaspect	Zeer goed	Goed	Gemiddeld	Slecht	Zeer slecht
Betaalbaarheid	3%	56%	23%	11%	7%
Veiligheid	1%	56%	41%	1%	1%
Capaciteit	1%	58%	36%	4%	1%
Informatie	1%	56%	39%	2%	2%
Bereikbaarheid	2%	60%	36%	1%	1%
Algemeen	**1%**	**59%**	**38%**	**2%**	**0%**

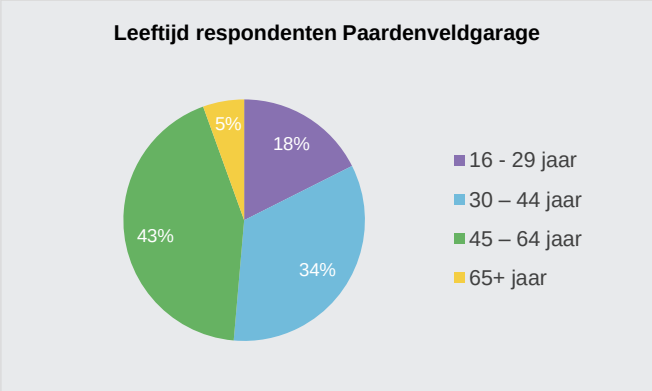
3.1.9 Bezochte functies

Er is de respondenten gevraagd aan te geven welke functies zij hebben bezocht terwijl de auto stond geparkeerd bij de Paardenveldgarage. De vraag werd gesteld als een open vraag de antwoorden zijn onder verdeeld in een aantal categorieën. Het grootste gedeelte van de respondenten gaven aan recreatieve functies te hebben gezocht terwijl de auto geparkeerd stond bij de Paardenveldgarage (50%). Onder recreatieve functies vallen winkels en horeca. Veel genoemde functies zijn de markt, de Bijenkorf en Hoog Catharijne. De tweede groep functies die bezocht wordt na het parkeren in de Paardenveldgarage zijn diensten. 30% van de respondenten geeft aan na het parkeren een functie te bezoeken die in deze groep valt, met name het bezoeken van het politiebureau. Doelgerichte bezoeken zijn bezoeken waar vooraf al duidelijk was welke functies er bezocht worden, bijvoorbeeld de bakker, kapper of de tandarts. Ook spenderen mensen minder tijd in de parkeergarage op het moment dat zij een doelgerichte functie bezoeken. 15% van de respondenten geeft aan een doelgerichte functie te bezoeken. De overige functies zijn beperkt genoemd door de respondenten.



3.1.10 Leeftijd

Als afsluitende vraag is gevraagd naar de leeftijd van de respondenten. De meeste respondenten waren tussen de 45 en 65 jaar oud gevolgd door de groep 30 tot en met 44 jaar oud. De leeftijdsgroepen 16 tot en met 29 jaar en 65+ zijn minder geënquêteerd.



3.2 Conclusies bezoekersonderzoek

Belangrijkste bevindingen

- Het merendeel van de bezoekers van de Paardenveldgarage (82%) wijkt bij sloop uit naar een andere parkeergarage in de omgeving. Een kleiner deel 16% noemt ook het openbaar vervoer als alternatief. De economische impact in Wijk C is over de hele linie daarom beperkt.
- 98% van de bezoekers loopt maximaal 10 minuten naar de te bezoeken voorziening. Dat betekent dat er veelal andere parkeergarages prima als alternatief geschikt zijn.
- De bezoekers van de Paardenveldgarage zijn niet enkel gericht op de voorzieningen in Wijk C. Zij bezoeken vaak ook Hoog Catharijne en Vredenburg. Deze voorzieningen liggen buiten Wijk C. Daarom is de economische impact op de voorzieningen in Wijk C ook beperkt.
- Wel bezoekt een deel van de bezoekers (15%) doelgericht een bepaalde voorziening in Wijk C. Zoals de kapper, de bakker of de kleermaker. Echter zal de economische effecten op deze functies ook beperkt blijven. Deze voorzieningen hebben veelal ook een verzorgingsfunctie voor de eigen buurt en parkeerders wijken uit naar andere garages.
- Respondenten maken gebruik van de Paardenveldgarage om naar het politiebureau te gaan. Het politiebureau is een belangrijke publieke voorzieningen en moet bereikbaar blijven.

Hoofdvestiging Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400

Vestiging Amsterdam
Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
T +31 (0)20 506 19 99

Vestiging Venlo
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
T +31 (0)77 373 06 01

www.bro.nl | info@bro.nl

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

RAPPORT

Nut en noodzaak parkeergarage Paardenveld

Klant: Gemeente Utrecht

Referentie: BG5910TPRP1911281639
Status: Definitief/1.0
Datum: 28-11-2019



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX AMERSFOORT
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document:	Nut en noodzaak parkeergarage Paardenveld
Ondertitel:	Nut en noodzaak parkeergarage Paardenveld
Referentie:	BG5910TPRP1911281639
Status:	1.0/Definitief
Datum:	28-11-2019
Projectnaam:	Nut en noodzaak parkeergarage Paardenveld
Projectnummer:	BG5910
Auteur(s):	Erik Groot Karsijn, Jelmer Droogsma

Opgesteld door:	Erik Groot Karsijn
Gecontroleerd door:	Jon van Dijk
Datum/paraaf:	JvD/271119
Goedgekeurd door:	
Datum/paraaf:	

Classificatie
Projectgerelateerd

Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and ISO 45001:2018.

Inhoud

1 Inleiding 1

1.1 Aanleiding 1

1.2 Vraag aan Royal HaskoningDHV 1

2 Nut parkeergarage Paardenveld 2

2.1 Bezetting garage Paardenveld 2

2.2 Motieven gebruik garage Paardenveld 2

2.3 Conclusies 5

3 Noodzaak parkeergarage Paardenveld 6

3.1 Relevante ontwikkelingen in de omgeving 6

3.1.1 Autoluwe Oudegracht en Janskerkhof 6

3.1.2 Ontwikkelvisie Strosteeg 7

3.2 Bezetting alternatieve parkeerlocaties in omgeving 8

3.3 Beschikbaarheid alternatieven bij opheffen parkeervoorzieningen 9

3.4 Kosten parkeren alternatieve parkeerlocaties 10

3.5 Conclusies 10

4 Planologische kaders bij sloop parkeergarage 11

4.1 Planologisch-juridische kaders 11

4.2 Bestaande beleidskaders 11

5 Conclusies 14

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de Kroonstraat 9 in Utrecht ligt de parkeergarage Paardenveld, met 391 parkeerplaatsen. Er is een aantal ontwikkelingen met betrekking tot deze parkeergarage:

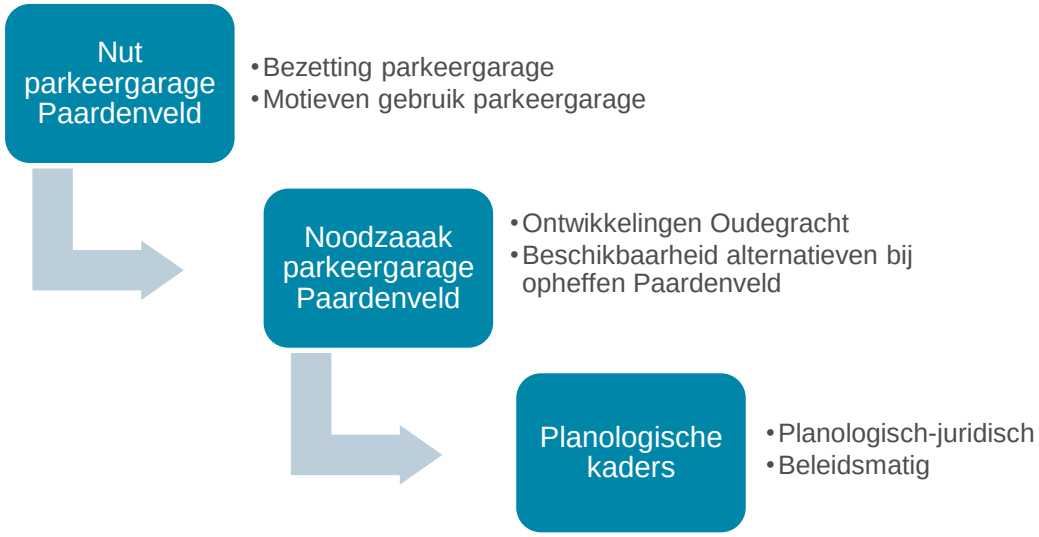
- Gemeente heeft de ambitie uitgesproken om de nabijgelegen Oudegracht parkeervrij te maken;
- De erfpachtovereenkomst van de grond onder de parkeergarage loopt af in 2023;
- Er zijn in het verleden plannen voor herontwikkeling van (het gebied rondom) de parkeergarage geweest en het gebied is blijvend aantrekkelijk voor ruimtelijke initiatieven.

Dit is voor de gemeente reden om zicht te verkrijgen op het nut en de noodzaak van de parkeergarage Paardenveld binnen het huidige verkeer- en parkeersysteem en de binnen de ambitie om de Oudegracht parkeervrij te maken.

1.2 Vraag aan Royal HaskoningDHV

Royal HaskoningDHV heeft een onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de ambitie uit het coalitieakkoord om Oudegracht en Janskerkhof parkeervrij te maken[1] en het nut en de noodzaak van de parkeergarage Springweg[2]. In vervolg op deze onderzoeken is de vraag voorgelegd om het nut en de noodzaak van de parkeergarage Paardenveld binnen het huidige parkeersysteem nader te onderzoeken.

Om de vraag te beantwoorden zijn de volgende stappen doorlopen. De opbouw van voorliggende rapportage volgt deze stappen.



[1] *Parkeervrije Oudegracht en Janskerkhof (Royal HaskoningDHV, 7 juni 2019)*
[2] *Nut en noodzaak Parkeergarage Springweg (Royal HaskoningDHV, 24 mei 2019)*

2 Nut parkeergarage Paardenveld

Dit hoofdstuk beschrijft het huidige gebruik van de parkeergarage Paardenveld, gebaseerd op bezettingscijfers en interviews.

2.1 Bezetting garage Paardenveld

Parkeren in garage Paardenveld kan op twee manieren. Er zijn abonnementen te koop voor frequente gebruikers. De uitbater hanteert een maximum uitgifte van 39 abonnementen, welke in oktober 2019 allemaal zijn uitgegeven. Daarnaast worden er losse tickets verkocht aan de meer incidentele gebruikers.

Bij gebrek aan een geschikte dataset, is het aantal bezette parkeerplaatsen in de garage geregistreerd op een aantal momenten in week 44 (28 oktober t/m 3 november 2019). In Tabel 1 is voor de donderdag (werkdag) en zaterdag (weekenddag) de bezetting weergegeven op een aantal tijdstippen. De getelde bezetting lag op donderdag hoger dan op dinsdag.

Tabel 1: Geregistreerde parkeerbezetting Paardenveldgarage (week 44, 2019).

		Donderdag (31-10)		Zaterdag (2-11)	
Tijdstip	**Capaciteit**	**pp bezet**	**%**	**pp bezet**	**%**
13:30	**391**	325	83%	304	78%
15:00	**391**	283	72%	357	91%
19:00	**391**	237	61%	215	55%
20:30	**391**	215	55%	218	56%

De parkeergarage Paardenveld wordt in de middaguren goed gebruikt. Op de donderdag is een bezetting van 72% tot 83% geregistreerd, op zaterdag ligt deze bezetting nog hoger met 91%. Op beide dagen wordt de garage ook in het begin van de avond nog steeds goed gebruikt, met een bezetting tussen de 55% en 61%.

Representativiteit
Het is van belang om de representativiteit van de bezettingscijfers in week 44 2019 te verifiëren. Daarvoor is een vergelijking gemaakt met bezettingscijfers van de (in veel opzichten vergelijkbare) parkeergarage Springweg. Met behulp van de website http://openparking.nl/ is de bezetting van de parkeerplaatsen in de Springweggarage in oktober 2018 – september 2019 achterhaald (zie bijlage 0). Uit die data blijkt dat de hoogste bezetting tijdens gedurende deze periode zich heeft voorgedaan in oktober 2018. Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat de maand oktober een goed beeld geeft van de maximale bezetting. De registraties in week 44 2019 mogen daarom als representatief worden beschouwd.

2.2 Motieven gebruik garage Paardenveld

Om nader inzicht te krijgen in de motieven van de gebruikers van de parkeergarage Paardenveld zijn tussen 28 maart en 4 april 2019 interviews met parkeerders gehouden tussen 8:00 en 16:00 uur. Verdeeld over deze tijdsperiode is in totaal met 101 parkeerders gesproken. Van deze mensen parkeerden er 97 op basis van een los ticket, 4 personen hadden een abonnement afgesloten.

In Figuur 1 zijn de antwoorden weergegeven op de vraag naar de belangrijkste reden om in de parkeergarage Paardenveld te parkeren.



Figuur 1: Antwoorden op de vraag: Wat is de belangrijkste reden dat u vandaag in deze garage parkeert?

Uit de antwoorden blijkt dat het grootste deel van de parkeerders bezoekers zijn. Het gaat daarbij zowel om mensen die de functies in de binnenstad bezoeken (35%) als mensen die een zakelijke (23%) of privé (13%) afspraak hebben. Ook het aantal mensen dat in de omgeving van garage Paardenveld werkt en in de parkeergarage parkeert is aanzienlijk (28%).

Het aantal bewoners (1%) is laag, maar dat wordt mogelijk onderschat omdat de interviews met name overdag zijn afgenomen. Uit kostenoogpunt mag verwacht worden de parkeergarage voor frequent parkerende bewoners alleen interessant is wanneer zij daarvoor een abonnement kunnen afsluiten. De 39 uitgegeven abonnementen geven daardoor zicht op het maximale aantal bewoners. Dat komt neer op 10% van het totaal aantal parkeerplaatsen en is nog steeds beperkt te noemen.

Op de vraag waarom mensen voor de garage Paardenveld hebben gekozen waren meerdere antwoorden mogelijk. De gegeven antwoorden op deze vraag zijn te zien in Figuur 2.



Figuur 2: Antwoorden op de vraag: Waarom heeft u deze parkeergarage gekozen om te parkeren?

Uit de gegeven antwoorden blijkt dat veruit de belangrijkste reden is dat de garage dichtbij de bestemming ligt. Een andere belangrijke reden is dat respondenten de garage goedkoop (21) vinden. Het aantal mensen dat de garage goed bereikbaar (8) of fijn/prettig (4) vonden is beperkt.

Ten slotte is de gebruikers gevraagd hoe lang zij (denken te) parkeren. De antwoorden op deze vraag zijn weergegeven in Figuur 3.



Figuur 3: Antwoorden op de vraag: Hoe lang denkt u hier vandaag te parkeren (of heeft u hier geparkeerd)?

De meerderheid van de bezoekers (60%) gebruikt de garage minder dan 4 uur, 27% van de gebruikers staat er 4 tot 8 uur en 13% staat er langer dan 8 uur.

2.3 Conclusies

Uit de telling in week 44 in 2019 blijkt dat de 391 parkeerplaatsen in de parkeergarage Paardenveld overdag en ’s avonds goed worden gebruikt.

- Op de donderdag schommelt de bezetting tussen 55% (avond) en 83% (middag).
- Op de zaterdag neemt de maximale bezetting toe tot 91% (middag), in de avonduren neemt deze af tot 55% (avond).
- De meting is uitgevoerd in een periode die een goed beeld geeft van de maximale bezetting die zich op jaarbasis kan voordoen.

Interviews met gebruikers geven inzicht in de motieven.

- Het gros van de gebruikers kiest voor de garage Paardenveld omdat deze dicht bij de bestemming ligt. Een andere belangrijke reden om in Paardenveld te parkeren is dat deze garage goedkoop is.
- Vrijwel niemand kiest voor de garage omdat deze prettig of goed bereikbaar is.
- Het grootste deel van de parkeerders is bezoeker (cultuur, winkelen, zakelijk, visite).
- Het aantal parkerende bewoners (1%) is laag, maar dat wordt waarschijnlijk onderschat omdat de interviews met name overdag zijn afgenomen. De 39 uitgegeven abonnementen geven zicht op het maximale aantal bewoners. Dat komt neer op 10% van het totaal aantal parkeerplaatsen en is nog steeds beperkt te noemen.

3 Noodzaak parkeergarage Paardenveld

Dit hoofdstuk beschrijft de huidige en toekomstige noodzaak van de parkeergarage Paardenveld, gebaseerd op bezettingscijfers.

3.1 Relevante ontwikkelingen in de omgeving

Autoluwe Oudegracht en Janskerkhof

Het college van B&W heeft de ambitie uitgesproken om de gehele Oudegracht en het Janskerkhof autoluw te maken. Om dat te bereiken moeten in totaal 267 straatparkeerplaatsen opgeheven worden. Daarvan liggen 25 parkeerplaatsen binnen een loopafstand van 1.000 meter van parkeergarage Paardenveld, aan de Oudegracht-noord. Hoewel er formeel nog geen besluiten zijn genomen, wordt voor dit onderzoek aangenomen dat al deze 25 parkeerplaatsen in de komende jaren opgeheven gaan worden.

Alternatief vergunninghouders
Om het opheffen mogelijk te maken, stuurt de gemeente aan op het verlagen van het maximale aantal uit te geven vergunningen middels natuurlijk verloop. Aanvullend flankerend beleid zou erop gericht moeten zijn om (m.n. toekomstige) vergunninghouders te wijzen op de alternatieven. Die bestaan uit gebruik van OV/fiets, gebruik van een deelauto, parkeren op afstand (P+R) of parkeren in de gemeentelijke parkeergarages. De vraag is in hoeverre de parkeergarage Paardenveld hier ook een rol in kan (of moet) spelen.

Op dit moment wordt er een beperkt aantal (39) vergunningen uitgegeven, tegen onbekende tarieven. Het is denkbaar dat er na aflopen van de erfpacht nieuwe afspraken gemaakt worden, waardoor er meer en (ten opzichte van commerciële garages) gunstiger geprijsde abonnementen worden uitgegeven. Daar komt bij dat de locatie van de garage voor een deel van de binnenstadsbewoners aantrekkelijk is. Bij elkaar maakt dat de garage tot een interessant alternatief voor bewoners en zakelijke vergunninghouders.

Tegelijkertijd zijn er nog minimaal 50 parkeerplaatsen in de belanghebbenden- en gemeentelijke parkeergarages in het noordelijk deel van de binnenstad gereserveerd voor overloop van vergunninghouders (zie Tabel 2), welke op dit moment nog niet worden gebruikt. In combinatie met de overige flankerende maatregelen betekent dit dat de garage Paardenveld niet noodzakelijk is om de overloop voor vergunninghouders te faciliteren.

Tabel 2: Ruimte in belanghebbenden- en gemeentelijke parkeergarages (stand van zaken april 2019)

Garage	Gereserveerde plaatsen
Jan Meyenstraat	21
Grifthoek	19*
Kop van Lombok	10
Garage Boekhoven	0
Totaal	**50**

** Betreft de huidige 'werkaantallen'. In de praktijk is hier meer ruimte te maken.*

Alternatief niet-vergunninghouders

De alternatieven voor niet-vergunninghouders zijn de overige straatparkeerplaatsen in de omgeving, de parkeergarages in de omgeving en parkeren op afstand (P+R).

Het aantal parkeerplaatsen dat aan de Oudegracht noord opgeheven gaat worden, bedraagt 25. In de periode 4 t/m 16 december 2018 is de parkeerdruk op deze straten gemeten. Dit is een drukke(re) periode, waardoor de resultaten een worst-case inzicht bieden. Tevens is op rayonniveau bekend welk deel van de bezetting is veroorzaakt door verkoop van losse tickets (ofwel bezoekers). In rayon Janskerkhof is het aandeel bezoekers hoger dan in rayon Wijk C. Aangezien de Oudegracht noord op de grens van beide rayons ligt, is het gemiddelde aantal bezoekers voor beide rayons berekend. Door de bezetting te vermenigvuldigen met het aandeel bezoekers ontstaat bij benadering een beeld van het bezoekers parkeren aan de Oudegracht noordoost, zoals weergegeven in Tabel 3.

Tabel 3: Parkeerbezetting o.b.v. losse tickets Oudegracht noordoost (bij benadering).

	Bezoekers parkeren Oudegracht noordoost	
Werkdag nacht 1-5	0	0%
Werkdag ochtend 10-13	8	6%
Werkdag avond 18-21	7	5%
Weekenddag middag 13-16	6	4%

Van de parkeergarages in de omgeving ligt La Vie het meest gunstig. Uit de beperkte data die beschikbaar is voor parkeergarage La Vie blijkt dat hier vrijwel geen restcapaciteit beschikbaar is (zie ook paragraaf 0). Garage Paardenveld is ook interessant. Ook hier is de parkeerdruk hoog, maar er is nog wel voldoende restcapaciteit om als overloop te dienen voor het geringe aantal bezoekers dat in de huidige situatie aan de Oudegracht-noord parkeert.

Ontwikkelvisie Strosteeg

Gemeente Utrecht werkt aan een ontwikkelvisie voor de Strosteeg. Als onderdeel daarvan is er een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om op locatie van de parkeergarage Springweg andere functies te realiseren. Het gaat om een garage met 409 parkeerplaatsen. Uit onderzoek[3] blijkt dat er nog voldoende ruimte aanwezig is voor in de nabijgelegen parkeergarages, ook wanneer er tegelijkertijd straatparkeerplaatsen op de Oudegracht zuid worden opgeheven. Wat betreft aantallen parkeerplaatsen is de parkeergarage Springweg dus niet noodzakelijk.

Gemeente heeft formeel nog geen standpunt ingenomen cq. besluiten genomen over het eventueel uit de roulatie halen van de parkeergarage. Voor dit onderzoek wordt een scenario beschouwd, waarin alle parkeerplaatsen in de Springweggarage komen te vervallen.

In het scenario “opheffen Springweg” moet ook rekening gehouden worden met de effecten van de voorgenomen opheffing van straatparkeerplaatsen op de Oudegracht zuid. De Springweggarage vormt een interessant alternatief voor de gebruikers van deze parkeerplaatsen. Op basis dezelfde systematiek als beschreven in voorgaande paragraaf 0, is een beeld verkregen van het aantal bezoekers dat aan de Oudegracht zuid parkeert. De aantallen zijn weergegeven in Tabel 4 en worden meegenomen in de scenario-analyse.

[3] *Nut en doodzaak parkeergarage Springweg (Royal HaskoningDHV, 24 mei 2019)*

Tabel 4: Parkeerbezetting o.b.v. losse tickets Oudegracht zuid (bij benadering).

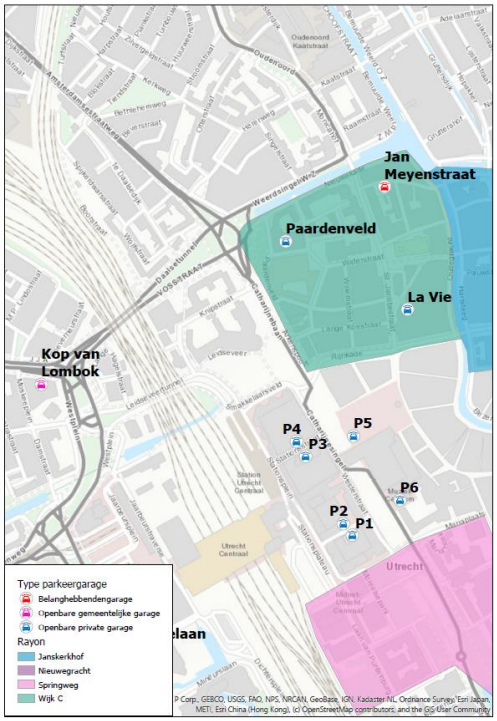
	Bezoekers parkeren Oudegracht zuid	
Werkdag nacht 1-5	1	0%
Werkdag ochtend 10-13	34	25%
Werkdag avond 18-21	19	14%
Weekenddag middag 13-16	17	12%

3.2 Bezetting alternatieve parkeerlocaties in omgeving

Aan de noord- en westzijde van het centrum zijn diverse parkeervoorzieningen gelegen, die een alternatief kunnen bieden voor het parkeren in de parkeergarage Paardenveld.

Figuur 4 toont een overzicht van de verschillende parkeervoorzieningen in de omgeving, binnen een loopafstand van 1.000 meter van Paardenveld.

- De parkeergarage Jan Meyenstraat is een besloten voorziening, alleen bedoeld voor vergunninghouders.
- La Vie is de dichtstbijzijnste openbare garage.
- In de gemeentelijke garage Kop van Lombok zijn 230 parkeerplaatsen.
- Aan de westzijde van de Catharijnesingel liggen parkeergarages P1 t/m P4 Hoog Catharijne, met in totaal 1.518 parkeerplaatsen.
- Onder de Catharijnesingel ligt de in 2015 geopende parkeergarage P5 Vredenburg met 1.174 parkeerplaatsen.
- Aan de Rijnkade ligt de parkeergarage P6 Rijnkade met 368 parkeerplaatsen.



Figuur 4: Parkeervoorzieningen rondom Paardenveld.

Voor deze alternatieve parkeergarages is met behulp van de website http://openparking.nl/ de bezetting van oktober 2018 tot en met september 2019 achterhaald[4]. De betrouwbaarheid van deze data kan niet worden gecontroleerd en moet zodoende met enige voorzichtigheid geïnterpreteerd te worden.

Tabel 5 toont voor de 10 drukste dagen in de periode oktober 2018 – september 2019, het totaal aan beschikbare restcapaciteit in de parkeergarages P1 t/m P6 en Kop van Lombok. De daarbij gehanteerde uitgangspunten zijn:

- De maximale (niet gemiddelde) gemeten parkeerdruk per dag in oktober 2018 – september 2019.
- Een theoretisch maximaal wenselijke bezetting van 80%[5].

[4] Van parkeergarage La Vie is geen historische data beschikbaar. Via het platform is alleen data van de afgelopen week beschikbaar. Uit de data van week 46 in 2019 blijkt dat de garage op dinsdag, donderdag en zaterdag vol stond. In La Vie is er zodoende geen capaciteit beschikbaar is om als overloop te fungeren voor Paardenveld.

[5] De maximaal wenselijke bezetting van 80% wordt ontleend aan de Nota Parkeernormen Fiets en Auto (Gemeente Utrecht, 2013). In paragraaf 5.2.2 wordt gesteld dat "een ontwikkelaar minder parkeerplaatsen dan de norm mag realiseren wanneer wordt aangetoond dat er op andere wijze in de nodige parkeerruimte wordt voorzien. De parkeerdruk in de directe omgeving dient op het maatgevende moment in de week onder de 80% te blijven."

Tabel 5: Beschikbare restcapaciteit (tot 80%) op 10 drukste dagen in onderzoeksperiode okt 2018 – sep 2019.

Datum	Restcapaciteit
28-5-2019	769
28-9-2019	864
30-5-2019	898
4-10-2018	901
27-10-2018	911
25-10-2018	919
23-12-2018	923
2-2-2019	928
6-4-2019	932
20-7-2019	934

Op de drukste dag in de onderzoeksperiode (een dinsdag) was er een restcapaciteit van 769 parkeerplaatsen beschikbaar. Op de volgende drukste dag was er een restcapaciteit van 864 parkeerplaatsen beschikbaar. Dit verschil duidt erop dat zich op 28 mei 2019 een uitzonderlijke situatie heeft voorgedaan.

Deze aantallen beschrijven niet de volledige restcapaciteit, maar slechts de restcapaciteit tot een maximale bezetting van 80% per garage. Bovenop deze aantallen is er dus nog 20% restcapaciteit beschikbaar (ruim 600 parkeerplaatsen).

3.3 Beschikbaarheid alternatieven bij opheffen parkeervoorzieningen

Er is een situatie denkbaar waarin de parkeergarage Paardenveld wordt opgeheven en de locatie een nieuwe invulling krijgt. Daarnaast is de ambitie om het parkeren op de Oudegracht op te heffen én staat de noodzaak van de parkeergarage Springweg ter discussie. Tabel 6 toont een overzicht van de maximale parkeerbezetting per locatie. In geval van opheffen van (één van deze) locaties, zal voor de bijbehorende (maximale) parkeerbezetting een alternatieve locatie gevonden moeten worden.

Tabel 6: Maximale bezetting locaties Paardenveld, Springweg en Oudegracht in de periode oktober 2018 – september 2019.

Locatie	Maximale bezetting
Parkeergarage Paardenveld	357
Straatparkeerplaatsen Oudegracht noord	8
Parkeergarage Springweg	344[6]
Straatparkeerplaatsen Oudegracht zuid	34
Totaal	**743**

[6] *In het rapport "Nut en noodzaak Springweg" is gerekend met een maximale bezetting van 292 parkeerplaatsen, zijnde de hoogst gemeten bezetting in de maand maart 2018. Na oplevering van dit rapport is gebleken dat er zich in andere maanden hogere bezettingen hebben voorgedaan. De hoogst gemeten bezetting in de periode oktober 2018 – september 2019 bedraagt 344 parkeerplaatsen.*

In paragraaf 0 is de restcapaciteit van de alternatieve parkeergarages in beeld gebracht. Daaruit blijkt dat er op de drukste dag in de periode oktober 2018 – september 2019, tot een maximale bezetting van 80%, nog een restcapaciteit beschikbaar was van 769 parkeerplaatsen. Dat betekent dat er ook op deze uitzonderlijke drukke dag, binnen een loopafstand van maximaal 1.000 meter, voldoende alternatieve parkeerplaatsen beschikbaar waren om de parkeervraag van garage Paardenveld, garage Springweg en de Oudegracht op te vangen.

3.4 Kosten parkeren alternatieve parkeerlocaties

Er is een vergelijking gemaakt van de parkeerkosten, die bezoekers moeten betalen bij de verschillende parkeervoorzieningen in de binnenstad.

Tabel 7: Tariefstructuur parkeerlocaties in omgeving

Parkeerlocatie	Tarief per uur (los ticket)
P Paardenveld	€ 2,80
P1-P4 Hoog Catharijne	€ 3,35
P5 Vredenburg, P6 Rijnkade	€ 4,30
P Springweg	€ 4,80
Straatparkeren binnenstad	€ 5,35

Hieruit blijkt dat Paardenveld de goedkoopste commerciële parkeervoorziening in en rond de Binnenstad is. Voor het parkeren op straat moet het meest worden betaald. Van de parkeergarages is de Springweg de duurste voorziening, de tarieven voor P1 t/m P6 liggen lager. Voor de bezoekers die op dit moment gebruik maken van de garage Paardenveld, leidt verwijzing naar andere locaties zodoende tot hogere kosten.

3.5 Conclusies

De gemeente heeft de ambitie om de komende jaren o.a. 25 parkeerplaatsen aan de Oudegracht noord op te heffen. Op basis van de huidige commerciële tarieven is het niet waarschijnlijk dat Paardenveld een reëel alternatief vormt voor (het overgrote deel van) de vergunninghouders. Er is op dit moment nog veel ongebruikte ruimte in de gemeentelijke garages, waardoor Paardenveld niet noodzakelijk is om de overloop voor vergunninghouders te faciliteren. Vanwege de gunstige ligging, prijs en beschikbare restcapaciteit kan de parkeergarage Paardenveld wél een rol spelen als overloop voor het huidige bezoekersparkeren aan de Oudegracht noord.

Uitgaande van een theoretisch maximaal wenselijke bezetting van 80%, bieden de parkeergarages rond Hoog Catharijne voldoende ruimte om als overloop te dienen voor zowel het huidige gebruik van de parkeergarage Paardenveld als het bezoekersparkeren op de Oudegracht noord. Er zijn dus alternatieven beschikbaar in de omgeving om de parkeervraag van Paardenveld op te vangen. Verwijzing naar andere locaties leidt voor de gebruikers van Paardenveld wel tot hogere (parkeer)kosten.

Er bestaat een scenario waarin de parkeergarages Paardenveld en Springweg en het parkeren op de Oudegracht noord en zuid worden opgeheven. Uitgaande van een theoretisch maximaal wenselijke bezetting van 80%, is er binnen een loopafstand van maximaal 1.000 meter nog steeds voldoende ruimte beschikbaar om de parkeervraag op te vangen.

4 Planologische kaders bij sloop parkeergarage

Er is een scenario denkbaar waarin de parkeergarage Paardenveld wordt gesloopt en de locatie een nieuwe invulling krijgt. Dit hoofdstuk beschrijft de planologisch-juridische kaders en aandachtspunten.

4.1 Planologisch-juridische kaders

Voor zover bekend zijn er in de afgelopen jaren geen ruimtelijke ontwikkelingen aanvaardbaar geacht op grond van de (expliciete) aanwezigheid van de parkeergarage Paardenveld. Op voorhand zijn er daarom geen planologisch-juridische kaders die sloop van de parkeergarage Paardenveld onmogelijk maken. Het eventuele besluit om te slopen vindt zijn oorsprong in ‘gewijzigde inzichten’. Wel zijn er aandachtspunten.

Zorgvuldige motivering
Het besluit dient zorgvuldig gemotiveerd te worden. In een gedegen ruimtelijke onderbouwing kan beargumenteerd worden, waarom deze ontwikkeling wenselijk is. Gedacht kan worden aan verbetering van ruimtelijke kwaliteit, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid. Tegelijkertijd dienen de verschillende (bijvoorbeeld economische) belangen zorgvuldig afgewogen te worden.

Passend binnen bestaande beleidskaders
Een besluit om de parkeergarage te slopen is nog beter te rechtvaardigen, wanneer het past binnen vastgestelde beleidskaders en -doelstellingen.

Effecten nieuwe ontwikkeling
Een nieuwe invulling van de locatie leidt tot nieuwe (milieu)effecten. Deze dienen meegewogen te worden in het besluit. Voor wat betreft verkeer en parkeren gaat het dan om de eventuele parkeervraag en verkeersaantrekkende werking en effecten t.a.v. geluid en luchtkwaliteit.

4.2 Bestaande beleidskaders

Eén van de aandachtspunten bij een eventuele sloop is dat het dient te passen binnen bestaande beleidskaders. De Nota Parkeernormen Fiets en Auto (Gemeente Utrecht, 2013) beschrijft de kaders van de gemeente bij nieuwe ontwikkelingen (sloop/nieuwbouw en/of functiewijziging).

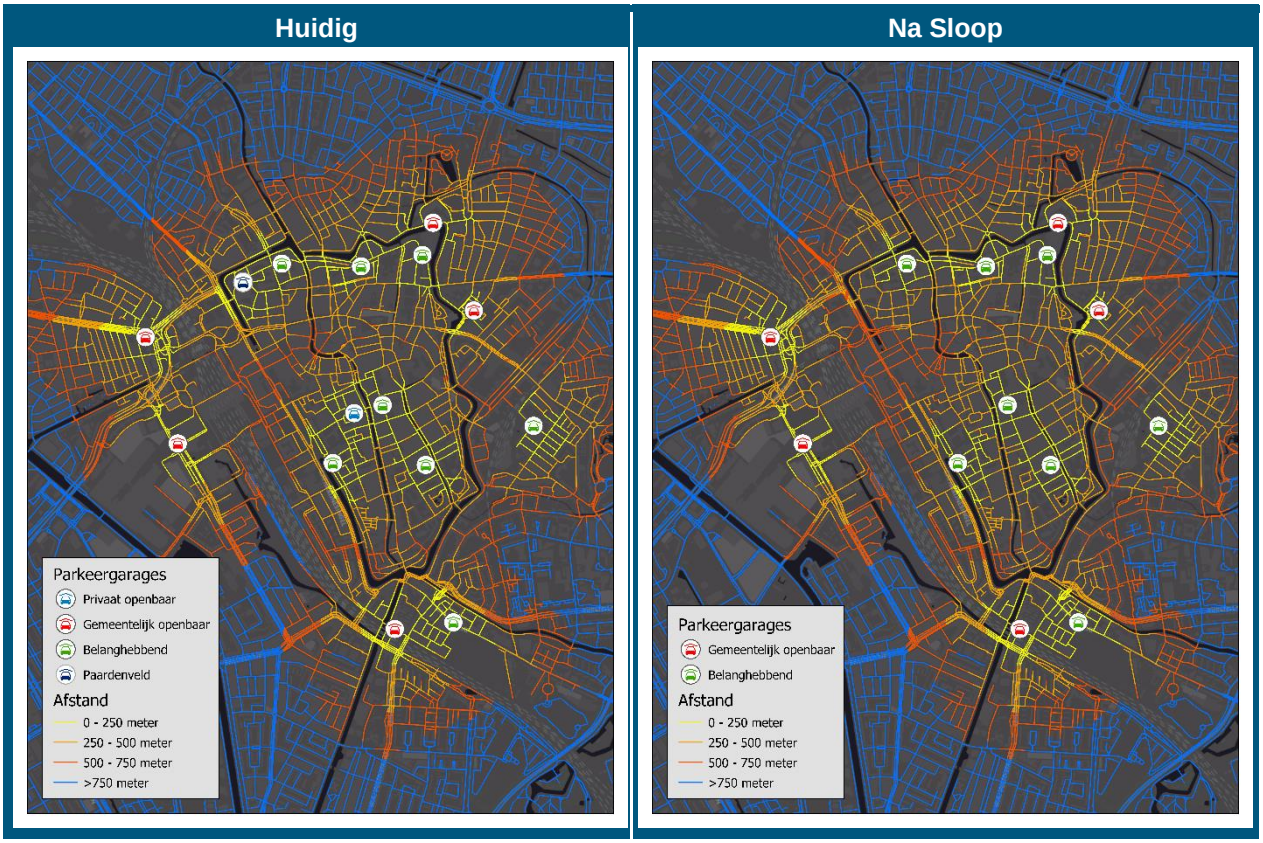
Parkeernormen
De parkeernormen zijn niet van toepassing op de parkeergarage als zelfstandige functie. De parkeergarage voorziet in de parkeerbehoefte van andere functies; voorliggend rapport beschrijft de noodzaak van de parkeergarage in relatie tot deze parkeerbehoefte van andere functies.

Loopafstanden
Een andere maat die in de Nota Parkeernormen wordt genoemd zijn de (maximale) loopafstanden, als maat voor de situering van parkeerplaatsen ten opzichte van functies. De loopafstand is afhankelijk van het motief: in de binnenstad (zone A1) bedraagt deze 750 meter voor bewoners en 1.000 meter voor bezoekers. De afstand is niet-hemelsbreed en betreft dus de kortste looproute over de openbare weg, vanaf de ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of de ingang van de parkeervoorziening[7].

[7] *In maart 2019 is er een Addendum Nota parkeernormen fiets en auto vastgesteld. Daarin wordt het mogelijk gemaakt om onder voorwaarden parkeren buiten loopafstanden te realiseren. De mogelijkheid is echter alleen toepasbaar op nieuwe, ruimtelijke ontwikkelingen en dus niet op loopafstanden tussen bestaande functies en bestaande parkeervoorzieningen.*

.

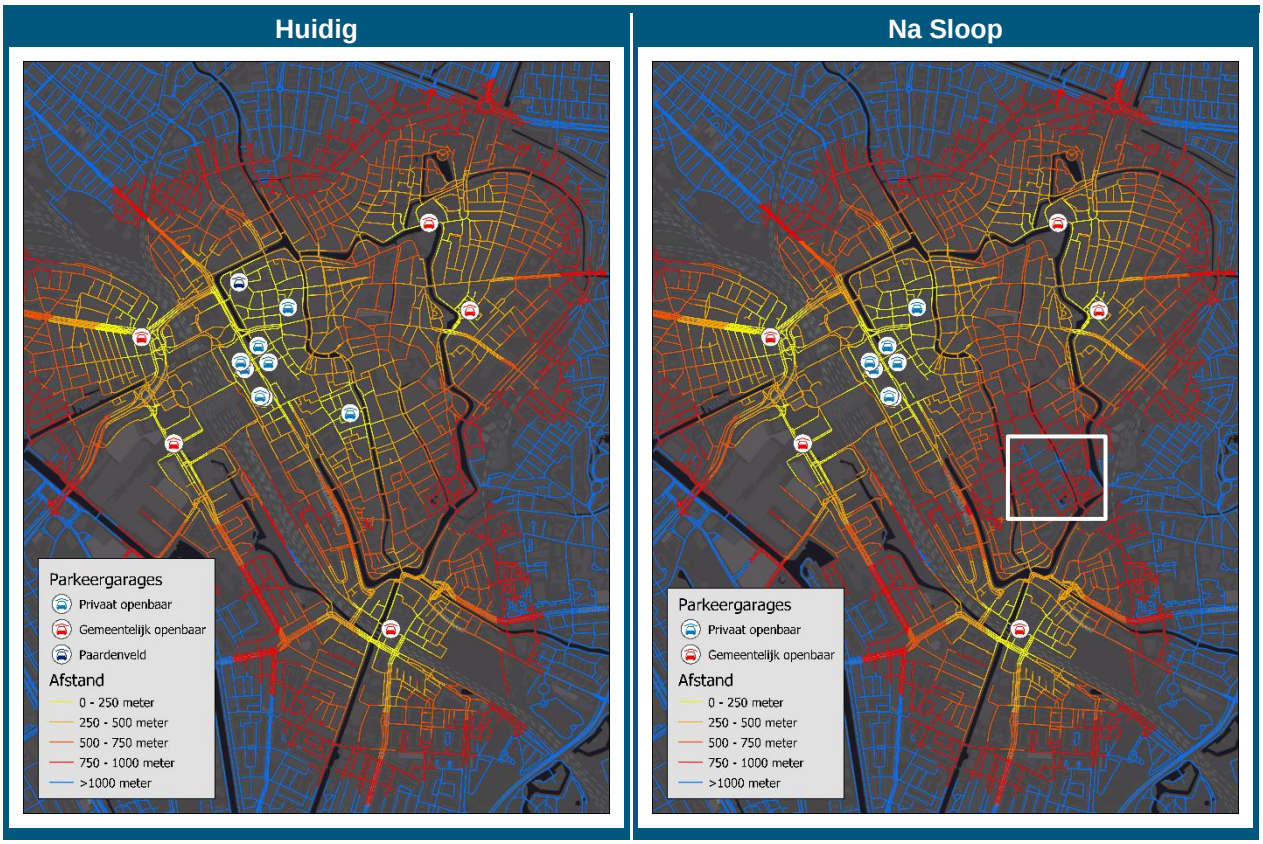
Figuur 5 toont de loopafstanden voor **bewoners** vanuit de gemeentelijk openbare parkeergarages en belanghebbenden garages naar delen van de binnenstad, in de huidige situatie en na eventuele sloop van de parkeergarage Paardenveld én Springweg.



Figuur 5: Loopafstanden voor bewoners vanuit parkeergarages naar delen van de binnenstad, huidig en na sloop parkeergarage Paardenveld en Springweg.

In zone A1 en A2 hanteert de gemeente 750 meter als maximale loopafstand voor bewoners. Uit de figuur valt op te maken dat een klein aantal straten in Pijlsweerd, na eventuele sloop van de parkeergarage Paardenveld niet meer bereikbaar is binnen 750 meter loopafstand vanuit een openbare of belanghebbenden parkeergarage. In de praktijk zijn er wel straatparkeerplaatsen aanwezig, waardoor er strikt bezien aan het beleidskader wordt voldaan. De parkeergarage heeft ook met name een functie voor de binnenstad. Vanuit de binnenstad is voor alle inwoners een garage aanwezig binnen 750 meter.

Figuur 6 toont de loopafstanden voor **bezoekers** vanuit de openbare parkeergarages naar delen van de binnenstad, in de huidige situatie en na eventuele sloop van de parkeergarage Paardenveld én Springweg.



Figuur 6: Loopafstanden voor bezoekers vanuit parkeergarages naar delen van de binnenstad, huidig en na sloop parkeergarage Paardenveld en Springweg.

In zone A1 en A2 hanteert de gemeente 1.000 meter als maximale loopafstand voor bezoekers. Uit de figuur valt op te maken dat het verdwijnen van parkeergarage Paardenveld geen invloed heeft op bereikbaarheid van voorzieningen in de binnenstad. Wel is een iets kleiner deel van Pijlsweerd binnen 1.000 meter bereikbaar vanaf een parkeergarage in de binnenstad.

Na eventuele sloop van de parkeergarage Springweg is een klein aantal straten in het zuidoostelijke deel van de binnenstad niet meer bereikbaar binnen 1.000 meter loopafstand vanuit een openbare parkeergarage. Het betreft delen van de Lange Nieuwstraat, Nieuwegracht, Servaasbolwerk en tussenliggende straten. Het Universiteitsmuseum en het museum/sterrenwacht Sonnenborgh zijn wel binnen 1.000 meter bereikbaar.

In de praktijk zijn er wel straatparkeerplaatsen in de omgeving aanwezig, waardoor er strikt bezien aan het beleidskader wordt voldaan. Tegelijkertijd toont het aan dat met name het zuidoostelijke deel van de binnenstad minder goed wordt bediend door de bestaande garages. Het valt te overwegen om aanvullende maatregelen te onderzoeken. Mogelijke oplossingen liggen in verbeteren van looproutes of parkeren bij belanghebbendengarages in de ABC straat en Tuinstraat en/of het Spoorwegmuseum.

5 Conclusies

De parkeergarage Paardenveld wordt goed gebruikt, met name door bezoekers (zakelijk en vrije tijdsbesteding). Er zijn weinig bewoners die gebruik maken van de parkeergarage. Belangrijke argumenten om de garage te gebruiken zijn de gunstige ligging en de prijsstelling. De parkeergarage voorziet dus duidelijk in een behoefte en heeft zodoende een functie in het parkeersysteem.

Tegelijkertijd blijkt dat er nog voldoende ruimte aanwezig is in de nabijgelegen parkeergarages P1 t/m P6 om als overloop te dienen voor het huidige gebruik van de parkeergarage Paardenveld en het straatparkeren op de Oudegracht noord. Ook wanneer tegelijkertijd de parkeergarage Springweg en het straatparkeren op de Oudegracht zuid wordt opgeheven, is er voldoende overloopruimte beschikbaar in P1 t/m P6. Wat betreft aantallen parkeerplaatsen is de parkeergarage Paardenveld dus niet noodzakelijk.

De data over parkeerbezetting in de openbare parkeergarages (P1 t/m P6, La Vie, Kop van Lombok en Springweg) zijn afkomstig van een openbare bron (http://openparking.nl). De betrouwbaarheid van deze data kan op dit moment niet worden vastgesteld, een nadere controle en verificatie is wenselijk.

Herbestemming van de locatie lijkt dus mogelijk. Op basis van ‘gewijzigd inzicht’ zijn er op voorhand geen planologisch-juridische beperkingen. Wel dient er een zorgvuldige afweging van effecten en belangen plaats te vinden. Opheffen van de parkeergarage Paardenveld leidt niet tot overschrijding van de (in gemeentelijk beleid gestelde) maximale loopafstanden.

A1 Bijlage 1: Representativiteit bezettingscijfers week 44

Het is van belang om de representativiteit van de bezettingscijfers in week 44 2019 te verifiëren. Daarvoor is een vergelijking gemaakt met bezettingscijfers van een vergelijkbare parkeergarage: Springweg. Met behulp van de website http://openparking.nl/ is de bezetting van de parkeerplaatsen in de Springweggarage in oktober 2018 – september 2019 achterhaald.

De data laat zien dat voor de Springweg de donderdag de drukste werkdag is en dat de zaterdag de drukste weekenddag is. Dat komt overeen met de garage Paardenveld. Tabel 8 laat van alle maanden in deze periode zien wat – gedurende die hele maand – de maximale bezetting is geweest op een donderdag en zaterdag.

Tabel 8: Maximale bezetting parkeergarage Springweg op donderdag en zaterdag per maand (oktober 2018 - september 2019).

		Donderdag		Zaterdag	
Maand	**Capaciteit**	**pp bezet**	**%**	**pp bezet**	**%**
Januari	409	324	79%	323	79%
Februari	409	248	61%	299	73%
Maart	409	269	66%	292	71%
April	409	259	63%	292	71%
Mei	409	283	69%	333	81%
Juni	409	269	66%	319	78%
Juli	409	258	63%	287	70%
Augustus	409	246	60%	315	77%
September	409	340	83%	328	80%
Oktober	409	364	89%	336	82%
November	409	313	77%	307	75%
December	409	326	80%	285	70%

Uit de tabel blijkt dat de hoogste bezetting zich heeft voorgedaan in oktober (2018). Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat de uitgevoerde meting in de parkeergarage Paardenveld (week 44, 2019) in de drukste periode heeft plaatsgevonden en een goed beeld geeft van de maximale bezetting. De cijfers wordt daarom als representatief beschouwd.

Dit bleek ook uit de getelde bezetting, die op middag zeer hoog is.

Gemeente Utrecht

MEMO BEWONERSPARKEREN PARKEERGARAGE PAARDENVELD

Datum	November 2024
Opgesteld door	I. Anindia, M. Blankendaal
Onderwerp	**Noodzaak Paardenveldgarage**

1 Inleiding

De gemeente Utrecht ontwikkelt diverse scenario's voor de tijdelijke bestemming van de garage Paardenveld (hierna aangeduid als "Paardenveld") tot 2035 (parkeergarage in combinatie met andere functies).

Er worden vragen verwacht over de wens/noodzaak om bewoners in de garage toe te staan, ook vanwege de opdracht om straatparkeerplaatsen in de stad om te vormen naar ruimte voor groen, fiets, verblijf, etc. Deze vragen komen nu van collega's uit het gebied die aan diverse projecten werken, en worden ook vanuit de Raad verwacht. Het bewonersparkeren dat wordt bedoeld betreft 1) het compenseren van parkeercapaciteit op straat die wordt opgeheven en waarvan de parkeerbehoefte van houders van een bewonersvergunning gecompenseerd moet kunnen worden in een parkeergarage en 2) het beschikbaar stellen van capaciteit in de garage voor bewoners die de vergunningen willen inruilen voor parkeren in de garages.

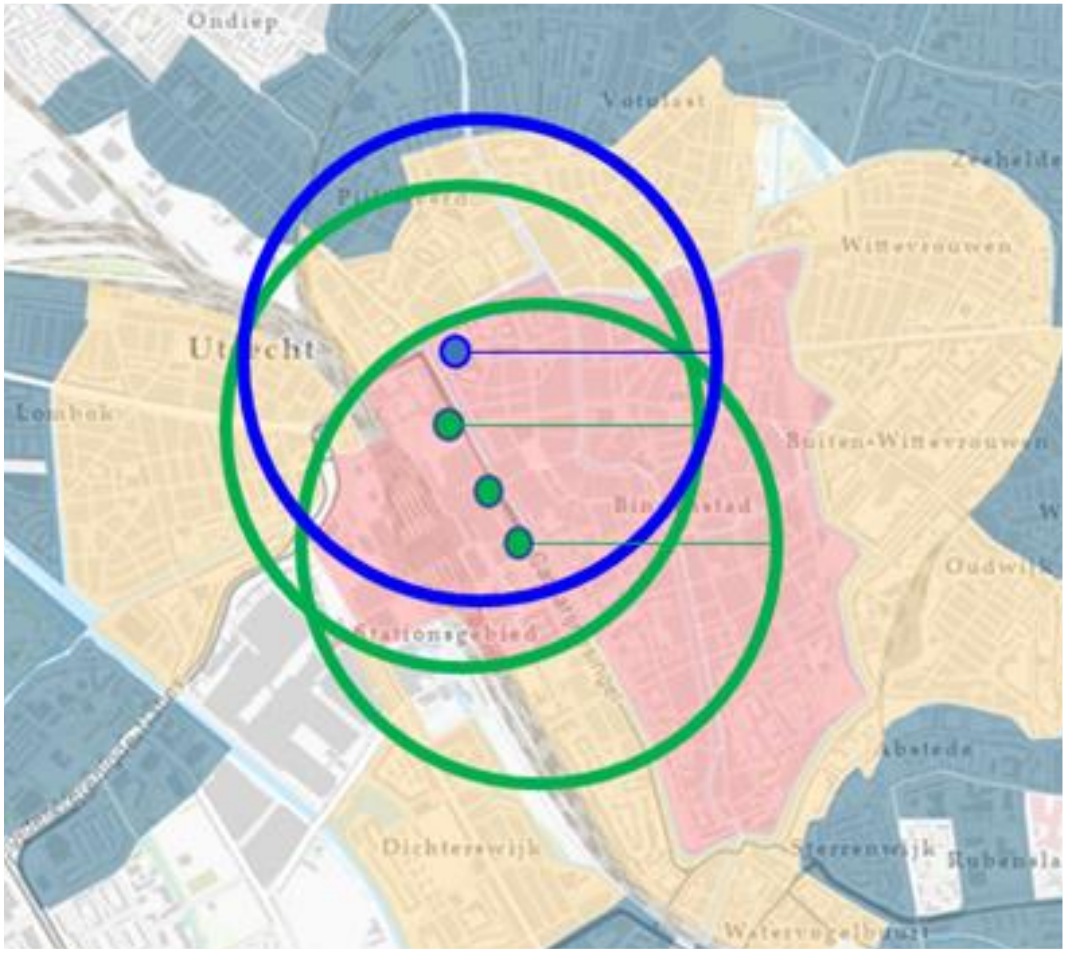
Bewonersparkeren in de garage heeft effect op de businesscase. Voor de toekomst van parkeergarage Paardenveld is daarom behoefte aan een onderbouwing waaruit blijkt of het wel of niet nodig is om bewoners parkeren op te vangen in de garage. Deze notitie gaat op deze vraag in. Daarbij is het noodzakelijk eerst in te gaan op de gehele binnenstad en de mogelijkheden om in de beschikbare parkeervoorzieningen de op te heffen parkeerplaatsen te compenseren. Na deze analyse op gebiedsniveau wordt beschouwd wat dit specifiek voor Paardenveld betekent.

2 Loopafstanden

Voor parkeren door bewoners is uitgegaan van een acceptabele loopafstand van 750 tot 800 meter. Figuur 1 toont met de blauwe cirkel linksboven de hemelsbrede loopafstand vanaf garage Paardenveld (de blauwe stip) en vanaf de meest noordelijke en meest zuidelijke garage van Hoog Catharijne. Deze garages zijn weergegeven met groene stippen.

De figuren tonen ook de binnenstad, met een lichtrode arcering. De op te heffen parkeerplaatsen bevinden zich allemaal in de binnenstad. Naar schatting bevindt circa 40% van de binnenstad zich binnen een acceptabele loopafstand voor bewoners ten opzichte van Paardenveld. De garages van Hoog Catharijne samen kunnen een groot deel van de binnenstad bedienen, dat groter is dan het gedeelte van de binnenstad dat zich binnen loopafstand van Paardenveld bevindt. Op basis van de loopafstanden kunnen de garages van Hoog Catharijne dus voor een groter deel van de binnenstad worden gebruikt dan Paardenveld.

De binnenstad bestaat uit vier parkeerrayons. Bewoners van de binnenstad mogen in ieder parkeerrayon in de binnenstad parkeren, en daarmee ook in de garages die zijn beschreven.



Figuur 1 - Loopafstand 750-800 meter vanaf garage Paardenveld (blauwe cirkel) en vanaf garages Hoog Catharijne (groene cirkels rondom de noordelijkste en zuidelijkste groene stip)

3 Omvang parkeerbehoefte bewoners

De omvang van de parkeerbehoefte van de bewoners bestaat uit twee onderdelen. Enerzijds moet compensatie plaatsvinden van bewonersvergunningen omdat parkeerplaatsen in de binnenstad worden opgeheven. Daar staat tegenover dat de vergunningenplafonds voor de vier rayons van de binnenstad naar beneden worden bijgesteld zodat ze meebewegen met het opheffen van de parkeerplaatsen.

3.1. Compensatie bewonersvergunningen opheffen parkeerplaatsen

In bijlage 1 wordt het aantal op te heffen parkeerplaatsen en te compenseren bewonersvergunningen beschouwd. Het uitgangspunt is gehanteerd dat het mogelijk moet zijn deze plaatsen 1 op 1 te compenseren. Dat betekent dat wordt uitgegaan van een maximaal scenario voor het aantal te compenseren parkeerplaatsen; het is immers ook mogelijk dat parkeerplaatsen voor bezoekers worden opgeheven. Ook is ervan uitgegaan dat de op te heffen capaciteit voor 2023 onderdeel vormt van de opgave. Tabel 1 toont per jaar welke aantallen bewonersvergunningen moeten worden gecompenseerd.

Uit de tabel blijkt dat in totaal 416 bewonersvergunningen moeten worden gecompenseerd. Het aantal cumulatieve aantal te compenseren bewonersvergunningen uit de laatste rij van de tabel kan worden vergeleken met de beschikbare parkeercapaciteit. Het uitgangspunt wordt gehanteerd dat dit aantal vanaf 2030 tot en met 2035 constant is.

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Totaal geprogrammeerd per jaar	26	38	40	43	0	0	0	11	0
Beschikbare ruimte (o.b.v. budget)	26	40	50	50	50	50	50	50	50
Saldo (positief getal = flexibele ruimte)	0	2	10	7	50	50	50	39	50
Te compenseren bew.verg. per jaar	**26**	**40**	**50**	**50**	**50**	**50**	**50**	**50**	**50**
Te compenseren bew.verg. cumulatief	**26**	**66**	**116**	**166**	**216**	**266**	**316**	**366**	**416**

Tabel 1 – Te compenseren bewonersvergunningen

3.2. Compensatie bewonersvergunningen verlaging vergunningenplafond

De vergunningenplafonds voor de vier rayons van de binnenstad worden naar beneden bijgesteld zodat het meebeweegt met het opheffen van de parkeerplaatsen. VTH/vergunningen heeft aangegeven dat het vergunningenplafond inderdaad wordt verlaagd. Hoe snel de afbouw gaat is lastig te voorspellen. Problemen worden daarbij niet verwacht aangezien ervan wordt uitgegaan dat voldoende ruimte beschikbaar is in alternatieve parkeervoorzieningen om vergunninghouders op te vangen als de afbouw niet snel genoeg gaat ten opzichte van het daadwerkelijk opheffen van de parkeerplaatsen op straat.

3.3. Inruilen bewonersvergunningen voor garageabonnement

Op grond van *Beleidsregels Uitgifte Parkeervergunningen en Garageabonnement* kunnen bewoners straatvergunningen in ruilen voor garageabonnementen. In de Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid 2016 is vastgesteld dat er voor bewoners zijn 270 parkeerplaatsen vrij (te maken) in de gemeentelijke parkeergarages (25 parkeerplaatsen per garage). Een aantal bewoners maakt hier inmiddels gebruik vanen het gaat hierbij om vijf abonnementen in de Springweggarage en vier abonnementen in garage Vaartsche Rijn.

4 Alternatieven voor opvang parkeerbehoefte bewoners

Er zijn diverse alternatieven voor de compensatie van de opgeheven parkeercapaciteit. Deze zijn in deze paragraaf beschreven.

4.1. Gemeentelijke belanghebbendengarages

De gemeente beschikt over een aantal belanghebbendengarages. Daarvan is in bijlage 2 is de vraag naar abonnementen, de reserveringen en het aanbod van parkeercapaciteit verkend. Met uitzondering van twee garages waarin capaciteit is gereserveerd is geen ruimte beschikbaar om het opheffen van parkeercapaciteit te compenseren. In de garage Jan Meijenstraat zijn 14 parkeerplaatsen gereserveerd voor de compensatie van bewonersvergunningen. In totaal zijn dus 14 plaatsen beschikbaar voor de compensatie. Het uitgangspunt is gehanteerd dat deze parkeercapaciteit tot en met 2035 beschikbaar blijft.

4.2. Openbare garages

De gemeente Utrecht beschikt ook over openbare garages waarin parkeercapaciteit is gereserveerd voor bewoners. Garage Kruisstraat, Vaartsche Rijn en Grifthoek heeft ieder 25 gereserveerde plaatsen, en daarmee zijn in totaal 75 plaatsen gereserveerd. Het uitgangspunt is gehanteerd dat deze capaciteit voor de periode tot en met 2035 beschikbaar blijft voor bewoners.

z.o.z.

4.3. Garages Kléppiere

De gemeente heeft afspraken gemaakt met Kléppiere over het gebruik van parkeerplaatsen in hun garages voor bewoners. In totaal zijn hiervoor tot 2026 250 parkeerplaatsen beschikbaar, tussen 2026 en 2028 350 plaatsen en van 2028 t/m 2069 250 plaatsen. Rijnkade P6 is niet meer in gebruik, het uitgangspunt is gehanteerd dat de parkeercapaciteit voor bewoners dan in een vervangende garage beschikbaar is. Springweg wordt in 2028 gesloopt.

Klépierre	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031-2069
HC P1 t/m P5	50	150	150	150	150	150	150	150	150
Springweg	100	100	100	100	100	100	0	0	0
Rijnkade P6	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Subtotaal	**250**	**350**	**350**	**350**	**350**	**350**	**250**	**250**	**250**

Tabel 2 – Gereserveerde parkeercapaciteit voor bewoners in openbare garages Kléppiere

5 Uitgegeven vergunningen opvang parkeerbehoefte bewoners

Op dit moment zijn negen bewonersabonnementen in gebruik ter compensatie van straatvergunningen; vijf stuks in garage Springweg en vier stuks in garage Vaartsche Rijn. Het uitgangspunt is gehanteerd dat deze abonnementen tot en met 2035 worden gebruikt.

6 Worst case overzicht te compenseren vergunningen en parkeercapaciteit

Tabel 3 toont het overzicht van de beschikbare parkeercapaciteit afgezet tegen de te compenseren bewonersvergunningen. Hierbij is de worst case situatie bepaald, waarbij het uitgangspunt is gehanteerd dat alle op te heffen straatparkeerplaatsen bestemd zijn voor bewoners (en dus niet voor bezoekers) en dat deze plaatsen één op één worden gecompenseerd zonder het vergunningenplafond te verlagen. Uit de tabel blijkt dat in deze worst case situatie in totaal 416 bewonersvergunningen moeten worden gecompenseerd. Het aantal cumulatieve aantal te compenseren bewonersvergunningen uit de laatste rij van de tabel kan worden vergeleken met de beschikbare parkeercapaciteit. Het uitgangspunt wordt gehanteerd dat dit aantal vanaf 2030 tot en met 2035 constant is.

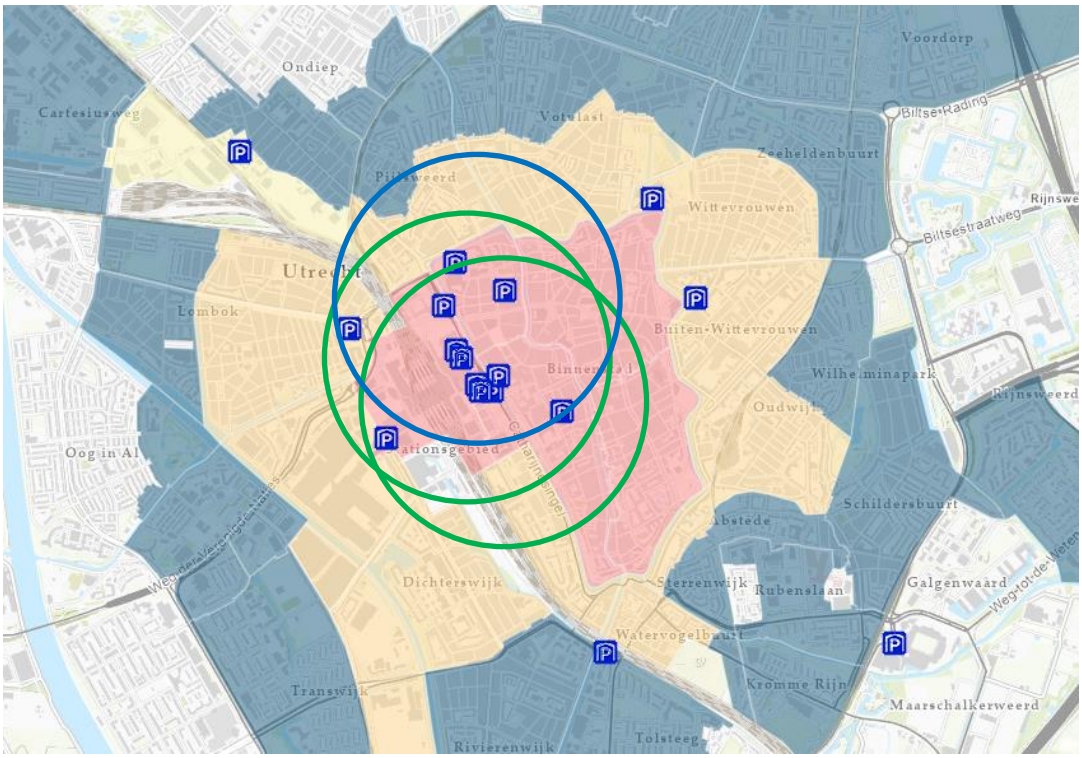
Uit de tabel blijkt dat tot en met 2028 voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is op basis van de huidige inzichten, en dat vanaf 2029 tekorten optreden. Het tekort in 2029 bedraagt 36 plaatsen, vanaf 2030 is er sprake van een tekort van 86 plaatsen.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031-2069
Parkeercapaciteit									
Belanghebbendengarages	14	14	14	14	14	14	14	14	14
Gemeentelijke garages	75	75	75	75	75	75	75	75	75
Klépierre	250	350	350	350	350	350	250	250	250
Subtotaal	**339**	**439**	**439**	**439**	**439**	**439**	**339**	**339**	**339**
Parkeerbehoefte									
Huidige jaarabonnementen	-9	-9	-9	-9	-9	-9	-9	-9	-9
Cumulatief te compenseren	-66	-116	-166	-216	-266	-316	-366	-416	-416
Subtotaal	**-75**	**-125**	**-175**	**-225**	**-275**	**-325**	**-375**	**-425**	**-425**
Tekort/overschot	**264**	**314**	**264**	**214**	**164**	**114**	**-36**	**-86**	**-86**

Tabel 3 – Worst case overzicht te compenseren vergunningen en parkeercapaciteit

7 Bezoekersparkeren

Er zijn binnen de loopafstand van garage Paardenveld voldoende alternatieven beschikbaar om bezoekers van de stad op te vangen. Voor deze doelgroep is Paardenveld niet noodzakelijk.



8 Knip Catharijnesingel

Vanaf maart 2025 wordt er een knip ingevoerd op de Catharijnesingel met als doel om doorgaand verkeer in de binnenstad te verminderen. Dit heeft weinig tot geen invloed op de nut- en noodzaak van Paardenveld garage. Ook de parkeergarages van Hoog Catharijne blijven in de nieuwe situatie toegankelijk voor de gebruikers en de afgesproken capaciteit in deze garages voor bewoners blijven ook beschikbaar.

9 Advies noodzaak gebruik Paardenveldgarage

9.1 Algemeen

In paragraaf 6 is geconstateerd dat in 2029 36 plaatsen te weinig beschikbaar zijn voor het compenseren van bewonersvergunningen en vanaf 2030 86 plaatsen. In principe kan Paardenveld hiervoor van 2029 t/m 2035 een tijdelijke oplossing bieden. Als die keuze wordt gemaakt, is het noodzakelijk dat Paardenveld wordt gehandhaafd in de periode van 2023 t/m 2028, waarin de garage niet nodig is voor het compenseren van bewonersvergunningen. Nog zonder rekening te houden met eventuele alternatieven is het in bedrijf houden van Paardenveld gedurende de komende vijf jaar om daarna gedurende een beperkte periode van eveneens vijf jaar een mogelijk tekort van slechts 102 parkeerplaatsen op te lossen een forse maatregel in relatie tot het mogelijke tekort.

Paardenveld is niet de enige mogelijke oplossing van de tekorten in de periode van 2029 t/m 2035. De gemeente Utrecht is immers eigenaar van meerdere (openbare) parkeervoorzieningen, en is ook de instantie die de straatparkeercapaciteit in de binnenstad beheert en bepaalt hoeveel parkeervergunningen worden uitgegeven. Paardenveld is niet noodzakelijk om bezoekersparkeren te faciliteren omdat er in de omgeving binnen de acceptabele loopafstand nog voldoende alternatieve beschikbaar.

9.2 Beleidsmatige keuzes

Bij de verkenning is een worst case situatie beschouwd. Daarbij is nog geen rekening gehouden met beleidsmatige keuzes zoals het verlagen van het vergunningenplafond. Bij het opheffen van netto 425 parkeerplaatsen bedraagt in de eindsituatie het tekort aan bewonersplaatsen 102 plaatsen. Het is mogelijk dit tekort op te lossen door het vergunningenplafond te verlagen. Als dat in de periode van 2023 t/m 2028 gebeurt moet het vergunningenplafond over deze periode van vijf jaar gemiddeld met 20 vergunningen per jaar worden verlaagd, wat een zeer beperkt aantal is.

9.3. Alternatieve parkeercapaciteit

Naast de parkeercapaciteit die in deze notitie is beschouwd, is het ook mogelijk gebruik te maken van andere alternatieven om bewonersvergunningen te compenseren. Bijvoorbeeld in de gemeentelijke parkeergarages die zich aan de rand van de binnenstad bevinden, zoals Croeselaan. Het huidige gebruik van de Croeselaangarage valt tegen ten opzichte van de reeds gerealiseerde ontwikkelingen waarvoor deze garage gebouwd is. Daarom is de kans groot dat het berekende tekort van maximaal 86 plaatsen in deze garage gefaciliteerd kan worden.

Begin 2027 wordt Mobiliteitshub XL geopend. Hoewel deze op dit moment niet bestemd is voor parkeren op afstand door binnenstadsbewoners die afzien van een parkeervergunning, is deze voorziening uiteraard wel een alternatief. Het is bijvoorbeeld een optie om dit alternatief in te zetten als op basis van de keuzes die gemaakt worden de worst case situatie optreedt. In dat geval kan worden onderzocht of een deel van de parkeerbehoefte voor bewoners van de binnenstad op afstand in MHXL kan worden ondergebracht. Dit is voor veel andere gebieden de nieuwe werkelijkheid, en is daarom voor bewoners van de binnenstad ook een optie. Voor de bestaande P+R voorzieningen is er overigens al een voordelig P+R-abonnement voor bewoners die hun parkeervergunning inleveren.

Het is uiteraard ook mogelijk om te verkennen of (tijdelijk) meer parkeercapaciteit in commerciële parkeergarages kan worden gehuurd als oplossing voor de mogelijke tekorten.

9.4 Eindconclusie

Het parkeerbeleid in de binnenstad is erop gericht om een ruime hoeveelheid straatparkeerplaatsen om te vormen naar ruimte voor groen, verblijf en ruimte voor fietsers. Er zijn twee typen straatparkeren waarvan de plaatsen kunnen worden opgeheven:

- plaatsen exclusief voor vergunninghouders
- plaatsen die bestemd zijn voor bezoekers én vergunninghouders.

In deze notitie is de worst case benadering gehanteerd dat alle straatparkeerplaatsen die komen te vervallen nu vergunninghoudersplaatsen zijn die worden gebruikt door de houders van bewonersvergunningen. Ten opzichte van het opheffen van plaatsen die bestemd zijn voor bezoekers én vergunninghouders, die door deze twee doelgroepen worden gedeeld, moet daarbij een groter aantal bewonersvergunningen worden gecompenseerd.

De parkeerbalans in de stad kan slechts op het huidige evenwicht blijven als (1) het plafond van het aantal parkeerplaatsen voor houders van bewonersvergunningen evenredig wordt verminderd of als (2) het aantal te vervallen straatparkeerplaatsen evenredig worden gecompenseerd in parkeergarages.

Volgens het worst case scenario moeten alle op te heffen straatparkeerplaatsen, in 2030 per saldo 425 straatparkeerplaatsen worden gecompenseerd. In 2030 leidt dat tot een tekort van in totaal 86 parkeerplaatsen. Dat tekort is op te lossen door verlaging van het plafond van het aantal parkeer-

plaatsen voor houders van bewonersvergunningen. In de huidige situatie wordt nog geen rekening gehouden met de verlaging van het vergunningenplafond. Er zijn ook andere mogelijkheden denkbaar die eveneens kunnen worden aangewend om het tekort op te lossen. Te denken valt aan het benutten van capaciteit in de gemeentelijke parkeergarages aan de rand van de binnenstad, zoals de parkeergarage Croeselaan Of het benutten van parkeercapaciteit in de Mobiliteitshub XL die in 2027 wordt geopend.

Concluderend kán de parkeercapaciteit van de parkeergarage Paardenveld desgewenst worden aangewend om het tekort op te lossen. Dat tekort zal vanaf 2029 voor het eerst ontstaan. Er zijn echter nog onbenutte alternatieven die vrij eenvoudig kunnen worden gebruikt. Het advies is daarom om de capaciteit van de PG Paardenveld volledig buiten beschouwing te laten bij het in balans houden van de parkeerhuishouding van de binnenstad.

Bijlage 1 - Omvang parkeerbehoefte bewoners

De omvang van de parkeerbehoefte van de bewoners bestaat uit de compensatie van bewonersvergunningen die nodig is omdat parkeerplaatsen worden opgeheven. Tabel 4 toont voor de periode van 2022 t/m 2030 welke aantallen op te heffen parkeerplaatsen zijn geprogrammeerd en wat de beschikbare ruimte is om plaatsen op te heffen. Het saldo geeft aan hoeveel plaatsen nog niet zijn toegewezen. Als dit positief is, kunnen nog plaatsen worden opgeheven. Dit wordt de flexibele ruimte genoemd. De som van de flexibele ruimte over de periode van 2022 t/m 2030 bedraagt 258 plaatsen. Het totaal aantal geprogrammeerde plaatsen bedraagt 158 stuks, waarmee de totale opgave dus (158 + 258 =) 416 stuks bedraagt. Onderaan de tabel is beschouwd welke aantallen bewonersvergunningen per jaar en cumulatief moeten worden gecompenseerd. De aantallen op te heffen plaatsen zijn voorzien op de locaties Oudkerkhof, Park Paardenveld, Keukenstraat, hoek Nieuwegracht, breedtebeperking werven, Oudegracht Noord, Nicolaaskerkhof, Moreelsepark, Minrebroederstraat, Stadhuisplein, Annastraat, Strosteeg en Janskerkhof.

	2022	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Totaal geprogrammeerd per jaar	26	38	40	43	0	0	0	11	0
Beschikbare ruimte (o.b.v. budget)	26	40	50	50	50	50	50	50	50
Saldo (positief getal = flexibele ruimte)	0	2	10	7	50	50	50	39	50
Te compenseren bew.verg. per jaar	**26**	**40**	**50**	**50**	**50**	**50**	**50**	**50**	**50**
Te compenseren bew.verg. cumulatief	**26**	**66**	**116**	**166**	**216**	**266**	**316**	**366**	**416**

Tabel 4 – Te compenseren bewonersvergunningen

Op basis van de loopafstanden van 750 tot 800 meter kunnen niet alle te compenseren bewonersvergunningen in Paardenveld worden gecompenseerd. Geschat wordt dat circa 50% van de te compenseren bewonersvergunningen in Paardenveld kan worden gecompenseerd. Dit zijn (50% van 416) ongeveer 208 plaatsen. Deze inschatting is gedaan op basis van de volgende factoren:

- De ligging van Paardenveld
- Het gedeelte van de binnenstad dat zich binnen loopafstand van Paardenveld bevindt;
- Een inschatting van de locaties waar de te compenseren plaatsen zich bevinden.

Bijlage 2 - Gebruik en ligging gemeentelijke belanghebbendengarages

Tabel 5 toont het aantal parkeerplaatsen in de gemeentelijke belanghebbendengarages, het aantal lopende abonnementen, de wachtlijst en het aantal parkeerplaatsen dat is gereserveerd voor de compensatie van bewonersvergunningen. De gegevens in de tabel zijn van 1 maart 2024. Deze cijfers zijn dus actueel, maar kunnen dagelijks verschillen op basis van aanvragen en opzeggingen.

Er zijn in totaal dus 474 parkeerplaatsen aanwezig in de garages. Er zijn 435 lopende abonnementen, een wachtlijst van 88 parkeerders en 14 plaatsen die gereserveerd zijn voor de compensatie van bewonersvergunningen. Daarmee bedraagt de totale behoefte 576 plaatsen. Dit aantal is groter dan de parkeercapaciteit. Daardoor is er geen sprake van restcapaciteit. Een uitzodering hierop vormen de gereserveerde plaatsen voor de compensatie van bewonersvergunningen in de garages Jan Meijenstraat (14 plekken). Deze zijn beschikbaar voor de compensatie.

Naam garage	Aantal parkeerplekken	Lopende abonnementen	Wachtlijst (aantal)	Gereserveerd voor compensatie bewonersvergunningen
Garage Jan Meyenstraat	95	81	0	14
Garage Boekhoven	57	53	0	
Garage Korte Nieuwstraat	41	39	59	
Garage Tuinstraat	108	106	11	
Garage Wolvenplein	18	16	3	
Garage ABC-straat	77	74	15	
Garage Albracht	18	17	0	
Garage Malba	60	49	0	
Totaal	**474**	**435**	**88**	**14**

Tabel 5 - Gebruik gemeentelijke belanghebbendengarages

Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

Dossiernummer	4544
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	3 april 2025
Agendapunt	3.2
Titel	Raadsvoorstel realisatie stationsentree (trappen) Moreelsebrug
ID	4766
Behandelend ambtenaar	Bijl, Martijn
Telefoon	0634177643
E-mail	martijn.bijl@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Binnenstad
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken	3 april 2025

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Raadsvoorstel realisatie stationsentree (trappen) Moreelsebrug

Beleidsveld	Groot Merwede
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Martijn Bijl
Kenmerk	30189450
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Ja, een of meer bijlage(n)

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

1. Akkoord te gaan met het realiseren van een nieuwe zuidelijke entree van Utrecht Centraal door middel van zes trappen, inclusief bijbehorende voorzieningen, tussen de treinperrons en de Moreelsebrug, met inachtneming van de volgende punten:
   a. Er is een relatie met de besluitvorming in de MIRT verkenning OV en Wonen over de voorkeursvariant voor de aanlanding van de Merwedelijn bij Utrecht Centraal.
   b. Voor de gezamenlijke uitwerking van het project met partners NS en ProRail gelden de volgende randvoorwaarden:
      i. De ruimtelijke uitgangspunten uit bijlage ‘Ruimtelijke uitgangspunten treintrappen Moreelsebrug', zoals de categorisering als nevenontsluiting van Utrecht Centraal met bijpassend voorzieningenniveau, inpassing van de toegangspoorten op de perrons en het behoud van de Moreelsebrug als belangrijke verbinding over het spoor voor wandelaars en fietsers.
      ii. Het na realisatie periodiek monitoren van de transferveiligheid door ProRail zoals omschreven in bijlage ‘Rapportage monitoring transferveiligheid’, bij toenemende drukte kunnen aanvullende maatregelen genomen worden om te grote drukte tegen te gaan.
      iii. De afspraken met NS over de monitoring en maatregelen ten aanzien van sociale veiligheid zoals omschreven in bijlage ‘Rapportage sociale veiligheid’, waarin onder andere is opgenomen dat de trappen in eerste instantie van 22.00 uur tot 6.00 uur worden afgesloten om incidenten zoveel mogelijk te voorkomen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Geheimhouding

Op de bijlage ‘Financiële onderbouwing realisatie trappen’ is door het college van B&W op grond van artikel 87 van de Gemeentewet om redenen genoemd in artikel 5.1 lid 2 sub b van de Woo tijdelijke geheimhouding opgelegd totdat het project financieel is afgesloten.

Geheimhouding is nodig om het gemeentelijke financiële belang te beschermen. In de bijlage zijn financiële uitgangspunten en gegevens over het project Trappen Moreelse brug opgenomen. Openbaarmaking kan ertoe leiden dat inschrijvers bij een aanbesteding door ProRail en NS Reizigers deze informatie gebruiken om kostenramingen te maken en daarmee de inschrijving wordt beïnvloed.

Samenvatting

De Moreelsebrug is een belangrijke verbinding voor voetgangers en fietsers in het stationsgebied. Bij de bouw is de brug voorbereid om er door het toevoegen van zes trappen naar de treinperrons ook een zuidelijke ontsluiting van station Utrecht Centraal van te maken. Met dit besluit gaat de raad ermee akkoord om de trappen, in samenwerking met NS en ProRail, te gaan realiseren.
Vanaf de Moreelsebrug zullen treinspoor 5 tot en met 21 bereikbaar zijn, spoor 1 tot en met 4 zijn niet toegankelijk omdat deze perrons niet doorlopen tot de Moreelsebrug maar stoppen onder de OV-terminal. De verwachting is dat er op termijn 20.000 tot 25.000 treinreizigers dagelijks gebruik van deze toegang zullen maken. Door het toevoegen van deze zuidelijke toegang, wordt het station voor treinreizigers nog beter bereikbaar, de OV-terminal ontlast qua drukte, ontstaat er voor treinreizigers een alternatief in de open lucht voor de bestaande verbindingen en worden voor de inwoners van een deel van de stad ten zuiden van het station (waaronder de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier) de reistijden van en naar het station verkort en wordt tot slot de transfercapaciteit van Utrecht Centraal vergroot.

Geen onderdeel van dit project zijn de potentiële verbindingen vanaf de Moreelsebrug naar trambusstation Utrecht Centraal Centrumzijde en naar perrons C en D van busstation Jaarbeurszijde.

Context

Aanleiding

De Moreelsebrug is in 2016 opgeleverd als belangrijke interwijkverbinding in het noordelijke deel van het stationsgebied. In de uitwerking van het ontwerp bleek een locatie waarbij de koppen van de treinperrons als funderingsmogelijkheid gebruikt konden worden veel voordelen te hebben. Rond 2012 ontstond hierbij het idee om ook trappen naar de treinperrons te realiseren. Dit omdat de toegankelijkheid en de bereikbaarheid van het Stationsgebied gebaat zou zijn bij de aanleg van trappen van en naar de perrons. De raad heeft in dat jaar unaniem (2012/M67) een motie aangenomen waarin het college werd opgedragen om zorg te dragen voor een realisatie van deze trappen. Bij de bouw van de brug zijn de trappen niet gerealiseerd, maar is mede dankzij een subsidie vanuit het Rijk wel de mogelijkheid open gelaten om op een later moment op eenvoudige wijze de trappen te realiseren. Dit omdat er toen ten aanzien van deze potentiële nieuwe zuidelijke toegang van Utrecht Centraal nog teveel onopgeloste vraagstukken waren die een risico vormde voor de tijdige realisatie van het project binnen het beschikbare budget. Een voorbeeld hiervan was de wijze waarop noodzakelijke spoorse voorzieningen (toegangspoorten, reizigersinformatie, etc.) een plek zouden krijgen.

Deze vraagstukken zijn de afgelopen jaren in samenwerking met ProRail, NS Reizigers en NS Stations opgepakt, waarna overeenstemming is bereikt over de uitgangspunten en voorwaarden voor realisatie van de trappen naar de treinperrons. Daarnaast is er in 2022 een Vaststellingsovereenkomst met Klepierre gesloten om een verschil van inzicht over de contractuele afspraken met betrekking tot de diverse toegangen van Utrecht Centraal op te lossen. Dit maakt dat er nu - met in acht neming van de uitgangspunten en voorwaarden – een definitief besluit tot realisatie van een zuidelijke stationstoegang vanaf de Moreelsebrug genomen kan worden.

Juridische context

Besluit tot aanleg niet opgenomen in eerdere ruimtelijke kaders

In artikelen 147 en 160 Gemeentewet is vastgelegd dat de gemeenteraad een kaderstellende rol heeft. Het realiseren van een nieuwe ontsluiting van station Utrecht Centraal in de vorm van trappen aan de Moreelsebrug is niet eerder in de ruimtelijke kaders voor het stationsgebied expliciet aan de raad voorgelegd. Zo is deze nieuwe ontsluiting van het station geen onderdeel van het Masterplan Stationsgebied (2003), de bijbehorende actualisatie (2004) en het Structuurplan Stationsgebied (2006). In eerdere raadsbrieven over dit project, het meest recent op 26 oktober 2023 is toegezegd dat de raad een voorstel tot definitieve aanleg voorgelegd krijgt.
Daarom wordt dit besluit aan de raad ter besluitvorming voorgelegd.

Vaststellingsovereenkomst met Klépierre

Zoals eerder gemeld was het door de wens tot aanleg van de trappen nodig om aanvullende afspraken te maken met Klépierre (eigenaar van Hoog Catharijne) over de onderlinge afspraken, vastgelegd in de Bilaterale Ontwikkelingsovereenkomst Koppen OVT / Radboud (BOO) uit 2008. In

2022 zijn deze nieuwe afspraken vastgelegd door het wederzijds ondertekenen van de Vastellingsovereenkomst Moreelse Plint, Kantoren Entree Gildeveste en Moreelsebrug. Hierin zijn onder andere afspraken gemaakt over het eerst mogelijke moment voor openstelling van de trappen, namelijk niet eerder dan 1 januari 2026. Met deze afspraken is een flinke stap gezet richting de breed gedragen wens om met de aanleg van de trappen de Moreelsebrug met perrons te verbinden en hiermee het reisgemak voor veel OV-reizigers te verbeteren.

Omgevingsplan
De realisatie van de trappen is niet mogelijk binnen de kaders van het huidige Omgevingsplan. Daarom dient een aanvullende procedure te worden doorlopen om het project te kunnen realiseren. Dit kan in de vorm van een wijzigingsprocedure van het Omgevingsplan of een aanvraag van een Omgevingsvergunning voor een Buitenplanse Omgevingsplanactiviteit (BOPA). Een BOPA staat open voor bezwaar en beroep. Een wijzing omgevingsplan alleen voor beroep.

Er kan geen gebruik worden gemaakt van de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid in het geldende bestemmingsplan ‘Langzaamverkeersbrug en Moreelsepark’ (22 oktober 2014). In dit bestemmingsplan (nu onderdeel van het tijdelijke deel van Omgevingsplan) zit in de bestemming ‘Verkeer – railverkeer’ een afwijkingsmogelijkheid voor het gebruik van trappartijen, ten behoeve van de ontsluiting van de trein-, tram- en busperrons. Aan één van de voorwaarden voor het inzetten van deze afwijkingsbevoegdheid kan echter niet worden voldaan, namelijk dat ‘een onafhankelijk en deskundig adviesbureau met een schriftelijk rapport aantoont dat veilige loopstromen in de OV-terminal en op de treinperrons niet duurzaam kunnen worden gegarandeerd’. Uit onderzoek blijkt namelijk dat de OV-terminal de komende jaren voldoende capaciteit biedt waardoor de transferveiligheid niet in geding komt.

Uitvoeringsovereenkomst met ProRail
De Moreelsebrug is in 2016 in opdracht van gemeente Utrecht gerealiseerd door ProRail. Gezien de impact van de werkzaamheden op het hoofdspoornet zullen ook de trappen door hen gerealiseerd worden in opdracht van gemeente Utrecht. Op grond van de Spoorwegwet is het de gemeente niet toegestaan om de hoofdspoorweginfrastructuur te wijzigen. ProRail is op grond van de Beheerconcessie 2015-2025 van het Rijk beheerder van onder meer de hoofdspoorweginfrastructuur als bedoeld in de Spoorwegwet en onder meer verantwoordelijk voor de fysieke integriteit van de hoofdspoorwegen en een veilig en ongestoord gebruik daarvan. ProRail zal de werkzaamheden aanbesteden conform de Europese aanbestedingsregels voor dergelijke werken.
Daarnaast worden contractuele afspraken gemaakt met NS Reizigers over sociale veiligheid en de realisatie van de OV-chippoorten.

Beslistermijn
In de planning van het project is de jaarlijkse aanvraag bij ProRail van de zogeheten treinvrij periodes (tijdelijk aanpassen van de dienstregeling voor werkzaamheden) zeer bepalend voor het moment waarop de trappen opengesteld kunnen worden. Deze deadline is jaarlijks op 1 juli. Daarom dient voor 1 juli 2025 een besluit door de gemeenteraad te zijn genomen. Het niet halen van deze datum betekent een jaar vertraging.

Treinvrije periodes zijn tijdsvakken in de dienstregeling waarop zonder treinverkeer in de nabijheid van de sporen gewerkt kan worden. Deze zijn noodzakelijk voor de aanleg van de trappen. De aanvraag dient twee jaar vooraf te worden gedaan, voorafgaand aan de zomervakantie.

Indien de besluitvorming over dit voorstel voor 1 juli 2025 plaatsvindt is de verwachting op basis van de huidige inzichten dat openstelling van de nieuwe stationstoegang via de Moreelsebrug in de periode eind 2027 tot eind 2028 mogelijk is. Vanwege de volle planning van werkzaamheden op het spoor door ProRail kan nu nog niet aangegeven worden wanneer de aanleg van de trappen precies kan plaatsvinden.

In de raadsbrief van 26 oktober 2023 is toegelicht dat het project een complexe puzzel is die uit meer bestaat dan alleen de bouw van zes trappen. Het streven was toen om begin 2024 een voorstel aan de raad voor realisatie aan te kunnen bieden. Dat is een jaar later geworden dan verwacht. Het maken van afspraken met NS en ProRail over de drie in de brief aangegeven resterende onderwerpen heeft

langer geduurd. De drie onderwerpen waren de sociale veiligheidseffecten en bijbehorende beheersmaatregelen, de kostenverdeling en de dekking van de gemeentelijke financiele bijdrage. Het realiseren van de nieuwe stationsentree raakte bestaande overeenkomsten en verantwoordelijkheden van gemeente, ProRail en NS die in onderling overleg moesten worden opgelost en waarover ook bij de individuele partijen interne afstemming moest plaatsvinden.

Beoogd effect
Met de zes trappen aan de brug inclusief alle bijbehorende voorzieningen wordt een nieuwe zuidelijke entree tot station Utrecht Centraal gerealiseerd in aanvulling op de centrale OV-terminal, en de nevenontsluitingen vanuit de Middentunnel en de Noordertunnel.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- 11 december 2003 - Raadbesluit Masterplan Stationsgebied
- 04 november 2004 - Raadsbesluit inzake actualisatie Masterplan Stationsgebied
- 29 juni 2006 - Motie 2006/M066 Fietsen over de RABO-brug
- 17 juli 2007 - B&W besluit inzake Integraal Programma van Eisen Rabobrug langzaamverkeersverbinding Croeselaan-Mariaplaats
- 15 januari 2008 - B&W besluit inzake resultaten inspraak integraal programma van eisen RABObrug
- 28 januari 2010 – Commissiebrief Toegankelijkheid Rabobrug
- 14 december 2010 - B&W besluit Voorlopig ontwerp Rabobrug
- 9 februari 2012 - B&W besluit antwoorden schriftelijke vervolgvragen Rabobrug
- 5 juli 2012 - Motie M67 "Trappen naar de perrons Rabobrug direct bij de bouw”
- 11 december 2012 - B&W Besluit Definitief Stedenbouwkundig plan Stationsplein Oost
- 18 december 2012 - B&W Besluit Resterende aspecten Rabobrug (Geheim)
- 20 december 2012 - Commissiebrief Resterende aspecten Rabobrug
- 2 juli 2013 B&W Besluit Definitief ontwerp Rabobrug
- 22 oktober 2013 - Raadsbrief Langzaamverkeersbrug Moreelsepark (incl. aanpak loopstromenonderzoek)
- 31 oktober 2013 - Raadsbesluit bestemmingsplan Langzaamverkeersbrug Moreelsepark
- 17 juni 2014 - Collegebesluit aanpassing Bestemmingsplan langzaamverkeersverbinding en Moreelsepark naar aanleiding tussenuitspraak Raad van State
- 11 februari 2016 - Motie M31 ‘Zuidgebouw verbinden met Moreelsebrug’
- 12 april 2017 - Raadsbrief Behandeling motie verbinding Het Platform met Moreelsebrug
- 17 juli 2020 - Raadsbrief Onderzoek trappen Moreelsebrug
- 25 februari 2022 – Start voorhangprocedure Vaststellingsovereenkomst Moreelse Plint, Kantoren Entree Gildeveste en Moreelsebrug
- 20 april 2022 - Raadsbrief Beantwoording vragen technische sessie Moreelse Trappen
- 18 mei 2022 - Raadsbrief Reacties op Wensen en Bedenkingen Vaststellingsovereenkomst Moreelse Plint, Kantoren Entree Gildeveste en Moreelsebrug
- 26 oktober 2023 – Raadsbrief stand van zaken trappen Moreelsebrug

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico’s

Beslispunt	
1	Akkoord te gaan met het realiseren van een nieuwe zuidelijke entree van Utrecht Centraal door middel van zes trappen, inclusief bijbehorende voorzieningen, tussen de treinperrons en de Moreelsebrug, met inachtneming van de volgende punten: a. Er is een relatie met de besluitvorming in de MIRT verkenning OV en Wonen over de voorkeursvariant voor de aanlanding van de Merwedelijn bij Utrecht Centraal. b. Voor de gezamenlijke uitwerking van het project met partners NS en ProRail gelden de volgende randvoorwaarden: i. De ruimtelijke uitgangspunten uit bijlage ‘Ruimtelijke uitgangspunten treintrappen Moreelsebrug', zoals de categorisering als

	nevenontsluiting van Utrecht Centraal met bijpassend voorzieningenniveau, inpassing van de toegangspoorten op de perrons en het behoud van de Moreelsebrug als belangrijke verbinding over het spoor voor wandelaars en fietsers. ii. Het na realisatie periodiek monitoren van de transferveiligheid door ProRail zoals omschreven in bijlage 'Rapportage monitoring transferveiligheid', bij toenemende drukte kunnen aanvullende maatregelen genomen worden om te grote drukte tegen te gaan. iii. De afspraken met NS over de monitoring en maatregelen ten aanzien van sociale veiligheid zoals omschreven in bijlage 'Rapportage sociale veiligheid', waarin onder andere is opgenomen dat de trappen in eerste instantie van 22.00 uur tot 6.00 uur worden afgesloten om incidenten zoveel mogelijk te voorkomen.
Argumenten	
1.1	Het toevoegen van een zuidelijke toegang tot een groot deel van de treinperrons van Utrecht Centraal verbetert de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het station voor reizigers.
	Met zes trappen aan de brug inclusief alle bijbehorende voorzieningen wordt een nieuwe zuidelijke toegang tot het station gerealiseerd in aanvulling op de centrale OV-terminal en de reeds bestaande nevenontsluitingen via de Middentunnel en de Noordertunnel. Vanaf de Moreelsebrug zullen treinspoor 5 tot en met 21 bereikbaar zijn. Door het toevoegen van deze zuidelijke toegang, wordt het station voor treinreizigers beter bereikbaar, ontstaat er voor treinreizigers een alternatief in de open lucht voor de bestaande verbindingen en wordt voor de inwoners van een deel van de stad ten zuiden van het station (waaronder de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier) de reistijden van en naar het station verkort en wordt tot slot de transfercapaciteit van Utrecht Centraal vergroot.
1.2	Met het realiseren van trappen vanaf de Moreelsebrug naar de treinperrons wordt een lang gekoesterde wens van de raad en externe partners ingevuld.
	De gemeenteraad heeft in 2012 unaniem een motie aangenomen waarin het college van B&W werd verzocht de trappen direct bij de aanleg van de brug te realiseren. Daarnaast hebben het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (aan ProRail) en de Provincie Utrecht (aan gemeente Utrecht) eerder subsidies verleend om de brug voor te bereiden op het toevoegen van trappen en voor de latere uitvoering daarvan.
1.3	Met het toevoegen van een nieuwe stationstoegang vanaf de Moreelsebrug blijft de interwijk-functie voor voetgangers en fietsers en de architectonische kwaliteit van de brug behouden.
	Met de trappen naar de treinperrons wordt er een directe verbinding tussen de openbare ruimte en het spoordomein gemaakt. Om de reizigers goed van informatie te voorzien en de veiligheid op peil te houden zijn er allerlei spoorse voorzieningen nodig, zoals reisinformatie en OV-chippoorten. Vanuit de gemeente heeft het behoud van de iconische waarde van de brug en de functie als interwijkverbinding prioriteit. In overleg met NS en ProRail is gekomen tot ruimtelijke uitgangspunten voor de inpassing van de spoorse voorzieningen die hier invulling aan geven.
1.4	Externe partners NS en het ministerie van I&W hebben nu de financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld om het project mogelijk te maken, en gezien de bezuinigingsopgave die bij deze partners speelt is uitstel van het besluit tot realisatie niet wenselijk.
	De NS en het ministerie van I&W moeten bezuinigen. Langer wachten met het besluit tot realisatie kan er toe leiden dat gereserveerde budgetten onder druk komen te staan. In de voorwaarden van de subsidiebeschikking van het ministerie van I&W aan ProRail is de einddatum 2023 voor oplevering

	opgenomen. Deze is met instemming van het ministerie tot nu toe verlengd tot het beoogde moment van realisatie in 2027, maar er kan niet verwacht worden dat dit een gegeven is. Daarom is nu een besluit tot realisatie wenselijk. De keerzijde van nu beslissen is dat er nog onduidelijkheid is over de keuze voor de locatie van de aanlanding van de Merwedelijn bij Utrecht Centraal in het definitieve voorkeursalternatief van de MIRT verkenning OV en Wonen. De locatie heeft mogelijk invloed op de toekomstvastheid van de trapverbindingen naar de treinperrons (zie kanttekening 1.5).
1.5	Bij de opgangen van de Moreelsebrug zijn aanvullende fietsenstallingen geprogrammeerd en op en rondom de brug vindt handhaving op wildstallen plaats.
	Door het toevoegen van de functie als stationsentree aan de Moreelsebrug is aanvullende stallingscapaciteit voor fietsen in de nabijheid wenselijk om reizigers die met de fiets komen dicht bij de nieuwe entree hun fiets te laten stallen. Deze aanvullende capaciteit wordt aan de Jaarbeurszijde van de brug voorzien door de uitbreiding van de OV-stalling ‘de Knoop’ als onderdeel van de herontwikkeling van het Knoopcomplex. De huidige OV-fietsenstalling heeft een capaciteit van 3.000 plekken. Zoals gemeld in het raadsvoorstel ‘vaststelling Bestemmingsplan Westflank Zuid, stationsgebied 1e herziening’ (behandeld op 30 januari 2025) wordt de omvang van de uitbreiding nog onderzocht. De oplevering van de aanvullende capaciteit wordt pas voorzien na openstelling van de trappen. Aan de Centrumzijde ligt de opgang van de brug in de nabijheid van de Stationspleinstalling (capaciteit 12.500 plekken). De gemeente voert gesprekken met Klépierre om een daarnaast fietsenstalling in Hoog Catharijne te realiseren met een in- en uitgang aan het Moreelsepark. Deze stalling heeft een beoogde capaciteit van ca. 2.200 plekken en komt naar verwachting in gemeentelijk beheer. Verwachte oplevering is na de zomer van 2026. De Moreelsebrug en de omliggende openbare ruimte maken onderdeel uit van het gebied waaren fietsparkeerverbod is ingesteld. Dit betekent dat fietsen die geparkeerd staan buiten de vakken, rekken en stallingen zullen worden weggehaald. Dit om onveilige situaties te voorkomen.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.1	Het realiseren van toegangen vanaf de Moreelsebrug naar het tram-busstation Utrecht Centraal Centrumzijde en busstation Jaarbeurszijde maakt geen onderdeel uit van dit besluit.
	De raad heeft eerder via motie 2016/M31 de wens uitgesproken om ook het trambusstation Centrumzijde via het gebouw Het Platform te verbinden met de Moreelsebrug, zodat de bereikbaarheid verbetert. Een besluit tot realisatie van deze toegang en die eventuele trappen vanaf de Moreelsebrug naar perron C en D van busstation Jaarbeurszijde vraagt nog om nader onderzoek en ligt nu niet voor. Hierover wordt de raad later geïnformeerd. Het besluit tot aanleg van de treintrappen betekent dat resterende middelen in de grondexploitatie Stationsgebied ontoereikend zijn voor deze projecten. Eind vorig jaar heeft gemeente Utrecht in de OV-alliantie met Provincie Utrecht bestuurlijk afgesproken om op basis van eerdere deelontwerpen een integraal ontwerp voor de verbindingen vanaf de Moreelsebrug naar het regionale openbaar vervoer te maken als input voor geactualiseerde kostenramingen. Met deze stap wordt een basis gecreëerd voor afspraken met Provincie Utrecht over gezamenlijke dekking van de kosten, onderlinge ontwikkelafspraken en een projectplanning. Het streven is de resultaten hiervan aan het eind van dit jaar gereed te hebben. Vooruitlopend hierop verkent de Provincie welke dekkingsmogelijkheden zij heeft voor medefinanciering. Dat aanvullende financiering voor de toegang naar het tram-busstation en het busstation niet wordt gevonden is een risico, omdat de middelen beperkt zijn en de provincie al een bijdrage heeft gedaan aan het project.

1.2	Er zijn maatregelen door NS en ProRail nodig om te voorkomen dat na openstelling van de nieuwe toegang de sociale veiligheid op Utrecht Centraal en in de treinen bovengemiddeld verslechtert.
	Landelijk en ook op Utrecht Centraal is sprake van een negatieve trend ten aanzien van sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Een verdere verslechtering van de sociale veiligheid (afwijkend van de trend) is niet acceptabel voor NS en is ook niet wenselijk. Daarom zijn met NS Reizigers afspraken vastgelegd over de monitoring van de sociale veiligheid en worden maatregelen omschreven. Het uitbreiden van Utrecht Centraal met zes nieuwe toegangen (één per bereikbaar perron) wordt door NS namelijk als risico beschouwd. Dit omdat het veiligheidsbeheergebied wordt vergroot. Ook worden nu al de bestaande toegangen buiten de OV-terminal bovengemiddeld vaak als entree gebruikt voor mensen zonder geldig vervoerbewijs. Dit is een risicogroep die vaker verantwoordelijk is voor incidenten op het station en in de trein. De monitoring, maatregelen en onderbouwing zijn in bijlage ‘’Rapportage sociale veiligheid’ door NS omschreven. Samengevat zijn de beheersmaatregelen in drie categorieën verdeeld: 1. Directe maatregelen bij ingebruikname o Hybride afsluiting, de trappen naar de perrons worden in eerste instantie tijdens de avond en nacht van 22.00 uur tot 06:00 uur gesloten, omdat het grootste deel van de overlast op Utrecht Centraal plaatsvindt in de nachtelijke uren. Indien er na realisatie uit de periodieke monitoring blijkt dat er aanleiding is om het moment van afsluiting te verruimen naar 24.00 uur, dan wordt dit ingevoerd. o Continu preventief toezicht door veiligheidspersoneel NS 2. Maatregelen die bij ingebruikname van de trappen al voorbereid en beschikbaar zijn om in te zetten o Handhavings acties van de veiligheidspartners in het gebied (NS, politie en gemeentelijke handhaving) 3. Aanvullende maatregelen bij verslechterde situatie die gezamenlijke bestuurlijke besluitvorming vereisen o Opschalen continu preventief toezicht o Uitbreiden hybride afsluiting o Sluiten van de trappen
1.3	Er is een kleine mogelijkheid dat over 10 tot 15 jaar als gevolg van een grote populariteit van de trappen er op de drukste momenten op een aantal trappen transferveiligheid risico’s ontstaan.
	Om drukte goed te monitoren en waar mogelijk te voorkomen zijn afspraken gemaakt met ProRail en NS. Als uiterste maatregel is het mogelijk dat de trappen (of een deel daarvan) definitief worden afgesloten of verwijderd. Uit de uitgevoerde loopstroomonderzoeken blijkt dat er scenario’s zijn waarbij op termijn situaties mogelijk zijn waarbij de trappen op momenten intensiever worden gebruikt dan gewenst en veilig is. Dit gebeurt met name wanneer er tegelijk veel reizigers zowel de trap op als af willen. De maximale opgaande stroom ligt redelijk vast door de begrensde maximale capaciteit van de treinen. Dit zijn pieken op vaste momenten (wanneer de trein aankomt). Onzekere factor is de neergaande stroom. Wanneer deze te hoog wordt in combinatie met pieken in de ochtendspits van aankomende reizigers kan – zonder aanvullende maatregelen – mogelijk verdringing ontstaan. Door groei van het aantal reizigers en stadsontwikkeling in het zuidwesten van Utrecht (onder andere Beurskwartier en Merwedekanaalzone), wordt verwacht dat de brug met de trappen in toenemende mate aantrekkelijk wordt als alternatieve route van en naar het station. De ‘worst-case’ inschatting – met de nodige onzekerheden - van ProRail is dat ergens vanaf 2035 er momenten in de spits kunnen ontstaan waarop het op een deel van de trappen te druk wordt (zie bijlage ‘Advies ProRail realisatie trappen Moreelsebrug’). Zoals beschreven in deze bijlage is dit in eerste instantie

	voor NS en ProRail reden geweest om niet zonder meer de voorbereidingsfase af te sluiten. Randvoorwaarde van ProRail voor verdere uitwerking was ten eerste dat het maken van afspraken over goede periodieke monitoring van de drukte en ten tweede dat alle partijen vooraf accepteren dat op termijn verwijdering van de trappen een uiterste maatregel kan zijn bij aanhoudende veiligheidsrisico's. ProRail en gemeente hebben daarna deze afspraken uitgewerkt, zoals opgenomen in bijlage ''Rapportage monitoring transferveiligheid'. Hiermee wordt nu aan de voorwaarde van ProRail voldaan.
1.5	De wijze van aanlanding van de Merwedelijn kan effect hebben op de toekomstvastheid van de nieuwe stationsentree via de Moreelsebrug
	Binnen de MIRT verkenning OV & Wonen wordt op dit moment gezocht naar een haalbare aanlanding van de Merwedelijn op Utrecht Centraal die ook aan de doelstellingen voldoet. Op dit moment is er sprake van meerdere alternatieven voor deze aanlanding die in meer of mindere mate effecten kunnen hebben op de toekomstvastheid van een stationsentree via de Moreelsebrug. Zoals vermeld kennen de trappen een maximumcapaciteit. Deze is hoogstwaarschijnlijk niet genoeg wanneer het merendeel van de reizigers van de Merwedelijn gebruik gaat maken van de Moreelsebrug om bij de treinen te komen, in plaats van de OV-terminal. De precieze effecten zijn nog niet in kaart gebracht, en de uitkomst verschilt waarschijnlijk ook per alternatief. In de eerste helft van 2025 worden de alternatieven voorafgaand aan het zomerreces teruggebracht naar één voorkeursalternatief. Voor de bespreking van dit voorstel in de gemeenteraad is een inschatting van de toekomstvastheid belangrijke beslisinformatie die op het moment van het collegebesluit over het raadsvoorstel niet beschikbaar was. Daarom wordt de raad voorafgaand aan de besluitvorming via een raadsbrief geïnformeerd over de inschatting van de toekomstvastheid op basis van de laatste inzichten en dan beschikbare informatie .

Financiën

Realisatie

De kosten voor realisatie worden gedekt:

- Uit het programma Ontwikkelen en Wonen voor iedereen, onderdeel grondexploitatie Stationsgebied
  De realisatie van de trappen aan de Moreelsebrug is onderdeel van de vastgestelde grondexploitatie Stationsgebied. Het investeringsbudget in de grondexploitatie is bestemd voor de trappen aan de Moreelsebrug. Dit budget is bestemd voor de trappen naar de treinperrons (inclusief risico's). Het restant is bestemd voor de trappen naar het busstation en naar de tramperrons (zie kanttekening 1.1).
- Door derden
  Behalve gemeente Utrecht dragen ook het ministerie van I&W (via een subsidiebeschikking aan ProRail), Provincie Utrecht, via een bijdrage aan gemeente Utrecht, en NS Reizigers bij aan de realisatie van dit project.

Een gedetailleerde toelichting van de kosten en de verdeling is opgenomen in de geheime bijlage ' Financiële bijlage Realisatie trappen naar treinperrons vanaf Moreelsebrug.

Beheer en onderhoud

De gemeente is en blijft verantwoordelijk voor de kosten voor het beheer en onderhoud van de Moreelsebrug. Dit is gedekt binnen het programma Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed.

De gemeente is en blijft verantwoordelijk voor de kosten van handhaving en toezicht in de openbare ruimte. Dit is gedekt binnen het programma Ontwikkelen en Wonen voor iedereen.

ProRail is na realisatie van de trappen verantwoordelijk voor de kosten van het dagelijks beheer en onderhoud van de zes trappen en de monitoring van de transferveiligheid.

NS Reizigers wordt verantwoordelijk voor de beheer- en onderhoudskosten van de toegangspoorten.

Vervolg
Bij een positief besluit worden zo spoedig mogelijk door ProRail de voorbereidingen gestart.
Voor de realisatie van dit project zullen de noodzakelijke afspraken worden vastgelegd in een overeenkomst met ProRail. ProRail is vervolgens verantwoordelijk voor de ontwerpwerkzaamheden en de bouw van de nieuwe stationsentree. Via zes trappen zijn dan, met uitzondering van sporen 1 t/m 4, alle sporen van Utrecht Centraal vanaf de Moreelsebrug bereikbaar.

In de planning van het project zijn er twee onderdelen zeer bepalend voor het moment waarop de trappen opengesteld kunnen worden.

Allereerst is dat het aanvragen van zogeheten treinvrije periodes (zie onder kopje Beslistermijn). Het missen van dit jaarlijkse moment betekent dat de uitvoering in ieder geval een jaar opschuift.

Ten tweede heeft NS de OV-chippoort middelen (poorten, hekwerk) die benodigd zijn voor dit project niet op voorraad. Voor de productie dient een bestelling te worden gedaan die een doorlooptijd van meer dan een jaar kent. Gezien de kosten van deze middelen is het wenselijk deze bestelling te doen nadat gemeente Utrecht groen licht heeft gegeven voor realisatie.

Indien deze besluitvorming voor het zomerreces 2025 plaatsvindt, is de verwachting, op basis van de huidige inzichten, dat openstelling van de nieuwe stations toegang via de Moreelsebrug ergens in de periode eind 2027 tot eind 2028 mogelijk is. Vanwege de volle planning van werkzaamheden op het spoor kan ProRail nu nog niet aangegeven wanneer de aanleg van de trappen precies kan plaatsvinden. Essentiele werkzaamheden voor het functioneren van het spoor, zoals de noodzakelijke vervanging van wissels, krijgen indien nodig voorrang in de planning van treinvrije periodes.

De realisatie van de trappen is niet mogelijk binnen de kaders van het huidige omgevingsplan. Daarom dient vooruitlopend op de start bouw een aanvullende procedure doorlopen te worden om het project te kunnen realiseren met een omgevingsvergunning voor het afwijken van het omgevingsplan (BOPA). Het besluit wordt gepubliceerd in de het digitale gemeenteblad via officielebekendmakingen.nl. Het besluit wordt ter inzage gelegd en staat open voor bezwaar en beroep. De verwachting is dat in de eerste helft van 2026 zal plaatsvinden.

Samen stad maken (voorheen: Participatie)
De raad heeft het college via een motie (2012/M67) unaniem verzocht zorg te dragen voor aanleg van trappen naar de perrons. Op basis van deze duidelijke opdracht is de samenwerkingsvorm ‘gemeente aan zet’ gehanteerd. De afgelopen jaren is tijdens bewonersavonden over de ontwikkelingen in het Stationsgebied vaak gebleken dat omwonenden een langgekoesterde wens hebben voor de nevenentree via de Moreelsebrug. In de voorbereiding van dit voorstel is samengewerkt met ProRail, NS Stations, NS Reizigers en Klépierre. Overige vastgoedeigenaren in het stationsgebied zijn eind vorig jaar over de stand van zaken geïnformeerd. De partijen bleken positief tegenover de nieuwe entree te staan.

Communicatie
Communicatie over de besluitvorming vindt plaats via een persbericht en berichten op de website van gemeente Utrecht en op beurskwartier.nl (opvolger CU2030).

De boodschap en het moment van publiceren wordt afgestemd met NS en ProRail.

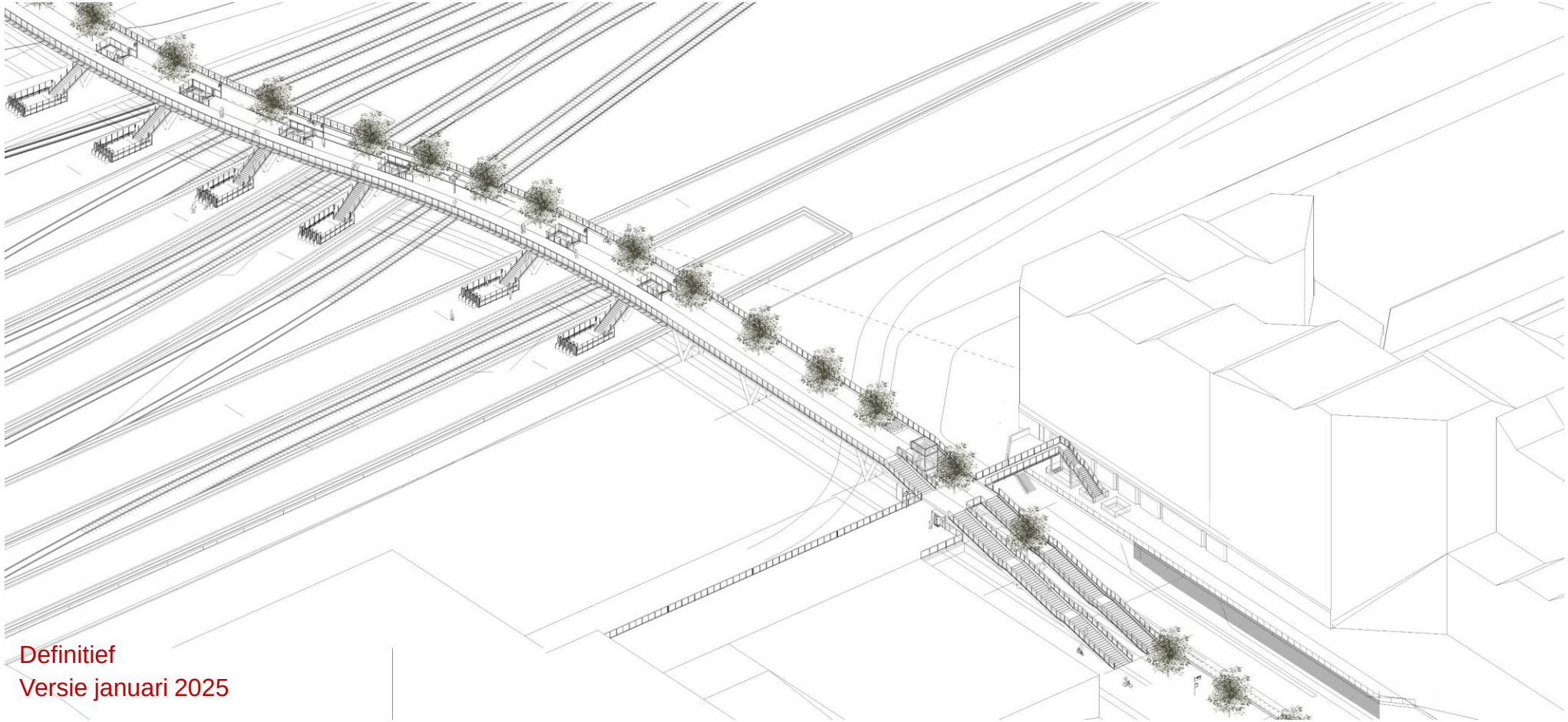
Referendabel
De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- GEHEIM Financiële bijlage Realisatie trappen naar treinperrons vanaf Moreelsebrug
- Ruimtelijke uitgangspunten treintrappen Moreelsebrug
- Rapportage monitoring transferveiligheid

- Rapportage sociale veiligheid

Bijlagen informatief
- Advies ProRail realisatie trappen Moreelsebrug

Moreelsebrug / trappen naar treinperrons
Ruimtelijke uitgangspunten



Definitief
Versie januari 2025

Gemeente Utrecht

ProRail

Inhoud

1. Inleiding
2. Projecthistorie
   - 2.1 Voorgeschiedenis Moreelsebrug
   - 2.2 Besluit realiseren trappen
   - 2.3 Advies ProRail
3. Variantenstudie
   - 3.1 Verkenning alternatieve oplossingen
   - 3.2 Consensus variant
   - 3.3 Voorkeursvariant A: geïntegreerd in brug
4. Uitgangspunten voor het ontwerp
   - 4.1 Voorzieningen voor voetganger, fiets en treinreiziger
   - 4.2 Huidig gebruik van Utrecht Centraal en Moreelsebrug
   - 4.3 Moreelsebrug wordt nieuwe nevenontsluiting
   - 4.4 Hoofduitgangspunten veiligheid
   - 4.5 Inrichting ontvangstdomeinen
   - 4.6 Perron stijgpunt (trappen)
   - 4.7 Perrons
   - 4.8 Geen liften

1. Inleiding

In deze notitie worden de ruimtelijke uitgangspunten voor de verdere uitwerking van het ontwerp en realisatie van de nieuwe stationontsluiting van Utrecht Centraal via de Moreelsebrug beschreven. Deze uitgangspunten zijn het resultaat van overleg tussen gemeente Utrecht, ProRail, NS Reizigers en NS Stations met advies van CEPEZED, de architect van de Moreelsebrug en bureau Spoorbouwmeester.

Intensief overleg was nodig omdat met dit project het OV-domein van station Utrecht Centraal direct aangesloten wordt op de Moreelsebrug, die een belangrijke openbare verbinding vormt voor voetgangers en fietser in het stationsgebied.

Deze uitgangspunten vormen de basis voor het verdere ontwerpproces dat in opdracht van ProRail – bij definitieve besluitvorming tot realisatie – zal worden opgestart.

2. Projecthistorie

2.1 Voorgeschiedenis Moreelsebrug

Met het oog op de ontwikkeling van de Dichterswijk en het Jaarbeurskwartier aan de westkant van de sporenbundel, heeft de gemeente Utrecht, samen met de Rabobank, rond 2006 het plan opgevat een interwijkverbinding te realiseren tussen de Dichterswijk en het centrum van Utrecht.

In de planstudiefase bleek dat die interwijkverbinding het best gerealiseerd zou kunnen worden ter hoogte van de zuidzijde van de treinperrons van Utrecht Centraal. Deze locatie, waar de steunpunten van de brug op de perrons komen, gaf de gelegenheid om de interwijkverbinding een extra dimensie te geven, namelijk het realiseren van verbindingen naar de treinperrons.

In december 2013 hebben de gemeente Utrecht en ProRail de Projectovereenkomst Rabobrug (POK Rabobrug) gesloten waarbij de gemeente Utrecht aan ProRail de opdracht gaf om voor rekening van de gemeente Utrecht een fiets/voetgangersbrug te bouwen over de sporenbundel in Utrecht. Onderdeel van de projectovereenkomst was dat uiterlijk in 2023 trappen aan worden gebracht tussen de Rabobrug en de treinperrons.

Ten behoeve hiervan heeft ProRail in 2013 een ministeriele beschikking (subsidie) ontvangen om de brug te realiseren en deze uiterlijk in 2023 te voorzien van trappen naar de perrons. Met het ministerie is overeengekomen dat de looptijd van de beschikking is verlengd tot na 2023.

2. Projecthistorie

2.2 Besluit realiseren trappen

De Moreelsebrug bij station Utrecht Centraal is in 2016 opgeleverd. Bij de bouw van de brug zijn de trappen niet gerealiseerd, maar is mede dankzij een subsidie vanuit het Rijk wel de mogelijkheid open gelaten om op een later moment op eenvoudige wijze de trappen te realiseren. In 2019 heeft de gemeente Utrecht ProRail verzocht te onderzoeken of de trappen naar de treinperrons te realiseren zijn. In 2019/2020 zijn verschillende studies gedaan naar de mogelijkheden voor en de realisatie van trappen; verschillende loopstroomonderzoeken, een verdieping op het ontwerp en een juridische en planologische verkenning.

Uit deze onderzoeken komt naar voren dat de trappen niet nodig zijn om veiligheidsrisico's of congestie als gevolg van de verwachte reizigersgroei in de stationshal of perrons te voorkomen. De trappen zijn bedoeld als extra service naar de reiziger welke van de Moreelsebrug-zijde het perron wil betreden.

Uit de onderzoeken kwam wel naar voren dat er een transferveiligheid knelpunt kan ontstaan in de spits wanneer het aantal reizigers dat deze route kiest toeneemt en een bepaalde grens overschrijdt. Uit het loopstromenonderzoek blijkt dat er bij realisatie van de trappen, en daarmee de toename van gebruikers van de brug geen veiligheidsrisico's ontstaan op de brug zelf.

Dit is voor NS en ProRail een reden geweest om niet zonder meer de voorbereidingsfase met een positief besluit af te ronden en te starten met de verdere planuitwerking. Middels een brief is de gemeente Utrecht op basis van de beschikbare informatie geadviseerd over de vervolgrichting.

2. Projecthistorie

2.3 Advies ProRail

De groei van het aantal reizigers tussen 2030 en 2040 die gebruikmaken van Utrecht Centraal zorgt voor toenemende druk op de huidige in- en uitgangen van het station aan zowel de Jaarbeurs- als de centrumzijde. Dit rechtvaardigt een logische extra rechtstreekse route van en naar het station, waarbij deze additionele ontsluiting de gewenste aanvullende transfercapaciteit biedt. Dit zal naar verwachting enerzijds een positief effect geven op de drukte bij de in- en uitgangen van de terminal.

Anderzijds blijkt uit de loopstroomonderzoeken die door bureau InControl is uitgevoerd dat er een kans bestaat dat het, naar verwachting ergens tussen 2035-2040, op bepaalde momenten in de ochtendspits té druk wordt op de trappen, waarbij zich dan mogelijk een onveilige situatie voordoet op (een deel van) de trappen. Dit zal plaatsvinden wanneer er bij een grote stroom reizigers die de trap opgaan, er tegelijkertijd veel instappers de trap af willen.

Echter, ProRail ziet ook dat de uitkomsten van het onderzoek met de nodige onzekerheden gepaard gaan. Reizigersprognoses op basis van Welvaart en Leef Omgeving cijfers (WLO) laten zich niet 1 op 1 vertalen in voorspellingen over het gedrag van mensen, welke routes zij kiezen en hoe ze zich spreiden bij grote drukte. Loopstroom onderzoeksbureau InControl verwacht daarnaast van de dagelijkse reizigers ook anticiperend gedrag in geval het (te) druk is op de trappen. Vanwege dit gegeven, in combinatie met de mate van onzekerheid in het precieze tempo van de extra woning- en kantorenbouw aan met name de zuidwestzijde van het station, is het niet zeker of knelpunten zich daadwerkelijk in de toekomst zullen voordoen. Verder is het loopstromenonderzoek van voor Corona en houdt het geen rekening met lagere prognoses in verband met thuiswerken.

2. Projecthistorie

2.3 Advies ProRail

Gezien het belang van de trappen voor station Utrecht Centraal en de verwachte verbetering van de reizigersbeleving stelt ProRail voor om tot realisatie van de trappen over te gaan. Daarbij maakt ProRail een belangrijke kanttekening. Op basis van het huidige ontwerp van de trappen met bijbehorende spoorse voorzieningen zien wij op dit moment geen mitigerende maatregelen voor het genoemde veiligheidsrisico.

Zo is het verbreden van de trappen binnen de bestaande constructie van de brug niet mogelijk en zal de inzet van bijvoorbeeld crowd-management geen afdoende maatregel zijn. Dat betekent dat ProRail, in het geval dit knelpunt zich voordoet, het tijdelijk afsluiten en in het uiterste geval verwijderen van de trappen, als enige mogelijkheid ziet om dat knelpunt te kunnen oplossen en een veiligheidsrisico te voorkomen. Omdat dit een vergaande ingreep is, is goede monitoring het aantal reizigers dat gebruik maakt van de trappen een randvoorwaarde voor het aanleggen/in gebruik nemen ervan.

Concreet adviseert ProRail (met instemming van NS en bureau spoorbouwmeester) daarom om de trappen aan te leggen onder de twee voorwaarden 1) dat er monitoring van drukte plaatsvindt en 2) dat de gemeente zich realiseert dat het weer uit gebruik nemen van de trappen een uiterste consequentie zal zijn wanneer de drukte op de trappen zodanig is dat veiligheidsrisico’s voor reizigers ontstaan.

3. Variantenstudie

3.1 Verkenning alternatieve oplossingen

Naar aanleiding van het advies van ProRail is geconcludeerd dat in de eerdere studies voornamelijk is gekeken naar trappen in de Moreelsebrug. Het gevolg hiervan is dat er niet onderzocht is of het potentiële transferknelpunt opgelost kan worden door een andere positionering van de trappen. Doormiddel van een compacte studie zijn de issues en mogelijke oplossingsrichtingen in beeld gebracht. Met als doel om tot een gedragen oplossing te komen.

Tijdens deze sessies is gekeken welke verschillende opties er zijn om het toekomstige transferknelpunt op te lossen door de trappen Moreelsebrug op verschillende plekken te positioneren. Ook is er gekeken naar de plaatsing van de spoorse voorzieningen zoals de toegangspoortjes, kaartverkoop en reisinformatie. De sessies hebben verschillende trap-varianten inzichtelijk gemaakt;

A. Trappen in de brug, oorspronkelijke ontwerp
B. Trappen in de brug, met dubbele steek (optie als in toekomst op bepaalde trappen congestie optreed)
C. Trappen aan de brug
D. Trappen aan de brug met balkon
E. Trappen aan de brug met passerelle
F. Moreelsebrug gedeeltelijk in eigendom ProRail
G. Moreelsebrug geheel in eigendom ProRail

3. Variantenstudie

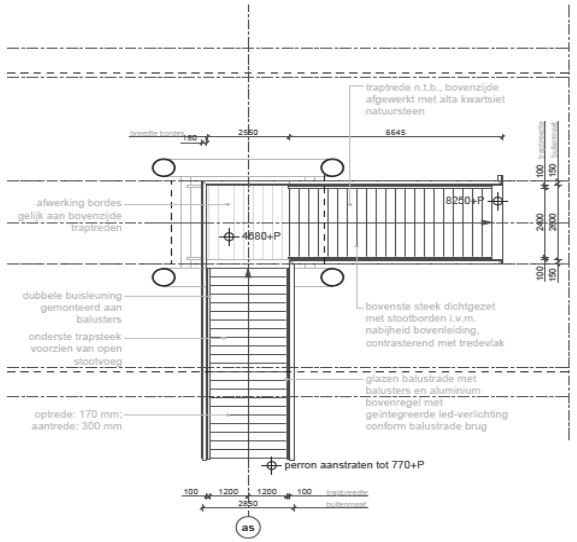
3.2 Consensus variant

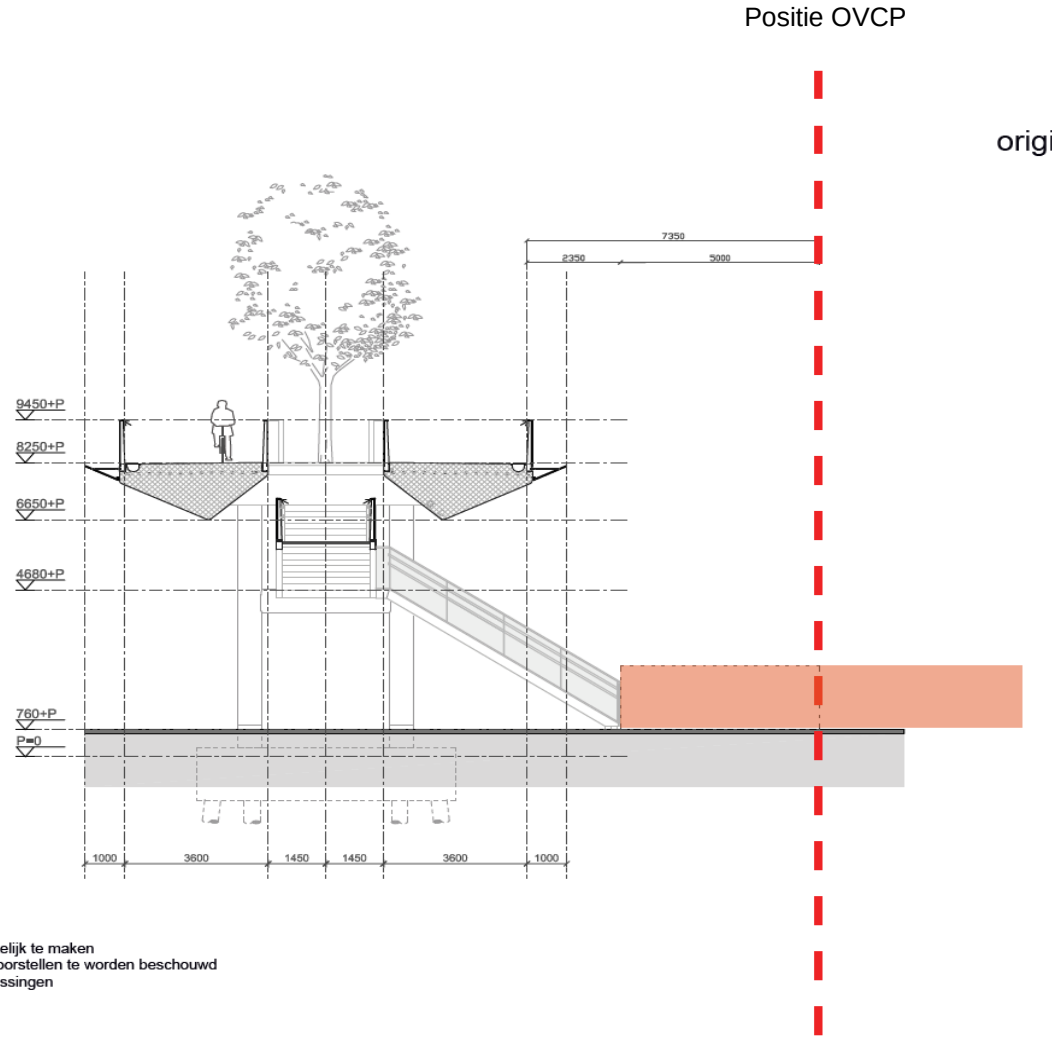
Als gevolg van de studie is consensus bereikt bij alle deelnemers (gemeente Utrecht, ProRail, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester) over het realiseren van de trappen in de Moreelsebrug, namelijk conform oorspronkelijke ontwerp. De unaniem gekozen Variant A kwam als beste optie naar voren.

- Andere varianten vielen af door trappen die ver buiten de contouren van de brug op het perron aanlanden en hierdoor grote impact zouden hebben op perronkap, bovenleiding en transferruimte op het perron.
- Het eigendom van de Moreelsebrug aanpassen of de fietser weren van de brug kreeg weinig bijstand.
- OVCP wordt ingepast op de perrons. Voor OVCP op de brug is onvoldoende ruimte als ook de interwijkverbinding voor wandelaars en fietsers in stand moet blijven.
- Tijdens de studie is gebleken dat de breedte van de trappen bij deze variant kan voldoen aan de transfereis van minimaal 2,40 meter breed

3. Variantenstudie

3.3. Consensusvariant A: geïntegreerd in brug





hier getoonde beelden zijn gemaakt om de ruimtelijke consequenties van de geopperde varianten inzichtelijk te maken
op geen enkele wijze vormen zij de visie van cepezed en dienen als dusdanig dan ook niet als ontwerpvoorstellen te worden beschouwd
op geen enkele wijze kan dit worden beschouwd als een instemming van cepezed met de getoonde oplossingen

4. Uitgangspunten voor het ontwerp

4.1 Voorzieningen voor voetganger, fiets en treinreiziger

Met het realiseren van trappen tussen de treinperrons en de Moreelsebrug ontstaat er een nieuwe station ontsluiting bij het qua reizigersaantal grootste station van Nederland. De combinatie met het behoud van de interwijkfunctie en de kans op een mogelijk transferknelpunt in de toekomst vraagt om een zorgvuldige inpassing en keuzes over de benodigde voorzieningen.

ProRail, NS en gemeente Utrecht hebben uitvoering overleg over de uitgangspunten voor het verdere ontwerp gevoerd. Dit om ook de impact van een besluit tot realisatie van trappen helder te krijgen. In de volgende paragrafen worden de uitgangspunten beschreven.

4. Uitgangspunten voor het ontwerp

4.2 Huidig gebruik van Utrecht Centraal en Moreelsebrug

Utrecht Centraal

- Utrecht Centraal ± 200.000 in- en uitstappers, stationstype kathedraal
- Hoofdentree is Stationsplein & Jaarbeursplein
- Secundaire toegangen; Noordertunnel
- Overstap (via Middentunnel en stationshal) en bestemming station
- Corridor systeem: spoorrichtingen zijn gekoppeld aan spoorbundels (voorspelbaar ook bij verstoringen)

Moreelsebrug

- Verbindt twee stadsdelen (Moreelsepark en Croeselaan)
- Biedt interwijk verbinding voor voetganger en fietser
- Biedt treinreiziger in huidig gebruik nog geen toegang tot treinperron
- Biedt gebruiker een veilige, overzichtelijke verbinding
- Wordt efficiënt benut en is beschikbaar, schoon en veilig
- Heeft een open en groene uitstraling

4. Uitgangspunten voor het ontwerp

4.3 Moreelsebrug wordt nieuwe nevenontsluiting

Als treintoegang, ligt de focus op de forens die deze route gebruikt als korte route naar de omgeving en niet op de onbekende reiziger. Dit vanwege de volgende redenen:

- Vanaf de Moreelsebrug kunnen niet alle perrons op Utrecht Centraal worden bereikt. De ‘buurtsporen’ sporen 1 t/m 4, zijn niet (direct) toegankelijk vanaf de Moreelsebrug, wel via een omlooproute over naastgelegen perrons. Bereikbaar vanaf de brug zijn sporen 5 t/m 21.
- Conform het ‘Stationsconcept’ heeft een station één hoofdentree (hoofd ontvangst domein) en zijn de overig entrees neven entrees (neven ontvangst domeinen). Op Utrecht Centraal is daar momenteel ook sprake van, namelijk de tunnels zijn als neven entree ingericht en de Noordertunnel geeft geen toegang tot de sporen 18 t/m 21.
- In en vanuit de stationshal zijn alle voorzieningen beschikbaar, deze zijn vanwege de ligging en capaciteit van de brug hier niet te realiseren.
- De capaciteit van de trappen is mogelijk op een paar keer per jaar op hele drukke momenten in de toekomst ontoereikend.

Als gevolg van deze keuze kunnen de stations gerelateerde middelen, zoals voor reisinformatie en bewegwijzering, maar ook de toegankelijkheid van het perron minder prominent worden ontworpen. Zo is afgesproken dat deze uitgang geen blindengeleidenlijnen krijg, de lijnen leiden naar de OV-terminal als hoofdentree.

4. Uitgangspunten voor het ontwerp

4.4 Hoofduitgangspunten veiligheid

Sociale veiligheid

Zonder afsluiting geven de trappen aan de Moreelsebrug ook in de nachtelijke uren toegang tot het perron. Dit kan ongewenste consequenties geven voor (het gevoel van) sociale veiligheid. Goede verlichting, afsluiting van de trappen (aan boven en onderzijde) naar de perrons en bewakingscamera's kunnen er voor zorgen dat deze ongewenste consequenties beperkt blijven.

Fysieke veiligheid

De kopse kanten van de perrons zijn ingericht om via een overpad toegang te bieden aan hulpdiensten. Hier zijn ook de verzamellocaties voor reizigers in geval van een calamiteit. De trappen aan de Moreelse brug bieden de reizigers een extra mogelijkheid om het station veilig te verlaten. Echter in de avond en nacht kunnen ze voor onveilige situaties zorgen door spoorlopers. Daarom is het afsluiten van de trappen ook belangrijk vanwege de fysieke veiligheid. Afsluiting aan de bovenzijde van de trappen heeft de voorkeur.

Antiterrorisme station

Utrecht Centraal Station betreft een antiterrorisme station, dat betekent dat er extra veiligheidsmaatregelen zijn om de grote hoeveelheid reizigers op deze openbare locatie te beschermen. Welke maatregelen toegepast moeten worden, wordt in het vervolgtraject nader onderzocht middels een risico inventarisatie.

4. Uitgangspunten voor het ontwerp

4.5 Inrichting ontvangstdomeinen

In de openbare ruimte bij de opgangen van de Moreelsebrug worden de voorzieningen geplaatst die passen bij de ontvangstdomein van een nevenontsluiting.

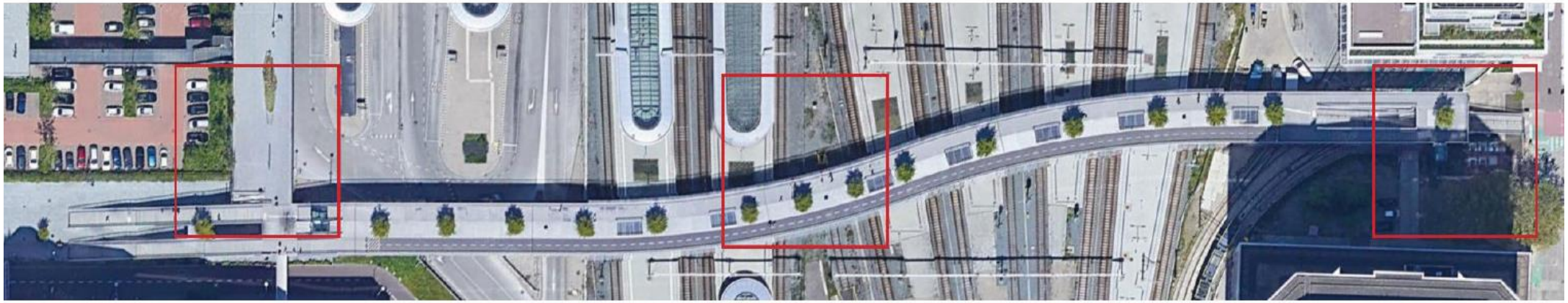
Aan de centrumzijde vindt dit plaats op het maaiveld van de Moreelsehoek en aan de Jaarbeurszijde op het Forum-Zuid.

Het gaat om de volgende voorzieningen:

- Dynamische reisinformatie:
  - Middelen: Treinbeeld scherm (TB)
- Kaartverkoop en opwaarderen ov-chipcard:
  - Middelen: kaartverkoopautomaat (optioneel op initiatief vervoerder)
- Statische reisinformatie:
  - Middelen: geen
- Monitoring:
  - Middelen: gemeente monitort drukte bij beide opgangen Moreelsebrug met sensoren (optioneel wanneer daar aanleiding voor is)

4. Uitgangspunten voor het ontwerp

gevraagde voorzieningen

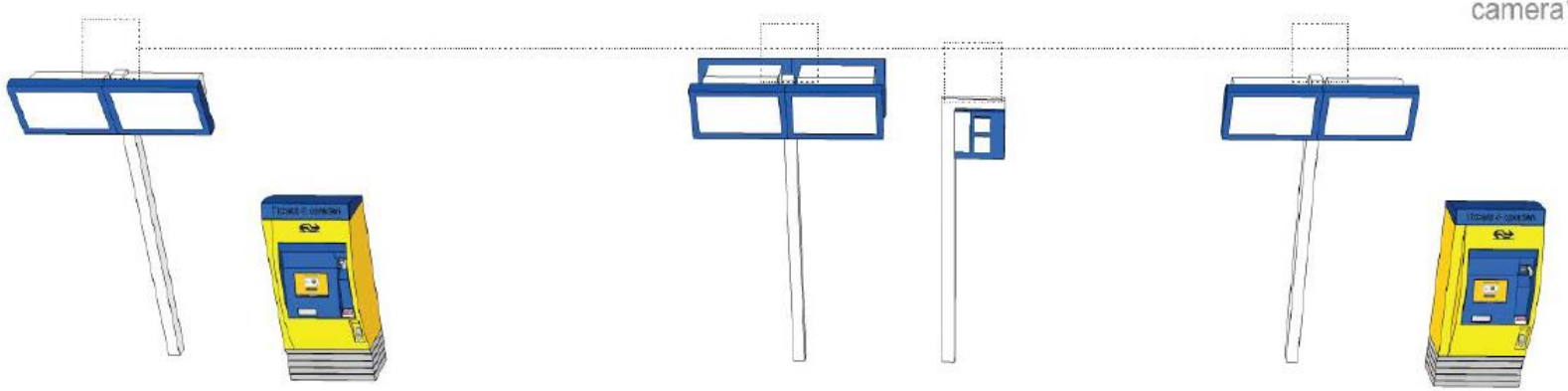


jaarbeurszijde
inpassing op forum niveau

midden
inpassing op moreelsebrug

centrumzijde
inpassing op maaiveld

camera's waar nodig plaatsen
op informatieborden



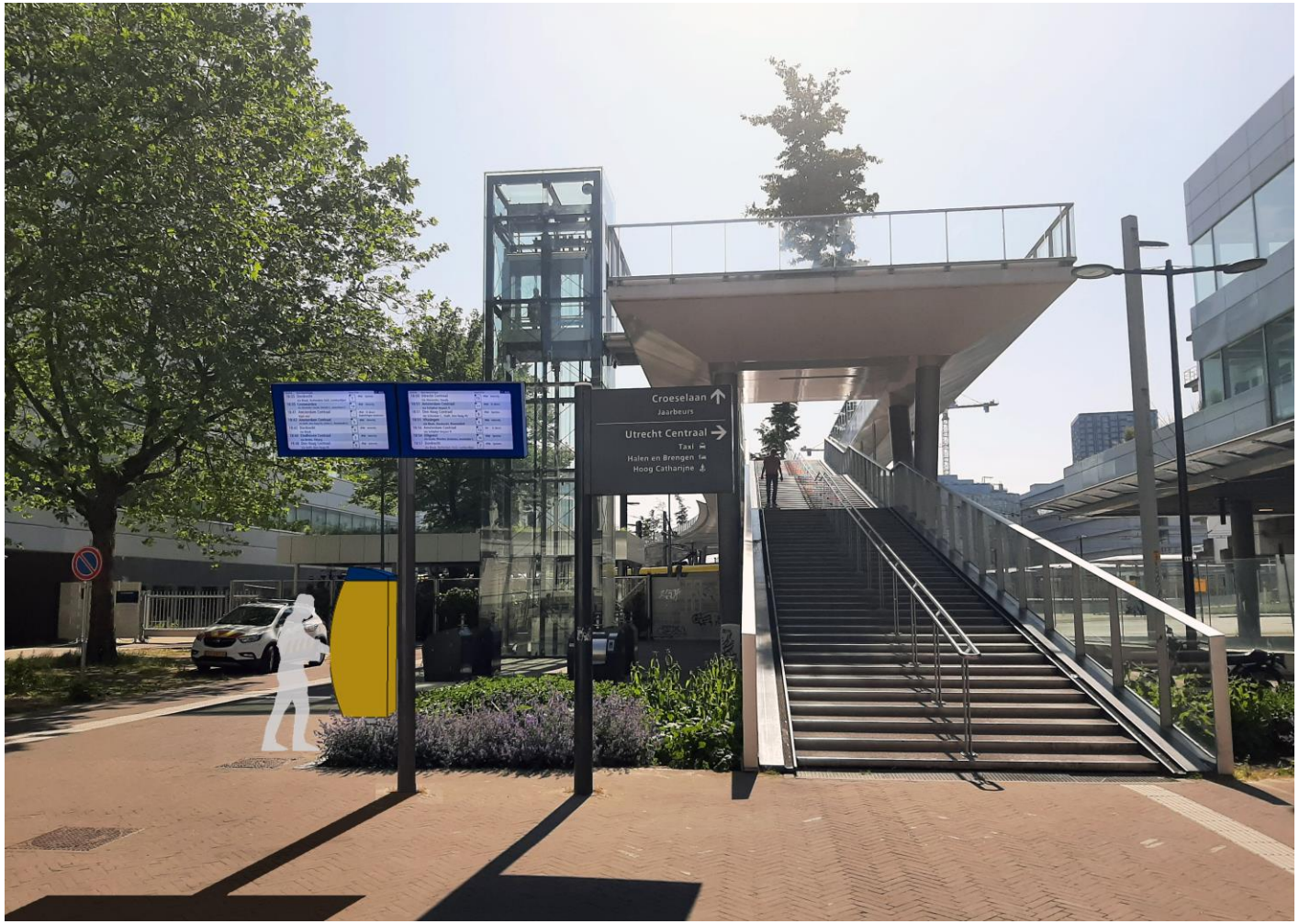
TB schermen - NS kaartautomaat - perronaanduiding - beveiligingscamera's

Gemeente Utrecht

ProRail

4. Uitgangspunten voor het ontwerp

Ter illustratie: inrichtingsbeeld centrumzijde (nader uit te werken in vervolg)



Gemeente Utrecht

ProRail

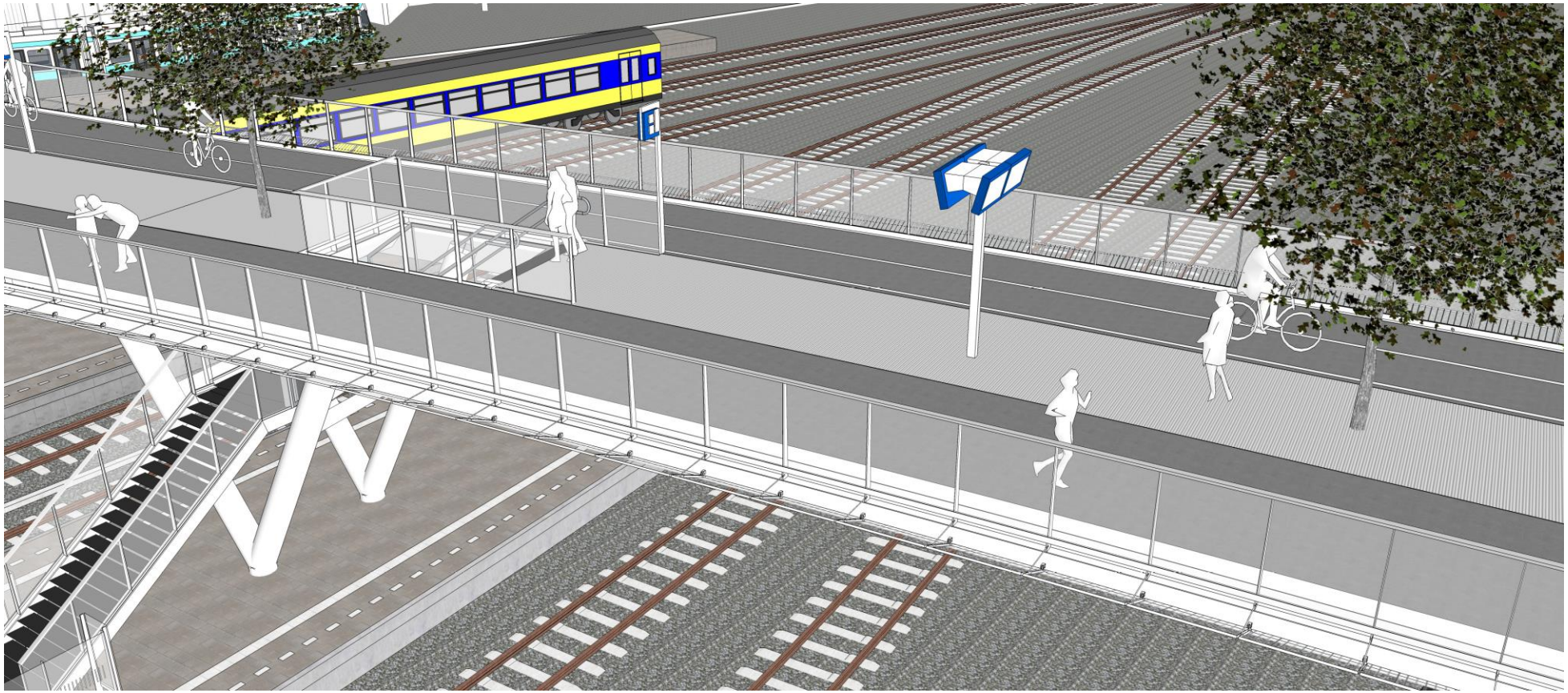
4. Uitgangspunten voor het ontwerp

4.6 Perron stijgpunten Moreelsebrug (6 trappen)

- Bewegwijzering:
  - Middelen: spoornummers, uitgangsnamen
- Monitoring op trappen:
  - Middelen: camera's van ProRail
- Veiligheid:
  - Middelen: afsluitbaar hekwerk/deur (invulling nader te onderzoeken)
- Dynamische reisinformatie
  - Middelen: 1 x op de brug een Treinbeeld scherm (TB)

4. Uitgangspunten voor het ontwerp

Ter illustratie: inrichtingsbeeld perron stijgpunt Moreelsebrug (nader uit te werken in vervolg)



Gemeente Utrecht

ProRail

4. Uitgangspunten voor het ontwerp

Ter illustratie: Inrichtingsbeeld perron stijgpunt Moreelsebrug (nader uit te werken in vervolg)

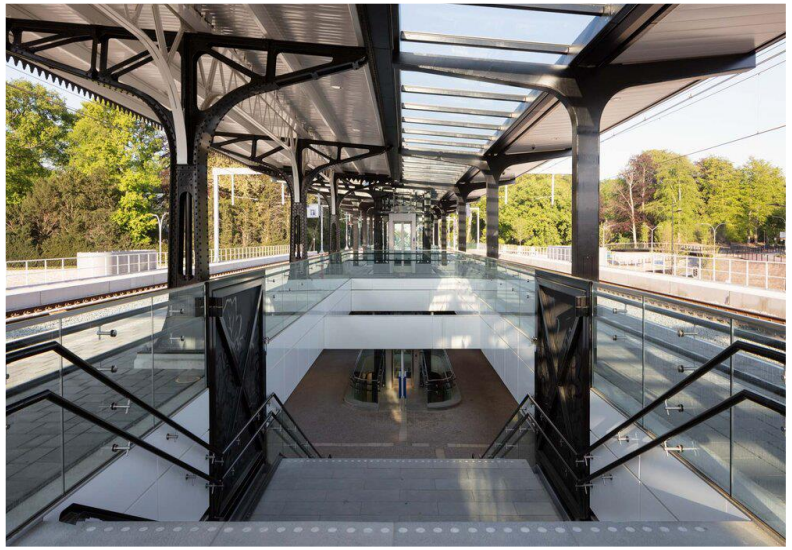


Gemeente Utrecht

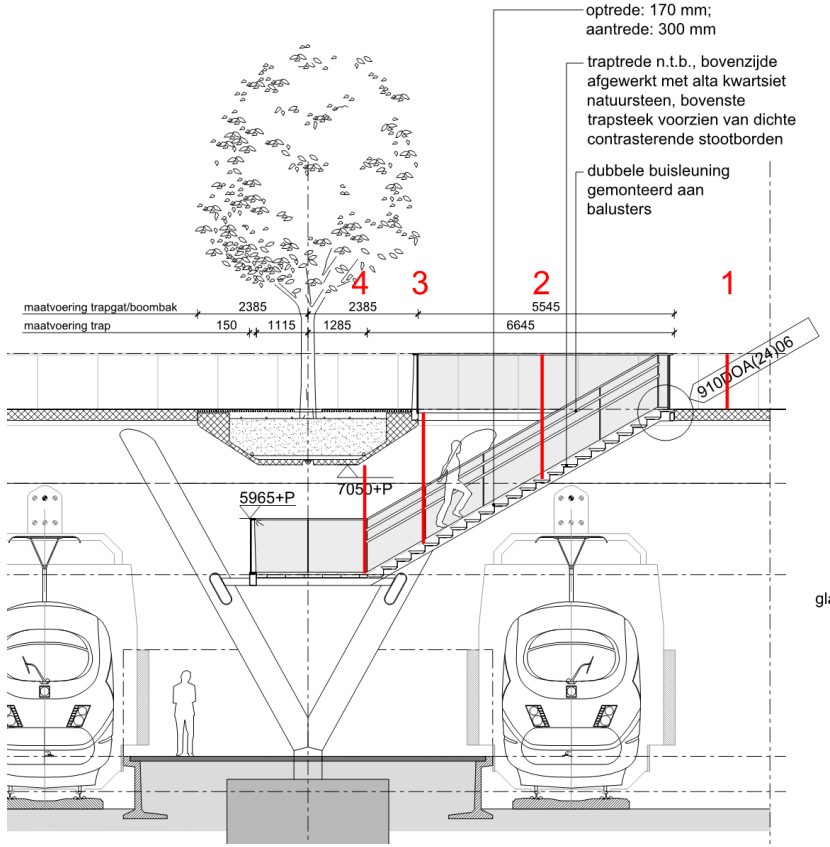
ProRail

4. Uitgangspunten voor het ontwerp

Opties afsluitbaarheid (nader uit te werken in vervolg)







Voorbeeld: Station Driebergen-Zeist

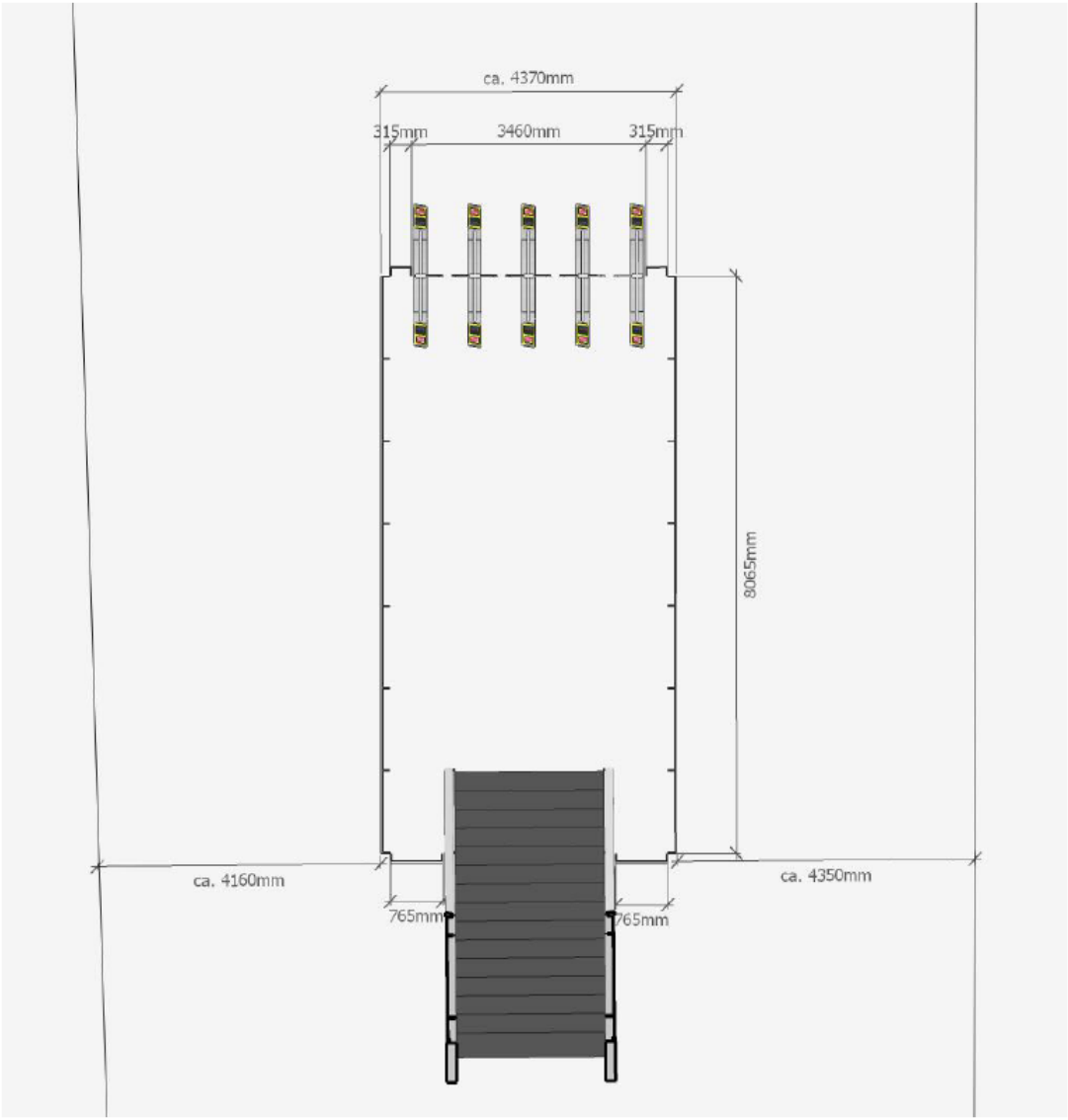
Gemeente Utrecht

ProRail

4. Uitgangspunten voor het ontwerp

4.7 Perrons

- Toegang:
  - Middelen:
    - OVCP poortjes
      - Hoge barriers (1.80m)
      - 4 smalle poorten met 1 brede poort
      - Geen geleide lijnen en braille
    - AVM opwaardeerautomaat
    - Alarm & Infozuil (initiatief vervoerder)
- Bewegwijzering:
  - Middelen: spoornummers en uitgangsnamen
- Monitoring op perron en poorten:
  - Middelen: camera's van NS Reizigers (reizigersassistentie) en ProRail (perron)



4. Uitgangspunten voor het ontwerp

4.8 Geen liften

Omdat de Moreelsebrug te bereiken is via liften is ondanks eerdere besluitvorming om geen liften naar de perrons te realiseren onderzocht of de perrons middels liften toegankelijk kunnen worden gemaakt. is dat liften aan alleen bij enkele perrons aan de zuidzijde van de Moreelsebrug kunnen worden gerealiseerd. Hier versmallen de perrons, waardoor er op meerdere perrons te weinig ruimte over blijft om naast een lift voldoende veilige transferruimte te hebben om met een rolstoel te kunnen keren en langs de trappen en steunpunten van de Moreelsebrug te komen. Het aanbieden van een lift past ook niet in de keuze om deze ontsluiting als nevenentree uit te voeren.

inpassing liften

--- voetpad

--- fietspad

variant 1, liften aan zuidzijde





variant 2, liften aan noordzijde

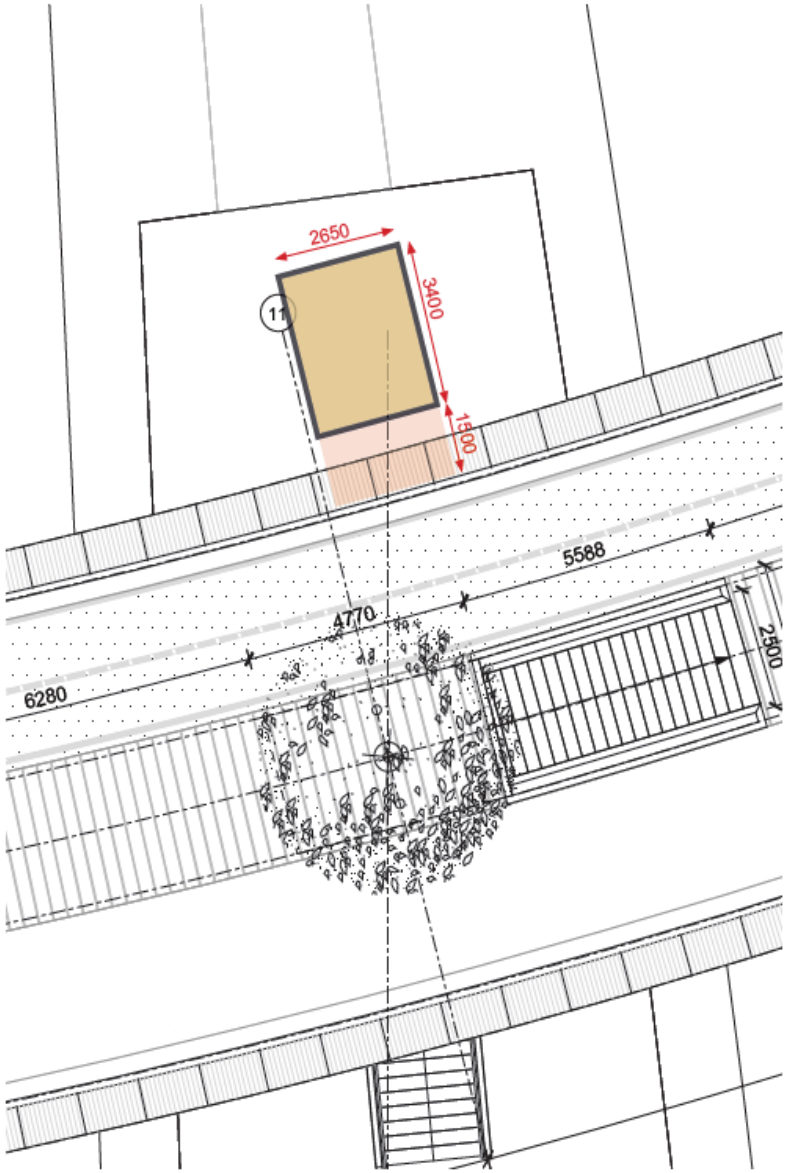
--- voetpad

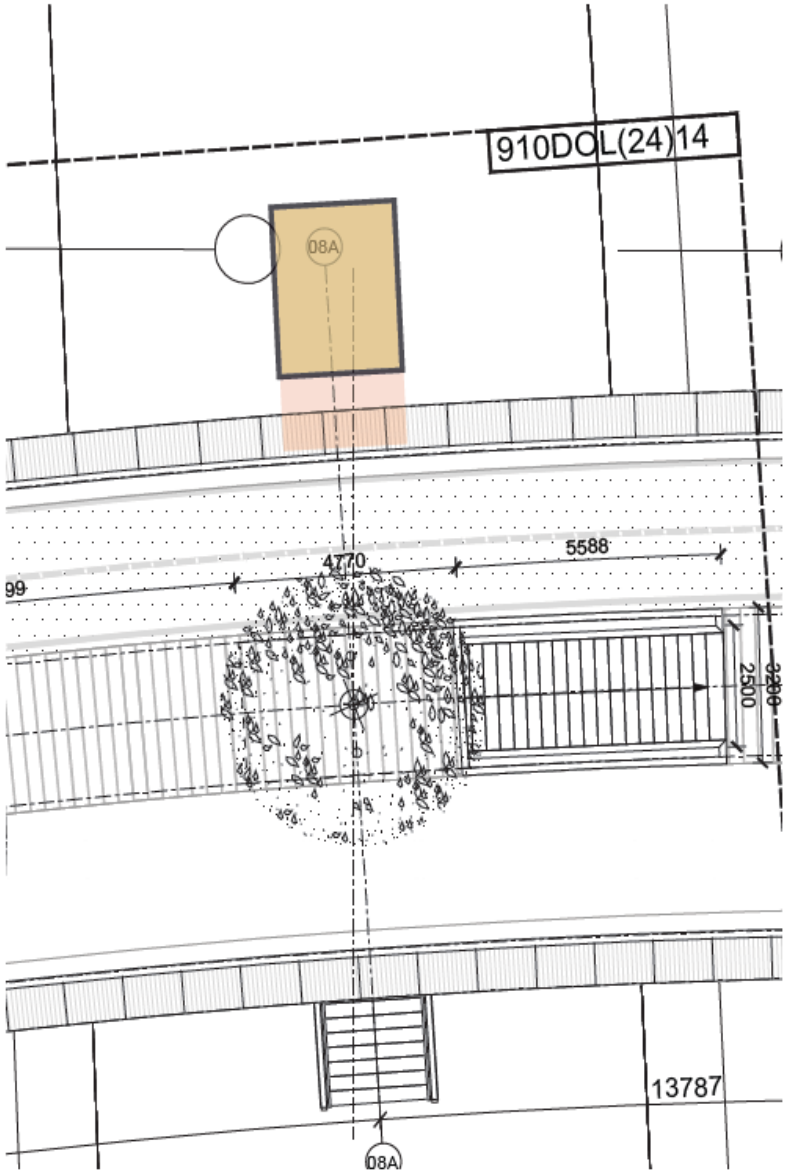
--- fietspad

cepezed

inpassing lift aan zuidzijde

1





fietspad moet worden overgestoken om lift te bereiken

geen doorlooplift mogelijk op perrons 4, 5, 6 (einde perron)

conflict met bovenleiding op perron 7, 8

niet mogelijk in combinatie met een dubbele trapsteek aan onderzijde

perron 1, 2 niet bereikbaar

uitgangspunt maatvoering:

lift buitenmaat 3400 x 2650
opstelruimte voor lift 1500

perron 5, 8
schaal 1:100



inpassing lift aan noordzijde

2

lift vormt een groot obstakel tussen perron / stationshal en moreelsebrug

lastig in beheer en veiligheid.

ruimte naast lift < 2400

perron 4
schaal 1:100

Monitoring stations entree Moreelsebrug Transferveiligheid

Versie 27 januari 2025



ProRail

Gemeente Utrecht

Inhoud

1. Inleiding 3
2. Aanleiding 3
3. Transferrisico's 3
4. Normen voor transferveiligheid 4
4.1. Normen voor transferveiligheid 4
4.2. Inzichten uit loopstroomanalyses transferveiligheid 4
5. Maatregelen 5
5.1. Monitoringsmiddelen 5
5.1.1. Wijze van monitoring perrons en trappen 5
5.1.2. Wijze van monitoring aansluitende openbare ruimte 6
5.2. Monitoringsplan- en maatregelen 6
5.3. Overzicht mogelijke maatregelen 7
5.4. Inzet monitoringswijze en maatregelen per locatie en drukte niveau 8
6. Besluitvorming en communicatie 8
7. Kosten monitoring 10
7.1. Perrons en trappen 10
7.2. Aangrenzende Openbare ruimte ..... **Error! Bookmark not defined.**
Bijlage 1: Monitoring opgangen Moreelse Brug (door gemeente) ..... **Error! Bookmark not defined.**

1. Inleiding

Deze memo over de monitoring van de transferveiligheid bij de nieuwe stations toegang vanaf de Moreelsebrug is opgesteld onder regie van ProRail in afstemming met gemeente Utrecht en NS Stations en NS Reizigers. Aanleiding voor het opstellen van deze memo is de brief van ProRail van 8 februari 2022 aan gemeente Utrecht met als onderwerp ‘advies trappen Moreelsebrug’. Hierin is als één van de voorwaarde voor de medewerking aan de realisatie het opstellen van een kader geweest waarbinnen de monitoring van de drukte op de trappen plaatsvindt. En waarin vastgesteld wordt wanneer de drukte zodanig is dat ProRail en gemeente in overleg treden over het uit gebruik nemen van de trappen om veiligheidsrisico’s te voorkomen. Deze memo geeft invulling aan deze voorwaarde.

2. Aanleiding

De Moreelsebrug wordt voorzien van trappen naar de treinperrons (de trappen komen op de perrons 3 t/m 8 sporen 5 t/m 21, de perrons 1 en 2 sporen 1-4 zijn niet bereikbaar vanaf de Moreelsebrug). Op de perrons komen deze trappen bij OV-Chippoorten (OVCP) uit. De trappen hebben een 2-tal steken waarbij de bovenste steek haaks staan op de onderste steek. De trappen komen in het midden van de brug uit. Hierdoor ontstaat voor reizigers van en naar perron 3 t/m 7 (spoor 5 t/m 21) een directe looproute via de Moreelsebrug richting Moreelse park en Rabobank/Beurskwartier.

Door groei van het aantal reizigers en stadsontwikkeling in het zuidwesten van Utrecht (onder andere Beurskwartier en Merwedekanaalzone), wordt verwacht dat de brug met de trappen in de toenemende mate aantrekkelijk wordt als alternatieve route van en naar het station. De trappen zorgen voor een spreiding van de reizigers vanaf de perrons waardoor de stationshal ontlast wordt. Er zijn op termijn situaties mogelijk waarbij de trappen intensiever wordt gebruikt dan gewenst.

Doel memo

Om tijdig bovenstaande situaties aan te zien komen, zal het nodig zijn om de drukte en het gebruik van de poorten blijvend te monitoren. Op welke wijze dat zou kunnen beschrijft deze notitie.

3. Transferrisico’s

Als de trappen gerealiseerd zijn, kunnen er meerdere transfer-risico’s ontstaan, vooral tijdens momenten in de spits. Daarvoor kunnen zich al comfortknelpunten voordoen, bijvoorbeeld als gevolg van lange wachtrijen voor de trappen en/of OVCP poorten. Trappen kunnen door regen, sneeuw en ijs glad worden. Verdringen op de trap en het meenemen van grotere voorwerpen zijn andere oorzaken van valpartijen.

Op het perron worden OVCP poortjes geplaatst en perrondelen rond de trap afgezet met een transparante barrier. Grotere drukten kunnen wachtrijen voor de poorten veroorzaken. Gezien de beperkte breedte tussen barrier en perronrand kan er onvoldoende passeer- en wachtruimte zijn voor aankomende en vertrekkende reizigers, waardoor het risico ontstaat dat mensen te dicht bij de perronrand en uiteindelijk zelfs op het spoor terecht komen. De breedte tussen barrier en perronrand voldoet overigens op alle perrons aan de minimale eisen. Echter bij een groei van het aantal reizigers is er meer breedte nodig voor het veilig kunnen verwerken van het aantal reizigers.

Een ander risico bij zeer grote drukte is dat tegengestelde loopstromen op het perron en op of voor de trap ontstaan, waardoor mensen in de verdrukking komen of vallen

Om een goed beeld te krijgen van situaties die door drukte oncomfortabel of zelfs risicovol worden, hanteert ProRail normen en geeft ongevallenstatistiek inzicht in urgenties. In de hierna volgende paragraven wordt hier verder op in gegaan.

Naast zogeheten transferrisico's zijn er ook sociale veiligheid risico's. Met het openstellen van de Moreelsebrug naar de perrons wordt een nieuwe entree naar het station gecreëerd. Dit brengt automatisch met zich mee dat dit een plek kan zijn waar 'ongewenste' personen het station kunnen betreden. Afhankelijk van de drukte gedurende de dag van deze toegangen en de mogelijkheden om je rondom de trappen op de brug en op het perron op te kunnen houden kunnen sociale veiligheidsissues optreden.

In deze memo wordt op alleen ingegaan op de transferveiligheid en worden ook hiervoor maatregelen voorgesteld. Waarbij eerst wordt ingezoomd op de normen die beschikbaar zijn en daarna wordt gekeken naar de maatregelen die toe te passen zijn. Voor sociale veiligheid is er een aparte memo onder regie van NS opgesteld.

4. Normen voor transferveiligheid

4.1. Normen voor transferveiligheid

ProRail hanteert normen bij horizontaal verplaatsen (op het perron). De normen A t/m D betreffen vooral comfortnormen. Niveau E (2 personen per m2 over de lengte van de halterende trein) is een afkeurwaarde omdat bij deze drukte veiligheid in het gedrang komt. Op dat moment zijn beheersmaatregelen nodig. Waarden die in de buurt komen, moeten worden gemonitord op drukte en frequentie waarop dit optreedt.
Daarbij is een onderscheid te maken tussen deze drukte naast en in de buurt van de barrier en voor de OVCP-poorten. In het eerste geval is bij deze drukte veiligheid een issue. In het tweede geval, onder de voorwaarde dat reizigers bij het wachten voor de poorten vanaf het perron niet in de gevarenzone komen, kan dit kortdurend worden toegestaan (vgl wachtrijen voor een roltrap).

Bij verticaal verplaatsen (trappen) zijn de normen iets anders. Drukte op het niveau E beperkt de snelheid van lopen en geeft een verminderde comfort- beleving. Dit niveau mag slechts in beperkte mate voorkomen: max 3 maal 30 sec in een spits. Daarbij moet rekening worden gehouden met tegengestelde stromen op de trap, waardoor er wel degelijk een kans op valpartijen bestaat.

Of een situatie daadwerkelijk onveilig wordt, hangt ook af van de mogelijkheden voor reizigers om naar een minder drukke plek te gaan.

De streeplijn aan de rand van het perron duidt de gevarenlijn aan. De zone tussen deze lijn en de perronrand kan een risico geven voor aanrijding met een rijdende trein. Als het door drukte niet goed mogelijk is voor reizigers om elkaar te passeren zonder in deze gevarenzone te komen, is dat ongewenst en is de zelfredzaamheid in het geding.

4.2. Inzichten uit loopstroomanalyses transferveiligheid

ProRail heeft voor Utrecht Centraal een loopstromenmodel, waarin inzicht in de bewegingen van reizigers en de drukte in de terminal, op de trappen en op de perrons verkregen wordt. Voor het toevoegen van zes trappen aan de Moreelsebrug als nieuwe stations entree is het loopstromenmodel aangepast en zijn verschillende scenario's onderzocht. Deze scenario's van het loopstroommodel geven de verwachte drukte weer tijdens zo'n scenario. Daarmee wordt ook inzichtelijk welke locaties voldoen aan de norm en welke niet en op welk moment van de dag de drukte het grootst is. Uit het loopstromen onderzoek blijkt dat de doordeweekse ochtendspits het drukst en daarmee maatgevend is.

De groei van het aantal reizigers tussen 2030 en 2040 die gebruikmaken van Utrecht Centraal zorgt voor toenemende druk op de huidige in- en uitgangen van het station aan zowel de Jaarbeurs- als de centrumzijde. Dit rechtvaardigt een logische extra rechtstreekse route van en naar het station, waarbij deze additionele ontsluiting de gewenste aanvullende transfercapaciteit biedt. Dit zal naar verwachting enerzijds een positief effect geven op de drukte bij de in- en uitgangen van de terminal.

Zo blijkt uit het loopstromenmodel dat in 2030 in het scenario zonder trappen op Utrecht Centraal tijdens de spitsmomenten naar verwachting ook al drukke situaties aanwezig zijn, waaronder spoor 5. Deze spitsmomenten zijn tussen 7.00 en 9.00 uur voor de ochtend- spits en tussen 16.00 en 18.00 uur voor de avondspits.

Anderzijds blijkt uit de loopstroomonderzoeken die wij door bureau InControl hebben laten uitvoeren dat er een kans bestaat dat het, naar verwachting ergens tussen 2035-2040, op bepaalde momenten in de ochtendspits té druk wordt op de trappen, zodat zich dan mogelijk een onveilige situatie voordoet op (een deel van) de trappen.

5. Maatregelen

Op basis van de ProRail normen voor horizontaal en verticaal verplaatsen zijn monitoringsmiddelen en maatregelen bedacht. Deze middelen en maatregelen staan hieronder beschreven. En er wordt aangegeven voor welke situaties de maatregelen van toepassing zijn.

5.1. Monitoringsmiddelen

Er zijn meerdere middelen beschikbaar om drukte en reizigersgedrag te monitoren:

- Inspectie en handmatige tellingen
- Nieuwe reizigersprognoses verwerken in het loopstromenmodel
- Uitlezen OVCP- data
- Ongeval-data
- (Camera)-observatie
- Observatie met behulp van sensor-technieken

Een integraal loopstromenmodel geeft inzicht in de verwachte reizigersdrukte per locatie en het betreffende gebeid. Is de verwachte drukte hoog, niveau E en F, dan zijn beheersmaatregelen nodig. Crowd control (personeel op het perron) is een mogelijke beheersmaatregel maar er valt ook te denken aan éénrichting instelling van de poorten of een andere haltering van de treinen.

Inspectie, (camera)-observatie, het uitlezen van OVCP en/of sensor-data, geven inzicht in de werkelijke drukte. Ongeval-data kan inzicht geven in locaties die veiligheid-urgent zijn.

Monitoring kan in dit geval verdeeld worden in 2 deelgebieden:

1. Monitoring op de perrons en trappen
2. Monitoring van de aansluitende openbare ruimte buiten de perrons en trappen

5.1.1. Wijze van monitoring perrons en trappen

Om de monitoring vorm te geven op de perrons en/of trappen wordt geadviseerd gebruik te maken van beveiligingscamera's die dusdanig moeten worden gepositioneerd dat deze, de in de inleiding genoemde risico's, kunnen monitoren. Door het toevoegen van software kunnen daarop analyses worden uitgevoerd en beelden worden teruggekeken als dit nodig is (tot 28 dagen). De camera's zullen in de basis overigens niet actief worden uitgekeken. Het zal vooral worden ingezet als periodieke monitoringstool (achteraf). Pas als de data duidelijk maakt dat er zich risico's gaan voordoen, dan kan dit beleid worden aangepast en in overleg tot actievere monitoring worden overgegaan.

Door de positionering van deze camera's kan het zo zijn dat deze additioneel nodig zijn boven op de gebruikelijke camera's voor fysieke en sociale veiligheid. Daar wordt bij de kosteninschatting vooralsnog wel vanuit gegaan.

Waar de camera's precies moeten komen te hangen zal in een later stadium worden vastgesteld, maar het is noodzakelijk om de camera's met bijbehorende software op alle zes perrons te plaatsen.

Aan de hand van inspectie en observatie, kan daarnaast een beeld verkregen worden van het gedrag van reizigers. Reguliere inspectie moet wel georganiseerd worden. ProRail inspecteert reizigersgedrag niet structureel.

Het uitgevoerde loopstromenonderzoek op de perrons en trappen geeft in de verschillende scenario's aan dat de volgende locaties vaker in niveau E of F terecht komen:

- Trappen aan de brug
- Perronzijden, naast de barrier
- De wachtrij voor de OVCP poorten op het perron

Het model geeft niet aan of er tegengestelde looprichtingen gaan ontstaan op het perron of trap. Per scenario zal dit effect anders zijn.

5.1.2. Wijze van monitoring aansluitende openbare ruimte

Voor het meten drukte van de openbare ruimte kan door de gemeente primair gebruik gemaakt van Privacy by design sensoren of incidentele handmatige tellingen. Dit is een bewezen techniek die reeds op meerdere plekken in het centrum van Utrecht ingezet wordt.

Monitoring (geautomatiseerd) van de drukte in de aangrenzende openbare ruimte is relatief eenvoudig in te richten met sensoren:

- Aan weerzijden van de Moreelsebrug, gebruik makend van bestaande opstelpunten, zoals de liftschacht aan de Beurskwartierzijde en een lichtmast aan de Moreelsepark zijde
- Op het Stadsplateau aan Jaarbeurszijde
- Gebruik makend van de bestaande sensoren op het Stationsplein Oost.

Hierdoor ontstaat een integraal beeld van de drukte en spreiding van voetgangers/passanten in relatie tot de trappen aan de Moreelsebrug.

Op basis van de inzichten uit de jaarlijkse actualisatie van het loopstromenmodel door ProRail wordt bezien of het plaatsen van sensoren in de openbare ruimte als maatregel wenselijk is.

Sociale veiligheid
Voor de monitoring van sociale veiligheid kan besloten worden tot de inzet van Openbare Orde en Veiligheid camera's, echter gebeurt dit pas wanneer daar aanleiding (bijv. incidenten) voor is. Dergelijk inzet gaat altijd op basis van besluit door het bestuur van de gemeente Utrecht. Er wordt nu geen aanleiding gezien om deze vanaf de openstelling van de trappen te plaatsen.

5.2. Monitoringsplan- en maatregelen

Of de trappen en de OVCP gaan leiden tot risicovolle situaties is onzeker en zal in de gaten gehouden moeten worden. De daadwerkelijke ontwikkeling van het aantal reizigers en de reizigersstromen op Utrecht Centraal zijn niet precies te voorspellen.

Uitkomsten van loopstroomonderzoek gaan met de nodige onzekerheden gepaard. Reizigersprognoses op basis van Welvaart en Leef Omgeving cijfers (WLO) laten zich niet 1 op 1 vertalen in voorspellingen over het gedrag van mensen, welke routes zij kiezen en hoe ze zich spreiden bij grote drukte. Loopstroom onderzoeksbureau InControl verwacht daarnaast van de dagelijkse reizigers ook anticiperend gedrag in geval het (te) druk is op de trappen. Vanwege dit gegeven, in combinatie met de mate van onzekerheid in het precieze tempo van de extra woning- en kantorenbouw aan met name de zuidwestzijde van het station, is het onduidelijk of knelpunten zich daadwerkelijk in de toekomst zullen voordoen.

Drukte kan onder andere ontstaan als gevolg van:

- De aantrekkelijkheid van deze nieuwe route naar bepaalde bestemmingen

- Ruimtelijke ontwikkelingen in het stationsgebied en omgeving
- Herstel en groei van het aantal reizigers als gevolg van regionale of landelijke ontwikkelingen
- Piekbelastingen tijdens de spitsmomenten (en dan vooral op dinsdag en donderdag in bijvoorbeeld november)
- Veranderde dienstregeling en halteringsposities
- Grote ingrepen in de OV-knoop Utrecht Centraal zoals de Merwedelijn

5.3. Overzicht mogelijke maatregelen

Om de hiervoor genoemde redenen is het belangrijk de loopstromen goed te monitoren en zo ver nu al mogelijk maatregelen te benoemen indien er transferonveilige situaties ontstaan, De volgende maatregelen kunnen worden ingezet.

- **Inspectie en observatie**
  Op het moment dat de trappen in gebruik genomen gaan worden, is inspectie en incidentele observatie verstandig. Vervolgens kan met o.a. de OVCP en sensor data een beeld geven worden van de drukte voor de poorten en daarmee ook de drukte op de trappen en de aangrenzende openbare ruimte. Aan de hand van deze inzichten kan ingeschat worden volgens richting welk scenario reizigers en passanten zich gedragen.

- **Nieuwe dienstregeling, doorrekenen met loopstroom model**
  Door nieuwe prognoses op basis van dienstregelingen door te rekenen met het loopstromen model, wordt vooraf inzicht gekregen in potentiële risicolocaties. Aan de hand van inzichten uit inspectie en observaties, kan het meest realistisch scenario worden vastgesteld. Geeft dit scenario voor een komende periode geen locaties te zien waar niveau E en F zich voordoen, dan zal intensievere monitoring niet nodig zijn.

- **Reguleren toegang trap**
  Wanneer uit de loopstroommodellen blijkt dat de in- of uitstroom van reizigers te groot is dan is het mogelijk om de OVCP poorten anders te schakelen. Waar op een reguliere dag, buiten de spits er een gelijk aantal poorten toegang geven tot het perron en evenveel poorten de mogelijkheid bieden het perron te verlaten, kan dat bijvoorbeeld tijdens de spits anders zijn. Als de afkeurwaarde van veiligheid wordt bereikt en de situatie dreigt onveilig te worden kan er in de betreffende situatie als noodmaatregel op 1 of meerdere perrons voor worden gekozen meerdere poorten open te stellen om reizigers het perron af te laten gaan, samengaand met de inzet van crowd control. Het open stellen van poorten kan echter geen tijdelijke structurele oplossing vormen voor een ontstaan knelpunt, onder meer gelet op de hieraan gekoppelde vraagstukken op het gebied van sociale veiligheid en kan alleen in een onveilige situatie worden ingezet.
  In een vergelijkbare situaties waarbij de veiligheid van reizigers onder druk staat op 1 of meerdere perrons kan een noodmaatregel zijn om alle poorten zo te schakelen dat reizigers alleen het perron af kunnen. Dit dient wel goed gecommuniceerd te worden op de Moreelsebrug met behulp van inzet crowd control, zodat vertrekkende reizigers tijdig weten dat ze een andere route moeten nemen om bij de trein te kunnen komen. Ook dit is alleen een noodmaatregel en geen structurele oplossing

- **Crowd control management (CC)**
  Als intensievere monitoring noodzakelijk is, zal deze vooral gericht zijn op de risico's "aanrijding" en "verdringing & vallen". Dit betekent dat de camera's vooral op de gebieden naast de barrier en op de trap gericht moeten zijn.
  De mate waarin reizigers gedwongen in de gevarenzone komen en de mate waarin de doorstroom op de trap belemmerd wordt, zal gemeten worden.

  Als de normen onaanvaardbaar worden overschreden, zal worden onderzocht of passende beheersmaatregelen genomen kunnen worden. Inzet van crowd control is dan een korte termijn optie, mits mogelijk en van toegevoegde waarde om tegelijk meer structurele oplossingen te kunnen uitwerken. De inzet zal zich in eerste instantie moeten richten op reizigersspreiding, het

voorkomen dat reizigers in de gevarenzone wachten of lopen en het voorkomen van te grote drukte bij- of op de trappen. Andere mogelijke opties zijn hierboven reeds benoemd. Ook het tijdelijk volledig afsluiten van een trap behoort in laatste instantie tot de mogelijke (re)acties vanuit crowd control.

- **Anders halteren treinen**
  Om de reizigersstroom richting de uitgangen van station Utrecht Centraal beter te sturen kan er ook voor gekozen worden de treinen anders te laten halteren. Hierdoor komt een trein bijvoorbeeld verder onder de plaat, dus centraler op het perron te staan, waardoor de afstand tot de Moreelsebrug groter wordt en de spreiding van de reizigers bij de poorten geleidelijker gaat. Dit is wel afhankelijk van de lengte van een halterende trein.

- **Sluiten en verwijderen trappen**
  Als laatste maatregel kan er over gegaan worden tot het sluiten of verwijderen van de trappen. Dit wordt alleen gedaan als de veiligheid van de reizigers (transfer of sociaal) in het geding is en de afkeurwaarde van 2 personen/m^2 zich frequent voor gaat doen. Nader verkend dient nog te worden of bij het toepassen van deze maatregel geldt dat 1) een trap eerst tijdelijk wordt afgesloten en als de situatie daar om vraagt uiteindelijk alle trappen naar de Moreelsebrug worden gesloten en vervolgens verwijderd of dat 2) alle trappen op dit moment tegelijk worden afgesloten. En er moet bij deze maatregel aantoonbaar zijn dat alle andere maatregelen onvoldoende resultaat hebben gesorteerd.

In de voorbereiding voorafgaand aan de openstelling van deze nieuwe stations entree dient er een integraal monitoringsplan opgesteld en vastgesteld te worden door ProRail in overleg met gemeente Utrecht en NS.

5.4. Inzet monitoringswijze en maatregelen per locatie en drukte niveau

Overzicht type monitoring per drukte niveau (in vervolgfase definitief te maken)

Locatie	Regulier	C	D	E	F
Trap	1x per jaar update loopstromenmodel	Camera observatie	Camera observatie	Camera observatie	Camera observatie
Dek	1x per jaar update loopstromenmodel	Camera observatie	Camera observatie	Camera observatie	Camera observatie
Poortjes	1x per jaar update loopstromenmodel	OVCP data	OVCP data	OVCP data + camera toezicht	OVCP-data en camera toezicht
Perron	1x per jaar update loopstromenmodel	Camera observatie	Camera observatie	Camera observatie + inspectie	Camera observatie en inspectie

Optionele Maatregelen (in vervolgfase definitief te maken)

Locatie	C	D	E	F
Trap	Regulier toezicht	Inspectie	Inzet CC; reguleren toegang trap	(Tijdelijke) afsluiting
Dek	Regulier toezicht	Inspectie	Inspectie	CC
Poortjes	Regulier toezicht	Inspectie	Aanpassen richting poortjes	Afsluiten uitgaande richting
Perron	Regulier toezicht	Inspectie	Aanpassen halteringpositie , inzet CC	Aanpassen haltering, CC, Afsluiten trappen e.v.

6. Besluitvorming en communicatie

De te treffen maatregelen dienen in goed overleg genomen te worden op basis van verifieerbare data uit de monitoring.

In onderstaande tabellen is weergegeven wie beslisbevoegd is en hoe communicatie over een maatregel dient te verlopen.

Governance	ProRail	NS (stations/ vervoerder)	Gemeente Utrecht	Consulteren/ Informeren	Toelichting
Analyse	Loopstroom analyse specialist		Wijk-verkeers adviseur	NS Stations (Loopstroom analyse specialist)	
Besluiten (afschalen)	Loopstroom analyse specialist	Loopstroom analyse specialist	Wijk-verkeers adviseur	NS stations + Vervoerders	Minder analyses op perron(s); minder drukte en geen incidenten, minimaal niveau jaarlijkse loopstroomanalyse bij aanpassen dienstregeling
Besluiten (opschalen stap 1) wanneer niveau D (oranje) naar E (rood) gaat voor perron en trap	Loopstroom analyse specialist	Loopstroom analyse specialist	Wijk-verkeers adviseur	NS stations + Vervoerders	Niveau E mag maximaal 3 maal 30 seconden per spits voorkomen (in een normale situatie)
Besluiten (opschalen stap 2) wanneer niveau E (rood) naar F (paars) gaat –voor perron en trap)	Besluit door MT stations (op advies van Loopstroom analyse specialist)	MT ProRail – NS Stations	Besluit door (stations)gebied-coördinator (op advies van wijk-verkeers adviseur)	NS stations + Vervoerders + Regio directeur (ProRail+ NS) + Portefeuillehouder / wethouder (gemeente) + afdelingshoofd Centrum	Niveau F mag maximaal 3 maal 30 seconden per spits voorkomen (in een normale situatie)

Communicatie	Lead	Functionaris	Informeren	Toelichting
Maatregel opschalen stap 1 – Perron/ sporen/ trap	ProRail	Communicatie adviseur regio	NS Stations Stationsmanagement Woordvoering PR + GU + NS	Op dat moment bepalen wie en hoe je informeert
Maatregel opschalen stap 1 – Brug	Gemeente	Communicatie adviseur stationsgebied	NS Stations Stationsmanagement Woordvoering PR + GU + NS	Idem
Maatregel opschalen stap 2 - Perron/sporen/ trap	ProRail	Communicatie adviseur regio	NS Stations Stationsmanagement Woordvoering PR + GU + NS	Idem
Maatrelen opschalen stap 2 - Brug	Gemeente	Communicatie adviseur stationsgebied	NS Stations Stationsmanagement Woordvoering PR + GU + NS	Idem
Incidenten Perron/sporen/trap	NS Stations management ProRail	Woordvoering PR	NS Stations Stationsmanagement Woordvoering GU Woordvoering NS	Idem
Incidenten Brug	NS Stations Stationsmanagement Gemeente	Woordvoering GU	NS Stations Stationsmanagement	Idem

			Woordvoering NS Woordvoering PR	

7. Kosten monitoring

7.1. Perrons en trappen

Omschrijving	Aantal per perron	Totaal aantal	Totale kosten
Camera units	3 (te monitoren gebieden)	15	€ 25.000 per perron
Software	Overall		€ 10.000 overall
Installatiekosten	Per camera		€ 3.000 per perron
Onderhoudskosten	Jaarlijks		€ 500 per perron per jaar
Data analyse			-
Actieve monitoring	Ntb als dit zich voordoet		
Totale kosten eenmalig **Jaarlijks**			€ 150.000 € 2.500

De bovenstaande kosten voor de monitoring van de perrons en trappen worden gedekt door ProRail.

Concept – 18 maart 2025

NS Stations

Sociale veiligheid

in relatie tot de voorziene stijgpunten vanaf de Moreelsebrug naar de perrons van **Utrecht Centraal**.

CONCEPT

Colofon

Auteur	NS Stations
Datum	November 2024
Adviseur	Manager sociale veiligheid NS: Lizet Swinnen Onderzoeker NS Stations: Jelena van den Broek Projectontwikkelaar NS Stations: Leonoor Vesseur Stationsmanager Utrecht Centraal: Andrea Messelink
Status	Concept

CONCEPT

Inhoudsopgave

Colofon 2

Inhoudsopgave 3

1 Inleiding, sociale veiligheid op stations in Nederland 5
1.1 Inleiding 5
1.2 Sociale veiligheid op stations in Nederland 5

2 Sociale veiligheid Utrecht Centraal 8
2.1 Sociale veiligheid in relatie tot de trappen aan de Moreelsebrug 8

3 Monitoring Sociale veiligheid op Utrecht Centraal 9
3.1 De Stationsbelevingsmonitor (SBM) (bijlage C) 9
3.2 Monitor Veiligheid Stations (bijlage D) 9
3.3 OVCP-monitor (bijlage E) 10
3.3.1 Misbruik Noodknop 10
3.3.2 Forceren poortjes 10
3.4 Sociale veiligheid Stationsbewoners (Bijlage E) 10

4 Maatregelen 11
4.1 Directe maatregelen bij ingebruikname van de trappen aan de Moreelsebrug (categorie 1) 11
4.1.1 Hybride afsluiting van de trappen 11
4.1.2 Continue preventief toezicht 11
4.2 Maatregelen die bij ingebruikname van de trappen al voorbereid en beschikbaar zijn om in te zetten (categorie 2) 12
4.2.1 Gerichte acties van V&S 12
4.2.2 Extra toezicht politie (gemeente) + Toezicht en Handhaving 12
4.3 Aanvullende maatregelen bij verslechterende situatie die besluitvorming vereisen (categorie 3) 12
4.3.1 Opschalen continue preventief toezicht 12
4.3.2 Uitbreiden hybride afsluiting van de trappen 12
4.3.3 Sluiten van de trappen 12

5 Besluitvorming, kosten en communicatie 13
5.1 Besluitvorming 13
5.2 Kosten 13
5.3 Communicatie 14

A. Bijlage: verslechtering sociale veiligheid Utrecht Centraal 15

B. Bijlage: trendontwikkeling sociale veiligheid na sluiting toegang 17

C. Bijlage: Stationsbelevingsmonitor 18

D. Bijlage: monitor veiligheid stations 19

E. Bijlage: OVCP monitor 21

F. Bijlage: Sociale veiligheid stationsbewoners 23

G. Bijlage: Verblijfsontzeggingen Stationsgebied 24

CONCEPT

CONCEPT

1 Inleiding, sociale veiligheid op stations in Nederland

1.1 Inleiding

Met het creëren van trappen vanaf de Moreelsebrug naar zes eilandperrons worden zes nieuwe entrees naar Utrecht Centraal gecreëerd (spoor 5-7, 8-9, 11-12, 14-15, 18-19, 20-21). Dit is een verdubbeling van het huidige aantal entrees. De verwachting is dat door de toevoeging van deze zes nieuwe entrees de sociale veiligheid op Utrecht Centraal zal afnemen.
De sociale veiligheid staat landelijk en ook op Utrecht Centraal onder druk. Een verdere verslechtering van de sociale veiligheid (afwijkend van de trend) is niet acceptabel. Daarom worden in dit stuk de verwachte veiligheidsissues omschreven, wordt de monitoring van de sociale veiligheid vastgelegd en worden maatregelen omschreven.

1.2 Sociale veiligheid op stations in Nederland

De sociale veiligheid in het openbaar vervoer in Nederland staat al enige tijd onder druk. Onder invloed van externe factoren is er sprake van een negatieve trend. In 2022 nam, alleen al bij NS, het aantal A-agressie incidenten (tegen medewerkers), met 30% toe ten opzichte van 2021.

A- incidenten (zwaarste categorie) zijn incidenten gedefinieerd als:
- lichamelijk geweld
- bedreiging (met en zonder wapen)
- spugen en aanranding,

In 2023 was er opnieuw sprake van een zorgelijke stijging van 8% in vergelijk met 2022 Dit geldt ook voor Utrecht Centraal: voor specifiek Utrecht Centraal (Jaarbeurs/Hoog Catherijne) laten CBS-cijfers zien dat het totale aantal overlastregistraties in de periode 2015-2023 is gestegen van 429 naar 1261. Dat is stijging van bijna 200 procent.

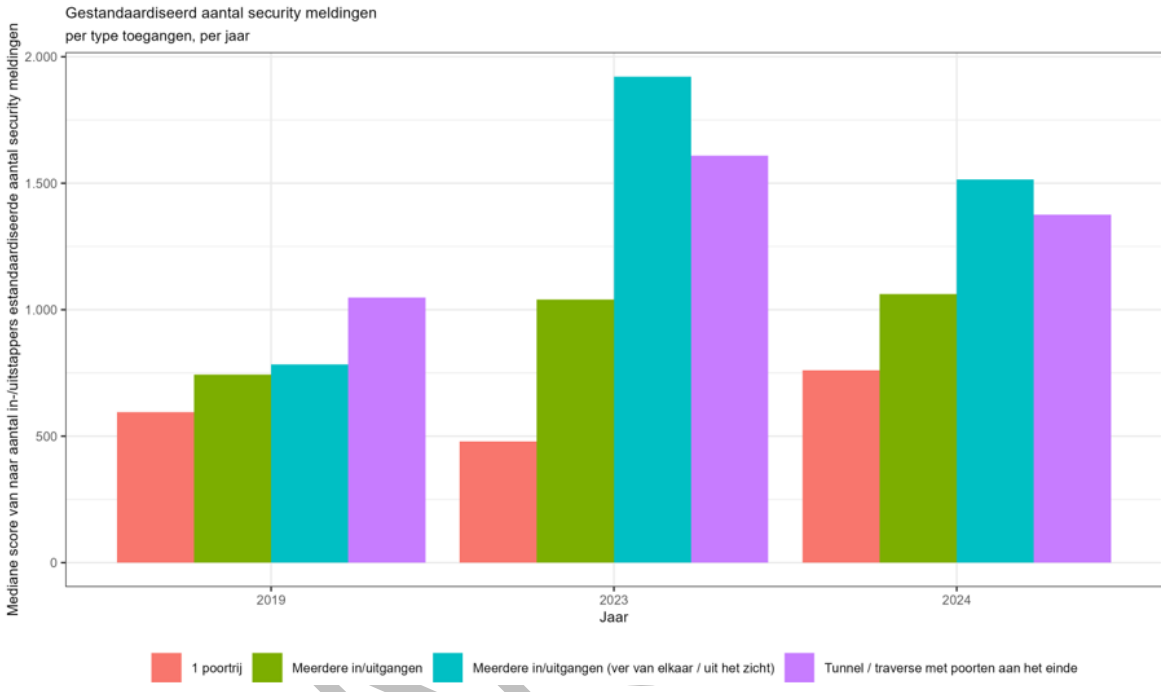
Sinds corona is er sprake van een algemene verruwing en polarisatie in de samenleving wat in toenemende mate lijkt te resulteren in gebrek aan gezag voor personen die een publieke taak vervullen, waaronder ook het personeel werkzaam in het openbaar vervoer. Daarnaast zien we een toename van het aantal verslaafden, verwarde personen en dak- en thuislozen welke hun toevlucht nemen tot stations. Tot slot, heeft ook het asielvraagstuk in ons land en de problematiek rondom overlast gevende Europese arbeidsmigranten een effect op de sociale veiligheid op stations en in treinen. Daarbovenop komen de tekorten (in FTE, bevoegdheden en budget) bij handhavingsinstanties, waardoor er bij (dreigende) escalatie geen, te laat of te weinig een beroep kan worden gedaan op (politie-)ondersteuning.

NS is samen met regionale vervoerders en andere partners in overleg met de Rijksoverheid om te komen tot extra maatregelen. Dit ter ondersteuning van het brede palet aan maatregelen dat NS zelf inzet ter bescherming van personeel en reizigers op treinen en stations. Denk hierbij aan het plaatsen van OV-chipkaartpoortjes (hierna: OVCP); acties door Veiligheid- en Servicepersoneel - gezien en ongezien -; het uitkijken van camerabeelden; surveillance door ingehuurde beveiligers; het uitreiken van stations- en reisverboden; het verbeteren van de inrichting van stations door onder andere het creëren van vrije zichtlijnen en goede verlichting en het openen en sluiten van (ingangen van) stations.

Met het creëren van meer ingangen naar een station wordt, met behulp van de huidige bezetting en middelen, het te beheersen stationsgebied minder goed controleerbaar. Er zijn immers meer entrees die (gelijktijdig) in de gaten gehouden moeten worden, en meer routes die, in het beste geval, overlastgevers kunnen gebruiken om het station binnen te komen, hun activiteiten uit te voeren en het station vervolgens weer te verlaten.

CONCEPT

Dat stationsgebieden minder goed controleerbaar zijn, is waar te nemen aan het aantal security meldingen (zie onderstaande afbeelding). De afgelopen twee jaar is een stijging van meldingen te zien. (Waarbij specifiek is gekeken naar de top 50 station qua in/uitstappers).
Waar te nemen is dat de grote steden hebben te maken met een verslechterde sociale veiligheidsbeleving. Daarnaast valt op dat op stations met 'meerdere in/uitgangen, waarvan toegangspoorten 'buiten het zicht liggen' eruit springen. Omdat de perrontoegangen en toegangspoorten van de Moreelsebrug ook vrij geïsoleerd liggen (buiten de normale loopstroom), is het aannemelijk dat het ontsluiten van de perrons via de trappen zal leiden tot een toename van securitymeldingen.



Toelichting diagram: In bovenstaande diagram is het aantal security meldingen te zien. Dus hoe hoger de staaf hoe meer meldingen. De onderzochte jaren zijn 2019 (pre-corona), 2023 en 2024. De meldingen gaan over: agressie tegen medewerkers, agressie tussen reizigers, dreiging, inbraakalarmen, overlast, preventief, vandalisme, vermogensdelicten en vervoersbewijzen.

*Conclusie: op stations met **meerdere uitgangen** (ver van elkaar), zoals straks op de Moreelsebrug, worden veel meer meldingen van incidenten gedaan in vergelijking met stations die **één tunnel** hebben of **meerdere ingangen** rondom een stationsgebouw.*

Nb. Er is rekening gehouden met de maanden januari tot en met oktober, omdat de meldingen in 2024 geen volledig jaar betreffen. De cijfers zijn gestandaardiseerd naar het aantal in- en uitstappers, zodat alle stations vergelijkbaar zijn.

Op de stations Amsterdam Sloterdijk en Lelystad Centrum hebben NS en ProRail de afgelopen jaren besloten ingangen geheel of gedeeltelijk (voor een bepaalde duur van het etmaal) te sluiten, omdat het aantal meldingen bleef stijgen. Op deze stations is een 1-op-1 verband tussen het sluiten van ingangen van stations en een verbetering van de sociale veiligheid op die stations zichtbaar. (Zie bijlage B)

Op grote stations als Amsterdam Centraal en Almere Centrum is het beperken van een gericht aantal ingangen op bepaalde momenten van de dag (vaak 's avonds en 's nachts) inmiddels onderdeel van de dagelijkse operatie. Door het aantal ingangen van een station te beperken, is het te beheersen gebied voor de veiligheidsorganisatie van NS, met steun van de politie, kleiner waarmee het makkelijker is om potentiële overlastgevers te weren. Ook op bijzondere dagen zoals Koningsnacht is een gedeeltelijke

sluiting van stations, zoals Utrecht Centraal, succesvol gebleken om het grote aantal slachtoffers van zakkenrollerij flink omlaag te brengen.
Het creëren van nieuwe, extra ingangen op Utrecht Centraal staat haaks op deze landelijk ingezette beweging om ingangen van stations (hybride) te sluiten.

Gezien de verbetering van de sociale veiligheid op Almere Centrum en Amsterdam Centraal waar toegangen worden gesloten gedurende de nacht of buiten de spits, is de verwachting realistisch dat de sociale veiligheid op Utrecht Centraal met de komst van de trappen aan de Moreelsebrug zal verslechteren, afgezet tegen de algehele verslechtering van de sociale veiligheid op Nederlandse stations en Utrecht Centraal specifiek. De nieuwe entrees liggen daarbij buiten het directe zicht van de beveiliging vanuit de centrale hal en op rustige momenten ook buiten de sociale controle. De huidige cijfers laten zien dat misbruik van de ingangen voornamelijk plaatsvindt bij poortrijen die uit het zicht liggen, namelijk de poortrijen in de Noordertunnel, Middentunnel en de poortrij achter de toiletten aan de Jaarbeurszijde in de stationshal.
Reizigers zonder vervoerbewijs vormen het grootste risico op agressie en geweld richting het ge-uniformeerde personeel in de treinen en op het station.
Omdat een versterkte verslechtering van de sociale veiligheid niet acceptabel is, wordt in dit stuk beschreven wanneer en welke maatregelen getroffen dienen te worden met het toevoegen van trappen aan de Moreelsebrug.

CONCEPT

2 Sociale veiligheid Utrecht Centraal

Het gebied rondom Utrecht Centraal kenmerkt zich door een groot aanbod aan winkels, horecagelegenheden en bedrijfslocaties. Door de centrale ligging van Utrecht Centraal, Stationsplein Oost onder het 'bollendak' en het winkelcentrum Hoog Catharijne, heeft het gebied een grote aantrekkingskracht. Niet alleen voor toeristen, bezoekers en forenzen van de stad, maar ook voor winkeldieven, overlast gevende asielzoekers en zakkenrollers, ook in de vorm van bendes. Dit heeft grote impact op de sociale veiligheid in het stationsgebied.
Uit de politiesystemen en de vele registraties daarin blijkt, dat de misdrijven, overtredingen en overlast in het stationsgebied van Utrecht Centraal worden gepleegd door personen uit verschillende groepen: verslaafden, dak- en thuislozen, arbeidsmigranten en asielzoekers.

2.1 Sociale veiligheid in relatie tot de trappen aan de Moreelsebrug

Met het openstellen van de Moreelsebrug naar de perrons worden er zes nieuwe entrees met OV-chipkaartpoorten naar het station gecreëerd. Dit is een verdubbeling van het huidige aantal entrees met OV-chipkaartpoorten, hierdoor wordt het operationele werkgebied voor veiligheidspersoneel (incl politie) vergroot en het werk bemoeilijkt. Immers, en zijn twee kanten die men kan gebruiken om het perron te verlaten en er kan zonder al te veel moeite van het ene perron naar het andere worden gelopen.

Op de perrons: Op het perron worden hoge OV-chipkaartpoortjes (met camera's) geplaatst en perrondelen rond de trap worden afgezet met een hoge omheining/hekwerk. (De trappen zullen vanaf de trap afgesloten kunnen worden). Meer ingangen betekent meer en, belangrijker, makkelijkere mogelijkheden voor overlastgevers om het stationsdomein binnen te treden en te verlaten. Gelegenheid maakt in dezen letterlijk de dief. Bovendien bevinden de ingangen via de trappen zich op een locatie waar veel minder sociale controle is in vergelijking met de OVCP in de Stationshal. De loopstromen richting de Moreelsebrug zijn dunner dan die rondom de Stationshal en er is geen retail (dus minder sociale controle). De verwachting van NS is dat deze ingangen aan de brug door de dunnere loopstromen een aantrekkelijke optie worden voor overlastgevers om Utrecht Centraal te bereiken en weer te verlaten. Denk bijvoorbeeld aan de werkwijze van zakkenrollersbendes op het station.

OVCP (OV-chipkaartpoortjes): Er is tot op poortrijniveau bekend hoe hoog het misbruik van OVCP is op een station. Van misbruik van OVCP, dus het reizen zonder geldig vervoersbewijs, is bekend dat dit het grootste risico vormt op confrontatie en uiteindelijk agressie en geweld in het OV-systeem.
De poortrij op Utrecht Centraal waar sprake is van de minste sociale controle – de poortjes die zich achter de toiletten bevinden aan de Jaarbeurszijde van het station – laten het hoogste percentage aan misbruik zien. Om die reden is deze poortrij enige tijd afgesloten geweest. Op basis van deze informatie is het zeer aannemelijk dat niet-betalende reizigers snel een voorkeur zullen ontwikkelen voor gebruik van de trappen aan de Moreelsebrug, omdat op deze locatie de sociale controle (op sommige tijdstippen) zeer gering zal zijn.

Kortom, de verwachting is dat door de toevoeging van trappen aan de Moreelsebrug een verschuiving zal optreden op het gebied van sociale veiligheid. Om de leefbaarheid en veiligheid op het gewenste niveau te houden, zullen hiervoor aanvullende maatregelen getroffen moeten worden.

CONCEPT

3 Monitoring Sociale veiligheid op Utrecht Centraal

Zoals omschreven is de kans aannemelijk dat de sociale veiligheid op Utrecht Centraal met de komst van trappen aan de Moreelsebrug gaat verslechteren. Om te voorkomen dat na de opening van de trappen een verslechtering optreedt, zullen preventieve maatregelen ingezet worden en zal de situatie nauwkeurig bewaakt worden. Voor de monitoring wordt gebruik gemaakt van vier bestaande rapportages. Deze zijn deels bekend bij ProRail, gemeente Utrecht en NS. In aanvulling hierop kunnen registraties van de politie en gemeente gebruikt worden.

Hieronder worden de vier monitors toegelicht en wordt getoond (in de bijlage) wat de trend de afgelopen jaren laat zien.
Bij opening van de trappen zullen de voorgaande jaren het startpunt voor de monitoring zijn. Op basis van de trendlijn zal in de voortgangsrapportages worden aangetoond of de situatie verslechterd. Dit zal per monitor separaat gebeuren. Hoe hiermee wordt omgegaan wordt besproken in het hoofdstuk 'besluitvorming'.

3.1 De Stationsbelevingsmonitor (SBM) (bijlage C)

Eén keer per kwartaal wordt de beleving op het station Utrecht Centraal door middel van enquête onder reizigers gemeten. Sociale veiligheid vormt een onderdeel, met de vraag: 'ik voel me veilig op dit station 's avonds na 19:00 uur'. Aan de hand van de scores van de SBM monitoren NS en ProRail de sociale veiligheid op het station.
Deze SBM wordt in de kwartaal overleggen tussen ProRail, Gemeente Utrecht en NS gedeeld en zonodig besproken.

3.2 Monitor Veiligheid Stations (bijlage D)

De monitor Veiligheid Stations legt naast de beleving (zie 3.1), de incidenten op stations vast. Deze veiligheidsmeldingen zijn afkomstig van de meldkamer van NS, waar zowel reizigers als medewerkers meldingen doen. De meldingen van vandalisme komen uit Planon (schade en storingsregistratie). Deze monitoring vindt continue plaats en als input gebruikt in de afstemming tussen NS, gemeente en overige partners in het gebied in het operationeel veiligheidsoverleg.
De categorieën uit de monitor, relevant voor de sociale veiligheid op Utrecht Centraal in relatie tot de stijgpunten aan de Moreelsebrug, zullen zijn:

1. Overlast
2. Agressie tegen medewerkers
3. Agressie tussen reizigers
4. Vandalisme
5. Vervoersbewijzen
6. Dreiging (verdacht gedrag)
7. Vermogensdelicten

(de eerste drie onderwerpen zijn de meest opvallende op Utrecht Centraal. Zie ook 2.1)

Extra te monitoren indicatoren: Assistentieverzoeken aan politie voor ondersteuning, kosten van reparatie schade/vernieling/vervuiling/graffiti/vandalisme, UvB-productie en MCS-scans.

CONCEPT

3.3 OVCP-monitor (bijlage E)

3.3.1 Misbruik Noodknop

De noodknop is een voorziening waarbij in geval van een noodsituatie een reiziger door het forceren van een plastic kapje, op een knop kan drukken waarbij alle poortjes van de poortrij automatisch openen en de reizigers het gevaargebied kunnen verlaten.
De noodknop wordt vaak misbruikt, wat leidt tot zwartrijders of tot bezoekers van het station met andere bedoelingen dan het maken van een treinreis. De ervaring is dat misbruik van de noodknop vooral plaatsvindt bij poortrijen die zich buiten de zichtlijnen van de stationshal bevinden en waar de reizigersstromen, en de daarmee gepaard gaande de sociale controle, het kleinst zijn.
Daarnaast leidt het misbruik tot kosten. Bij gebruik van de noodknop zal altijd moeten worden geconstateerd of het een noodsituatie betreft. Misbruik van de noodknop leidt daardoor tot onnodige inzet van medewerkers (€€) en kosten voor onder andere reparatie van het geforceerde plastic kapje.

3.3.2 Forceren poortjes

Bij het forceren van de individuele poorten gebruikt een reiziger een bepaalde hoeveelheid kracht om de OVCP te forceren en zich hiermee toegang tot het station te verschaffen. De poorten gaan open door een veiligheidsmechanisme dat ervoor zorgt dat reizigers niet verdrukt worden en dat reizigers in een noodsituatie niet opgesloten zijn in het station. Het forceren van de poorten, kan vergeleken worden met het misbruiken van de noodknop: onbetaald OV gebruik en daling van de sociale veiligheid.

De OVCP-monitor geeft per kwartaal inzicht in het misbruik van de noodknop en het forceren van de OVCP poorten. Het is een belangrijke graadmeter voor de sociale veiligheid.

3.4 Sociale veiligheid Stationsbewoners (Bijlage E)

Sinds 2022 (met uitzondering van 2023), wordt eens per jaar door NS Stations de sociale veiligheid gemeten onder de stationsbewoners (SVB). Dit zijn alle medewerkers die op het station werken. Denk hierbij aan de medewerkers van de diverse winkels, bemenste fietsenstallingen en toiletten, maar ook bijvoorbeeld ook de schoonmakers. De meting vraagt naar de veiligheidsbeleving van de stationsbewoners in brede zin: in het algemeen, tijdens het werken overdag en in de avonduren. De bevindingen worden uitgebreid besproken binnen NS Stations en met diverse stakeholders om jaarlijks de actieplannen op sociale veiligheid bij te stellen. Een negatieve trend in de sociale veiligheid op een station wordt tot op heden in dit onderzoek bevestigd.

CONCEPT

4 Maatregelen

Omdat de kans aannemelijk is dat de sociale veiligheid direct verslechtert, zullen bij de opening van de trappen aan de Moreelsebrug maatregelen genomen moeten worden om een directe verslechtering te voorkomen. Vervolgens zal een negatieve afwijking op de trend van één of meerdere van de besproken monitors (H3), aanleiding geven voor het nemen van verdere maatregelen. De direct te nemen maatregelen bij opening van de trappen (categorie 1) en de bij verdere verslechtering te nemen maatregelen (categorie 2 & 3) staan hieronder beschreven. Het besluit voor de inzet van aanvullende maatregelen ligt bij de manager sociale veiligheid (NS) en de Stationsmanager (NS) (categorie 2). Dit zal worden gerapporteerd in het kwartaaloverleg met ProRail, gemeente en NS.

De hieronder vermelde maatregelen hoeven niet in de volgorde te worden toegepast zoals ze zijn opgesomd. De verslechterende situatie zal bepalen welke maatregel op welk moment moet worden genomen.
In het geval van alle maatregelen geldt dat de monitoring ook wordt toegepast om de effectiviteit van de maatregel te bepalen. Zo worden maatregelen geëvalueerd en afgeschaald als dat mogelijk is. Besluit hierover volgt eenzelfde proces als het instellen van de maatregelen.

4.1 Directe maatregelen bij ingebruikname van de trappen aan de Moreelsebrug (categorie 1)

4.1.1 Hybride afsluiting van de trappen

Omdat we op Utrecht Centraal te maken hebben met een AT (antiterrorisme) station, zullen de trappen aan de Moreelsebrug te allen tijde (automatisch) afgesloten moeten kunnen worden (fysieke afsluiting, dit zijn niet de OVCP). Het uitgangspunt is daarom dat de afsluitbaarheid opgenomen wordt in het ontwerp en de uiteindelijke realisatie van de trappen. Dit geeft ook de mogelijkheid om ten behoeve van de sociale veiligheid de openingstijden van het station via de Moreelsebrug te beperken. Het hekwerk en de poorten op het perron worden tijdens de avond en nacht van 22.00 uur tot 06:00 uur gesloten, omdat het grootste deel van de overlast op Utrecht Centraal plaatsvindt in de nachtelijke uren. Met het sluiten van de trappen in de nacht, zal een deel van de overlast al voorkomen kunnen worden. Deze maatregel is in de operatie op te nemen en uit te voeren. Er zijn geen extra kosten te verwachten.
Mocht uit de monitoring blijken dat de sociale veiligheid op Utrecht Centraal verbetert, dan gaan partijen in gesprek over een mogelijke verruiming van de openingstijden van de trappen.

4.1.2 Continue preventief toezicht

Omdat de nieuwe entrees naar de zes eilandperrons het te beheersen operationele werkgebied voor het bestaande veiligheidspersoneel flink vergroten en om te voorkomen dat overlastplegers het station via de nieuwe entrees binnenkomen, wordt gedurende de openingstijden van de trappen aan de Moreelsebrug continue preventief toezicht ingezet. Dit continue toezicht bestaat uit twee koppels toezicht en handhaving gedurende de openingstijden van de trappen.

De kostenverdeling wordt gemaakt conform Integraal Terminal Beheerovereenkomst (ITB) en is gebaseerd op de tarieven van de gecontracteerde beveiligingspartijen. In de overeenkomst ITB staan afspraken vastgelegd met betrekking tot het uitvoeren van het Dagelijks Beheer van het Beheergebied met NS Stations als Integrale Terminal Beheerder.

CONCEPT

4.2 Maatregelen die bij ingebruikname van de trappen al voorbereid en beschikbaar zijn om in te zetten (categorie 2)

Een verslechtering van de sociale veiligheidstrend in de verschillende (eerdergenoemde) monitors kan aanleiding zijn om maatregelen uit categorie 2 toe te passen. Het besluit voor de inzet (opschalen en afschalen) van deze categorie maatregelen ligt bij de manager sociale veiligheid (NS) en de Stationsmanager (NS), met verantwoording in bestaande overleggremia, het kwartaaloverleg.

4.2.1 Gerichte acties van V&S

Handhavende acties met ketenpartners (politie, gemeente en handhavers van andere vervoerders). Met ketenpartners worden handhavingsacties uitgevoerd om overlastplegers te beboeten. Dit wordt in het gezamenlijke operationele overleg besproken en besloten. Kosten zijn niet inzichtelijk te maken.

4.2.2 Extra toezicht politie (gemeente) + Toezicht en Handhaving

Commitment van de gemeente en politie op het moment dat er sprake is van grootschalige overlast, specifieke doelgroepen, ernstige incidenten (agressie, geweld) om capaciteit te leveren ter ondersteuning van de al genomen maatregelen. *Nb: gemeente zal met Toezicht en Handhaving af moeten stemmen of dit waargemaakt kan worden.*

4.3 Aanvullende maatregelen bij verslechterende situatie die besluitvorming vereisen (categorie 3)

Wanneer ondanks de genomen maatregelen (categorie 1 en 2) de situatie op Utrecht Centraal rondom de trappen blijft verslechteren (een negatieve trendbreuk is zichtbaar in de monitoring), wordt overgegaan naar de maatregelen uit categorie 3. Gezien de grote impact of financiële consequentie van de maatregelen uit deze categorie, vereist dit extra besluitvorming. Deze besluitvorming zal lopen via het kwartaal overleg met de eigenaren, dat onderdeel is van de IBOE. Waarna het ook op strategisch niveau op de agenda zal komen.

Ook hier geldt dat de hieronder vermelde maatregelen niet in de volgorde hoeven te worden toegepast zoals ze zijn opgesomd. De verslechterende situatie zal bepalen welke maatregel op welk moment moet worden genomen.

4.3.1 Opschalen continue preventief toezicht

De in categorie 1 omschreven inzet van toezicht en handhaving zal worden geïntensiveerd. Van twee koppels toezicht en handhaving, kan uiteindelijk worden opgeschaald naar zes koppels toezicht en handhaving.
De kosten worden als (stel) post opgenomen in de overeenkomst Integraal Terminal Beheer (ITB) en zijn gebaseerd op de tarieven van de gecontracteerde beveiligingspartijen.

4.3.2 Uitbreiden hybride afsluiting van de trappen

De maatregel ‘hybride afsluiting’ uit categorie 1 zal worden uitgebreid. Het hekwerk en de poorten op het perron worden op extra tijdstippen en dagen gesloten, waardoor overlast kan worden teruggedrongen. Openingstijden van de entrees kunnen teruggebracht worden naar de momenten met grootste reizigersstromen. Of wanneer op een specifiek perron sprake is van overlast volgend uit de monitoring, kan alleen deze toegang gesloten worden.

4.3.3 Sluiten van de trappen

Bij het toepassen van deze maatregelen geldt dat één trap of meerdere trappen voor een bepaalde duur worden afgesloten en als de situatie daar om vraagt, alle trappen van de perrons naar de Moreelsebrug worden gesloten. Het dient aantoonbaar te zijn dat alle andere maatregelen onvoldoende resultaat hebben opgeleverd.

CONCEPT

5 Besluitvorming, kosten en communicatie

5.1 Besluitvorming

De te treffen maatregelen rondom de toegangen naar het station dienen in goed overleg opgeschaald dan wel afgeschaald te worden op basis van verifieerbare data volgens de monitors/indicatoren genoemd in hoofdstuk 3. NS is hier als beheerder van het station voor in de lead.

Op basis van de vier omschreven monitors en met verantwoording in bestaande overleggremia, is het aan de manager Sociale Veiligheid (NS) en de Stationsmanager van Utrecht Centraal (NS) om in de dagelijkse operatie één of meerdere maatregelen toe te passen (categorie 1 & 2).
Het treffen van maatregelen categorie 1 en 2, zal worden gerapporteerd binnen de bestaande kwartaalrapportages en overlegstructuur van de IBOE Overeenkomst tussen ProRail, Gemeente en NS Stations (IBOE= integrale beheer overeenkomst eigenaren) en het jaarlijks aanbod van de ITB. (ITB=Integraal Terminal Beheerder). Gemeente Utrecht, ProRail en NS Stations worden in deze overeenkomst gezamenlijk aangeduid als 'Eigenaren'. Het onderwerp sociale veiligheid Utrecht Centraal zal als vast agendapunt worden geagendeerd.

Het delen van de signalen van verslechtering van de sociale veiligheid afwijkend van de trend, vindt ook plaats tijdens het maandelijkse Operationeel Veiligheidsoverleg tussen Gemeente Utrecht, politie en NS over het station en de stationsomgeving.
De overige ketenpartners (politie, gemeente en handhavers van andere vervoerders) en deelnemende partijen van het LVA (lokaal veiligheidsarrangement) worden via het tactisch overleg op de hoogte gehouden.

5.2 Kosten

De kosten voor de te treffen maatregelen zullen (als stelpost) in de begroting van de ITB worden opgenomen.
In onderstaande tabel is weergegeven op welk niveau de besluitvorming voor een te nemen maatregel dient te worden goedgekeurd.

Maatregel	indicatie kosten	Kostendrager	Inzet van de maatregel door:
4.1.1 Hybride afsluiting van de trappen	Nihil, binnen bestaande operatie	-	Categorie 1: bij in gebruik name van de trappen
4.1.2 Continue preventief toezicht en handhaving	16 uur per dag / persoon -> 4 personen -> 64 uur / dag -> 1,4 mio (ex BTW, vanaf 2027 gerekend met jaarlijkse indexatie 2,5%)	Conform huidige afspraken ITB	Categorie 1: bij in gebruik name van de trappen
4.2.1 Gerichte acties van V&S	Niet te specificeren	Ntb	Categorie 2: bij ingebruikname van de trappen al voorbereid en beschikbaar om in te zetten
4.2.2 Extra toezicht van politie (en mogelijk Toezicht en Handhaving)	Niet te specificeren	Ntb	Categorie 2: bij ingebruikname van de trappen al voorbereid en beschikbaar om in te zetten

CONCEPT

4.3.1 Opschalen continue preventief toezicht en handhaving	16 uur per dag / persoon -> 12 personen -> 64 uur / dag -> 23.360 uren * € 40,-	Conform huidige afspraken ITB	Categorie 3: Aanvullende maatregelen bij verslechterende situatie die besluitvorming vereisen
4.3.2 Uitbreiden hybride afsluiting van de trappen	Nihil, binnen bestaande operatie	-	Categorie 3: Aanvullende maatregelen bij verslechterende situatie die besluitvorming vereisen
4.2.3 Sluiten van de trappen	Niet te specificeren	Gemeente Utrecht	Categorie 3: Aanvullende maatregelen bij verslechterende situatie die besluitvorming vereisen

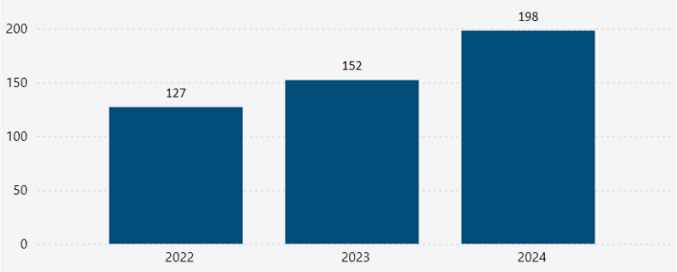
5.3 Communicatie

De (aangepaste) openingstijden van de toegangen tot de perrons worden aan beide zijden van de brug en bij elke trap opgang op de brug en op de perrons duidelijk vermeld.

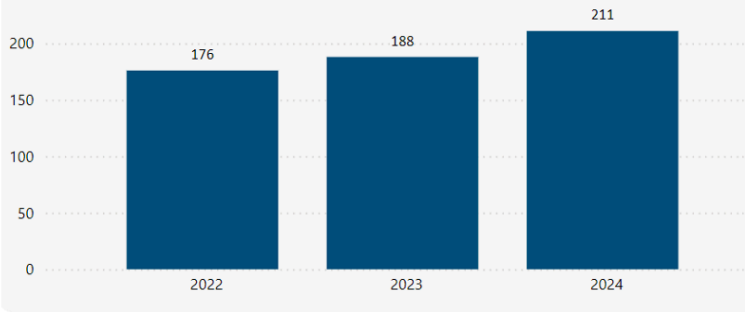
CONCEPT

A. Bijlage: verslechtering sociale veiligheid Utrecht Centraal

Agressie medewerkers nemen jaar over jaar toe

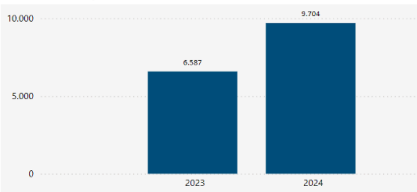


Agressie reizigers eveneens stijgende trend

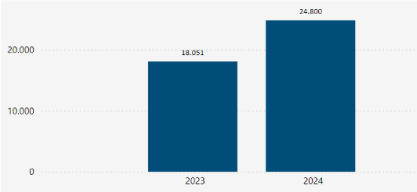


BTS-incidenten, wetende dat zwartrijden dé aanleiding vormt voor agressie

Noodknopactivaties



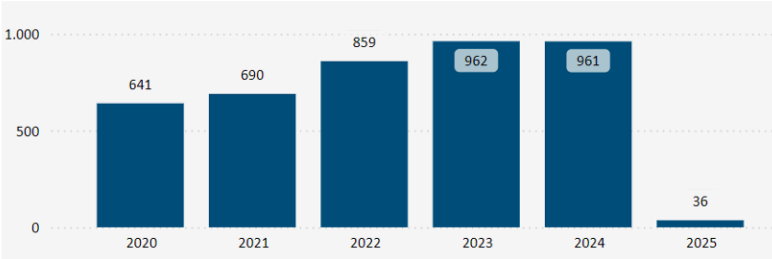
Poortforceringen



Ter vergelijking:

- Landelijk scoort Utrecht Centraal op beide incidenten steevast tweede in 2024 (vanaf plek 4 in 2023)
- Gemiddeld per dag, staat Utrecht Centraal van alle stations op de zesde plek (vanaf plek 10 in 2023)

Assistentieverzoeken politie: enorm beslag op capaciteit



CONCEPT

B. Bijlage: trendontwikkeling sociale veiligheid na sluiting toegang

Grafieken monitor Veiligheid Stations



C. Bijlage: Stationsbelevingsmonitor

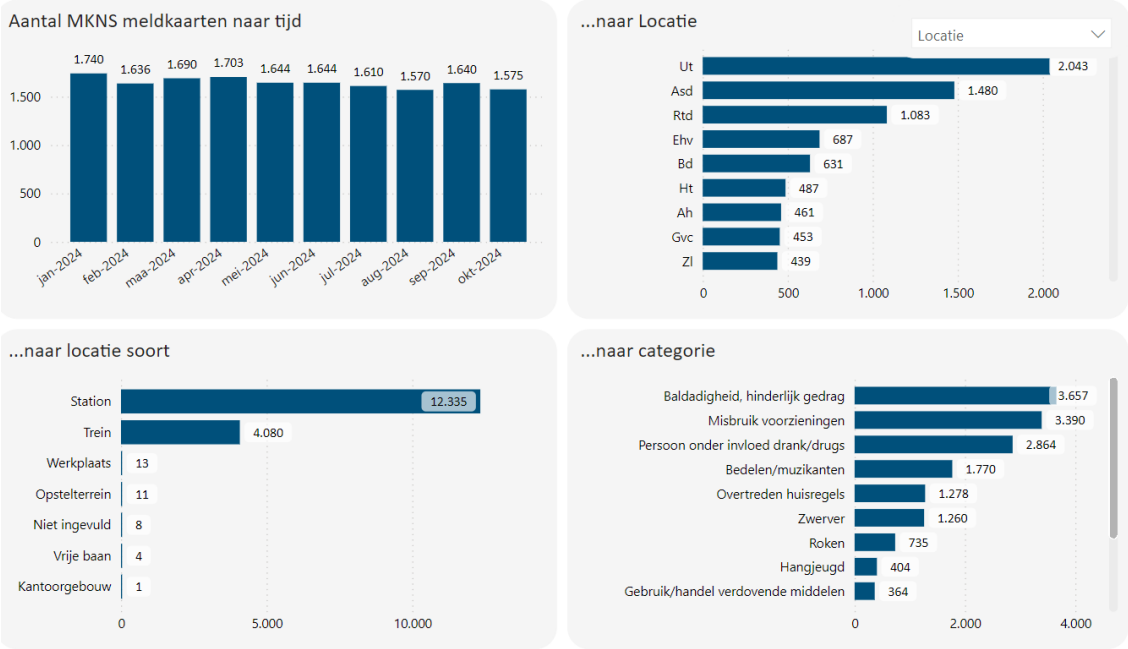
Station Utrecht Centraal - alle metingen

Jaar - Kwartaal → / Thema - Aspect ↓	2020 Q1	2020 Q3	2020 Q4	2021 Q1	2021 Q2	2021 Q3	2021 Q4	2022 Q1	2022 Q2	2022 Q3	2022 Q4	2023 Q1	2023 Q2	2023 Q3	2023 Q4	2024 Q1	2024 Q2	2024 Q3
Algemeen Oordeel Station	**7,73**	**7,63**	**7,76**	**7,94**	**7,85**	**7,84**	**7,79**	**7,81**	**7,74**	**7,92**	**7,75**	**7,80**	**7,86**	**7,57**	**7,82**	**7,57**	**7,87**	**7,66**
Uw algemeen oordeel over dit station	7,73	7,63	7,76	7,94	7,85	7,84	7,79	7,81	7,74	7,92	7,75	7,80	7,86	7,57	7,82	7,57	7,87	7,66
Algemeen Oordeel Perron	**7,01**	**7,28**	**7,26**	**7,45**	**7,48**	**7,48**	**7,15**	**7,45**	**7,52**	**7,61**	**7,15**	**7,28**	**7,36**	**6,99**	**7,41**	**7,06**	**7,65**	**7,28**
Uw algemeen oordeel over het perron waar u wacht of heeft gewa...	7,01	7,28	7,26	7,45	7,48	7,48	7,15	7,45	7,52	7,61	7,15	7,28	7,36	6,99	7,41	7,06	7,65	7,28
Sfeervol								**7,32**	**7,43**	**7,55**	**7,22**	**7,19**	**7,39**	**7,07**	**7,24**	**7,01**	**7,45**	**7,33**
Ik ervaar dit station als gezellig								6,74	6,81	6,96	6,45	6,54	6,76	6,47	6,63	6,27	6,89	6,59
Ik ervaar dit station als levendig								7,95	8,10	8,14	8,04	7,95	8,17	7,73	7,99	7,96	8,23	8,18
Ik ervaar een ontspannen sfeer op dit station								7,28	7,38	7,56	7,17	7,07	7,22	7,02	7,10	6,82	7,25	7,21
Uitnodigend	**7,84**	**7,78**	**7,71**	**7,92**	**7,66**	**7,77**	**7,63**	**7,69**	**7,76**	**7,73**	**7,56**	**7,57**	**7,64**	**7,40**	**7,70**	**7,57**	**7,97**	**7,63**
Ik ben tevreden over het totale winkelaanbod op dit station	8,21	8,17	7,98	8,28	7,87	8,10	7,94	7,97	8,02	7,81	8,04	7,91	7,81	7,54	7,94	7,75	8,22	7,74
Ik vind het personeel op dit station klantvriendelijk	7,75	7,97	7,90	7,82	7,85	7,85	7,73	7,71	7,72	8,15	7,61	7,63	7,75	7,45	7,92	7,71	8,09	7,88
Ik voel me uitgenodigd om op dit station iets te kopen	7,48	7,73	7,32	7,63	7,41	7,70	7,38	7,37	7,50	7,10	7,17	7,17	7,18	7,01	7,04	7,00	7,69	7,08
Ik weet op dit station waar ik informatie kan inwinnen	8,01	7,53	7,79	8,07	7,68	7,77	7,63	7,87	7,73	7,92	7,57	7,53	7,85	7,59	7,91	7,87	7,86	7,85
Wachttijdbeleving	**6,56**	**7,06**	**6,77**	**6,95**	**6,87**	**7,41**	**6,53**	**6,85**	**7,11**	**7,18**	**6,73**	**6,67**	**6,67**	**6,74**	**6,93**	**6,51**	**7,29**	**7,20**
Ik ervaar het wachten op dit station als comfortabel	6,56	7,31	6,98	7,22	7,01	7,45	6,55	6,78	7,16	7,20	6,69	6,68	6,97	6,81	6,93	6,58	7,42	7,06
Ik ervaar voldoende beschutting tegen wind, regen en kou op het ...	5,82	6,34	6,13	6,13	6,26	7,12	5,71	6,48	6,66	6,97	6,34	6,23	5,97	6,27	6,58	5,99	6,73	7,14
Ik kan mijn tijd op dit station aangenaam besteden	7,39	7,53	7,27	7,49	7,32	7,68	7,29	7,32	7,46	7,29	7,25	7,10	7,12	7,16	7,28	7,02	7,67	7,35
Doorstroming	**7,71**	**7,85**	**7,99**	**8,22**	**8,07**	**8,14**	**7,81**	**7,84**	**7,84**	**8,27**	**7,77**	**7,66**	**7,71**	**7,46**	**7,76**	**7,58**	**8,01**	**7,87**
Ik ervaar dat er genoeg ruimte is op dit perron	7,72	7,83	7,90	8,19	8,05	8,20	7,73	7,87	7,85	8,24	7,99	7,70	7,65	7,46	7,70	7,67	8,00	7,89
Ik kan op dit station ongehinderd de trein bereiken	7,71	7,87	8,07	8,26	8,06	8,08	7,87	7,80	7,84	8,29	7,59	7,65	7,75	7,42	7,81	7,49	8,01	7,85
Oriëntatie	**7,99**	**7,62**	**7,93**	**8,01**	**7,89**	**8,08**	**8,03**	**7,98**	**7,83**	**8,17**	**8,01**	**7,96**	**8,02**	**7,76**	**8,15**	**7,96**	**8,18**	**8,04**
Ik heb een goed overzicht op dit station	8,04	7,63	8,00	8,15	7,89	8,12	8,11	7,97	7,79	8,21	8,03	7,97	8,15	7,76	8,18	7,93	8,12	7,91
Ik vind de borden die de weg aangeven (bewegwijzering) op dit st...	7,87	7,56	7,76	7,87	7,86	8,02	7,95	7,92	7,73	8,14	8,02	8,01	7,95	7,65	8,12	7,91	8,13	8,16
Ik vind de reisinformatie op dit station duidelijk	8,06	7,67	8,08	8,02	7,94	8,13	8,05	8,01	7,94	8,11	8,01	7,87	7,95	7,85	8,15	8,03	8,34	8,07
Schoon	**7,19**	**7,47**	**7,53**	**7,36**	**7,39**	**7,18**	**7,14**	**7,10**	**7,11**	**7,20**	**6,98**	**6,69**	**7,02**	**6,69**	**7,01**	**6,70**	**7,07**	**6,91**
Ik ervaar dit station als schoon	7,28	7,57	7,71	7,55	7,57	7,27	7,29	7,23	7,30	7,32	7,22	6,71	7,10	6,78	7,10	6,81	7,25	7,00
Veilig	**7,80**	**7,77**	**7,91**	**7,77**	**7,72**	**7,61**	**7,65**	**7,70**	**7,81**	**7,83**	**7,75**	**7,55**	**7,64**	**7,55**	**7,56**	**7,47**	**7,69**	**7,42**
Ik ervaar de verlichting op dit station als prettig	7,86	7,76	8,07	7,88	7,73	7,77	7,81	7,79	7,95	8,03	8,01	7,69	7,82	7,57	7,79	7,65	7,87	7,50
Ik voel me veilig op dit station 's avonds na 19.00 uur	7,74	7,74	7,71	7,68	7,68	7,44	7,47	7,66	7,59	7,55	7,21	7,30	7,40	7,49	7,26	7,21	7,37	7,25
Ik ervaar de directe omgeving van dit station als prettig	7,60	7,30	7,52	7,76	7,53	7,60	7,78	7,61	7,48	7,66	7,36	7,45	7,59	7,38	7,48	7,10	7,53	7,15
Ik kan makkelijk bij het station komen	8,49	7,67	8,34	8,54	8,22	8,55	8,43	8,27	8,24	8,59	8,37	8,40	8,34	8,12	8,51	8,12	8,74	8,07
Ik vind dat het station er verzorgd uitziet	7,41	7,48	7,69	7,83	7,70	7,53	7,42	7,68	7,67	7,86	7,72	7,31	7,59	7,33	7,57	7,35	7,64	7,46

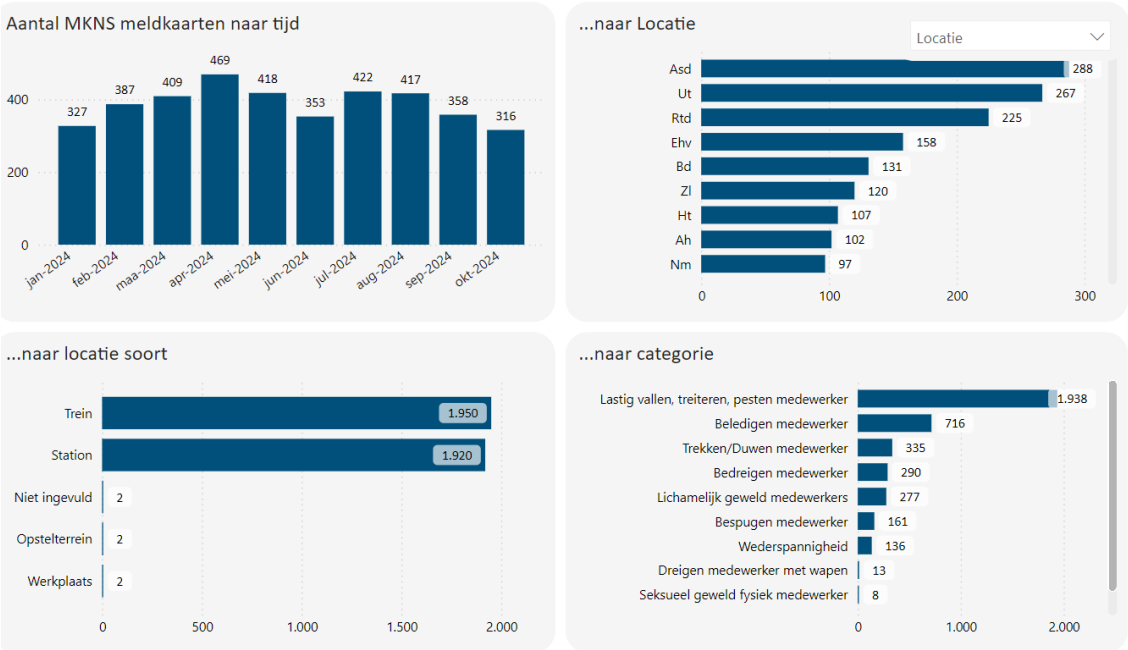
CONCEPT

D. Bijlage: monitor veiligheid stations

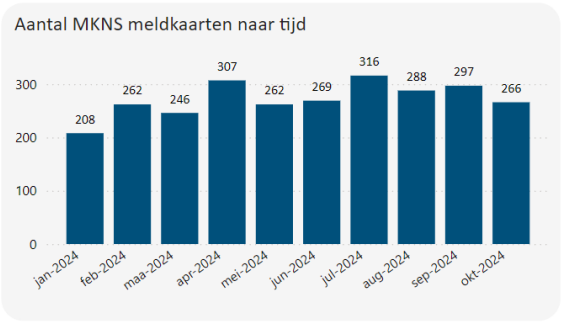
Overlast over heel 2024, tot aan eind oktober
Van alle stations in Nederland, staat Utrecht Centraal op de eerste plaats.

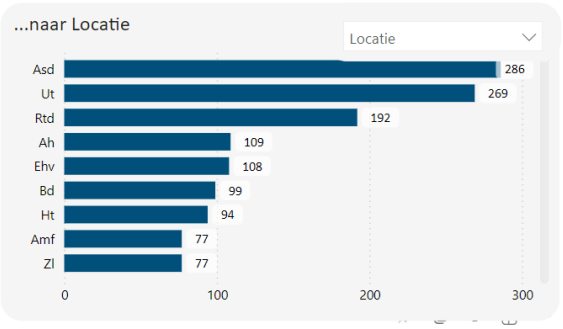


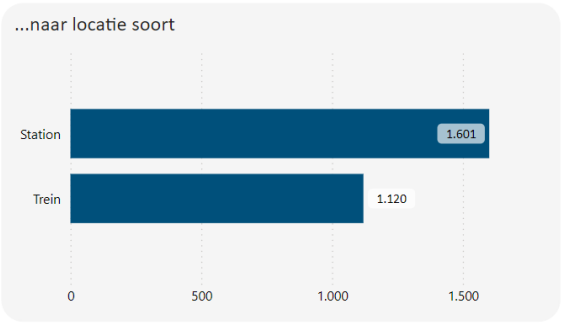
Agressie medewerker heel 2024, tot aan eind oktober
Utrecht staat van alle stations in Nederland op plek 2.

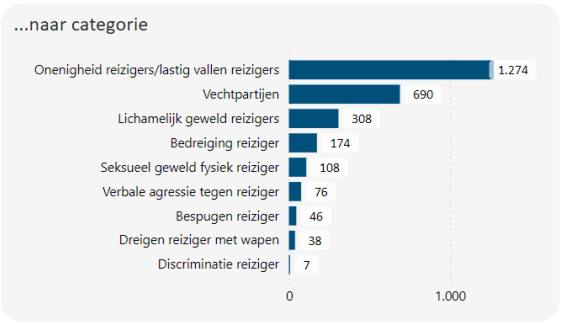


Agressie reizigers onderling heel 2024, tot aan eind oktober
Van alle stations in Nederland staat Utrecht op plek 2.


Aantal MKNS meldkaarten naar tijd
300
200
100
0
208
262
246
307
262
269
316
288
297
266
jan-2024
feb-2024
maa-2024
apr-2024
mei-2024
jun-2024
jul-2024
aug-2024
sep-2024
okt-2024


...naar Locatie
Locatie
Asd 286
Ut 269
Rtd 192
Ah 109
Ehv 108
Bd 99
Ht 94
Amf 77
Zl 77
0
100
200
300

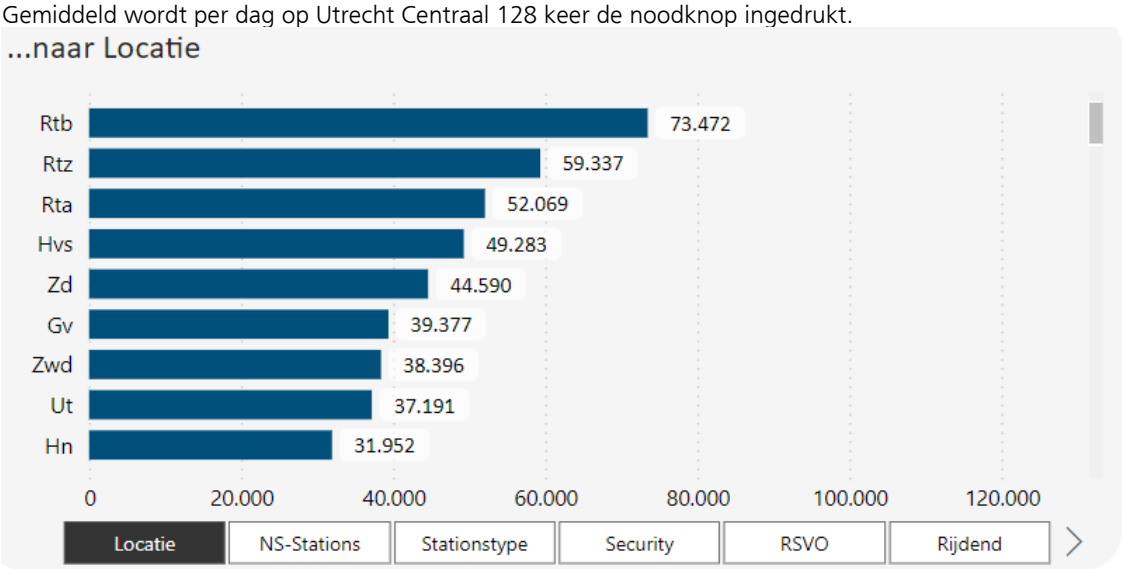

...naar locatie soort
Station 1.601
Trein 1.120
0
500
1.000
1.500

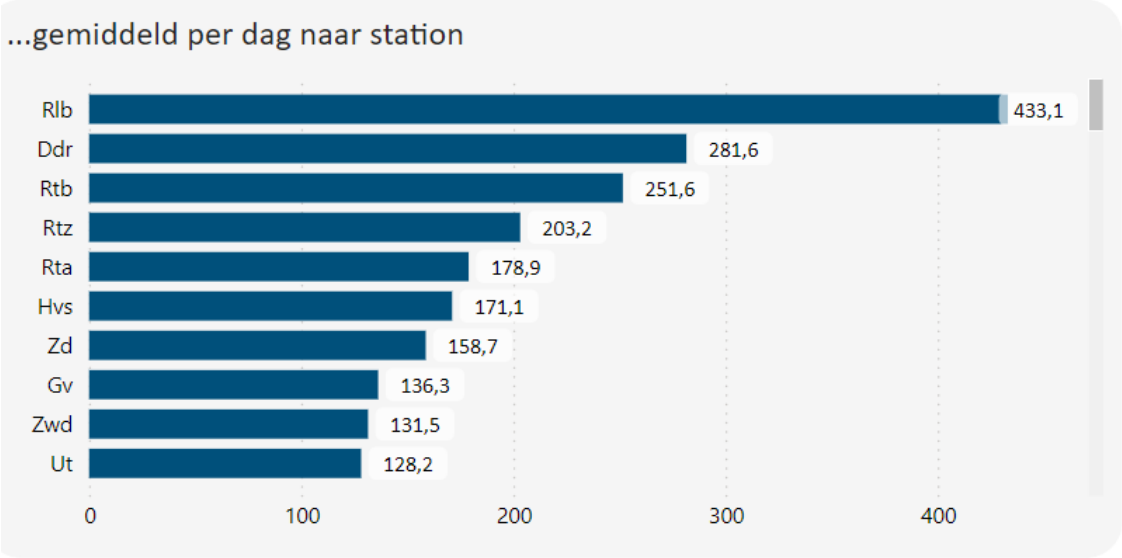

...naar categorie
Onenigheid reizigers/lastig vallen reizigers 1.274
Vechtpartijen 690
Lichamelijk geweld reizigers 308
Bedreiging reiziger 174
Seksueel geweld fysiek reiziger 108
Verbale agressie tegen reiziger 76
Bespugen reiziger 46
Dreigen reiziger met wapen 38
Discriminatie reiziger 7
0
1.000

CONCEPT

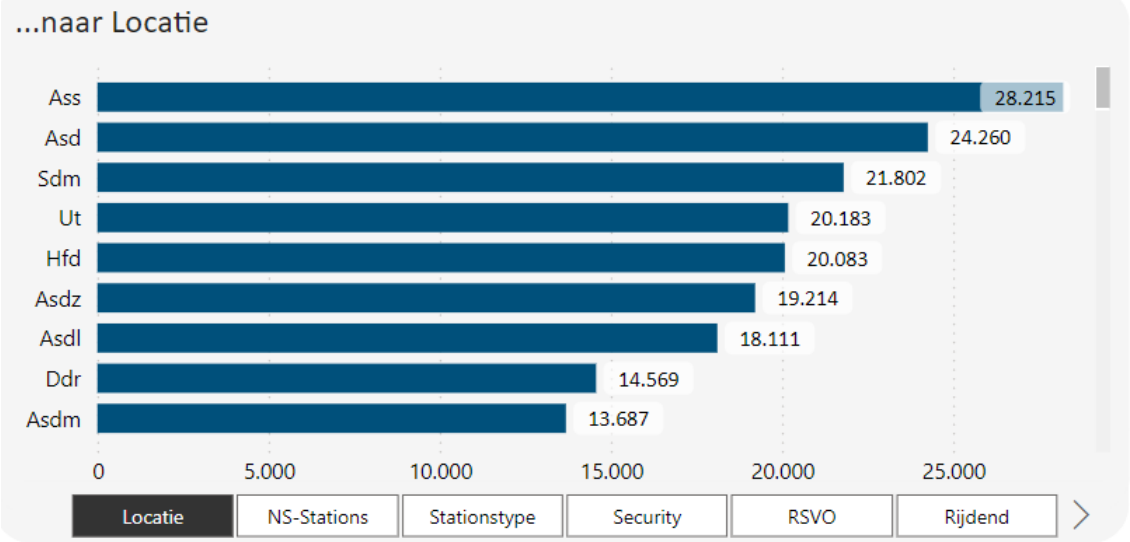
E. Bijlage: OVCP monitor

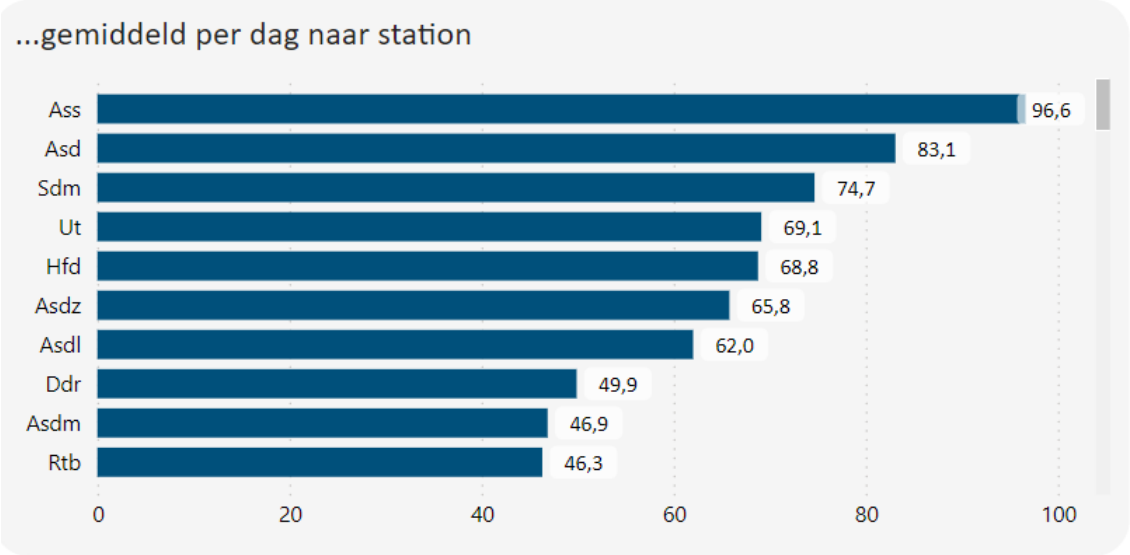
Misbruik noodknop over heel 2024 tot eind oktober.
Gemiddeld wordt per dag op Utrecht Centraal 128 keer de noodknop ingedrukt.





Forceren poort over heel 2024, tot aan eind oktober.
Gemiddeld wordt 69 keer per dag een OVCP geforceerd.


...naar Locatie
Ass
Asd
Sdm
Ut
Hfd
Asdz
Asdl
Ddr
Asdm
28.215
24.260
21.802
20.183
20.083
19.214
18.111
14.569
13.687
0
5.000
10.000
15.000
20.000
25.000
Locatie
NS-Stations
Stationstype
Security
RSVO
Rijdend

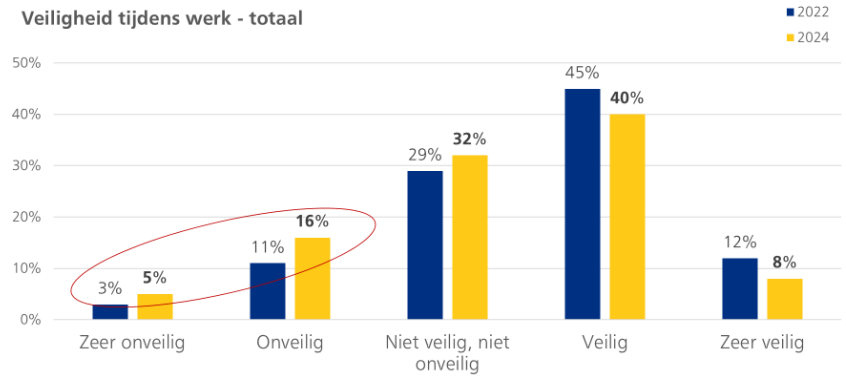

...gemiddeld per dag naar station
Ass
Asd
Sdm
Ut
Hfd
Asdz
Asdl
Ddr
Asdm
Rtb
96,6
83,1
74,7
69,1
68,8
65,8
62,0
49,9
46,9
46,3
0
20
40
60
80
100

F. Bijlage: Sociale veiligheid stationsbewoners

Overleg over hoe we dit weergeven: het Dashboard.

Het veiligheidsgevoel tijdens het werk is gedaald ten opzichte van 2022

- Het percentage stationsbewoners dat zich (zeer) veilig voelt is gedaald van 57% naar 48%.
- De KPI "de groep stationsbewoners die aangeeft zich niet onveilig te voelen" daalt van 86% naar 79%.
- Dit betekent dat 21% zich (zeer) onveilig voelt tijdens het werk tegenover 14% in 2022.



CONCEPT

G. Bijlage: Verblijfsontzeggingen Stationsgebied

Toelichting op Aanwijzingsbesluit artikel 2:3 Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, verblijfsontzeggingen Stationsgebied:

- Bezit van strafbare goederen zoals goederen die afkomstig zijn van diefstal, goederen die een diefstal eenvoudiger maken zoals kniptangen/messen (alarmlabel knippen/snijden) en rooftassen al dan niet geprepareerd (omzeilen van detectiepoortjes);
- Straatintimidatie (zoals sissen, nafluiten, staren, naroepen, achternalopen of betasten van vrouwen);
- Intimidatie van LHBT mannen en vrouwen. De afkorting LHBT is een overkoepelende term voor mensen die lesbisch, homo, biseksueel of transgender zijn;
- Het reizen zonder geldig vervoerbewijs in bus, tram en trein;
- Het intimideren, bedreigen, beledigen en/of mishandelen van NS personeel en beveiligers;
- Het plegen van (bagage)diefstallen en/of berovingen van reizigers in de treinen en op en rondom station Utrecht Centraal;
- Winkeldiefstallen in de winkels op station Utrecht Centraal en in winkelcentrum Hoog Catharijne;
- Zakkenrollerij op station Utrecht Centraal en in en rondom winkelcentrum Hoog Catharijne:
- Fietsendiefstallen op en rondom station Utrecht Centraal;
- Openlijk gebruik van verdovende medicatie en de handel daarin;
- Openlijk gebruik van alcohol en drugs en onder invloed hiervan overlast veroorzaken;
- Het plegen van diverse overtredingen genoemd in de Algemene Plaatselijke Verordening (o.a. wildplassen en afval op de grond gooien).

CONCEPT

ProRail

Gemeente Utrecht
T.a.v. wethouder E Eerenberg
Stadsplateau 1
3521 AZ Utrecht

Datum	08-02-2022	Behandeld door	Theo Stoop
Uw kenmerk		Telefoonnummer	[redacted]
Ons kenmerk	22/004/PRRN/TS		
Onderwerp	Advies trappen Moreeslebrug	E-mail	Theo.stoop@prorail.nl
Bijlage			

Projecten
Regiodirectie,
Regio Randstad Noord

Bezoekadres
De Ruyterkade 4
1013 AA Amsterdam

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Geachte wethouder Eerenberg, beste Eelco,

De Moreelsebrug bij station Utrecht Centraal is in 2016 opgeleverd. Een aantal jaren daarvoor was het idee ontstaan om aan de brug trappen naar de perrons te realiseren. Op 18 december 2013 heeft het toenmalige ministerie van Infrastructuur en Milieu in een beschikking subsidie verleend aan de gemeente Utrecht om de trappen te realiseren. Latere realisatie van de trappen is bij de bouw van de brug mogelijk gemaakt maar de trappen zijn zelf niet gebouwd. De gemeente Utrecht heeft daarop ProRail verzocht te onderzoeken of deze trappen naar de treinperrons te realiseren zijn. Vanaf 2019 zijn daarom studies gedaan naar de mogelijkheden voor en de realisatie van trappen, waaronder verschillende loopstroomonderzoeken, een verdieping op het ontwerp en een juridische en planologische verkenning. Uit deze onderzoeken komt naar voren dat de trappen niet nodig zijn om veiligheidsrisico's als gevolg van de reizigersgroei in de stationshal te voorkomen. Wel komt de veiligheid op de trappen zelf als belangrijk punt naar voren.

Uit het loopstromenonderzoek blijkt dat er bij realisatie van de trappen en daardoor de toename aan gebruikers van de brug geen veiligheidsrisico's ontstaan op de brug zelf. Wel is er een gerede kans dat er in de toekomst bij een aantal trappen op drukke momenten in de spits veiligheidsrisico's voor reizigers kunnen ontstaan. Dit is voor NS en ProRail een reden geweest om niet zonder meer de voorbereidingsfase met een positief besluit af te ronden en te starten met de verdere planuitwerking. Voordat deze stap gezet kan worden willen wij eerst op basis van de nu beschikbare informatie de gemeente adviseren over de vervolgrichting.

<u>Expert sessie 17 december 2021</u>
Op 17 december heeft een inhoudelijke sessie met experts van NS en ProRail plaatsgevonden waarin nog eens met een frisse blik en kennis van zaken naar dit vraagstuk is gekeken. Hierbij was ook de gemeente Utrecht vertegenwoordigd. Daarin is rekening houdend met de historie van dit dossier en kijkend naar de

toekomstige groei en ontwikkeling van de stad Utrecht een sterkte/zwakte analyse gedaan. In deze sessie zijn drie besluitvormingsrichtingen naar voren gekomen: (1) geen trappen aanleggen tussen brug en perron, (2) trappen aanleggen met terugvalscenario en (3) nader onderzoek doen naar de trappen of andere ontsluitingsmogelijkheden voor het station. Deze besluitvormingsrichtingen zijn daarna inhoudelijk verder uitgewerkt en onderbouwd, waarna wij op directie niveau besloten hebben tot onderstaand advies aan de gemeente Utrecht.

Advies

De groei van het aantal reizigers tussen 2030 en 2040 die gebruikmaken van Utrecht Centraal zorgt voor toenemende druk op de huidige in- en uitgangen van het station aan zowel de Jaarbeurs- als de centrumzijde. Dit rechtvaardigt een logische extra rechtstreekse route van en naar het station, waarbij deze additionele ontsluiting de gewenste aanvullende transfercapaciteit biedt. Dit zal naar verwachting enerzijds een positief effect geven op de drukte bij de in- en uitgangen van de terminal. Anderzijds blijkt uit de loopstroomonderzoeken die wij door bureau InControl hebben laten uitvoeren dat er een kans bestaat dat het, naar verwachting ergens tussen 2035-2040, op bepaalde momenten in de ochtendspits té druk wordt op de trappen, zodat zich dan mogelijk een onveilige situatie voordoet op (een deel van) de trappen. Dit vindt plaats wanneer er bij een grote stroom reizigers die de trap opgaan er tegelijkertijd veel instappers de trap af willen.

Echter, wij zien ook dat de uitkomsten van het onderzoek met de nodige onzekerheden gepaard gaan. Reizigersprognoses op basis van Welvaart en Leef Omgeving cijfers (WLO) laten zich niet 1 op 1 vertalen in voorspellingen over het gedrag van mensen, welke routes zij kiezen en hoe ze zich spreiden bij grote drukte. Loopstroom onderzoeksbureau InControl verwacht daarnaast van de dagelijkse reizigers ook anticiperend gedrag in geval het (te) druk is op de trappen. Vanwege dit gegeven, in combinatie met de mate van onzekerheid in het precieze tempo van de extra woning- en kantorenbouw aan met name de zuidwestzijde van het station, is het onduidelijk of knelpunten zich daadwerkelijk in de toekomst zullen voordoen.

Gezien het belang van de trappen voor station Utrecht Centraal en de verwachte verbetering van de reizigersbeleving stelt ProRail voor om tot realisatie van de trappen over te gaan. Daarbij maken wij een belangrijke kanttekening. Op basis van het huidige ontwerp van de trappen met bijbehorende spoorse voorzieningen zien wij op dit moment geen mitigerende maatregelen voor het genoemde veiligheidsrisico. Zo is het verbreden van de trappen binnen de bestaande constructie van de brug niet mogelijk en zal de inzet van bijvoorbeeld crowd-management geen afdoende maatregel zijn. Dat betekent dat wij in het geval dit knelpunt zich voordoet het uit gebruik nemen en in het uiterste geval verwijderen van de trappen als enige mogelijkheid zien om dat knelpunt te kunnen oplossen en een veiligheidsrisico te voorkomen. Omdat dit een vergaande ingreep is, is goede monitoring van het aantal

reizigers dat gebruik maakt van de trappen een randvoorwaarde voor het aanleggen ervan.

Concreet adviseert ProRail daarom om de trappen aan te leggen onder de twee voorwaarden dat er monitoring van drukte plaatsvindt en dat de gemeente zich realiseert dat het weer uit gebruik nemen van de trappen een uiterste consequentie zal zijn wanneer de drukte op de trappen zodanig is dat veiligheidsrisico's voor reizigers ontstaan.

Om dat te kunnen doen zijn heldere afspraken tussen gemeente en ProRail/IenW nodig over onder andere:

- Het ontwerp van de trappen, waarbij de mogelijkheid tot het uit gebruik nemen en verwijderen in de toekomst is meegenomen.
- Het kader waarbinnen de monitoring van de drukte op de trappen plaatsvindt en vaststellen wanneer de drukte zodanig is dat ProRail en gemeente in overleg treden over het uit gebruik nemen van de trappen om veiligheidsrisico's te voorkomen.
- Verdeling van de (meer)kosten voor het ontwerp, de bouw en aanleg van de trappen en het aanpassen van de Moreelsebrug (wayfinding voor reizigers etc).
- Kosten voor beheer en onderhoud van de trappen
- Kosten voor terugbrengen naar de huidige situatie agv verwijderen trappen.

<u>Vervolg</u>
Als de gemeente Utrecht het advies overneemt en ProRail opdracht geeft tot realisatie van de trappen dan is het belangrijk om de communicatie hierover gezamenlijk goed af te stemmen, zowel richting de Raad als richting de media.

In het bestuurlijk overleg van ProRail en gemeente Utrecht, nu gepland in februari, gaan wij graag met u in gesprek om dit advies nader toe te lichten

Met vriendelijke groet,

Harro Homan
Regiodirecteur Randstad Noord

Universiteit Utrecht

UTRECHT SCIENCE PARK

C&F, Postbus 80125, 3508 TC Utrecht

Gemeente Utrecht
t.a.v. leden van de gemeenteraad
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Afzenders
Universiteit Utrecht - C&F
Stichting Utrecht Science Park

Ons kenmerk	UIT-2025-1868
Datum	17 januari 2025
Onderwerp	uitnodiging gemeenteraad: inhoudelijke sessie Leefbaarheid Utrecht Science Park

Geachte leden van de gemeenteraad,

De afgelopen tijd uiten studenten, bewoners en medewerkers hun zorgen over de leefbaarheid in het Utrecht Science Park (hierna: USP). Ook in de gemeenteraad is en wordt over de leefbaarheid in het USP gesproken. Dit signaal nemen wij uiterst serieus. Natuurlijk zijn wij Stichting Utrecht Science Park en de Universiteit Utrecht hier ook al geruime tijd mee bezig, maar tegelijkertijd zien we ook dat het beter kan en zijn we blij als we tot een breed gedragen gezamenlijke aanpak kunnen komen.

Het USP is met 31.000 werknemers en meer dan 55.000 studenten en de vele bezoekers en patiënten van de kennis- en zorginstellingen en bedrijven een wijk waar veel gebeurt. Samen wordt gewerkt aan een gezonde, duurzame samenleving, waarbij ook de nieuwe generaties worden opgeleid die daaraan kunnen bijdragen. Zoals ook in het coalitieakkoord beschreven is het USP de banenmotor voor stad en regio, van MBO tot WO.

Met elkaar werken we aan campusontwikkeling. Het is enerzijds een complexe vastgoedopgave, waarbij we met elkaar alle gewenste en benodigde functies gericht op wonen, werken, zorg, horeca en retail een plek dienen te geven. En anderzijds is campusontwikkeling juist gericht op het creëren van een leefomgeving, waar leefbaarheid, onderwijs en onderzoek een symbiose vormen. Dat betekent dat we voorzieningen moeten realiseren die de leefbaarheid ondersteunen en versterken.

Universiteit Utrecht, UMC Utrecht, Hogeschool Utrecht en de Stichting Utrecht Science Park erkennen dat er stappen gezet moeten worden om de leefbaarheid te vergroten. Als partners in het USP voelen wij ons gezamenlijk verantwoordelijk voor de leefbaarheid. We zijn met elkaar en met de gemeente in gesprek over de maatregelen die we kunnen nemen om de leefbaarheid en het gevoel van veiligheid verbeteren. Inzet is om waar mogelijk verschillende maatregelen op korte, middellange en langere termijn te treffen als het gaat om uitbreiding van het voorzieningenniveau, plekken om te ontmoeten en verblijven, en het verbeteren van de leefbaarheid.

Deze brief heeft als doel om u mee te nemen in de zaken die momenteel lopen om de leefbaarheid te vergroten, maar ook om de gemeenteraad uit te nodigen voor een inhoudelijke sessie over de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving in het USP. Een sessie georganiseerd door de Universiteit Utrecht in samenwerking met partners in het USP en in afstemming met belanghebbenden, zoals bewoners van het USP en studenten die in het USP studeren.

We trappen af met een korte update over wat er momenteel i.h.k.v. leefbaarheid loopt. Ten eerste is het goed om te weten dat de Student Council, gecoördineerd door de Stichting Utrecht Science Park, in december jl. weer bijeen is gekomen. Hierin hebben bewoners, WoonbesturenUSP, U-raad,, Hogeschoolraad, Universiteit Utrecht, Hogeschool Utrecht, UMC Utrecht, SSH en gemeente zitting, waarbij het onderwerp leefbaarheid op de agenda staat. Zij hebben 4 actielijnen met elkaar benoemd die de komende tijd met de genoemde partners uitgewerkt zullen worden. De 4 actielijnen betreffen:

- Binnenruimte (huiskamer en horeca)
  Deze werkgroep brengt in beeld wat het huidige aanbod is, of er mogelijkheden zijn om uit te breiden, waar dit mogelijk is en of verruiming van openingstijden mogelijk te maken is. Ook is er behoefte aan een huiskamer/buurthuis.
- Buitenruimte /Leefbaarheid
  De komende jaren wordt er door de UU flink geïnvesteerd in de fysieke leefomgeving. Deze werkgroep onderzoekt wat er op korte termijn mogelijk gemaakt kan worden in de buitenruimte om de leefbaarheid te vergroten. Ook veiligheid wordt hierbij betrokken.
- Zorg/welzijn
  Momenteel wordt onderzocht of de zorgverlening en aandacht voor individueel welzijn in het USP kan worden verbeterd. Zorgverleners actief in het USP brengen de problemen in kaart en gaan i.s.m. gemeente met deze actielijn aan de slag.
- Communicatie en enquête
  Een uitdaging blijft hoe je de bewoners/studenten bereikt en betrekt. Deze werkgroep kijkt naar mogelijkheden om de communicatie te verbeteren. Een enquête, om bewoners in het USP te bevragen over o.a. de leefbaarheid en hun ideeën hierover, loopt.

Eind 2022 is de Omgevingsvisie USP vastgesteld. De omgevingsvisie betreft een samenwerking tussen gemeente, UMC Utrecht en Universiteit Utrecht. In de omgevingsvisie is opgenomen dat er ontwikkelruimte is voor 4.000 woningen en minimaal 4.000 R&D banen. Op termijn is doorgroei met meer dan 4.000 banen ruimtelijk mogelijk binnen het parkeerplafond en onder de voorwaarde van een bereikbaar USP. Om uitvoering te kunnen geven aan ontwikkeling van nieuwe woningen en bedrijvigheid dienen ontwikkelende partijen maatregelen te treffen die de fysieke leefomgeving ten goede komen.

Universiteit Utrecht is verantwoordelijk voor een groot deel van deze maatregelen, omdat de universiteit het merendeel van de ontwikkelingen op haar grond gaat of laat (her)ontwikkelen. In het eerste kwartaal van dit jaar ronden gemeente en universiteit volgens planning een samenwerkingsovereenkomst af. Hierin wordt o.a opgenomen welk aandeel van het programma dat in de Omgevingsvisie is opgenomen, 4.000 woningen en in eerste instantie 4.000 banen, door de universiteit mag worden ontwikkeld. En tevens welke maatregelen in het kader van de fysieke leefomgeving de Universiteit Utrecht dient te realiseren om dit programma mogelijk te maken. Het gaat dan o.a. om het realiseren van het Arboretumpark (in Omgevingsvisie USP herinrichting Park rond het Fort), uitbreiden van het fiets- en voetgangersnetwerk en het autoluw maken van het USP door knips voor autoverkeer aan de Leuven- en Cambridgelaan.

Op dit moment wordt het Arboretumpark gerealiseerd en worden er dit jaar twee ecologische verbindingszones gerealiseerd, waarmee aantrekkelijke looproutes in het USP gecreëerd worden. Dit zijn voorbeelden van maatregelen die op korte termijn gerealiseerd worden en een bijdrage leveren aan het vergroten van de leefbaarheid. Daarnaast zijn gemeente en universiteit gezamenlijk gestart met de initiatieffase van de herinrichting van de Cambridgelaan.

Maar daarmee zijn we er niet. En aangezien de planvorming richting een nieuw Omgevingsplan een proces is waar we de komende 2 jaar aan werken, samen met de gemeente, is het begrijpelijk dat er een beroep op de partners in het USP wordt gedaan om op de korte termijn meer te doen.

Om op korte termijn de leefbaarheid te verbeteren gebruiken we de actielijnen van de student council. Zo is er bijvoorbeeld al langere tijd vraag naar een ontmoetingsruimte voor studenten en bewoners. SSH heeft aangegeven, na oplevering van High Five aan de Cambridgelaan, ruimte te kunnen maken voor een ontmoetingsruimte. Maar deze is nog in aanbouw en de universiteit is momenteel aan het kijken naar de mogelijkheid om in het centrum van het USP op korte termijn een ontmoetingsruimte in te richten waar met name studenten die hier wonen kunnen samenkomen, maar ook informatie kunnen vinden over het USP en de plannen voor de komende jaren. Ook wordt in overleg met studenten concreet ingezet op een community-board (een idee dat voortkwam uit een gehouden Student Challenge) om de communicatie met en tussen bewoners/studenten te verbeteren.

Daarnaast zijn er tijdens een recent debat in uw gemeenteraad vragen gesteld over de mogelijkheid van een tijdelijke supermarkt in het USP. De omgevingsvisie maakt het mogelijk om de huidige supermarkt in het USP door te ontwikkelen naar een "blurring retailconcept" van circa 750 m2 bvo bestaande uit een combinatie van foodretail en-service. De Universiteit Utrecht gaat graag in op het voorstel van wethouder Schilderman, ter tafel gebracht tijdens deze raadsvergadering, om als universiteit samen met de gemeente te onderzoeken of, en zo ja, welke mogelijkheden er zijn voor een tijdelijke, grotere supermarkt in het USP. Dat dit geen eenvoudige opgave is, is in de gemeenteraad al diverse malen aan de orde geweest. Dat neemt niet weg dat de Universiteit Utrecht, samen met de andere USP partners, het belang van een grotere supermarkt op het USP onderstreept en zich daarvoor wil inzetten.

UU organiseert graag een inhoudelijke sessie voor de raad i.s.m. alle USP-partners en met medewerking van belanghebbenden om toe te lichten wat er op korte termijn georganiseerd kan worden om de leefbaarheid in het USP te vergroten. Wij willen daarbij ook de plannen voor de komende jaren toelichten en ingaan op de positieve effecten die deze op de leefbaarheid zullen hebben.

We nodigen u graag uit op het USP om daar het gesprek met elkaar te voeren over hoe we de komende jaren, maar ook op korte termijn inzetten op het vergroten van de leefbaarheid in de breedste zin van het woord. Met de actielijnen die door de student council zijn genoemd als leidraad.

Hoogachtend,

Mr. Jan Henk van der Velden
Stichting Utrecht Science Park

Prof. Dr. A. Pijpers
Universiteit Utrecht

Motie: Onderzoek en in gesprek voor een supermarkt en levendig USP

De gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op 23 januari 2025, ter bespreking van Afrondende besluitvorming na debat over Stand van Zaken Supermarkt op de Uithof en andere ruimtelijke ontwikkelingen

Constaterende dat:

1. Het coalitieakkoord bepaalt dat het Utrecht Science Park (USP) zich moet ontwikkelen tot een volwaardige wijk met voorzieningen zoals een supermarkt, horeca en voldoende sportfaciliteiten;
2. Bij de uitwerking van de omgevingsvisie voor het USP het college het voortouw neemt en hierbij samenwerkt met onderwijsinstellingen en andere betrokken instanties in het gebied om deze doelstellingen te realiseren;
3. De Universiteit Utrecht en de Stichting Utrecht Science Park de gemeenteraad en het college hebben uitgenodigd om in gesprek te gaan over de ruimtelijke ontwikkelingen op het USP.

Overwegende dat:

1. Het huidige voorzieningenniveau op het USP onvoldoende aansluit bij de behoeften van inwoners, werkenden en bezoekers, die al langer klagen over het gebrek aan voorzieningen zoals een volwaardige supermarkt;
2. Gebiedsontwikkeling van het USP een gezamenlijke aanpak vereist vanwege de complexe puzzel van betrokken partijen, belangen en beschikbare ruimte en tijd;
3. Het ontwikkelen van het USP als volwaardige wijk bijdraagt aan de leefbaarheid, aantrekkelijkheid en functionaliteit van het gebied;
4. Het organiseren van diepgaande sessies met belanghebbenden denkende aan; experts, onderwijsinstellingen, Stichting Utrecht Science Park, partners, college en de gemeenteraad kan leiden tot nieuwe inzichten, concrete

oplossingsrichtingen en betere samenwerking bij het aanpakken van knelpunten, zoals het gebrek aan een supermarkt;
5. Extra aandacht nodig is voor het identificeren en wegnemen van structurele belemmeringen in de gebiedsontwikkeling, waarbij actie van betrokken partijen, zoals de universiteit, waar nodig gestimuleerd moet worden.

Draagt het college op:

1. Ten minste één diepgaande sessie te organiseren met belanghebbenden op het sciencepark om de uitdagingen en kansen van de (her)ontwikkeling van een supermarkt gezamenlijk door te nemen en hierbij de gemeenteraad uit te nodigen;
2. In deze sessie waar mogelijk ook structurele belemmeringen van de gebiedsontwikkeling van het USP te identificeren en concrete stappen te formuleren om deze op te lossen;
3. Te bespreken hoe de leefbaarheid en levendigheid in het gebied kunnen worden verhoogd, evenals welke aanvullende voorzieningen nodig zijn en hiervoor onderzoek in te zetten indien nodig;
4. De gemeenteraad periodiek te informeren over de voortgang van de gebiedsontwikkeling van het USP, inclusief de genomen stappen om de leefbaarheid en het voorzieningenniveau te verbeteren en ruimtelijke processen te versnellen.

En gaat over tot de orde van de dag.

Ingediend door:

- Ruben Snijder, Student & Starter
- Achraf Aït Daoua, D66
- David Bosch, UtrechtNu!
- Ilse Raaijmakers, PvdA
- Maartje Vermeulen, GroenLinks
- Maarten van Heuven, Partij van de Dieren

RAADSBRIEVEN COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Nummer	Ontvangstdatum	Beleidsveld	Onderwerp
1	21-03-2025	Ruimtelijke projecten: Overvecht	Raadsbrief stand van zaken Woningbouw Ivoordreef
2	17-03-2025	Ruimtelijke Ordening	Raadsbrief Variantenstudie Maarschalkerweerd Noord vrijgeven voor reactie
3	13-03-2025	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	Raadsbrief Update ontwikkelingen huurder Alchemist OPG-terrein Merwedekanaalzone
4	13-03-2025	Ruimtelijke Ordening	Raadsbrief Afdoening Motie 2024/270 Praat met de Strosteeg
5	06-03-2025	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	Raadsbrief Omgevingsplan deelgebied 6 fase 1 planning en proces
6	04-03-2025	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	Raadsbrief Update Mediation OPG-terrein, Alchemist
7	25-03-2025	Ruimtelijke Ordening	Raadsbrief Consultatie integraal programma van eisen (IPvE) Vergroening centrum Vleuterweide

Utrechts Ombudsloket

Hulp en advies bij je klacht over de gemeente

Aan de gemeenteraad van de gemeente Utrecht

Behandeld door	C. Hummelen	**Datum**	3 maart 2025
Doorkiesnummer	-	**Ons kenmerk**	30204576
E-mail	ombudsloket@utrecht.nl	**Onderwerp**	Ombudsbrief
Bijlage(n)	-		
Uw kenmerk	30207304	**Verzonden**	
Uw brief van	-	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte leden van de raad,

Met deze Ombudsbrief willen we u informeren en adviseren over drie onderwerpen waar wij veel meldingen over ontvangen. We zien problemen ontstaan door trage en onduidelijke communicatie vanuit de gemeente. Zowel huurders van woningen met schimmel als huizenbezitters met erfpacht verkeren hierdoor te lang in onzekerheid. Daarnaast krijgen wij weer nieuwe meldingen van bezorgde stadsgenoten over de hoge parkeerkosten voor hun bezoek en de complexiteit van de parkeerapp.

Duidelijkheid over vangnet voor erfpachters

Het Utrechts Ombudsloket pleit voor duidelijke communicatie vanuit de gemeente richting huiseigenaren met erfpacht. Deze Utrechters weten al lange tijd dat hun maandelijkse woonlasten enorm gaan stijgen wanneer het huidige erfpachttijdvak afloopt. Sommige mensen zijn bang dat ze dit niet kunnen betalen en dat zij daarom moeten verhuizen. Dit zorgt voor slapeloze nachten. De gemeente werkt aan een vangnetregeling, maar het is nog onduidelijk wat dit betekent voor hen. Mensen moeten weten of ze in hun huis kunnen blijven wonen. Maatwerk maakt deel uit van de behoorlijkheidsnormen. Deze normen voor gemeenten zijn opgesteld door de Nationale Ombudsman.

Ons advies aan de gemeenteraad: erken de zorgen en zie erop toe dat de gemeente zo snel mogelijk duidelijkheid geeft over de vangnetregeling richting erfpachters.

Ongezonde schimmel Sterrenwijk

Als Utrechters in (sociale) huurwoningen last hebben van ongezonde schimmel, is het belangrijk dat de gemeente snel en voortvarend actie onderneemt op meldingen hierover. Het Ombudsloket ontving meerdere klachten van stadsgenoten uit Sterrenwijk en was aanwezig bij een bewonersbijeenkomst eind 2024. We spraken daar veel mensen die te maken hebben met vocht- en schimmelproblemen in hun woning. Het Utrechts Ombudsloket vindt dat de gemeente meer druk moet uitoefenen op woningcorporatie Bo-Ex om de problemen direct aan te pakken. Na de zomer van 2025 staan renovatiewerkzaamheden op de planning. Deze zijn al vaker uitgesteld en voor mensen in een woning met ongezonde schimmel is nú actie nodig. Het Utrechts Ombudsloket vindt het positief dat de gemeente een schimmelexpert onderzoek laat doen bij een aantal huurwoningen. Maar we zouden graag zien dat er direct wordt doorgepakt bij de door deze expert geconstateerde gebreken. Dit kan de gemeente doen door procedures te versnellen, zodat er minder tijd zit tussen het sturen van de eerste waarschuwingsbrief aan de verhuurder en het opleggen van een dwangsom. Het Ombudsloket

heeft herhaaldelijk contact met de betrokken afdeling gehad en een brief met adviezen hierover gedeeld, die zij mee kunnen nemen in de evaluatie van de pilot met de schimmelexpert.
Ter informatie: in onze brief richting de betrokken afdeling hebben we twee adviezen gegeven:

- communiceer duidelijk richting inwoners en
- verkort handhavingsprocedures richting de verhuurder.

Parkeren bezoek te duur

Bij het Ombudsloket zien wij het aantal meldingen over betaald parkeren weer toenemen. Nu in meerdere wijken betaald parkeren wordt ingevoerd, zoals in april in Kanaleneiland, heeft dit grote gevolgen voor veel Utrechters. Na de invoering van de webapp parkeren (najaar 2023), uitten wij al onze zorgen over de sociale gevolgen, omdat Utrechters nu parkeerkosten van bezoek moeten betalen. Sinds die tijd horen we schrijnende verhalen van Utrechters die al maanden geen bezoek hebben ontvangen, omdat zij de parkeerkosten niet kunnen voorschieten en het ongemakkelijk vinden om het geld terug te vragen aan hun visite. Ook de parkeerapp is een blijvende bron van ergernis en emotie. Meer mensen krijgen daar nu mee te maken en de toegezegde verbeteringen zijn nog steeds niet gerealiseerd. Mensen die wij spreken voelen zich hierdoor niet gehoord en niet serieus genomen.

Signaal: de parkeerdiscussie zorgt voor veel frustratie bij inwoners. Het vertrouwen in een gemeente die er is voor haar inwoners neemt hierdoor af.

Vragen?

Bel of kom gerust langs op het Ombudsloket.

Met vriendelijke groet,



Alma van Bommel
Ombudsman Utrecht

PROVINCIE UTRECHT

Het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Utrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Onderwerp	Beoordeling IBT Omgevingsrecht 2023-2024
Datum	30-01-2025
Documentnummer	UTSP-390265605-31406
Telefoonnummer	+31681025300
E-mailadres	thomas.van.walchren@provincie-utrecht.nl
Domein/opgave	Strategie & Bestuur
Team	Bestuurlijk & Interbestuurlijk Toezicht
Bijlage	Beoordelingsformulier 2023-2024

Geacht college,

U heeft ons informatie gestuurd over hoe u in de periode 2023-2024 uw taken hebt uitgevoerd op het gebied van omgevingsrecht, specifiek met betrekking tot strategische en programmatische uitvoering en handhaving (U&H) en Erfgoed. Wij hebben als interbestuurlijk toezichthouder deze informatie beoordeeld om te bepalen of uw taakuitvoering voldoet aan de wettelijke eisen. In deze brief delen wij ons oordeel met u.

Samenvattend oordeel over uw taakuitvoering omgevingsrecht

- Onderdeel U&H: voldoet deels
- Onderdeel Erfgoed: voldoet

Met betrekking tot het *onderdeel U&H* luidt ons oordeel 'voldoet deels' aangezien wij constateren dat de beleidscyclus voor de taakuitvoering op het gebied van vergunningverlening, (bouw)toezicht en handhaving deels voldoet aan de wettelijke criteria uit het Omgevingsbesluit.

Om een goede strategische en programmatische uitvoering en handhaving te waarborgen is ten aanzien van een aantal wettelijke criteria verbetering nodig. De punten waarop verbetering nodig is, zijn de criteria die op bijgevoegd beoordelingsformulier als 'voldoet deels' of 'voldoet niet' zijn beoordeeld. Volgend jaar zullen wij uw taakuitvoering opnieuw beoordelen. Wij verwachten van gemeenten om jaarlijks ten minste één verbeterpunt uit te voeren. Het niet uitvoeren van ten minste één verbeterpunt kan mogelijk tot een negatiever eindoordeel leiden.

Met betrekking tot het *onderdeel Erfgoed* constateren wij dat uw taakuitvoering in 2023 grotendeels aan de wettelijke criteria voldoet. Daarom luidt ons oordeel voor dit onderdeel 'voldoet'.

Beoordelingskader
Bij het uitvoeren van onze wettelijk toezichtstaak hanteren wij het Beleidskader Interbestuurlijk Toezicht 2021-2024 en de daarin opgenomen interventieladder. Een toelichting op de interventieladder staat in het beleidskader.

Tijdens deze beoordelingsperiode voegen wij voor het eerst, bij wijze van proef, het hierboven genoemde beoordelingsformulier bij de beoordelingsbrief. Doordat het formulier inzicht biedt in de beoordeling wordt het

interbestuurlijk toezicht (IBT) transparanter en objectiever. Hierdoor kan elk wettelijk criterium meer op inhoud met u worden besproken. Daarnaast kunt u aan de hand van het formulier en de IBT-handreiking 'Kwaliteits- en procescriteria omgevingsrecht VTH-thuistaken; BIG-8 onder de Omgevingswet' gericht aan de slag met de verbeterpunten. De ervaringen die we met deze manier van werken opdoen, gaan we gebruiken om te bezien of deze werkwijze binnen andere IBT-domeinen kan worden toegepast.

Verificatiegesprek
Het concept-beoordelingsformulier is ambtelijk op 2 januari 2025 toegestuurd aan uw gemeente. Hierop is ambtelijk per e-mail gereageerd. Op 21 januari 2025 hebben wij een ambtelijk verificatiegesprek over onze beoordeling gevoerd met uw gemeente. De uitkomst van het gesprek is door ons betrokken bij het definitief maken van het beoordelingsformulier.

Effect van de invoering van de Omgevingswet op de beoordeling
Het oordeel over het onderdeel U&H is provinciebreed lager uitgevallen dan in de voorgaande beoordelingsperiode 2022-2023. Dit heeft in hoofdzaak te maken met de omstandigheid dat de Omgevingswet op 1 januari 2024 in werking is getreden. De toezichtinformatie over 2023-2024 is aan deze nieuwe wet getoetst. In de Omgevingswet is een aantal criteria uit de voorheen geldende ministeriële regeling omgevingsrecht (Mor) door de wetgever overgeheveld naar het Omgevingsbesluit en waaraan de toezichtinformatie voortaan nadrukkelijker wordt getoetst. Het kan dus voorkomen dat een gemeente onder de Omgevingswet een lagere beoordeling heeft gekregen dan onder de voorgaande wet- en regelgeving het geval zou zijn. Daarnaast kan het zijn dat een gemeente meerdere jaren geen verbetering heeft laten zien in haar beleidscyclus wat een lagere beoordeling tot gevolg kan hebben. Bij deze gemeenten staat in voorgaande beoordelingsbrieven dat er jaarlijks terugkerende verbeterpunten zijn en dat geen of onvoldoende verbetering doorvoeren consequenties kan hebben voor de beoordeling in de huidige beoordelingsperiode 2023-2024.

Onderdeel U&H
Thuistaken
Uw Algemene Handhavingsstrategie bebouwde omgeving en openbare ruimte d.d. 16 juni 2023 en de onderliggende domeinspecifieke handhavingsstrategieën, de Vergunningenstrategie d.d. 2 juli 2024, het Handhavingsprogramma openbare ruimte en bebouwde omgeving 2024 en het Handhavingsverslag bebouwde omgeving en openbare ruimte 2023 zijn inhoudelijk beoordeeld aan de wettelijke criteria uit de Omgevingswet en het Omgevingsbesluit (de zogenaamde 'kwaliteits- en procescriteria'). Zie bijgevoegd beoordelingsformulier voor de inhoudelijke beoordeling.

Basistaken omgevingsdienst
U heeft, samen met de andere colleges van burgemeester en wethouders van de Utrechtse gemeenten, voor de basistaken die door de omgevingsdienst namens u worden uitgevoerd, een uniforme U&H-strategie voor de regio Utrecht vastgesteld dan wel verlengd.

De uniforme U&H-strategie is een zogenaamd groeidocument waarvan bekend is dat deze (nog) niet aan de gestelde kwaliteits- en procescriteria voldoet. Verder is er op basis van de uniforme U&H-strategie nog geen uitvoeringsprogramma vastgesteld door de bevoegde gezagen samen. De uniforme U&H-strategie wordt de komende jaren doorontwikkeld door een ambtelijke regionale werkgroep waar de provincie, de omgevingsdiensten en enkele gemeenten deel van uitmaken. De regionale werkgroep denkt ook na over één uitvoeringsprogramma en evaluatierapportage. Ondanks deze lopende doorontwikkeling, hebben wij deze beoordelingsperiode de uniforme U&H-strategie beoordeeld. De verbeterpunten tellen deze beoordelingsperiode nog niet mee met de beoordeling, maar hebben wij met de regionale werkgroep gedeeld zodat deze meegenomen kunnen worden bij de doorontwikkeling. De beoordeling hebben wij ook ambtelijk met uw organisatie gedeeld.

Kwaliteitscriteria
Uw gemeenteraad heeft een Verordening vastgesteld die de kwaliteit van de uitoefening van de uitvoerings- en handhavingstaken regelt. In de verordening zijn de landelijk geldende kwaliteitscriteria op de omgevingsdienst

van toepassing verklaard. De kwaliteitscriteria hebben betrekking op opleidingsniveau/deskundigheid, werkervaring en frequentie van de uitvoering van taken per medewerker. Ook zien de kwaliteitscriteria op de robuustheid (o.a. minimale personele capaciteit) van de omgevingsdienst.

Wij hebben getoetst of u jaarlijks evalueert in hoeverre de kwaliteitscriteria worden nageleefd door de omgevingsdienst. Daarnaast hebben wij getoetst of u daarover mededeling doet aan de gemeenteraad.

De omgevingsdienst heeft de naleving van de kwaliteitscriteria door de eigen organisatie zelf geëvalueerd in 2023. Uit deze zelfevaluatie blijkt dat de omgevingsdienst niet op alle deskundigheidsgebieden voldoet aan de kwaliteitscriteria. De omgevingsdienst heeft een aantal verbeteracties geformuleerd om in de toekomst aan de kwaliteitscriteria te kunnen voldoen. Wij verzoeken u actief op de uitvoering van de verbeteracties te sturen als opdrachtgever, zodat de omgevingsdienst aan de kwaliteitscriteria gaat voldoen. Ook verzoeken wij u er actief op te sturen dat de omgevingsdienst deze evaluatie jaarlijks herhaalt en hierover aan u rapporteert. U dient vervolgens aan de gemeenteraad te rapporteren.

Onderdeel Erfgoed
Bij de beoordeling van het onderdeel Erfgoed hebben wij getoetst of sprake is van adequate vergunningverlening, of de commissie Ruimtelijke Kwaliteit goed functioneert en in hoeverre er sprake is van adequate advisering in het kader van de rijksmonumenten en archeologische monumentenzorg.

Met betrekking tot het onderdeel Erfgoed constateren wij dat uw taakuitvoering in 2023 grotendeels aan de wettelijke criteria voldoet. Daarom luidt ons oordeel voor dit onderdeel 'voldoet'.

Benodigde actie(s) van uw kant
Uw taakuitvoering voor het onderdeel U&H 'voldoet deels' aan de wettelijke criteria. Verbetering van uw taakuitvoering is nodig. Aan welke criteria uw taakuitvoering wel, niet volledig of niet voldoet, leest u in het beoordelingsformulier.

Om bij volgende beoordelingsperiode minimaal wederom op 'voldoet deels' uit te komen moet u de komende periode werken aan ten minste één verbeterpunt. Door te voldoen aan een of meerdere wettelijke criteria kunt u een hogere beoordeling behalen van de desbetreffende criteria en kan het eindoordeel de komende beoordelingsperiode positiever uitvallen. Het niet uitvoeren van ten minste één verbeterpunt kan mogelijk tot een negatiever eindoordeel leiden.

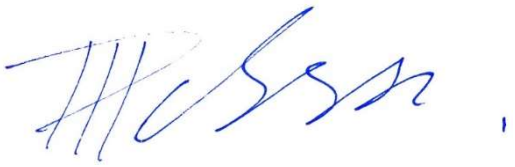
Tot slot
Hiermee is deze beoordelingsronde afgerond. U moet de toezichtinformatie over de periode 2024-2025 op grond van de Verordening systematische toezichtinformatie provincie Utrecht **vóór 1 april 2025** bij ons indienen. Graag ontvangen wij ook een toelichting waarin u aangeeft welk verbeterpunt of welke verbeterpunten u naar aanleiding van deze beoordeling heeft uitgevoerd.

Naast het toezicht op uw taakuitvoering op het gebied van het omgevingsrecht, beoordelen wij ook uw taakuitvoering op de terreinen informatie- en archiefbeheer, huisvesting voor vergunninghouders en financiën. Vanwege een ander beoordelingsritme door wettelijke bepalingen ontvangt u hiervan onze toezichtbrieven op een later tijdstip.

Een afschrift van deze brief sturen wij ter kennisgeving aan uw gemeenteraad.

Wij publiceren de resultaten van ons toezicht op de IBT-kaart. Zie daarvoor www.provincie-utrecht.nl/interbestuurlijktoezicht. Deze beoordelingsbrief wordt via deze kaart ook toegankelijk. Het beoordelingsformulier publiceren wij dit jaar nog niet, omdat dit nog een proef is.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,
Namens hen,



H.P. van Essen
Gedeputeerde Ruimtelijke Ontwikkeling, Coördinatie Omgevingsbeleid, Energietransitie, Milieu en Bestuur

Interbestuurlijk toezicht

Toezicht omgevingsrecht **2023-2024**

PROVINCIE UTRECHT

Gemeente Utrecht

Totaaloordeel:	**VOLDOET DEELS**

Onderdeel	**Score**	**Maximale score**	
Uitvoerings- en handhavingsstrategie	**50**	82	
Handhavingsstrategie	**27**	40	
Uitvoeringsprogramma	**36**	48	
Uitvoeringsorganisatie	**29**	34	
Totaalscore	**142**	204	**70%**

Totaalscore	**Totaaloordeel**
80% of hoger	**Voldoet**
Van 55% tot 80%	**Voldoet deels**
Lager dan 55%	**Voldoet niet**

Voorwaarde voor wegingsfactoren:

Voorwaarde	**Ja**	**Gedeeltelijk**	**Nee**
Basisvoorwaarde	**vervolg beoordeling andere criteria**	**n.v.t.**	**voldoet niet (som der delen automatisch 0), en voldoen aan andere criteria leidt niet tot voldoet deels.**

Puntenscore bij wegingsfactoren:

Wegingsfactor	**Ja**	**Gedeeltelijk**	**Nee**
Prioritair	**10**	**5**	**0**
Regulier	**4**	**2**	**0**

Gemeente Utrecht

Nr.	Uitvoerings- en handhavingsstrategie Beoordelingscriterium	Wettelijke kader Omgevingswet / Omgevingsbesluit	Wegingsfactor	Toezichtsoordeel Prioritair / Regulier	Oordeel	Punten	Opmerking
1	Is er een uitvoerings- en handhavingsstrategie vastgesteld?	art 13.5 lid 1 Omgevingsbesluit	**Ja** = vervolg beoordeling andere criteria **Nee** = voldoet niet (som der delen automatisch 0) en voldoen aan andere criteria leidt niet tot "voldoet deels"		**Ja**		Overkoepelende 'Algemene Handhavingsstrategie bebouwde omgeving en openbare ruimte' vastgesteld in 2023. Vergunningenstrategie is op 2 juli 2024 vastgesteld. Onduidelijk is of de... **zie verder 'Aanv opm IBT'.**
2	Is de U&H-strategie afgestemd met andere bestuursorganen?	art 2.2, lid 1 Omgevingswet	**Nee** **Gedeeltelijk** = onduidelijk of en zo ja, hoe is afgestemd **Ja**	Regulier	**Voldoet deels**	2	In de stukken staat niks dan wel zeer weinig over afstemming met andere bestuursorganen (bijv. omringende gemeenten), VRU, RUD etc. En als er is afgestemd is onduidelijk hoe en wat uit de afstemming is voortgekomen.
3	Is de U&H-strategie naar aanleiding van de evaluatierapportage bezien en bij gebleken noodzaak aangepast?	art 13.11 lid 2 Omgevingsbesluit	**Nee** = niet bezien **Gedeeltelijk** = wel bezien, ondanks gebleken noodzaak niet aangepast **Ja** = wel bezien en aangepast na gebleken noodzaak.	Prioritair	**Voldoet deels**	5	De Algemene Handhavingsstrategie uit 2023 is sinds vaststelling ongewijzigd gebleven. Daarnaast geen... **Zie verder 'Aanv opm IBT'.**
4	Wordt gemotiveerd aangegeven welke doelen worden gesteld voor uitvoering en handhaving en zijn deze concreet, meetbaar, realistisch en tijdgebonden geformuleerd?	13.5 lid 1 Omgevingsbesluit	**Nee** = niet SMART **Gedeeltelijk** = enigszins SMART **Ja** = SMART	Prioritair	**Voldoet deels**	5	In de Algemene handhavingsstrategie zijn doelen op hoofdlijnen opgenomen en deze zijn in de domeinspecifieke Handhavingsstrategieën uitgewerkt in meer specifiekere doelen. Althans, ... **zie verder 'Aanv opm IBT'.**
5	Vloeien de doelen voort uit de prioriteitenstelling en/of uit bestuurlijke keuzes (raadsprogramma / coalitieakkoord / college)?	art 13.6 lid 1 onder a Omgevingsbesluit	**Nee** **Gedeeltelijk** = enkele doelen **Ja** = alle doelen	Prioritair	**Voldoet deels**	5	De algemene effectdoelen uit de Algemene Handhavingsstrategie komen niet voort uit een prioriteitenstelling. Doelen uit de domeinspecifieke... **Zie verder 'Aanv opm IBT'.**
6	Wordt gemotiveerd aangegeven welke werkzaamheden met het oog op die doelen zullen worden verricht?	13.5 lid 1 Omgevingsbesluit	**Nee** **Gedeeltelijk** = enigszins/summier **Ja** = volledig/diepgaand	Prioritair	**Voldoet**	10	Toezichtsvormen in Algemene Handhavingsstrategie en domeinspecifieke Handhavingsstrategieën zijn gedetailleerd en zijn erop gericht de doelen te bereiken.
7	Biedt de U&H-strategie inzicht in de prioriteitenstelling voor het verrichten van de werkzaamheden, waarbij in ieder geval wordt ingegaan op de onderwerpen brandveiligheid, constructieve veiligheid en handhaving omgevingsplan?	13.6 lid 1 onder a Omgevingsbesluit	**Nee** = geen prioriteiten gesteld **Gedeeltelijk** = wel prioriteiten gesteld, maar niet aan de hand van risicoanalyse **Ja** = prioriteiten gesteld aan de hand van risicoanalyse	Prioritair	**Voldoet**	10	Beschrijvend in de domeinspecifieke Handhavingsstrategieën.
8	Biedt de U&H-strategie inzicht in de methode die wordt gebruikt om te bepalen of de doelen worden bereikt?	13.6 lid 1 onder b Omgevingsbesluit	**Nee** = geen methode / indicatoren **Gedeeltelijk** = methode / indicatoren onvoldoende geschikt **Ja** = methode / indicatoren geschikt	Prioritair	**Voldoet deels**	5	p. 7 'Meten doelen en resultaten' van Alg. Handhavingsstrategie. Methodiek/indicatoren zijn niet specifiek voor een doel.
9	Biedt de U&H-strategie inzicht in de criteria die worden gebruikt bij het beoordelen van en beslissen op aanvragen om omgevingsvergunningen en het beoordelen van meldingen?	art 13.6 lid 1 onder c Omgevingsbesluit	**Nee** = geen criteria **Gedeeltelijk** = onduidelijke criteria **Ja** = duidelijke criteria	Regulier	**Voldoet**	4	Vergunningenstrategie o.a. p. 10 en 11.
10	Biedt de U&H-strategie inzicht in de werkwijze bij het verlenen van omgevingsvergunningen en het beoordelen van meldingen?	art 13.6 lid 1 onder d Omgevingsbesluit	**Nee** = geen werkprocessen **Gedeeltelijk** = (te) summiere werkprocessen **Ja** = gedetailleerde werkprocessen	Regulier	**Voldoet**	4	Vergunningenstrategie p. 9 'Werkwijze interne en externe adviseurs' + bijlage 1 en p. 12 'Afhandelen meldingen'. Verder is er een toetsmatrix en uitleg toetsing Bbl (bijlage 3). En uitsnede werkafspraken met interne adviseurs (bijlage 4) en procesplaten.
11	Zijn de benodigde en beschikbare financiële en personele middelen voor het bereiken van de doelen en voor het verrichten van de werkzaamheden inzichtelijk gemaakt in de U&H-strategie en in de begroting gewaarborgd?	art 13.10 aanhef en onder a Omgevingsbesluit	**Nee** **Gedeeltelijk** = wel benodigde middelen opgenomen maar berekening niet inzichtelijk **Ja**	Prioritair	**Voldoet niet**	0	Niet inzichtelijk hoe de benodigde personele en financiële capaciteit is berekend/begroot.
				TOTAAL		**50**	

Gemeente Utrecht

Nr.	Handhavingsstrategie Beoordelingscriterium	Wettelijke kader Omgevingsbesluit	Wegingsfactor	Toezichtsoordeel Prioritair / Regulier	Oordeel	Punten	Opmerking
12	Is de handhavingsstrategie, voor zover nodig, afgestemd met de instanties die zijn belast met de strafrechtelijke handhaving ?	Art 13.5 lid 3 Omgevingsbesluit	**Nee =** niet gedaan, maar wel nodig of onduidelijk of het nodig zou zijn. **Gedeeltelijk** = Wel afgestemd maar onduidelijk hoe afstemming heeft plaatsgevonden en waartoe afstemming heeft geleid. **Ja** = Volledige strategie afgestemd	Regulier	**Voldoet deels**	2	p. 5. De inhoud van de strategie is afgestemd met de strafrechtelijke partners. Hoe heeft de afstemming plaatsgevonden en waartoe heeft deze afstemming geleid? Is er 'iets' uit de afstemming gekomen?
13	Is de handhavingsstrategie gebaseerd op een analyse van problemen?	Art 13.5 lid 4 Omgevingsbesluit	**Nee** **Gedeeltelijk** = Ja, maar analyse van problemen is niet bijgevoegd. **Ja**	Prioritair	**Voldoet**	10	De Algemene Handhavingsstrategie is niet gebaseerd op een analyse van problemen maar beschrijft hoe een analyse van problemen moet worden uitgevoerd. **Zie verder 'Aanv opm IBT'.**
14	Biedt de handhavingsstrategie inzicht in de afspraken die door bestuursorganen onderling en met de instanties die zijn belast met de strafrechtelijke handhaving zijn gemaakt over samenwerking bij en afstemming van werkzaamheden?	Art 13.6 lid 2 onder a Omgevingsbesluit	**Nee** **Gedeeltelijk** = LHSO aanwezig of alleen op casusniveau, ad hoc, zonder afspraakvermelding. **Ja**	Regulier	**Voldoet**	4	Afstemming vindt plaats wanneer strafrechtelijk optreden is vereist (p. 37). Op p. 32 staat bij 'politie' vermeld 'zie afspraken bijlage'. Op bijlage 3 staat dat de Boa-coördinator van de RUD (milieuhandhaving) contact opneemt met de politie... **zie verder 'Aanv opm IBT'.**
15	Biedt de handhavingsstrategie inzicht in de wijze waarop toezicht op de naleving wordt gehouden?	Art 13.6 lid 2 onder b Omgevingsbesluit	**Nee** = 15a, 15b en 15c voldoen niet **Gedeeltelijk** **Ja =** 15a, 15b en 15c voldoet	Prioritair	**Voldoet deels**	3	Score is de som van de scores voor 15 a, 15 b en 15 c (samen maximaal 10)
15a	Biedt de handhavingsstrategie inzicht in de wijze waarop toezicht wordt voorbereid?	Art 13.7 lid 1 onder a Omgevingsbesluit	**Nee** = niet aanwezig **Gedeeltelijk** = Werkproces op hoofdlijnen **Ja =** Gedetaileerd werkproces	Prioritair	**Voldoet niet**		Zowel in de Alg. Handhavingsstrategie als onderliggende domeinspecifieke strategieën is niet inzichtelijk gemaakt op welke wijze de toezicht wordt voorbereid.
15b	Biedt de handhavingsstrategie inzicht in de frequentie waarmee routinematig toezicht wordt gehouden?	Art 13.7 lid 1 onder b Omgevingsbesluit	**Nee** **Gedeeltelijk**= bijv. alleen bij toezicht n.a.v. omgevingsvergunning **Ja** = zowel uitvoering als handhaving	Prioritair	**Voldoet deels**		Voor vergunninggebonden toezicht hangt de controlefrequentie af van de risico's. Dit varieert van 'altijd controle' bij klachten, meldingen en handhavingsverzoeken, ...**zie verder tabblad 'Aanv opm IBT'.**
15c	Biedt de handhavingsstratiegie inzicht in de termijn waarbinnen na het vaststellen van een ernstige klacht, ernstig ongewoon voorval of ernstige overtreding niet-routinematig toezicht wordt gehouden?	Art 13.7 lid 1 onder c Omgevingsbesluit	**Nee** **Gedeeltelijk**= toezicht afhankelijk van prioriteitenstelling zonder genoemde termijnen **Ja** = concrete termijnen genoemd	Prioritair	**Voldoet deels**		De Handhavingsstrategie bestaande bouw vermeldt dat meldingen met hoogste risico direct worden opgepakt. De Handhavingsstrategie bouwen en slopen vermeldt alleen dat bij klachten altijd een controle wordt uitgevoerd **... zie verder tabblad 'Aanv opm IBT'.**
16	Biedt de handhavingsstrategie inzicht in de wijze waarop wordt gerapporteerd over bevindingen over de naleving en eventueel daaraan verbonden consequenties?	Art 13.6 lid 2 onder c Omgevingsbesluit	**Nee** = niet duidelijk hoe daadwerkelijk gebruik wordt gemaakt van LHSO. **Gedeeltelijk** = Wel hoe wordt gerapporteerd, niet over eventueel daaraan verbonden consequenties vanuit LHSO. **Ja** = zowel de wijze waarop als de eventueel daaraan verbonden consequenties vanuit LHSO.	Regulier	**Voldoet deels**	2	Algemene handhavingsstrategie bevat uitvoerige beschrijving van de 'Utrechtse' LHSO waarin ook beschreven wordt welke consequenties aan bevindingen worden gegeven. Echter, de wijze waarop door toezichthouders wordt gerapporteerd is niet beschreven.
17	Biedt de handhavingsstrategie inzicht in de wijze waarop bestuurlijke sancties en termijnen die bij het opleggen en ten uitvoer leggen daarvan worden gehanteerd en de strafrechtelijke handhaving onderling worden afgestemd?	Art 13.6 lid 2 onder d Omgevingsbesluit	**Nee** = niet aanwezig **Gedeeltelijk** = element aanwezig, maar niet volledig (bijv. alleen verwezen naar LHSO, maar geen richtlijnen voor dwangsombedragen en termijnen) **Ja=** element aanwezig	Regulier	**Voldoet deels**	2	In de Algemene handhavingsstrategie (par. 4.4) staat dat domeinspecifieke strategieën richtlijnen voor begunstigingstermijnen en dwangsommen kunnen bevatten. Er is echter nog geen richtlijn vastgesteld behorende bij de Algemene handhavingsstrategie... zie verder tabblad 'Aanv opm IBT'.
18	Biedt de handhavingsstrategie inzicht in de wijze waarop wordt gehandeld na geconstateerde overtredingen die zijn begaan door of in naam van een bestuursorgaan of een andere tot de overheid behorende instantie?	Art 13.6 lid 2 onder d Omgevingsbesluit	**Nee** **Gedeeltelijk** = summier ("hetzelfde als bij inwoners") **Ja** = gedetailleerd	Regulier	**Voldoet**	4	p. 28 '6.4 Utrechtse werkwijze eigen organisatie'.
				TOTAAL		**27**	

Gemeente Utrecht

Nr.	Uitvoeringsprogr. & evaluatierapportage Beoordelingscriterium	Wettelijke kader Omgevingsbesluit	Wegingsfactor	Toezichtsoordeel Prioritair / Regulier	 Oordeel	 Punten	Opmerking
19	Hebben de bestuursorganen de uitvoerings- en handhavingsstrategie uitgewerkt in een uitvoeringsprogr., waarin wordt aangegeven welke van de werkzaamheden uit deze strategie het komende jaar zullen worden verricht?	art 13.8 lid 1 Omgevingsbesluit	**Ja** = vervolg beoordeling andere criteria **Nee** = voldoet niet (som der delen automatisch 0) en voldoen aan andere criteria leidt niet tot "voldoet deels"		**Ja**		
20	Zijn voor de uitvoering van het uitvoeringsprogramma voldoende financiële en personele middelen beschikbaar?	art 13.10 aanhef en onder b Omgevingsbesluit	**Nee** **Gedeeltelijk** = wel voldoende middelen opgenomen, maar berekening niet inzichtelijk **Ja**	Prioritair	**Voldoet deels**	5	Gezien de grootte van de gemeente Utrecht bestaat het vermoeden dat er voldoende financiële en personele middelen beschikbaar zou moeten zijn (al dan niet via inhuurconstructies) om het uvp uit te voeren. In het uvp is niet inzichtelijk gemaakt of er daadwerkelijk voldoende capaciteit is.
21	Is bij de uitwerking in het uitvoeringsprogramma rekening gehouden met de doelen uit de strategie?	art 13.8 lid 1 Omgevingsbesluit	**Nee** = geen doelen **Gedeeltelijk** = enkele doelen **Ja** = alle doelen	Prioritair	**Voldoet deels**	5	Voor vergunningverlening zijn er geen werkzaamheden geprogrammeerd in het uvp? De overige handhavingswerkzaamheden vloeien grotendeels uit de doelen. Link mag sterker worden gelegd.
22	Is bij de uitwerking in het uitvoeringsprogramma rekening gehouden met de prioriteitstelling uit de strategie?	art 13.8 lid 1 Omgevingsbesluit	**Nee** **Gedeeltelijk** = enigszins **Ja**	Prioritair	**Voldoet**	10	
23	Zijn er werkzaamheden geprogrammeerd voor de volgende ondewerpen: a. Brandveiligheid b. Constructieve veiligheid c. Handhaving omgevingsplan	Risicovolle onderwerpen	**Nee** **Gedeeltelijk** = enkele onderwerpen **Ja**	Regulier	**Voldoet deels**	2	a en b wel. C alleen voor milieu, terwijl in de domeinspecificiek handhavingsstrategie (blz. 3) bestaande bouw staat als naleefdoelstelling dat gebouweigenaren zich houden aan de regels uit bestemmingsplan (omgevingsplan).
24	Is het uitvoeringsprogramma, voor zover nodig, afgestemd met de instanties die zijn belast met de strafrechtelijke handhaving?	art 13.8 lid 1 Omgevingsbesluit	**Nee** = niet gedaan, maar wel nodig of onduidelijk of het nodig zou zijn. **Gedeeltelijk** = wel afgestemd, maar onduidelijk hoe afstemming heeft plaatsgevonden en waartoe afstemming heeft geleid. **Ja**	Regulier	**Voldoet**	4	
25	Rapporteert het bestuursorganen jaarlijks over de mate waarin de uitvoering van het uitvoeringsprogramma heeft plaatsgevonden en de mate waarin deze uitvoering heeft bijgedragen aan het bereiken van doelen?	art 13.11 lid 1 Omgevingsbesluit	**Nee** **Gedeeltelijk** = Summier, wel of werkzaamheden zijn behaald, niet of de doelen ook zijn bereikt. **Ja**	Prioritair	**Voldoet**	10	Aandachtspunt is om ook jaarlijks te reflecteren op de te behalen doelen uit de domeinspecificieke handhavingsstrategieën en de Alg. Handhavingsstrategie.
				TOTAAL		**36**	

Gemeente Utrecht

Nr.	Uitvoeringsorganisatie	Wettelijke kader	Wegingsfactor	Toezichtsoordeel			Opmerking
	Beoordelingscriterium	Omgevingsbesluit		Prioritair / Regulier	Oordeel	Punten	
26	Is de organisatie zodanig ingericht dat een goede uitvoering van de uitvoerings- en handhavingsstrategie en het uitvoerings-programma is gewaarborgd?	art 13.9 lid 1 Omgevingsbesluit	**Nee** = afweging van alle beoordelingscriteria en geen evaluatie kwaliteitscriteria **Gedeeltelijk** = afweging van alle beoordelingscriteria en summiere/onvolledige evaluatie kwaliteitscritiera **Ja** = afweging van alle beoordelingscriteria en evaluatie kwaliteitscriteria	Prioritair	**Voldoet deels**	5	Benodigde personele capaciteit om de uitvoerings- en handhavingsdoelen te bereiken is niet inzichtelijk en in de begroting geborgd. Gemeente is bezig met een Kwaliteitsplan.
27	Zijn de personeelsformatie voor de uitvoering en de handhaving en bij de functies behorende taken, bevoegdheden en verantwoordelijk-heden vastgelegd?	art 13.9 lid 2, onder a Omgevingsbesluit	**Nee** = niet vastgelegd **Gedeeltelijk** = niet alles is vastgelegd of onduidelijk dat dit is vastgelegd **Ja** = alles is vastgelegd	Regulier	**Voldoet**	4	
28	Is de bereikbaarheid en beschikbaarheid van de organisatie ook buiten kantooruren is gegarandeerd?	art 13.9 lid 2, onder d Omgevingsbesluit	**Nee** = gemeente is niet bereikbaar en beschikbaar buiten kantooruren **Gedeeltelijk** = het is onduidelijk of gemeente bereikbaar en beschikbaar is buiten kantooruren **Ja** = gemeente is bereikbaar en beschikbaar buiten kantooruren	Prioritair	**Voldoet**	10	
29	Draagt het bestuursorganen er zorg voor dat de werkprocessen, procedures en bijbehorende informatievoorziening voor de uitvoering en handhaving worden vastgelegd en dat werkzaamheden worden verricht volgens deze werkprocessen en procedures?	art 13.9 lid 3 Omgevingsbesluit	**Nee** **Gedeeltelijk** = niet alles is vastgelegd of onduidelijk dat dit is vastgelegd en onduidelijk of werkzaamheden conform worden verricht **Ja**	Prioritair	**Voldoet**	10	
				TOTAAL		**29**	

Aanvullende opmerkingen IBT
#1 ... onderliggende domeinspecifieke Handhavingsstrategieën nog wel actueel zijn (dat zijn ze overigens niet. De beleidsregel inzake handhaving wet- en regelgeving met betrekking tot bouwen en slopen komt uit 2013 en nog gebaseerd op de Wabo en Bor)? Er is weliswaar een nieuwe Algemene Handhavingsstrategie maar de meeste daaronder vallende domeinspecifieke handhavingsstrategieën zijn gebaseerd op de voorloper uit 2017! En hoe verhoudt de Handhavingsstrategie Bodem uit 2011 zich met de regionale U&H-strategie?
#3 ...evaluatie van de doelen uit de domeinspecifieke Handhavingsstrategieën waardoor onduidelijk is of de onderliggende Handhavingsstrategieën nog wel actueel zijn. Wel is dit jaar naar aanleiding van de vorige beoordeling nu een Vergunningenstrategie vastgesteld. Daarom 'voldoet deels'.
#4 ... de doelen uit de Algemene Handhavingsstrategie zijn zodanig algemeen gesteld dat de doelen uit de 'verouderde' domeinspecifieke Handhavingsstrategieën daar prima onder vallen. Lijkt beetje op 'oude wijn in nieuwe zakken'. Ook zijn de domeinspecifieke doelen niet altijd even SMART geformuleerd. Daarom ' voldoet deels'.
#5 ... handhavingsstrategieën vloeien weliswaar voort uit de prioriteitenstelling maar lijken toch niet altijd even een sterke link te hebben met de prioriteitenstelling.
#13 In onderliggende domeinspecifieke beleidsstukken (handhavingsstrategieën) zijn risicomatrixen aanwezig. Echter, deze strategieen hebben al een lange looptijd waardoor niet duidelijk is of de risicomatrixen nog wel actueel zijn.
#14 ... als een zaak te ingewikkeld of omvangrijk is. Daarop volgen afspraken tussen politie/RUD/gemeente. Afspraken met RUD liggen vast in DVO. De handhavingsstrategie maakt verder niet per se inzichtelijk welke afspraken zijn gemaakt. De Alg. Handhavingsstrategie is aanvullend op de LHSO en vormen samen de basis voor toezicht en handhaving.
#15b ...en 'controle volgens toezichtprotocol' bij hoge risico's tot geen conrole bij vergunningvrije bouwwerken. Voor toezicht met betrekking tot bestaande bouw biedt de Handhavingsstrategie bestaande bouw geen inzicht in de controlefrequentie. Er wordt geen concrete controlefrequentie vermeldt.
#15c ...vanwege de beginselplicht tot handhaving. Er wordt dus geen concrete termijn genoemd.
#17 Er is wel een ambtelijk concept "Werkwijze bestuurlijke sancties en begunstigingstermijnen". Deze werkwijze geeft invulling aan dit wettelijke criterium. Deze werkwijze zal nog wel moeten worden vastgesteld als onderdeel van de Algemene handhavingsstrategie.

Verslag openbare ochtend vergadering commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 6 maart 2025

Datum	donderdag 6 maart 2025
Locatie	Stadhuis, raadzaal
Verslag door	Mw. C. Hilhorst (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag	

Aanwezigen

De voorzitter, mw. M. Al-Saqaff, de wethouder, dhr. E. Eerenberg, de leden, dhr. D. van Bergen (ChristenUnie), dhr. R. Biever (Stadsbelang Utrecht), mw. L. Bode (Volt), dhr. F. Dekkers (GroenLinks), dhr. G. te Hoonte (VVD), dhr. I. Şimşek (DENK), dhr. H. Stellinga (CDA), mw. E. Usmany (Student & Starter), dhr. J. Vasters (D66), mw. L. de Vries (Partij voor de Dieren), dhr. R. van der Zweth (PvdA), de commissiegriffier, dhr. F. de Kok

Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

Inhoud

1. Opening 2
2. Vaststellen van de agenda van 6 maart 2025 2
3. Vaststellen van ingekomen agenderingen (procedure) 2
   3.1 Raadsvoorstel Visie stedenbouw Utrecht 2040: Ruimtelijke kwaliteit in de tienminutenstad en vaststellen reactienota 2
   3.2 Raadsvoorstel Beeldkwaliteitsplan Papendorp – De Taats 3
   3.3 Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Beurskwartier 1, bestuurlijke lus 3
   3.4 Raadsvoorstel Coördinatieverordening wijziging omgevingsplan en omgevingsvergunning gemeente Utrecht 3
   3.5 Raadsbrief Proces en reactieverslag herziene erfpachtvoorwaarden AB 1974 3
   3.5.1. Raadsbrief Update herziening erfpachtvoorwaarden AB 1974 3
   3.6 Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven 3
4. Verslagen 4
5. Toezeggingen/moties 4
6. Ingekomen stukken 4
7. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Westflank Zuid, stationsgebied 1e herziening 5
8. Raadsvoorstel Vaststellen voorkeursmodel Kop Amsterdamsestraatweg – Oude Daalstraat 12
   8.1 Raadsbrief Uitwerking motie 2x1 30 km/u Graadt van Roggenweg 12

Lijst van toezeggingen 23

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 10.00 uur en heet iedereen welkom, met name de heer Biever van Stadsbelang Utrecht en de heer Van Rooij en mevrouw Usmany van Student & Starter die voor de eerste maal aanwezig zijn in deze commissie.

Wethouder Eerenberg memoreert dat wethouder Voortman met de commissie een termijn heeft afgesproken voor wat betreft alles rondom erfpacht, conversie en hoe daarmee om te gaan. De planning erfpacht zou eerder gereed zijn dan nu realistisch lijkt en heeft een vertraging van twee à drie maanden.

De voorzitter stelt dat dit afwijkt van wat in de brief is aangegeven. Het op 15 mei a.s. geplande debat kan dan niet plaatsvinden omdat dan de twee weken voor de wensen en bedenkingen nog niet voorbij zijn. De rib op 25 maart a.s. kan doorgaan, maar dan zijn de definitieve voorwaarden nog niet bekend.

De heer Te Hoonte (VVD) stelt voor ook de rib door te schuiven zodat er tijd is om experts uit te nodigen.

De voorzitter stelt voor dit voorstel bij de agenderingen mee te nemen.
Donderdag 13 maart a.s. is er een extra vergadering van de commissie ROG in verband met het verzoek tot het geven van een bindend advies en de hierbij gemaakte procedurele afspraken.

2. Vaststellen van de agenda van 6 maart 2025

De voorzitter constateert dat allen instemmen met de agenda waarmee deze ongewijzigd is vastgesteld.

3. Vaststellen van ingekomen agenderingen (procedure)

3.1 Raadsvoorstel Visie stedenbouw Utrecht 2040: Ruimtelijke kwaliteit in de tienminutenstad en vaststellen reactienota

De voorzitter meldt dat wordt voorgesteld dit voorstel te agenderen op 3 april a.s. voor 150 minuten.

De heer Te Hoonte (VVD) heeft behoefte aan een rib om te bespreken wat is gedaan met de input uit de sessies van de commissie en de input uit de stad. Hij is benieuwd naar reacties uit de stad.

De heer Stellinga (CDA) ondersteunt het verzoek van de VVD.

De heer Vasters (D66) vindt het een goed idee. Het is een uitgebreid document waarover al is gesproken. Vooraf moet worden bepaald welke vragen dan worden behandeld. Input uit de stad is erg breed. Hij denkt graag mee.

De voorzitter stelt dat het doel van de rib bij de agendering helder moet zijn en constateert dat mevrouw Bode van Volt wil mee agenderen.

De heer Stellinga (CDA) reageert dat het doel de inhoud van de stedenbouwvisie is. Hoe breed of smal dat wordt, moet worden overgelaten aan de mensen die input komen leveren.

De heer Te Hoonte (VVD) gaf al aan dat veel input is geleverd. Een deel van de raad heeft om een hoogbouwvisie gevraagd, maar er ligt nu iets anders. Het is goed om in een rib door het college/de ambtenaren te worden meegenomen in hoe dit de vragen beantwoordt, wat hiermee wordt afgesloten en over welke zaken nog discussie is in de stad zodat deze kunnen worden meegenomen in het debat.

De heer Vasters (D66) vraagt zich af of een technische sessie dan niet geschikter is, omdat dan met ambtenaren kan worden besproken in hoeverre alles is verwerkt.

De heer Te Hoonte (VVD) verwacht dat er ruimte is op 25 maart a.s. De vertraging in dit dossier kan de raad niet worden aangerekend.

De heer Vasters (D66) vindt dat prima, maar wil het doel graag scherp hebben.

De heer Dekkers (GroenLinks) is van mening dat voor de rib zo specifiek mogelijke vragen aan de ambtenaren moeten worden aangeleverd om te voorkomen dat een samenvatting van de nota wordt gegeven. Hoe scherper de vragen, hoe beter de rib wordt.

De voorzitter stelt vast dat de volgende fracties dit voorstel willen agenderen: VVD (Te Hoonte), CDA (Stellinga), D66 (Vasters), GroenLinks (Dekkers). De Agendacommissie wordt gevraagd een rib 'Visie stedenbouw Utrecht 2040' te agenderen op 25 maart a.s. voor 60 minuten en het debat op 3 april a.s. voor 150 minuten.

3.2 Raadsvoorstel Beeldkwaliteitsplan Papendorp – De Taats

De voorzitter meldt dat wordt voorgesteld dit voorstel te agenderen op 3 april a.s. voor 45 minuten en constateert dat dit akkoord is.

3.3 Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Beurskwartier 1, bestuurlijke lus

De voorzitter licht toe dat, gelet op de beperkte reikwijdte, de commissie in overweging wordt gegeven dit voorstel als A-stuk door te geleiden naar de raad en constateert dat dit akkoord is.

3.4 Raadsvoorstel Coördinatieverordening wijziging omgevingsplan en omgevingsvergunning gemeente Utrecht

De voorzitter meldt dat wordt voorgesteld dit voorstel als A-punt te behandelen.

Mevrouw De Vries (Partij voor de Dieren) wenst het woord hierover te voeren en stelt voor het als B-punt te agenderen.

De voorzitter stelt agendering voor 15 minuten voor op de eerstvolgende commissieagenda.

3.5 Raadsbrief Proces en reactieverslag herziene erfpachtvoorwaarden AB 1974

3.5.1. Raadsbrief Update herziening erfpachtvoorwaarden AB 1974

De voorzitter wijst erop dat het debat hierover wordt verzet, omdat een en ander uitloopt. De heer Te Hoonte stelde daarom voor de rib van 25 maart a.s. te verzetten. Met de nieuwe raadsbrief kunnen de rib en het debat worden ingepland.

De heer Te Hoonte (VVD) laat weten dat de VVD dit snel had willen ontvangen vanwege de onrust onder de mensen die onder deze erfpachtvoorwaarden vallen en is teleurgesteld dat deze mensen nu niet de ruimte kan worden geboden om in het openbaar over hun traject met de gemeente te spreken.

De voorzitter concludeert dat de rib en het debat van de agenda worden gehaald en dat op een later moment wordt teruggekomen met een nieuwe brief.

3.6 Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven

De voorzitter memoreert dat de raad op 4 maart jl. een uitnodigingsmail van wethouder Eerenberg heeft ontvangen voor een gecombineerd werkbezoek aan Groot Merwede en Rijnenburg op woensdagmiddag 28 mei a.s. van 13.30 uur tot 18.00 uur. Wil de commissie ingaan op deze uitnodiging?

De heer Van der Zweth (PvdA) zou de uitnodiging graag aannemen, maar voor hem is een woensdag niet mogelijk.

Wethouder Eerenberg licht toe dat ook de statenleden, de leden van het Algemeen Bestuur van het waterschap en raadsleden van buurgemeenten zijn uitgenodigd. De commissieleden zullen inhoudelijk niets nieuws horen, maar kunnen met hun collega's spreken over zaken die allen

aangaan. Hij adviseert deze ongebruikelijke planning te honoreren en te proberen in de agenda's in te passen.

De voorzitter concludeert dat het werkbezoek op 28 mei a.s. wordt gepland en dat er weinig schuifruimte is. Alle aanwezige partijen willen de uitnodiging aannemen.

De heer Van der Zweth (PvdA) gaat na of hij kan worden vervangen.

De heer Te Hoonte (VVD) deelt mee dat namens VVD-raadslid mevrouw Meerding een agendering over de parkeergarage Paardenveld is rondgestuurd met het verzoek om een rib en een commissiebehandeling met betrekking tot sekswerk in de parkeergarage.

De voorzitter meldt dat een rib wordt voorgesteld van 90 minuten op 6 mei a.s.

De heer Şimşek (DENK) vraagt waarom deze rib in de commissie ROG wordt geagendeerd.

De heer Te Hoonte (VVD) antwoordt dat de brief in de portefeuille RO is verstuurd en het dan gebruikelijk is hem in de commissie ROG te agenderen. Hij maakt hieruit op dat DENK wil aansluiten bij de agendering.

De heer Stellinga (CDA) onderschrijft de analyse van de heer Te Hoonte. Namens het CDA wil de heer Van Steeg mee agenderen.

De heer Dekkers (GroenLinks) wil dit agenderen als het voorkeursmodel, want het gaat over van alles rondom de parkeergarage Paardenveld. Ondanks het gevoelige onderwerp kan dit wellicht in 60 minuten. GroenLinks wil mee agenderen.

De heer Te Hoonte (VVD) laat weten dat is verzocht om agendering voor 90 minuten door VVD (Meerding), ChristenUnie (Van Bergen), D66 (Van Vliet), CDA (Van Steeg), Student & Starter (Snijder), Utrecht Solidair (Hessel) en Stadsbelang Utrecht (Bosch). DENK, GroenLinks en PvdA sluiten ook aan. De verwachting is dat er vanuit de stad en de wijk ook veel interesse zal zijn in deze rib.

De heer Van Bergen (ChristenUnie) stelt dat het een moeilijk onderwerp is waar veel factoren bij komen kijken. Het is de bedoeling dat het niet alleen over sekswerk gaat, maar over alle opties die op tafel liggen. Daarom is verzocht om behandeling in deze commissie in 90 minuten.

De voorzitter constateert dat er breed draagvlak is voor agendering van de rib parkeergarage Paardenveld in 90 minuten op 6 mei a.s.
Is er ook behoefte aan een debat?

De heer Te Hoonte (VVD) reageert dat er na 6 mei a.s. nog een commissie is om dat voor te stellen.

De voorzitter wijst erop dat in de eerstvolgende commissievergadering kan worden besproken hoe het raadsvoorstel hiervoor wordt geagendeerd.

4. Verslagen

De voorzitter meldt dat geen opmerkingen zijn ontvangen op het conceptverslag van de commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken van 30 januari 2025 waarmee het verslag is vastgesteld.

5. Toezeggingen/moties

De voorzitter constateert dat er geen vragen of opmerkingen zijn naar aanleiding van de toezeggingen- en motieslijst.

6. Ingekomen stukken

De voorzitter meldt dat er geen ingekomen stukken zijn.

7. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Westflank Zuid, stationsgebied 1e herziening

De voorzitter meldt dat het met deze herziening van het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt om aan de Croeselaan, tussen de Mineurslaan en de Knooppassage, extra bebouwing toe te voegen. Met de bebouwing wordt 52.500 m^2 aan kantoren toegevoegd, 7.000 m^2 voor woningen in de middenhuur, een openbare ontmoetingsplaats en functies op straatniveau die de levendigheid van het gebied bevorderen. Voorafgaand aan de eerste herziening van het bestemmingsplan is door het college in november 2023 het Stedenbouwkundig Plan Knoopcomplex vastgesteld. Van november 2023 tot januari 2024 heeft de eerste herziening ter inzage gelegen en gedurende deze periode zijn twee zienswijzen ingediend. Deze geven voor het college geen aanleiding de eerste herziening van het bestemmingsplan te wijzigen. Wel stelt het college voor enkele ambtshalve (technische) wijzigingen door te voeren ten opzichte van het ontwerp. Het college stelt voor akkoord te gaan met het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de ingediende zienswijzen, geen exploitatieplan vast te stellen en de eerste herziening vervolgens vast te stellen.

De heer Stellinga (CDA) laat weten dat CDA in principe voorstander is van deze ontwikkelingen en is met name gecharmeerd van de toevoeging van middenhuur. Waarom heeft het weer zo lang geduurd van het einde van de ter inzage termijn totdat dit bestemmingsplan op de agenda van ROG staat (veertien maanden)? Wat heeft voor deze enorme overschrijding van de wettelijke termijn gezorgd? Wat maakt dat het college het niet nodig acht in de stukken een toelichting te geven op de lange doorlooptijd? CDA heeft in maart 2024 aandacht gevraagd voor de lange doorlooptijd van het bestemmingsplan Museumhotel en heeft daarover zelfs een motie ingediend in de raad. Het college had dus kunnen en moeten weten dat de lange doorlooptijd en de enorme termijnoverschrijding moeten worden toegelicht.
Het CDA constateert tot tevredenheid dat dit een project is met uitsluitend middenhuur. Dit kan een bijdrage leveren aan de opheffing van het enorme tekort. Het CDA constateert echter dat in de regels van dit bestemmingsplan alleen een minimum van 7.000 m^2 wordt vastgelegd en een maximum van 100 woningen. Op basis van een bestemmingsregeling kan men niet worden gedwongen om een of meer middenhuurwoningen te bouwen. In Nederland kent men toelatingsplanologie. Wat gaat het college doen als slechts 6.000 m^2 wordt gebouwd? Wat is de minimale oppervlakte van een middenhuurwoning in dit bestemmingsplan? Dat is niet in de regels opgenomen, maar komt alleen terug in de toelichting. Daarin staat dat het minimaal 40 tot 60 m^2 is en dat de gemiddelde woninggrootte 50 m^2 is. Dat is te klein, maar is wel mogelijk in het stationsgebied volgens het actieplan Middenhuur. Het probleem is dat de toelichting bij een bestemmingsplan niet zelfstandig afdwingbaar is. Het CDA kondigt een amendement aan om een minimale oppervlakte en een minimale gemiddelde woningoppervlakte in de regels op te nemen. Daarnaast geeft de toelichting aan dat bij benadering zeventig tot 100 woningen worden gerealiseerd. Dat is geen harde ondergrens, nog los van het feit dat dit aantal slechts in de toelichting staat en niet in de regels is opgenomen.
De wijze waarop dit bestemmingsplan is opgesteld, wekt de indruk dat dit het resultaat is van een al zeer lang durende onderhandeling met een projectontwikkelaar. Hoe concreet zijn de afspraken uit de toelichting? Waarom zijn alleen 100 woningen en 7.000 m^2 in de regels geland en het overige niet?
Het CDA is blij met de middenhuur en is voornemens het plan te steunen, maar het is nog vaag en niet voldragen. Waar wordt feitelijk voor gestemd?

De heer Vasters (D66) constateerde ook dat over de middenhuur nog niet alles duidelijk is en herkent de vragen van het CDA. Heeft het CDA voorkeur voor meer kleinere middenhuurwoningen of is vooral de omvang van de woningen belangrijk?

De heer Stellinga (CDA) antwoordt dat beide belangrijk zijn. Het CDA wil voldoende middenhuur toevoegen, maar houdt niet van kippenhokken en gaat daar nog over nadenken. 40 m^2 is aan de kleine kant, maar wel conform het actieplan Middenhuur. Dat is een duidelijk dilemma.

De heer Vasters (D66) is benieuwd naar het amendement van het CDA, maar begrijpt dat dit nog niet duidelijk is.

De heer Stellinga (CDA) nodigt D66 uit om daarover mee te denken.

Mevrouw De Vries (Partij voor de Dieren) wijst erop dat in het raadsvoorstel wordt gesproken over problemen met netcongestie. Hoe ziet het CDA dat? Op dit moment kunnen die woningen daar eigenlijk niet worden gebouwd.

De heer Stellinga (CDA) onderschrijft dat dilemma. Dat is een probleem, maar het is de vraag of dat wordt opgelost als wordt gestopt met bouwen of dat in afwachting van een oplossing moet worden doorgebouwd omdat de woningen nodig zijn. Als eerst de netcongestie wordt opgelost is het wellicht te laat om nog te bouwen. De netcongestie is een groot probleem.

De heer Dekkers (GroenLinks) geeft aan dat GroenLinks het jammer vindt dat in de Westflank Zuid, buiten kantoren, alleen woningen in het middensegment mogelijk worden gemaakt. Dat is niet in lijn met de ambities van de stad en het rijk. Dat is een gemiste kans.

De heer Stellinga (CDA) reageert dat in de stad diverse bestemmingsplannen zijn waar alleen sociale huur wordt toegevoegd en dit is een middenhuurproject. Ondanks de ambitie in het coalitieakkoord om voldoende middenhuur te realiseren, is dat voor GroenLinks opeens niet acceptabel en moet gefrustreerd en geforceerd sociale huur worden toegevoegd. Hoe moet dat worden gezien?

De heer Dekkers (GroenLinks) is het niet eens dat veel plannen met alleen sociale huur worden goedgekeurd. Het is bijna altijd conform het coalitieakkoord met een mix. Dat nu alleen middenhuur wordt toegevoegd, is een gemiste kans.

De heer Stellinga (CDA) verwijst naar het Veilingkwartier met 100% sociale huur.

De heer Dekkers (GroenLinks) wijst erop dat dat één voorbeeld is in een buurt waar bijna geen sociale woningen zijn. Het is niet vreemd om daar een uitzondering te maken.

De heer Stellinga (CDA) komt binnenkort met cijfers die aantonen dat deze coalitie veel te veel sociale huurwoningen realiseert en veel te weinig middenhuur.

De heer Dekkers (GroenLinks) stelt dat veel sociale huurwoningen verdwijnen. Naast middenhuur blijft het accent op sociale huur heel belangrijk.

De heer Te Hoonte (VVD) wijst erop dat binnen het stationsgebied bij Spark juist een deel middenhuurwoningen naar sociaal is gegaan. Toen hoorde men GroenLinks niet dat dat de middenhuur ambities in de problemen zou brengen. Het is toch goed dat in de uitvoering dan iets meer sociaal in Spark landt en hier alleen middenhuur? Dan worden beide gerealiseerd en kan men verder.

Volgens **de heer Dekkers** (GroenLinks) is het bij Spark in lijn gebracht met het coalitieakkoord, maar heeft dat cijfermatig niet paraat.

De heer Te Hoonte (VVD) reageert dat er niets in lijn is gebracht met het coalitieakkoord. De corporatie heeft daar woningen overgenomen die voor middenhuur waren bestemd en daar heeft niemand over gepiept. Als een andere plek dan haalbaar is met middenhuur, moet naar het totaalplaatje worden gekeken.

De heer Dekkers (GroenLinks) heeft aangegeven dat het wat GroenLinks betreft een gemiste kans is.
Hij vervolgt zijn inbreng. In het raadsbesluit staat dat het technisch niet mogelijk is het aantal fietsparkeerplaatsen in de stalling te verhogen naar 6.000 plaatsen. Het is toch een inhoudelijke keuze welke activiteiten wel of niet mogelijk worden gemaakt? Welke inhoudelijke keuze ligt ten grondslag aan het niet uitbreiden van het aantal fietsparkeerplaatsen? Zijn deze fietsparkeerplaatsen niet hard nodig voor alle mensen die in Groot Merwede gaan wonen en werken? Waar worden de fietsparkeerplaatsen dan wel gerealiseerd?

De heer Van der Zweth (PvdA) sluit zich aan bij het betoog van de heer Dekkers.

Als werd gevraagd naar het woonprogramma conform het coalitieakkoord, werd aangegeven dat dit in lijn is met eerdere besluitvorming en dergelijke, maar dat is gekeken of sociaal mogelijk zou zijn en dat dat voor corporaties lastig is. Kan het niet volgens regels of komt het nu praktisch niet uit? Is het getoetst bij de corporaties?
De heer Stellinga sprak al over het formaat woningen. Wat PvdA betreft moet dan worden gekeken naar het gemiddelde volgens het coalitieakkoord (65 m^2). Die keuze kan nog worden gemaakt. Kan daarop worden ingezet? Dan komen er minder passanten, zijn het minder kippenhokken en kunnen mensen er wat langer wonen. Dat is goed voor een wijk/buurt, ook in het stationsgebied.

De heer Stellinga (CDA) vraagt of PvdA het eens is dat dit bestemmingsplan geen duidelijkheid biedt over de minimale woningoppervlakte of het aantal woningen en dat maar moet worden afgewacht wat dit in de praktijk wordt.

De heer Van der Zweth (PvdA) onderschrijft dat. Die duidelijkheid wordt hier niet gegeven. Het moet binnen het actieplan Middenhuur blijven. Daarna zijn afspraken gemaakt over 65 m^2.

De heer Stellinga (CDA) vraagt of PvdA het eens is dat binnen de bandbreedtes van het actieplan Middenhuur en de regels van dit bestemmingsplan veel mogelijk is.

De heer Van der Zweth (PvdA) reageert dat het actieplan Middenhuur wel een ondergrens geeft. Veel bestemmingsplannen waren duidelijker over het aantal woningen en de hoeveelheid vierkante meters.

De heer Te Hoonte (VVD) deelt mee dat de VVD het een goed plan vindt dat als A-punt kan worden doorgeleid naar de raad, maar heeft moeite met de geheime bijdrage. Kan nader worden onderbouwd waarom dit geheim is?

De heer Stellinga (CDA) vraagt of de onduidelijkheid over het aantal middenhuurwoningen en de oppervlakte ervan voor de VVD geen aanleiding is om dat nader te bespreken en eventueel met een voorstel te komen in de raad.

De heer Te Hoonte (VVD) merkt dat bestemmingsplannen soms tot op de millimeter worden dichtgetimmerd en uiteindelijk toch andere woningen worden gerealiseerd. Als hier ruimte is voor een goed project dat kan worden gerealiseerd, is dat niet zo bezwaarlijk op deze locatie. Omdat er geen woningen omheen staan, is het overzichtelijk. Het is al jaren bekend wat hier ongeveer komt. Gezorgd moet worden dat het kan worden gerealiseerd en dat de bezwaarprocedure start.

De heer Stellinga (CDA) laat weten dat ook het CDA niet gelooft in het volledig dichttimmeren van bestemmingsplannen en deze betaalbare woningen wenst. Is de VVD het eens dat dit bestemmingsplan te veel losse eindjes kent?

De heer Te Hoonte (VVD) gaat ervan uit dat dat is afgewogen en dat is geconcludeerd dat men daar hiermee wegkomt en dat dit het beste past om voortgang te brengen in deze ontwikkeling. Als de wethouder aangeeft dat een uitgebreid nieuw bestemmingsplan moet volgen, moet het wellicht niet worden aangenomen. Maar als dit voor nu voldoende is, waarom zou het project dan moeten worden stilgelegd?

De heer Stellinga (CDA) onderschrijft dat het wellicht verstandig is om het antwoord van de wethouder af te wachten.

De heer Vasters (D66) is verheugd dat met dit plan ook een heel aantal meters kantoorfunctie worden toegevoegd aan het stationsgebied.
Is er al een beeld van de verdeling qua omvang en aantallen woningen? D66 hoopt dat een flink aantal woningen kan worden toegevoegd. Deze locatie is wellicht wat minder geschikt voor gezinnen, maar meer voor een- en tweepersoonshuishoudens. Op basis van de antwoorden bepaalt D66 of daar nog specifiek op wordt ingegaan.

De heer Şimşek (DENK) vraagt of de heer Vasters onderkent dat veel mensen het problematisch vinden als politieke partijen bepalen waar het voor gezinnen geschikt is om te wonen en waar niet.

De heer Vasters (D66) gaat dat niet bepalen. Gezinnen zijn wellicht meer gebaat bij iets grotere woningen, wat verder van de binnenstad af, met iets meer buitenruimte en mensen die alleen wonen wellicht met een plekje in de binnenstad.

De heer Van der Zweth (PvdA) vraagt of de heer Vasters het eens is dat 40 m^2/50 m^2 ook voor tweepersoonshuishoudens beperkt is en dat men dan waarschijnlijk weer snel verhuist.

De heer Vasters (D66) denkt dat dit erg van de persoon afhankelijk is. Voor de een is 40 m^2 helemaal prima en een ander wenst wellicht meer ruimte en heeft andere behoeftes. Dat moeten politieke partijen niet bepalen.

Volgens **de heer Van der Zweth** (PvdA) ligt dat niet aan de persoon, maar aan het aanbod in Utrecht dat zo schaars is dat iedereen alles accepteert. Is de heer Vasters het eens dat het ook wenselijk is, juist op een plek als het stationsgebied, dat mensen er wat langer wonen, dat er een sociale structuur en houvast ontstaan zodat het levendig blijft en dat een beetje formaat een goede toevoeging is?

De heer Vasters (D66) onderschrijft het belang van het creëren van een sociale structuur. In de debatten over wonen wordt elke keer geprobeerd elke plek in de stad op eenzelfde manier te benaderen qua woningaantallen en verdeling over sociale, middenhuur en vrijesector, maar dat verschilt per plek. Voor het totaal van de stad moet worden gekeken naar de wensen van de (toekomstige) bewoners.
Hij vervolgt zijn inbreng. D66 is het met de VVD eens dat partijen niet altijd alles moeten dichttimmeren en ook iets aan de ontwikkelaars moeten laten, omdat zij weten waar behoefte aan is en kunnen beoordelen wat wenselijk is. D66 kijkt graag met het CDA mee of daarin nog iets gewenst is.

De heer Stellinga (CDA) vraagt of D66 het eens is dat nu de minimumoppervlakte van een woning in dit plangebied 40 m^2 is en het minimum aantal middenhuurwoningen in dit plangebied nul is.

De heer Vasters (D66) begrijpt de vraag niet helemaal. Er wordt gesproken over maximaal 100 woningen. Het minimum zou dan nul kunnen zijn, maar dat is vast niet waar dit plan op doelt.

De heer Stellinga (CDA) wijst erop dat de regels geen minimum stellen aan het aantal woningen en dat de toelichting dat min of meer wel doet, namelijk 'bij benadering zeventig tot 100 woningen'. Daarmee wordt niet expliciet gesteld dat het er niet minder dan zeventig mogen zijn. Daarbij komt dat het in de toelichting genoemde minimum niet afdwingbaar is. Hoe ziet D66 dat?

De heer Vasters (D66) heeft dat ook gelezen. D66 heeft voorkeur voor veel woningen en gaat liever richting de genoemde 100 en niet richting de zeventig of minder.

De heer Stellinga (CDA) reageert dat de wenselijkheid van zo veel mogelijk middenhuurwoningen erbij niet ter discussie staat. Het CDA vreest echter dat een ontwikkelaar uiteindelijk minder woningen realiseert. Wat in het plan staat is niet helder, niet afdwingbaar en te vrijblijvend.

De heer Vasters (D66) heeft het idee dat het CDA en D66 elkaar redelijk kunnen vinden en beide voor zo veel mogelijk woningen willen gaan. Iets meer richting aan een ontwikkelaar kan helpen om te voorkomen dat het een klein aantal grote woningen wordt.
Hij vervolgt zijn inbreng. D66 sluit aan bij de vragen van GroenLinks over de parkeerplaatsen. Als het technisch onmogelijk is om die plekken daar te realiseren, ontstaat er dan een probleem aan die zijde van het station, mede gezien de ontwikkeling van Merwedekanaalzone waar veel extra fietsverkeer komt? Zijn er andere plekken waar wel fietsparkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd?

Mevrouw De Vries (Partij voor de Dieren) vindt dat de raad qua besluitvorming niet eerlijk is meegenomen, bijvoorbeeld door de vaststelling van een SPVE of Nota van Uitgangspunten. Waarom is die keuze gemaakt? Kan de wethouder toezeggen dat de raad in de toekomst eerder via besluitvorming wordt betrokken bij dergelijke plannen?

De heer Te Hoonte (VVD) is verbaasd over deze opmerking aangezien dit de ontwikkeling van de Knoopkazerne betreft. Er is al een gebouw gerealiseerd en de uitgangspunten zijn al zeer lang geleden vastgelegd. De gebouwen die er nu staan, zijn niet zomaar uit de lucht gevallen.

Mevrouw De Vries (Partij voor de Dieren) erkent dat de gebouwen niet zomaar uit de lucht zijn gevallen. De afspraken zijn lang geleden gemaakt. Juist voor dit bestemmingsplan heeft de raad geen Nota van Uitgangspunten kunnen vaststellen, wat wel de bedoeling is en in de toekomst zo gaat zijn via de nieuwe afspraken.

De heer Te Hoonte (VVD) stelt dat die nieuwe afspraken gaan gelden voor nieuwe projecten. Dit project loopt al heel lang. Het gevolg zou zijn dat er dan nog twee raadsbesluiten moeten worden genomen over een locatie die al vijftien jaar in ontwikkeling is en waarvan iedereen wist dat er vier torens zouden komen.

Mevrouw De Vries (Partij voor de Dieren) heeft het college gevraagd waarom de keuze voor dit stukje op deze manier is gemaakt en of de wethouder kan toezeggen dat het bij toekomstige andere projecten gaat volgens de nieuwe regels. Partij voor de Dieren betreurt het dat de raad hier niet meer zo veel mee kan.

De heer Te Hoonte (VVD) wijst erop dat het bestemmingsplan Westflank Zuid al in 2014 in de raad is vastgesteld. De uitgangspunten zijn beperkt gewijzigd en moet het bestemmingsplan een klein beetje worden aangepast. Moet voor elke kleine wijziging van een bestemmingsplan dat ooit is vastgesteld weer een heel traject worden doorlopen?

Mevrouw De Vries (Partij voor de Dieren) is het eens dat niet voor elk bestemmingsplan dat ooit is vastgesteld alles opnieuw moet worden besproken.
Zij vervolgt haar inbreng. Het is goed en nodig dat de natuurwaarden in het stationsgebied worden versterkt. Hoe gaat dat er uitzien? De oppervlakte verharding wordt vergroot en van de 45 boompjes die er staan, kunnen er minder dan een handvol blijven staan. Van het gros van die bomen is niet onderzocht of ze kunnen worden herplant en bij de bomen waarvan wordt aangegeven dat dit wel kan, staat in een bijzinnetje dat dit afhangt van verder onderzoek in de bodem. Het herplanten en compenseren van die bomen lukt niet binnen het plangebied. Het versterken van de natuurwaarden klinkt mooi, maar is niet overtuigend. Hoe kan goed worden vergroend als bomen verplanten in het plangebied niet mogelijk is? Komt er dan alleen een sedumdak op grote hoogte? Hoe kan dit bestemmingsplan de stenige omgeving daar echt diervriendelijker en klimaatadaptief maken? Kan de wethouder toezeggen te zoeken naar mogelijkheden waarbij de bomen wellicht toch nog in de volle grond kunnen worden ingepast?

De heer Te Hoonte (VVD) reageert dat deze bomen twee etages lager staan dan het maaiveld, waarvan in 2014 al is besloten dat het twee etages omhoog gaat. De raad heeft in 2014 al de keuze gemaakt dat deze bomen daar niet zullen blijven.

Mevrouw De Vries (Partij voor de Dieren) zat in 2014 nog niet in de raad toen die keuzes zijn gemaakt. Gezien de vergroeningsslag en de nieuwe plannen van het college op het gebied van klimaatadaptatie, moet wellicht beter op de bomen worden gelet.

De heer Te Hoonte (VVD) wijst erop dat dit gebied een soort badkuip is met een maaiveld op plus 2. Hoe realistisch is de vraag om in volle grond bomen in te passen? Of moet het hele plan in de vuilnisbak?

Mevrouw De Vries (Partij voor de Dieren) zegt niet dat het hele plan in de vuilnisbak moet. Partij voor de Dieren heeft behoefte aan meer overtuiging van die vergroeningsslag en begrijpt dat het technisch in volle grond niet mogelijk is. In het raadsvoorstel staat dat een vergroeningsslag wordt gemaakt en dat natuurwaarden worden versterkt. Hoe realistisch is dat als er meer wordt versteend en er hoge torens komen?
Zij vervolgt haar inbreng. Het is een plan voor veel kantoren. Kan dat niet wat minder? Mensen werken steeds meer thuis. Hoe ziet de wethouder dat?
Partij voor de Dieren baalt ervan dat er alleen plannen zijn voor middenhuur. Vanwege het probleem van de netcongestie is het de vraag of en wanneer er echt bewoonbare woningen

kunnen komen. Volgens het college lost dat zich vanzelf op in de toekomst. Hoe realistisch is dat? Hoe wordt dat ondervangen? Hoe wordt daarop vooruit gedacht?

Mevrouw Usmany (Student & Starter) kijkt positief naar de ontwikkeling van fase 2 en 3 van de Knoop waarbij veel middenhuur wordt gerealiseerd en ziet dit als een goede stap richting het oplossen van de woningnood. Naast werken en wonen, is in de herziening ook aandacht voor ontmoetingsplekken en levendigheid. Student & Starter ziet de toevoeging van plintfuncties en een stadslobby als een mooie kans om de Knoop beter te laten aansluiten bij een bruisend stadsdeel. Student & Starter bedankt de gemeente en het Rijksvastgoedbedrijf voor de goede samenwerking. Het is goed om te zien dat het rijk actief bijdraagt aan maatschappelijke opgaven in steden. Met de Knoop wordt een belangrijke stap gezet voor Utrecht.

De voorzitter feliciteert mevrouw Usmany met haar eerste inbreng.

De heer Şimşek (DENK) baalt van het feit dat hier geen sociale huurwoningen worden gerealiseerd. De wachtlijsten zijn lang en het was een mooie kans om een levendige mix van functies met kantoren, maar ook een mix van type woningaanbod te realiseren. DENK sluit zich aan bij de vragen van de PvdA. Kon het niet volgens de regels of kwam het niet zo uit met de makers van het bestemmingsplan? Is het college bereid nogmaals om tafel te gaan?
DENK maakt zich zorgen over de parkeervoorzieningen. DENK is tegen het steeds verder terugdringen van de auto. Utrecht groeit en mensen hebben behoefte aan goed bereikbare parkeerplaatsen. Hoeveel parkeerplaatsen verdwijnen met de vervangende parkeergarage of blijft het aantal gelijk?

Schorsing zodat het college de beantwoording kan voorbereiden.

Wethouder Eerenberg deelt mee dat het een plan is van het Rijksvastgoedbedrijf en niet van een projectontwikkelaar. Vertegenwoordigers van het Rijksvastgoedbedrijf zijn aanwezig op de publieke tribune. Het is een medeoverheid waarmee fijn wordt samengewerkt.
Hij gaat in op de vraag van de heer Te Hoonte waarom de geheime bijlage geheim is. Met het Rijksvastgoedbedrijf zijn afspraken gemaakt die beter zijn dan op andere plekken in de stad. Het is niet wenselijk dat er gedoe ontstaat op die andere plekken.

De heer Te Hoonte (VVD) doet de algemene oproep aan het college het explicieter toe te lichten als geheimhoudingsgronden worden ingeroepen.

Wethouder Eerenberg is van mening dat dit in meer algemene zin is gedaan, maar neemt het verzoek ter harte dat een volgende keer iets preciezer op te schrijven.
Hij verbindt dat aan de vraag van de heer Stellinga en vindt ook dat die overschrijding beter in het raadsvoorstel had moeten worden opgeschreven. Die overschrijding is de aan te schrijven omdat is geprobeerd het woonprogramma te verbeteren. En dat is gelukt. Er waren veel vragen over het woonprogramma. Over alles wat wordt voorgelegd, is al eerder besloten. Er is een vastgesteld masterplan met een vastgesteld bestemmingsplan en binnen die kaders kan het Rijksvastgoedbedrijf bouwen.
Na het coalitieakkoord heeft de raad een brief van het college ontvangen over wat nieuwe projecten en wat oude projecten zijn en dit is een (heel) oud project. Destijds is het college opgeroepen ook bij oude projecten na te gaan wat eraan kan worden verbetert en dat heeft hij ter harte genomen. Ondanks dat het Rijksvastgoedbedrijf zich had kunnen beroepen op afspraken, is men gaan onderhandelen. De oorspronkelijke afspraken betroffen 100% ongereguleerde vrijesector. Nu ligt 100% gereguleerde middenhuur voor, conform het beleid. De woningen zijn zo groot, omdat dat het beleid is in dit gebied is. Zelfs voor mensen die liever gemengd zien, is dit toch een verbetering ten opzichte van 100% vrijesector. Dat heeft tijd gekost en die tijd had beter moeten worden opgeschreven, maar het is wel tijd die maatschappelijk heeft gerendeerd. Ook is 1.000 m^2 kantoorprogramma eraf onderhandeld en komt er in ruil daarvoor een plint waarin levendige functies voor het gebied kunnen landen. Dat is, richting onder andere Partij voor de Dieren, een verbetering van wat er eerder lag.
Hoe wordt dat vastgelegd? Behalve een omgevingsplan wordt ook een anterieure overeenkomst opgesteld. Met het Rijksvastgoedbedrijf wordt schriftelijk overeengekomen dat ze het door de gemeente gewenste woonprogramma gaat ontwikkelen. Dus het wordt middenhuur conform het actieprogramma, gereguleerd, en dan 7.000 m^2.

Er staat 'minimaal 7.000 m^2', omdat dat al in de besluitvorming van 2014 stond en het college wilde dat overnemen, zodat partijen later nog in een gesprek kunnen over het eventueel realiseren van meer woningen. De meeste aanwezigen zullen dat goed nieuws vinden. Dus door 'minimaal' te laten staan, kan het alleen maar beter worden. Anterieur worden die zeventig tot 100 woningen afgesproken.
Gekozen is voor zeventig tot 100 woningen, omdat nu de puzzelfase aanbreekt. Die woningen hebben een berging nodig en die moeten worden ingetekend. Dan gaan soms enkele vierkante meters verloren omdat het net niet past. Mensen moeten een draai kunnen maken met de fiets of er zijn andere praktische zaken aan de orde. Natuurlijk wordt geprobeerd zo veel mogelijk woningen in te passen, maar de plattegronden moeten wel kloppen. Daar komt die bandbreedte vandaan en dat is een volstrekt gebruikelijke werkwijze. Als het CDA in het planologische instrumentarium meer zekerheid wil bieden, is het aan te raden in overleg met een van de juristen tot een technisch kloppend amendement te komen dat in de raadsvergadering kan worden besproken.
Over de fietsenstalling wordt nog onderhandeld. De huidige 3.000 plekken blijven en er komen er bijna 3.000 bij. Een deel daarvan is gebouwgebonden, zodat de rijksambtenaren op de fiets naar het kantoor kunnen komen. De verwachting is dat met het Rijksvastgoedbedrijf afspraken kunnen worden gemaakt over dubbelgebruik of medegebruik langs twee lijnen. Wellicht valt het aantal benodigde fietsparkeerplekken mee en kan een deel ervan ook worden gebruikt voor bijvoorbeeld treinreizigers. En misschien zijn er mogelijkheden voor wat betreft dubbelgebruik buiten kantooruren, omdat er dan veel vrijvallen. Een uitdaging is dat in deze tijd ook wordt bezuinigd op fietsparkeerplek ambities en er moet een aantal faciliteiten worden geregeld, zoals beheer, in- en uitscannen et cetera. Gestreefd wordt naar dubbelgebruik, maar daarvoor moet een aantal zaken worden gefinancierd. Dat is in het huidige tijdsgewricht moeilijker dan een aantal jaar geleden. En als dan wordt gevraagd om 3.000 plus 3.000 plus 3.000, dan is het antwoord zoals in het raadsvoorstel is aangegeven, dat dat technisch niet kan worden ingepast of dat moet worden ingeboet op een aantal van de andere vierkante meters en dan zullen al snel de woningen daar het slachtoffer van zijn. Dat is niet aan te raden.
Er zijn onderhandelingen gevoerd om te gaan van vrijesector naar midden. De stap naar sociaal is te groot ten opzichte van de vorige afspraken, ook financieel. Maar door het type gebouw en het medegebruik met een kantoor is een VvE nodig en dat zien de corporaties niet voor zich.
Partij voor de Dieren vroeg waarom geen Nota van Uitgangspunten wordt vastgesteld door de raad. De raad heeft al in 2004 een heel masterplan vastgesteld. Daarna heeft de raad in 2006 een structuurplan vastgesteld en een bestemmingsplan in 2014. Dit is eigenlijk een soort nadere uitwerking daarvan. Het college heeft gemeend dat het niet gewenst is om een hele stap terug te zetten en allerlei zaken opnieuw ter discussie te stellen. In dat geval zou de gemeente dan geen goede overheid zijn naar het Rijksvastgoedbedrijf dat zich natuurlijk mag beroepen op eerder gemaakte afspraken.

Mevrouw De Vries (Partij voor de Dieren) begrijpt dat de gemeente een betrouwbare overheid moet zijn, maar vraagt zich af of de wethouder zich realiseert dat het hier om een hele flinke herziening gaat en dat het niet zomaar dezelfde afspraken zijn als destijds.

Wethouder Eerenberg ziet dat niet zo, want het aantal vierkante meters kantoor (15.000) en de 7.000 m^2 wonen zijn toen ook besproken. Nu is sprake van 14.000 m^2 kantoor en 1.000 m^2 vierkante meter plint en 7.400 m^2 wonen met een ander woonprogramma, 100% gereguleerd volgens het beleid.
Hij vervolgt de beantwoording. Als hier torens worden toegevoegd, zijn dat stenige objecten waarvoor een aantal bomen moet wijken. De heer Te Hoonte heeft gelijk dat dat bekend was. Het enige wat kan, is daar weer een zo groen mogelijke keuze maken. Dan gaat het niet alleen over groene daken, maar ook over daktuinen en beplanting die bijdraagt aan de biodiversiteit en daarin variëren. Dus niet alleen maar sedum, mos en gras, maar ook heesters en bomen. Aan de gevels is groen voorzien, dus daarin zit ook een compensatie. En er is gekeken of zones kunnen worden gerealiseerd in de gebouwen, die nadrukkelijk zijn bedoeld voor fauna en faunavoorzieningen en dat kan. Daartoe is in meerdere debatten al opgeroepen in termen als 'de mensvrije zone'. Dergelijke zones komen er in dit complex van gebouwen. Als een boom kan worden gered, wordt een boom gered. Daar wordt in de volgende stap heel goed naar gekeken.
Netcongestie is het grote zwaard van Damocles dat boven alle ontwikkelingen in de stad hangt. Nu is de inzet: hoe meer netbewust de ontwikkeling kan worden gemaakt, hoe beter het is. De diverse maatregelen zijn bekend. Het beleid van wethouder Maatoug daarin wordt gevolgd,

namelijk: eerst proberen energiegebruik te voorkomen, dan netbewust en worst case moet met lokale opwek gaan worden gewerkt. Dat gebeurt op steeds meer plekken. De afspraken moeten zodanig worden gemaakt dat, zodra de netcongestie is opgelost, die lokale opwek ook weer verdwijnt.
Hij bedankt Student & Starter voor de complimenten en feliciteert mevrouw Usmany met haar eerste bijdrage.
De huidige situatie ten aanzien van parkeren is 150 buiten en 50 binnen. Straks zijn er 280 gebouwd, dus 280 binnen. Dat is meer, maar er komt ook heel veel meer programma bij, dus per vierkante meter is het minder. Op deze locatie hoopt hij dat zelfs de meest kritische mensen op het mobiliteitsbeleid te overtuigen zijn van de goede alternatieven. Spreker maakt zich daar niet zo veel zorgen over en denkt dat de gebruikers van de kantoren wel lekker door Utrecht willen fietsen.
Hij hoopt ik dat weer een mooie ontwikkeling aan de stad kan worden toegevoegd.

De voorzitter inventariseert de gemiste vragen.

De heer Stellinga (CDA) heeft de wethouder gevraagd hoe hij aankijkt tegen de vrijblijvendheid aangezien veel in de toelichting staat en niet in de regels.
Wat zijn de gevolgen als 6.000 m^2 wordt gerealiseerd? Hoe kan dan worden afgedwongen dat alsnog 7.000 m^2 wordt gerealiseerd?

De heer Dekkers (GroenLinks) wijst erop dat zowel GroenLinks als D66 hebben gevraagd of niet meer fietsparkeerplekken nodig zijn. Is er een alternatief als ze nodig blijken te zijn?

Wethouder Eerenberg reageert dat de tweede vraag breder is dan dit plan, namelijk: Hoe veel fietsparkeerplekken zijn in het hele gebied nodig? Welke ontwikkelingen zijn er nog? Hij hoopt deze vragen later in de vergadering te kunnen beantwoorden.
6.000 voldoet niet aan 'minimaal 7.000'. Als de regel 'minimaal 7000' is, zal het scenario van 6000 zich niet voordoen. Hij stelt voor dat de heer Stellinga met een jurist nagaat wat de combinatie van het omgevingsplan en de anterieure overeenkomst oplevert. Als daar hiaten inzitten, kan dat in de raadsvergadering aan de orde worden gesteld. Er zijn juristen aanwezig op de publieke tribune, dus wellicht kan een praktische afspraak daarvoor worden gemaakt.

De heer Dekkers (GroenLinks) stelt voor dat de vragen over het fietsparkeren later in de vergadering worden beantwoord of in een memo voor behandeling in de raad.

De heer Te Hoonte (VVD) memoreert dat in het verleden updates werden gegeven over het stationsgebied met overzichten van het aantal bomen, fietsparkeerplekken en dergelijke. Wellicht kan de wethouder toezeggen een overzicht te geven van waarnaar wordt gestreefd.

Wethouder Eerenberg wil **dit wel toezeggen, maar het is niet haalbaar om een overzicht met onder andere bomenaantallen voor de raadsvergadering aan te leveren.** Vanwege het gedeeltelijk bezuinigen op deze voorzieningen, wil hij hierover overleggen met wethouder Maatoug. **Voor de raadsvergadering ontvangt de raad een memo over fietsparkeren en dergelijke**.

De voorzitter concludeert dat dit voorstel als B-punt wordt doorgeleid met behandeling in 15 minuten. Het CDA heeft een amendement aangekondigd en GroenLinks overweegt met een voorstel te komen.

Schorsing voor wisseling van woordvoerders.

8. Raadsvoorstel Vaststellen voorkeursmodel Kop Amsterdamsestraatweg – Oude Daalstraat

8.1 Raadsbrief Uitwerking motie 2x1 30 km/u Graadt van Roggenweg

De voorzitter licht toe dat de raad eerder aan het college heeft gevraagd meerdere modellen uit te werken voor de herontwikkeling van het gebied op de hoek van de Amsterdamsestraatweg – Oude Daalstraat en deze modellen aan de raad voor te leggen ter besluitvorming. In een bijlage bij het raadsvoorstel heeft het college vijf modellen uitgewerkt waar ook een extern bureau naar

heeft gekeken. Op basis van die uitwerking en toets komt het college nu met een voorstel het model te kiezen waarbij circa vijftig woningen in zowel sociale huur, middenhuur als vrijesector worden gebouwd en waarbij 23 van de 26 bomen ter plaatse kunnen blijven staan. Het college stelt verder voor € 1 miljoen uit de financiële reserve Betaalbaar Wonen te gebruiken voor de realisatie van dit plan. Als de raad met het voorstel instemt, wordt in een vervolg (eind 2025) aan de raad nog een Nota van Uitgangspunten en een wijziging van het Omgevingsplan voorgelegd. In de rib op 18 februari jl. is een toelichting gegeven op de modellen van zowel de architect als van enkele omwonenden.

De heer Te Hoonte (VVD) bedankt het college voor de zorgvuldige uitwerking van het voorstel van de VVD, dat nu variant 3 is. De intentie was de bomen in het Daalsepark te laten staan en daar is een oplossing voor gevonden. De VVD-variant heeft de voorkeur omdat deze wat spannender en opener richting het stationsgebied is, maar ook complexer. De VVD kan de architect volgen in het feit dat de voorkeursvariant een geslotener blok is waarin het geluidstechnisch wellicht fijner wonen is.
De VVD zou graag zien dat het deel van het pand aan het straatje deuren en het karakter van woningen krijgt en dat alle commerciële ruimten woningen worden. Wellicht is het deel aan de Amsterdamsestraatweg lastig vanwege de fietsenstalling en een eventuele commerciële ruimte, maar er is voldoende commerciële ruimte beschikbaar aan de Amsterdamsestraatweg. Rondom het gebouw kunnen voordeuren aan het park worden gemaakt. Daarvoor moet het fietspad blijven waar het nu ligt. Waarom moet een nieuw fietspad worden verplaatst?
De woningen die er nu staan, kunnen blijven staan, ondanks dat ze slecht zijn onderhouden door de gemeente. Dat de gemeente niet altijd een goed verhuurder is, blijkt ook uit dit gebouw. Waarom zou dit moeten worden gesloopt? In het park kan er een mooie plek mee ontstaan, waarmee iedere stadsgids kan uitleggen dat hier ooit de grootste fout in de verkeersstructuur van Utrecht is gemaakt en dat dat is hersteld.
Met de gemaakte opmerkingen kan de VVD akkoord gaan met het plan. De VVD overweegt een amendement met deze voorstellen, waarmee er in het gebouw zeven woningen extra komen en het fietspad en de vier bestaande woningen worden behouden. Uiteindelijk leidt dat tot een beter resultaat in de grondexploitatie.

De heer Van der Zweth (PvdA) herinnert zich het debat in 2019 dat er zo veel en zo duur mogelijk moest worden gebouwd, maar er ligt nu een ander plan – dat is fijn en wordt gewaardeerd – zeker qua betaalbaar programma, behoud van het groen en een zo goed en zo kwaad als het kan kwalitatief park. Hij complimenteert de VVD voor de bedachte variant en de goed georganiseerde rib. PvdA kan de opmerkingen van de heer Te Hoonte over de voorkeursvariant volgen. Het is een puzzel met geluid, verkeer, drukte en behoud van groen. Het voorliggende voorstel is beter dan het oorspronkelijke plan en het is fijn dat er een betaalbaar programma ligt.
Hij sluit aan bij de opmerking van de heer Te Hoonte over het fietspad.
Hij sluit aan bij de opmerking van de heer Te Hoonte over de te slopen woningen. Zou de woning die daar al is gesloopt, kunnen worden teruggebouwd en het geheel kunnen worden opgeknapt? Wellicht kan een publieke/maatschappelijke functie worden toegevoegd. Als een deel van die woningen wordt verkocht, levert dat wat op en hoeft er misschien minder dan € 1 miljoen uit de reserve worden geput. PvdA kijkt graag met de VVD mee. Onderschrijft de wethouder dat daar mogelijkheden inzitten?
De rest van het plan kan blijven zoals het is, omdat dat een goede uitwerking is.

De heer Vasters (D66) begrijpt dat PvdA voorstelt om de woningen te behouden. Hij kijkt de PvdA naar het nadeel dat het groen en de openbare ruimte kleiner worden?

De heer Van der Zweth (PvdA) reageert dat de woningen er al staan. Als woningen worden toegevoegd gaat dat om enkele vierkante meters aan de rand van de straat waar geen hoogwaardig groen is. De bomen daar in de buurt blijven. Als in de plint iets commercieels of maatschappelijks mogelijk is, bijvoorbeeld een cafeetje met een pleintje, is dat voor de openbare ruimte een opwaardering. Wat hem betreft is het een win-winsituatie en hij hoopt dat partijen een voorstel daarvoor kunnen opstellen of dat er een strekt ter vervanging komt.
Hij vervolgt zijn bijdrage. PvdA vraagt aandacht voor een levendige en open plint.
De betonnen schaapjes zijn kenmerkend voor deze plek. Mogen deze blijven?

De heer Te Hoonte (VVD) constateert dat de hele begane grond voor commerciële of buurtfuncties is aangewezen, maar weet niet waar die behoefte vandaan komt. Is de heer Van der Zweth het eens dat, als het fietspad daar niet zo strak langs gaat, er wellicht ook woningen zouden kunnen komen op de begane grond?

De heer Van der Zweth (PvdA) weet dat nog niet. Het idee van meer woningen is aantrekkelijk, maar woningen die overdag leegstaan zorgen niet voor levendigheid. PvdA is voor functies die voorzien in de behoefte aan levendigheid en zorgen voor beweging. Hij is benieuwd naar de functies die er komen.

De heer Dekkers (GroenLinks) steunt het voorkeursmodel voor ongeveer vijftig woningen in een carré tegen de Oude Daalstraat. De binnenhof wordt vrij klein wat niet ideaal is voor het groen, maar dit model, dat voortbouwt op het voorstel van de VVD, spaart bijna alle oude bomen. NEXT architects heeft een model uitgewerkt met dertig sociale en negentien middenhuurwoningen en het college stelt een mix voor op basis van het coalitieakkoord met de terechte onderzoeksvraag of deze mix kan worden gerealiseerd in een relatief klein complex. GroenLinks heeft voorkeur voor de combinatie sociaal en middenhuur, maar wacht het onderzoek af.
GroenLinks begrijpt niet waarom in het startdocument, anders dan in het raadsvoorstel, wordt gesproken over veertig tot zeventig woningen. Het lijkt niet reëel er twintig woningen bij te toveren zonder het model drastisch te wijzigen nog afgezien van het voorstel om de oude woningen te integreren en er iets bij te bouwen. Kan het college de startnotitie meer in lijn brengen met de formulering in het raadsbesluit?
De bebouwing langs de Oude Daalstraat en de kwaliteit op hoog niveau kunnen met amendementen worden geregeld, maar wellicht kan dat ook door het toevoegen van extra onderzoeksvragen in de startnotitie.
In de bespreking van de plannen met de bewoners is gevraagd of de fietsroutes door de Oude Daalstraat en andere straten in die buurt beter kunnen aansluiten op de Herenroute. Een extra onderzoeksvraag in de startnotitie kan zijn hoe wordt gezorgd dat de fietsroutes goed aansluiten op de Fietsroute om de Noord.

De heer Van der Zweth (PvdA) vraagt of GroenLinks het eens is dat het vreemd is om een nieuwe fietsroute aan te leggen als een bestaande nog functioneert en in de nieuwe plannen past en dat het beter is de huidige fietsroute te behouden als deze anders dwars door het park wordt gelegd. Dat scheelt waarschijnlijk ook budget.

Van **de heer Dekkers** (GroenLinks) mag daar op termijn veel beton en asfalt verdwijnen. De route dichterbij de woningen is bedacht om beter aan te sluiten op de Singel en de Herenstraat, maar dat kan beter via de straten verderop in de buurt waarmee de oude route kan worden gehandhaafd. Het is goed als wordt onderzocht hoe kan worden gezorgd voor goede fietsroutes met zo min mogelijk aantasting van het groen.

De heer Te Hoonte (VVD) kan zich als combinatie oplossing voorstellen dat het bestaande fietspad behouden blijft en dat de weg zo wordt ingericht dat er kan worden gefietst. Is daarmee de behoefte van GroenLinks voor een fietspad strak langs het pand, weg?

De heer Dekkers (GroenLinks) vindt het goed als wordt onderzocht of kan worden verdund en beter worden aangesloten op andere routes. Dat kan als een onderzoeksvraag in de startnotitie worden opgenomen.
Hij vervolgt zijn inbreng. In het startdocument staat een paragraaf over participatie, maar geen samenwerkingsplan voor de volgende fase. Dat is niet in lijn met Samen Stad Maken en de recent aangenomen participatieverordening. Waarom zit het samenwerkingsplan nog niet bij de stukken? Wanneer ligt het er wel?
GroenLinks ziet vooral kansen om in de toekomst veel groen toe te voegen door de asfalt- en betonmassa aan te pakken bij de Daalsetunnel. Er liggen ideeën, maar dat kost geld. Volgens GroenLinks is het 2X1 van het Merwedekanaal tot de Catharijnesingel, onderdeel van de toekomst en daarom heeft GroenLinks de brief over de Graadt van Roggenweg geagendeerd. Hoe kan het bestemmingsverkeer vanaf de Graadt van Roggenweg naar het Beursgebied worden beperkt? Is het college bereid op relatief korte termijn uiteen te zetten hoe dat mogelijk is en bij de bespreking van de plannen voor het Hojel daarop terug te komen?

De heer Te Hoonte (VVD) vraagt of de heer Dekkers bedoelt van de Graadt van Roggenweg naar het Beursgebied of naar dit gebied. Als het niet via de Graadt van Roggenweg moet worden afgehandeld, moet dan toch geen knip in de Catharijnesingel worden gelegd?

De heer Dekkers (GroenLinks) antwoordt dat de knip bij de Catharijnesingel en wellicht andere maatregelen gewenst zijn om het doorgaand verkeer door de stad te beperken. Dat wordt niet minder als ook andere maatregelen worden genomen. Het niet kunnen realiseren van 2x1 op de Graadt van Roggenweg heeft te maken met het vele bestemmingsverkeer naar de gebouwen langs de Graadt van Roggenweg en het Jaarbeursplein. Dat is gebaseerd op oude parkeernormen en oud parkeerbeleid. Nu daar weer beweging is, zou moeten worden gekeken hoe daar kan worden gekomen tot minder parkeerbewegingen en wellicht parkeren op afstand of ander mobiliteitsbeleid.

Mevrouw De Vries (Partij voor de Dieren) is verbaasd dat GroenLinks aangeeft zo veel mogelijk groen in dit gebied te willen behouden en dat bij de Daalsetunnel wellicht ook groen kan worden gecreëerd. Waarom stemt GroenLinks dan in met een plan om woningen te realiseren zonder dat bekend is of verdere vergroening in dat gebied wel mogelijk is?

De heer Dekkers (GroenLinks) memoreert dat er in het verleden voor dit gebied veel slechtere plannen lagen waarmee waardevolle bomen dreigden verloren te gaan. De VVD heeft een aanzet gegeven voor plannen waarmee het grootste deel van de bomen kan worden bespaard. Dat doet niets af aan het feit dat GroenLinks nog steeds uitziet naar het uitbreiden van het groen daar.

Mevrouw De Vries (Partij voor de Dieren) stelt dat met het voorliggende plan ook een plek voor meer groen verloren gaat. Wat is de logica om daar dan mee in te stemmen?

De heer Dekkers (GroenLinks) vindt dat er een goed plan ligt voor woningen waarin waardevolle bomen bijna allemaal worden gespaard en er mogelijkheden zijn om in het groen te investeren. Dit is geen slecht plan.

Mevrouw De Vries (Partij voor de Dieren) concludeert dat GroenLinks het een goed idee vindt dat het groen afneemt en dat wordt gebouwd in de stedelijke groenstructuur.

De heer Dekkers (GroenLinks) herhaalt dat dit plan veel kansen biedt voor versterking van het groen.

De heer Vasters (D66) vindt dit een mooi project op een vrij ingewikkelde binnenstedelijke plek met weinig ruimte, bestaande bebouwing en veel verkeer. Er is iets te kiezen. Hij bedankt de VVD voor het toevoegen van een extra scenario waarin het college wordt opgeroepen verder te kijken naar wat mogelijk en wenselijk is bij dit project. Voor D66 wegen voor het voorkeursscenario de volgende criteria zwaar: het aantal woningen, de betaalbaarheid, de financiële haalbaarheid van en snelheid in het realiseren van de woningen, kwalitatief hoogwaardig groen en een openbare ruimte voor de toekomstige en huidige bewoners. Model 5C scoort integraal het hoogst op de alternatieven en heeft de voorkeur van D66.
De bijdrage uit de reserve Betaalbaar Wonen die nodig is voor de financiële haalbaarheid, is zinnig. Hierdoor komen er veel extra betaalbare woningen en dat is het doel van deze reserve. D66 heeft nog geen definitieve mening gevormd over de woningen aan de Oude Daalstraat 8 en 10 en voormalig nummer 6 en begrijpt dat een aantal omwonenden de bebouwing wil behouden, maar daarmee worden de hoeveelheid groen en openbare ruimte minder aantrekkelijk. Loopt de realisatie van het plan verdere vertraging op als daar opnieuw naar wordt gekeken?

De heer Van der Zweth (PvdA) vraagt of de heer Vasters het eens is dat de kwaliteit van de openbare ruimte wordt opgewaardeerd als in de plint iets wordt toegevoegd wat openbaar toegankelijk is.

De heer Vasters (D66) is daar zeker niet tegen. Het is goed om dat na te gaan. D66 ziet zeker voordelen, zeker als dat financieel iets kan betekenen. Maar D66 ziet ook dat daarmee groen wordt weggenomen en dat het qua zichtlijnen niet voor iedereen beter wordt.

De heer Van der Zweth (PvdA) adviseert de heer Vasters er nog eens langs te fietsen. De woningen staan er al en er ligt een klein grasmatje. Hij hoopt dat D66 het financiële voordeel wil meewegen zodat minder uit de reserve hoeft te worden geput.

De heer Vasters (D66) komt er regelmatig langs en kent de plek goed. D66 gaat er goed naar kijken.
Hij vervolgt zijn inbreng. Hoe wordt de openbare ruimte direct naast de bebouwing, langs de Daalsetunnel, waar de schapen staan en voorheen parkeerplekken waren, aantrekkelijker gemaakt om te verblijven? Dat zal niet eenvoudig zijn met de drukke weg ernaast. Kan de input van omwonenden daar worden gebruikt of zijn hier al ideeën over?

De heer Van Rooij (Student & Starter) is blij dat de nieuwe modellen voor de Kop ASW-Oude Daalstraat er liggen. Vanwege de wooncrisis is het uitgangspunt van Student & Starter helder: zo veel mogelijk woningen bouwen met behoud van zo veel mogelijk hoogwaardig groen. Daarom steunt Student & Starter in de basis model 5, dat ook de voorkeur van het college heeft. Dit model biedt ruimte voor relatief veel woningen en behoudt vrijwel alle bomen. Student & Starter steunt de verdeling van 40% sociaal, 35% middenhuur en 25% vrijesector. Wordt hierbinnen ook actief gekeken naar studenten- en friendswoningen gezien de grote behoefte aan deze woonvormen?

De heer Van der Zweth (PvdA) vraagt waarom dat hier zo specifiek moet worden vastgelegd. Op enkele minuten lopen is De Syp waar veel jongvolwassenen wonen. Kan niet worden afgewacht wat uit de plannen komt?

De heer Van Rooij (Student & Starter) bevestigt dat zeker kan worden gekeken wat uit de plannen komt. Daarom vraagt hij of de wethouder daar ruimte voor ziet.
Hij vervolgt zijn inbreng. Wat Student & Starter zorgen baart, is dat model 5 € 1 miljoen uit de reserve Betaalbaar Wonen kost, terwijl andere projecten ook financiering nodig hebben. Meer woningen toevoegen, zou de kosten kunnen drukken en voorkomen dat de hele reserve wordt uitgegeven. Waarom is de mogelijkheid om model 5 uit te breiden met woningen langs de hele Oude Daalstraat, zoals in de modellen 2, 3 en 4, niet onderzocht? Hiervoor hoeft slechts een boom extra te wijken, maar het levert extra woningen op en financiële ruimte.

Mevrouw Bode (Volt) informeert of Student & Starter voorkeur heeft voor een ander model dan in het raadsvoorstel staat.

De heer Van Rooij (Student & Starter) vraagt de wethouder na te gaan wat het betekent als extra woningen aan model 5 worden toegevoegd.

Mevrouw Bode (Volt) constateert dat dat geen antwoord is op haar vraag. Welk model heeft de voorkeur van Student & Starter?

De heer Van Rooij (Student & Starter) antwoordt dat dit model 5 is.

De heer Te Hoonte (VVD) wijst erop dat in dat model de oppervlakte gelimiteerd is. Daar woningen aan toevoegen, zou bijvoorbeeld kunnen door het schrappen van de commerciële of buurtfunctie in de plint. Deelt Student & Starter dat voorstel of is er een andere plek waar woningen kunnen worden toegevoegd?

De heer Van Rooij (Student & Starter) deelt dat voorstel zeker niet. Student & Starter is heel blij dat er een commerciële of buurtfunctie komt.

De heer Te Hoonte (VVD) concludeert dat Student & Starter model 5 wil met meer woningen, maar dat mag niet ten koste gaan van de functie in de plint. Waar kunnen meer woningen worden gerealiseerd in model 5?

De heer Van Rooij (Student & Starter) vraagt of model 5 kan worden gecombineerd met elementen uit andere modellen. Wellicht kan het aantal woningen langs de Oude Daalstraat worden uitgebreid.

De heer Dekkers (GroenLinks) vraagt of Student & Starter het eens is dat, als er nog twintig woningen bij moeten komen, dat dat in de hoogte moet en ten koste gaat van de kwaliteit van het binnenhof of de aansluiting bij de rest van de buurt.

De heer Van Rooij (Student & Starter) is het daar niet mee eens. Het hoeft niet per se de hoogte in.
Hij vervolgt zijn inbreng. Student & Starter begrijpt dat sommige bewoners niet blij zijn met deze vraag, maar er is sprake van een enorme wooncrisis. Veel mensen wachten op een woning, niet alleen hier maar ook bij andere projecten die uit de reserve zouden kunnen worden gefinancierd. Hoe weegt de wethouder deze belangen? Ziet hij mogelijkheden om model 5 te verbeteren?

De heer Te Hoonte (VVD) vindt het lastig dat de conceptstartnotitie twee/drie jaar geleden uitgebreid is besproken. Daar zijn modellen aan toegevoegd. Dat is als onderzoeksopgave meegegeven. En nu vraagt Student & Starter nog meer modellen te onderzoeken zodat de woningcrisis wordt opgelost. Dat gaat dan weer drie jaar duren.

De heer Van Rooij (Student & Starter) reageert dat snelheid geboden is. Is het mogelijk om model 5 uit te breiden zodat niet de hele reserve hoeft te worden besteed aan dit project?

De heer Te Hoonte (VVD) geeft aan dat, juist omdat snelheid belangrijk is, de VVD haar eigen model opzij heeft gezet en heeft gekeken hoe het voorkeursmodel kan worden versterkt. De VVD doet concrete voorstellen waar woningen kunnen worden toegevoegd zonder dat de plattegrond wordt aangepast. Student & Starter zegt alleen dat woningen moeten worden toegevoegd zonder enig idee waar of dat modellen moeten worden samengevoegd. Student & Starter vraagt om een nieuwe variant.

De heer Van Rooij (Student & Starter) waardeert het dat de VVD haar eigen model heeft losgelaten, maar is het niet eens dat Student & Starter een nieuwe variant vraagt. Hij vraagt slechts wat het zou betekenen als bijvoorbeeld langs de Oude Daalstraat extra woningen worden toegevoegd en of daarmee meer financiële ruimte wordt gecreëerd.

De heer Te Hoonte (VVD) vraagt hoeveel extra onderzoekstijd deze vraag mag opleveren voordat deze wordt uitgevoerd.

De heer Van Rooij (Student & Starter) hangt daar geen concrete tijd aan, maar wil zo min mogelijk. Student & Starter was liever gisteren dan vandaag gestart met de bouw.

Mevrouw Bode (Volt) is blij met het voorliggende voorstel. De rib was verhelderend. Het was fijn om de modellen te kunnen zien en te puzzelen met de consequenties. In 3D krijgt dat meer beeld dan op papier. Volt is blij met het behoud van de bomen, de realisatie van het aantal woningen en de brede steun van omwonenden voor de voorliggende variant. Dat neemt al veel dilemma's weg.

Volgens **mevrouw De Vries** (Partij voor de Dieren) klopt het niet dat er brede steun was van omwonenden voor deze variant. In de bij het raadsvoorstel gevoegde stukken komt geen voorkeursvariant vanuit de omwonenden naar voren. Het is de voorkeursvariant van het college.

Mevrouw Bode (Volt) zegt niet dat iedereen deze variant steunt, maar naar aanleiding van de informatieavond en de ontvangen berichten wordt een afweging gemaakt tussen de impact van de modellen op de mensen die er al wonen. Daaruit concludeert zij dat er brede steun is.

Mevrouw De Vries (Partij voor de Dieren) vraagt of Volt het eens is dat het berekenen van impact op omwonenden niet gelijk staat aan steun van die omwonenden voor een plan.

Mevrouw Bode (Volt) spreekt niet over het berekenen van impact, maar over steun van de omwonenden.
Zij vervolgt haar inbreng. Volt volgt de VVD in het amendement over het behoud van de huidige twee panden naast het derde pand dat in de tekeningen terugkomt.
Volt is het eens met de VVD en de PvdA over de onhandige ligging van het fietspad. Moet dat werkelijk daar komen?

De heer Stellinga (CDA) kan zich goed vinden in het voorkeursscenario 5B, met name de handhaving van de bomen ter plaatse.
Het CDA betreurt het dat wordt gebouwd in de stedelijke hoofdgroenstructuur. Wat is opgenomen over groencompensatie is te vrijblijvend. Het CDA overweegt een motie hierover.
Die vrijblijvendheid is ook terug te vinden bij de kanttekening dat het voorkeursmodel een relatief klein bouwblok is voor het inpassen van drie segmenten. Wat betekent deze kanttekening? Wat als uit onderzoek blijkt dat het niet haalbaar is?
Het CDA heeft contact gehad met de omwonenden waaruit de vraag naar voren komt wat de herinrichting van het Westplein voor deze ontwikkeling betekent qua verkeersstromen en andersom. Hoe wordt het bereikbaar gehouden ter plaatse?

De heer Van der Zweth (PvdA) concludeert dat de vraag over de verkeersstromen technisch is en dat met de laatste vraag een soort essay wordt gevraagd. Wat is het doel van deze vraag?

De heer Stellinga (CDA) zou een essay zeer op prijs stellen in de zin van een algemene reflectie op wat het toevoegen van deze woningen gaat betekenen voor de bereikbaarheid van de plek.

Mevrouw De Vries (Partij voor de Dieren) vindt het goed dat is gekeken naar het behouden van zo veel mogelijk bomen. Partij voor de Dieren heeft er altijd op gehamerd dat de bomen in het Daalsepark niet mogen worden gekapt. Het is jammer dat geen model is uitgewerkt waarbij het behouden van zo veel mogelijk bomen het meest eenvoudig is, namelijk het niet bebouwen, maar behouden van het Daalsepark. Partij voor de Dieren zou dan het liefst zien dat er aandacht is voor de kwaliteit van het groen en het aantal bomen. Groen dempt geluid. Groen helpt bij het verbeteren van luchtkwaliteit, juist langs wegen met veel auto's. Partij voor de Dieren roept op het groen op deze locatie te versterken, onderbeplanting te realiseren, meer schuilplaatsen voor dieren te creëren, gemengde heggen aan te leggen voor musjes en andere vogels, te zorgen voor bloemen die bijen uitnodigen en de biodiversiteit daar te versterken. Niet alleen mensen, maar ook andere dieren snakken naar ruimte. Deze locatie valt binnen de stedelijke hoofdgroenstructuur en is beleidsmatig beschermd groen. Wat Partij voor de Dieren betreft wordt dat groen beschermd en versterkt.

De heer Biever (Stadsbelang Utrecht) spreekt in deze complimentenweek een blijk van waardering uit voor alle commissieleden die zich inzetten voor belangrijke beslissingen die de stad vormgeven.
Stadsbelang Utrecht vindt het cruciaal dat het voorkeursmodel 5C goed aansluit bij de belangen van de buurtbewoners. Worden hun zorgen over groen, verkeer en leefbaarheid voldoende meegenomen? Zo ja, hoe is dat concreet terug te zien?
Stadsbelang Utrecht is benieuwd naar de garantie voor het behoud van groen. In model 5C worden veel bomen behouden, maar blijven deze daadwerkelijk in latere fases staan? Hoe stevig is het draagvlak onder de bewoners? De participatie laat geen duidelijke voorkeur zien. Hoe wordt hun inbreng verder verwerkt?
De haalbaarheid is gebaseerd op een reserve van € 1 miljoen. Zijn alternatieve financieringsopties onderzocht? Welke risico's loopt de stad bij deze investering?
De voorgestelde woningverdeling van 40% sociaal, 35% middenhuur en 25% vrijesector klinkt goed. Hoe realistisch en betaalbaar is dit op de lange termijn? Welke garanties zijn er dat sociale huurwoningen sociaal blijven?
Mobiliteit is belangrijk. Hoe wordt gezorgd dat er voldoende ruimte blijft voor langzaam verkeer? Wat betekent het verdwijnen van parkeerplaatsen voor bewoners? Wordt dit een autoluw gebied of zijn er andere plannen?
Stadsbelang Utrecht wil dat goed wordt afgewogen of dit plan de beste oplossing is met minimale risico's en de meeste voordelen voor de stad en haar inwoners. Hoe ziet het college deze punten? Welke concrete waarborgen zijn er?

De voorzitter feliciteert de heer Biever met zijn eerste inbreng.

Schorsing zodat de wethouder de beantwoording kan voorbereiden.

Wethouder Eerenberg memoreert dat er in december 2022 een plan lag waar veel vragen over waren, onder andere van de VVD. Toen is besloten pas op de plaats te maken en zaken opnieuw te onderzoeken met een frisse blik. Een getalenteerd jong architectenbureau heeft opnieuw naar

de vraag gekeken. Dat is als kans opgepakt en er is opnieuw geparticipeerd. Nagegaan is of tot een soort een rood-groenachtig balansprogramma kon worden gekomen en dat is goed gelukt. Dat is mede gelukt omdat men het elkaar gunde om een stap terug te zetten en er ruimte was om kritische geluiden te omarmen. Het is mooi dat dat zo kon worden gedaan. Die werkwijze kan als niet efficiënt worden betiteld en in tijden van bezuinigen onder druk komen te staan. Terwijl het leuk is om samen te puzzelen en dat goed is voor het draagvlak en het resultaat.
In het voorkeursscenario van het college is geprobeerd de groen-rode balans te vinden. Aan de randen van die balans zijn vragen gesteld. Kan het niet groener of roder (lees: meer bebouwing)? Uiteindelijk is dat een politieke afweging tussen welke argumenten belangrijker zijn: groen of rood (extra woningen). Dat is een weging van waarden.
De VVD vraagt deuren toe te voegen aan de straatzijde. Dat is nu al uitgangspunt bij de Oude Daalstraat. Op een aantal plekken worden maisonnettewoningen ingetekend. Hij kan zich voorstellen dat dit als uitgangspunt/onderzoeksvraag aan het startdocument wordt toegevoegd.
Het is mogelijk zonder commerciële plint, maar dat is niet aan te raden omdat dat iets doet met de aard van het gebied. De rand van het centrum wordt verbonden met de Amsterdamsestraatweg. Daar is veel behoefte aan economische activiteit. Een plint met commerciële en maatschappelijke activiteiten zorgt voor een gebied waar mensen gaan lopen, op een terras zitten of een boodschap doen. Als dat wordt ontwikkeld als volledig woonblok waar om 22.00 uur de lichten uit en de gordijnen dicht gaan, doet dat iets met de sociale veiligheid en de kwaliteit. Hij adviseert die commerciële/levendige as tussen het centrum en de Amsterdamsestraatweg door te trekken in het belang van mensen die daar willen ondernemen, maar ook in het belang van de kwaliteit, de levendigheid en de veiligheid van het gebied.

De heer Te Hoonte (VVD) reageert dat het de bedoeling is om de fietsenstalling en een ruimte in de plint aan de Amsterdamsestraatwegzijde te behouden. Het gaat hem er vooral om de zijdes van de Daalsetunnel en het park luwer te houden om ze tegen de Amsterdamsestraatweg te kunnen afzetten.

Wethouder Eerenberg begrijpt de redenatie. In het meest positieve scenario kan dat zeven extra woningen opleveren op de begane grond waar 's avonds de gordijnen dicht en de lampen uit gaan. Dat doet iets met de kwaliteit, de (sociale) veiligheid. Hij adviseert een scenario waarbij in de plint ruimte is voor levendigheid met woningen daarboven of woningen aan de parkzijde, omdat men er dan fijner woont.

De heer Te Hoonte (VVD) reageert dat er een buurthuis is voorzien en dat zal ook rond 23.00 uur sluiten.

Wethouder Eerenberg bevestigt dat. Als daar woningen worden gerealiseerd, woont men aan de rand van het centrum. Allen zijn op de hoogte van de toenemende overlast rondom het centrum. Als het buurtcentrum dicht is, woont men erboven of aan de achterzijde.
Hij vervolgt de beantwoording. De woningen met de huisnummers 8 en 10, kunnen blijven staan, maar dat is een weging. De verwachting is dat ze een financiële plus opleveren als ze mogen worden verkocht. De woningen zijn aangekocht met het voornemen ze te slopen. Ze zijn prima tijdelijk te bewonen, maar moeten worden gerenoveerd voor langere bewoning. Ze kunnen worden gebruikt voor een maatschappelijke functie, maar dat levert minder op en het parkje aan die zijde van het plangebied zal van fors mindere kwaliteit zijn. Het park wordt dan minder groen, wordt afgesloten aan de zijde van de Oude Daalstraat en gaat minder functioneren als buurtpark. In het participatieverslag is te lezen dat dat een zorg is van de direct omwonenden. In het kader van de kwaliteit van het park en het groen en de balans in dit stuk, adviseert hij te kiezen voor groen en park.

De heer Vasters (D66) vraagt de wethouder aan welke bedragen wordt gedacht bij verkoop.

Wethouder Eerenberg weet dat niet. In de grex staan ze als 'te slopen'. Als de waarde in de grex nul is, is elke euro winst. Het is hem niet bekend of hij daar iets over kan zeggen in de openbaarheid om de onderhandelingspositie van de gemeente niet te schaden. Mogelijk moet dit onder geheimhouding met de commissie worden gedeeld.

De heer Van der Zweth (PvdA) reageert dat het een forse eengezinswoning op een A-locatie is. Iemand zou een pand op een heel bijzondere plek kopen.

De heer Vasters (D66) had behoefte aan een indicatie, gegeven het debat dat werd gevoerd. Het college wordt niet verzocht dat uitgebreid in een nota toe te lichten.

Volgens **de heer Te Hoonte** (VVD) zijn de huisnummers 8 en 10 in het bestemmingsplan opgenomen met de bestemming 'wonen'. Heeft de reeds gesloopte woning daarnaast een andere bestemming dan 'wonen'?

Wethouder Eerenberg laat dat uitzoeken. Het is hem niet bekend wat de bestemming op perceelniveau is. Het voorliggende plan past niet letterlijk in het huidige plan. Als voor het voorkeursmodel wordt gekozen, moet het planologische juridische instrumentarium worden ingezet.
Hij vervolgt de beantwoording. In alle varianten ligt het fietspad langs het blok en dat blijft het college adviseren. Dat is prettig als men daar woont, het zorgt voor een rustiger route van de Daalsetunnel naar de Weerdsingel en fietsers hoeven de verkeersregelinstallatie dan niet te gebruiken.
De gesloopte woning (nummer 6) kan worden teruggebouwd in de bestaande stijl als dat het college wordt meegegeven.

De heer Van der Zweth (PvdA) vraagt of het een financiële plus is als dat wordt gedaan.

Wethouder Eerenberg antwoordt dat dit afhankelijk is van het doel en de stijl van de woning.

De heer Van der Zweth (PvdA) laat weten dat PvdA daaraan denkt, ook voor de naastgelegen panden. Wellicht kan op bedragen worden uitgekomen waardoor de reserve niet hoeft te worden aangesproken. Dat is een belangrijk aspect. In de bestaande bouw kunnen dan de gewenste percentages worden gerealiseerd.

Wethouder Eerenberg kan dat niet ontkennen, maar in de balans rood-groen wordt dan gekozen voor meer rood in het vrije segment terwijl het college kiest voor net iets meer groen.
De betonnen schaapjes zijn geweldig, maar daarover is nog niet nagedacht. Het zou mooi zijn als ze letterlijk kunnen blijven of als er een mooie knipoog in de panden mee kan worden gemaakt. Hij bedankt GroenLinks voor het compliment.
In het startdocument wordt uitgegaan van veertig-zeventig woningen, zodat er ruimte is om na te gaan hoe wordt uitgekomen. De andere randvoorwaarden (bouwlagen, vierkante meters et cetera) zijn wel hard. Er is een inschatting gemaakt waarop wordt gedacht uit te komen.
Dit voorstel en Samen Stad Maken hebben elkaar gekruist. Het samenwerkingsplan volgt nog. Geprobeerd wordt het rondom de raadsbehandeling op DenkMee Utrecht! te plaatsen.
Met betrekking tot het eerder afbuigen van het bestemmingsverkeer Beurskwartier, verwijst hij naar de raadsbrief met daarin de toezegging om eind 2025/begin 2026 die specifieke vraag te beantwoorden waarna erover kan worden gedebatteerd.
D66 vroeg hoe het park aantrekkelijk wordt gemaakt om het te gebruiken. Dat is een vervolg onderzoeksvraag, waarbij het helpt als de raad daarover een uitspraak doet. Als een meerderheid kiest voor levendigheid, wordt een ander gesprek gevoerd dan wanneer een meerderheid kiest voor rust of ruimte voor fauna.
Hier is geen blik op studenten- of friendswoningen. De mogelijkheden voor friendswoningen kunnen in een volgende fase worden onderzocht. Studentenwoningen zouden alleen aan de orde kunnen komen in een soort gemengde vorm met de overige sociale huur. Daarvoor zou dan een raadsmeerderheid moeten zijn.

De heer Van der Zweth (PvdA) stelt dat hier gelijkvloerse en goed toegankelijke appartementen worden gerealiseerd. Moet niet aan ouderenwoningen worden gedacht?

Wethouder Eerenberg denkt dat dat zeker mogelijk is gezien het beoogde programma. Er is ook een ambitie op friends- en studentenwoningen. Als een deel van de sociale huurwoningen mag worden ingevuld door studentenwoningen, kan met een corporatie worden gesproken over een soort mengvorm. Hij kan zich niet voorstellen dat alle sociale huurwoningen naar de SSH gaan.

De heer Van der Zweth (PvdA) vraagt of een voorstel nodig is voor bijvoorbeeld ouderenwoningen, omdat dat kan zorgen voor doorstroming vanuit de wijk. Dat levert een voordeel op voor woningzoekenden en aan het einde van die rit vinden ook starters een woning.

Wethouder Eerenberg wil aan het eind van de beantwoording aangeven hoe een aantal van dergelijke zaken in het proces worden opgenomen.
Hij vervolgt de beantwoording. De reserve wordt ingezet voor de rood-groene balans waarvoor het college heeft gekozen. Het programma en het aantal vierkante meters moeten worden gefinancierd, omdat, gezien de complexiteit van het gebied, wordt uitgekomen op niet-betaalbare woningen. Daarvoor is de reserve nodig. Als een andere weging wordt gemaakt en bijvoorbeeld wordt gekozen voor meer rood of een minder betaalbaar programma, dan wordt de reserve wellicht minder aangesproken.
Richting het CDA geeft hij aan dat, als het programma niet lukt de Utrechtse aanpak aan de orde is. Dit is het te onderzoeken uitgangspunt. Het college denkt dat dit mogelijk is, maar niemand weet wat er in de wereld gaat gebeuren of wat de macro economische omstandigheden worden.
In dit voorstel wordt uitgegaan van 15.000 voertuigen op het Westplein op grond van het mobiliteitsplan, de knip et cetera. Hier komt een relatief laag aantal woningen dichtbij de stad met naar verwachting weinig autogebruik. Dat gaat niet van wezenlijke invloed zijn op het Westplein.
Partij voor de Dieren heeft een zuivere redeneerlijn en altijd aangegeven dat hier moet worden gekozen voor het groene model. Als voor dit model wordt gekozen, wordt uiteraard gekozen voor biodivers en inheemse soorten.
In antwoord op de vraag van Stadsbelang Utrecht naar de mening van de bewoners, verwijst hij naar het participatieverslag. Bewoners is niet gevraagd te kiezen. Per model is in het participatieverslag te zien wat bewoners zien als kans of zorg. Het in stand houden van de huisnummers 8 of 10 vinden de direct omwonenden een zorg. De plussen en minnen kunnen worden betrokken bij de weging.
Over alternatieve financieringsmogelijkheden heeft hij iets gezegd richting Student & Starter. Een van de subscenario's bij model 5 is bijvoorbeeld een ander woonprogramma, maar dan worden de woningen minder betaalbaar.
Stadsbelang Utrecht vroeg welke garantie er is dat sociale huurwoningen sociaal blijven. Hier wordt gezocht naar een corporatie die het sociale deel afneemt. In dat geval gelden de gebruikelijke spelregels en blijven woningen doorgaans tamelijk lang sociaal.
Uit onderzoek is gebleken dat sprake is van overcapaciteit aan parkeerplekken in het gehele rayon. In het park ligt een slecht gebruikt parkeerterrein. De verwachting is dat de parkeerproblematiek wordt opgelost, zeker gezien het verwachte fietsgebruik.
De bomen blijven ook in latere fases staan. Er is gekeken naar duurzaam behoud van de bomen.

Mevrouw De Vries (Partij voor de Dieren) vraagt of de wethouder het eens is dat daarover nog niets kan worden gezegd omdat nog geen bomen-effectanalyse is gedaan. Het is niet gezegd dat die bomen de bouwwerkzaamheden overleven.

Wethouder Eerenberg meldt dat een inschatting is gemaakt. Door de afdeling Groen is beoordeeld dat aan de eisen van goed leven als boom wordt voldaan. Er zijn altijd risico's als wordt gebouwd, maar de inschatting van de eigen experts is dat dit zou moeten kunnen. In een latere fase wordt nog nader onderzoek gedaan.
Hij vervolgt de beantwoording en zegt geen strekt ter vervanging toe, omdat het om een politieke weging gaat. Partijen moeten in de raad hun democratische positie innemen. Middels amendementen kunnen onderzoeksvragen aan de startnotitie worden toegevoegd. Voor harde randvoorwaarden of niet te overschrijden grenzen, moet zeker een amendement worden ingediend.

De voorzitter gaat na of er gemiste vragen zijn.

De heer Dekkers (GroenLinks) wijst erop dat de wethouder niet is ingegaan op de vraag of het fietsverkeer kan worden verdund door de aansluiting op de Oude Daalstraat of een straat verder te doen, met name richting de Fietsroute om de Noord.
Hij heeft ook gevraagd naar het samenwerkingsplan, waarom dat niet in de startnotitie zit en wanneer dat mag worden verwacht. Bewoners en de Fietsersbond zouden daarin een plek kunnen krijgen.

De voorzitter meldt dat de laatste vraag is beantwoord.

Schorsing zodat de wethouder de beantwoording kan voorbereiden.

Wethouder Eerenberg stelt dat het verdunnen van het fietsverkeer om de Noord een stedelijk vraagstuk is. De Oude Daalstraat loopt dood en er worden veel auto's geparkeerd. Een combinatie met een 'dikke fietsroute' wordt niet gezien.
Als het fietsverkeer moet worden verdund met een andere route om de Noord wordt een nu ongewenste fietsroute mogelijk wel goed genoeg, maar daar zitten nog veel dilemma's. Als een meerderheid van de raad wil dat wordt uitgegaan van een bepaalde verdunning om na te gaan of tot andere wegingen binnen dit gebied wordt gekomen, zou dat onderdeel moeten zijn van het raadsdebat. Voor het raadsdebat is technische ondersteuning mogelijk.
Door de raad toegevoegde onderzoeksvragen, randvoorwaarden et cetera leiden niet tot een nieuw startdocument, maar landen rechtstreeks in de Nota van Uitgangspunten.

De heer Te Hoonte (VVD) heeft het idee dat de wethouder het erg groot maakt. De heer Dekkers vraagt of de twee straten om het gebied kunnen worden gebruikt. Er lag een plan met een flatgebouw om de hoek waarbij al het verkeer langs de buitenkant werd afgewikkeld. Dat het fietsverkeer dwars door het park gaat, zat niet in de varianten die twee jaar geleden zijn besproken. Herkent de wethouder dat?

Volgens **wethouder Eerenberg** vroeg GroenLinks naar het verdunnen van het fietsverkeer met de Fietsroute om de Noord. Dat is een veel grotere vraag dan binnen dit plangebied kan worden beantwoord. De verwachting is dat veel fietsers gebruik willen maken van deze fietsinfrastructuur en dan is de combinatie met de Oude Daalstraat niet geschikt. Wie hier woont, wil makkelijk met de fiets bij zijn/haar woning kunnen komen. Als het mogelijk is om het fietsverkeer door dit gebied fors te verminderen door het bieden van een alternatieve interessante route om de Noord, dan moet met de stedelijke mobiliteitsexperts worden gekeken wat dat vraagt en wat de gevolgen daarvan zijn. Als fracties overtuigd zijn dat van minder fietsgebruik kan worden uitgegaan, kan dat in het raadsdebat aan de orde komen.

De heer Te Hoonte (VVD) vroeg of de wethouder herkent dat in het oorspronkelijke plan een flatgebouw om de hoek stond waar ook geen fietspad doorheen liep.

De voorzitter stelt dat dat geen gemiste vraag is.

De heer Te Hoonte (VVD) heeft deze vraag zojuist gesteld en deze is niet beantwoord.

De voorzitter reageert dat de interruptie dan niet is beantwoord zoals de heer Te Hoonte het zou wensen. De heer Te Hoonte heeft geen spreektijd meer.

De heer Van der Zweth (PvdA) heeft gevraagd of de betonnen schaapjes mochten blijven.

De voorzitter meldt dat deze vraag is beantwoord. Zij vraagt of er behoefte is aan een tweede termijn.

De heer Van Rooij (Student & Starter) maakt uit de beantwoording van de wethouder op dat bijvoorbeeld het behouden van de woningen met nummer 8 en 10 bijdraagt aan de financiën van het project. Student & Starter wil dat de reserve overeind blijft en stelde voor dit rijtje huizen door te trekken naar het nieuwe deel. Hoe beoordeelt de wethouder het nadeel voor het groen als meer woningen worden gerealiseerd?

De heer Dekkers (GroenLinks) overweegt voorstellen om extra zaken te onderzoeken en gaat met de mobiliteitsdeskundige na of tot een hanteerbare onderzoeksvraag over de fietsroutes kan worden gekomen.

Wethouder Eerenberg laat weten dat het hele rijtje zou kunnen worden volgebouwd met extra woningen, maar ontraadt dat. Wat het college betreft zouden de nummers 8 en 10 moeten worden gesloopt voor versteviging van het groen en een betere stedelijke kwaliteit voor de omwonenden

(zie ook het participatieverslag). Als het hele rijtje wordt volgebouwd met woningen, slaat de balans te veel door naar het rood in het plan.
De heer Te Hoonte had gelijk met zijn niet-beantwoorde vraag: dat was vroeger het inzicht.

De voorzitter concludeert dat dit onderwerp als B-punt wordt doorgeleid naar de raad en stelt behandeling voor in 30 minuten.
Zij bedankt de aanwezigen, wenst hen een fijne middag en sluit de vergadering om 12.52 uur.

Lijst van toezeggingen

Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Westflank Zuid, stationsgebied 1e herziening (wethouder Eerenberg):

- Wethouder Eerenberg zegt namens het college toe dat de raad in de periodiek te verstrekken raadsbrieven over de voortgang van ontwikkelingen binnen het stationsgebied ook aspecten als stand van zaken realisatie fietsparkeervoorzieningen en bomen/ groen binnen het gebied.

Verslag openbare vergadering commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

Datum	13 maart 2025
Locatie	Raadzaal, stadhuis
Verslag door	mw. S. Donkers (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag	

Aanwezigen

De voorzitter, dhr. J. Vasters, de wethouders, dhr. E. Eerenberg, de commissiegriffier, dhr. F. de Kok, de leden, dhr. R. Biever (Stadsbelang Utrecht), dhr. R. Snijder (Student&Starter), dhr. F. Dekkers (GroenLinks), mw. L. Bode (Volt), dhr. L. van Straalen (ChristenUnie), mw. A. Sasbrink (PvdD), mw. M. Vermeulen (GroenLinks), dhr. A. Aït Daoua (D66), dhr. H. Stellinga (CDA), dhr. G. Dijkstra (EenUtrecht), mw. M. Zijdenbos (VVD), mw. T. Meerding (VVD), mw. R. Leever (PvdA), dhr. C. Bos (Stadsbelang Utrecht), Linda Bode (Volt)

Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

Verslag openbare vergadering commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

1. Opening en mededelingen 1
2. Bindend Advies: omgevingsvergunning verlenging Place2BU 1
3. Sluiting....6
Lijst van toezeggingen 6

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 09.30 uur en heet iedereen die meekijkt van harte welkom.

2. Bindend Advies: omgevingsvergunning verlenging Place2BU

Mededelingen

De wethouder heeft geen mededelingen.

Mededelingen

De commissieleden hebben geen mededelingen.

De voorzitter geeft aan dat dit de eerste keer is dat dit instrument wordt ingezet. Op 3 februari 2025 heeft Vergunningen, Toezicht en Handhaving een aanvraag voor een omgevingsvergunning ontvangen voor het verlengen van de instandhoudingstermijn van 510 woonstudio's en 8 skaeve huse voor het woonproject Place2BU. De aanvraag betreft een verlenging met drie jaar van 30 juni 2026 tot 30 juni 2029, waarmee de totale duur van het woonproject op dertien jaar komt. De aanvraag behoeft een bindend advies van de raad. Conform de werkafspraken met de commissie ontvangt de commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken de stukken zoals ingediend door de aanvrager. Het besluit gaat uit van een positief advies maar kan in de raadsvergadering ook door middel van een amendement worden voorzien van een negatief advies. Ook kunnen er andere overwegingen meegegeven worden aan het positieve advies door middel van een amendement.

Eerste termijn

Mevrouw Sasbrink (PvdD) vindt het een waardevol concept en is positief over het behoud ervan. Gezien het feit dat het lastig is een alternatief te vinden en het bovendien veel energie en kosten zal besparen, steunt zij dit advies. Een deel van het perceel moet langer wachten op een groene invulling en zij vraagt of de wethouder weet wat Woonin doet om dit lange wachten te compenseren. Ook wil zij weten of er ruimte is om dit als voorwaarde te verbinden. Omwonenden voelen zich overrompeld door het besluit, omdat zij ervan uitgingen vanaf 2026 van rust te kunnen genieten. Zij hebben onvoldoende vertrouwen dat de overlast wordt opgelost en vragen wat de wethouder nog kan doen om hierin te bemiddelen. Ten slotte vraagt de PvdD zich af waar de bewoners na 2029 naartoe moeten, mogelijk verspreid over meerdere kleinschalige locaties.

De heer Stellinga (CDA) vindt het prettig om zonder spreektijden te kunnen spreken. Hij onderschrijft het bijzondere karakter van de plek, die betaalbare oplossingen biedt aan diverse doelgroepen. Het CDA erkent het maatschappelijk belang, maar weegt ook de klachten zwaar mee en neemt vooralsnog geen standpunt in. Zij willen voor de behandeling nog in contact komen met de omwonenden en bewoners, bijvoorbeeld in de vorm van een RIB.

De heer Van Straalen (ChristenUnie) begrijpt de zorgen en vraagt wat het CDA zou helpen. Voor hem zou het helpen om te weten dat de wethouder in gesprek is met bewoners en dat het beheersplan wordt nageleefd.

De heer Stellinga (CDA) is het hiermee eens en wil zelf ook met mensen spreken over de situatie. In het beheersplan kunnen zeker afspraken worden vastgelegd. Hij leest in het geluidsonderzoek dat door de verlenging de tijdelijke status vervalt en dat de woningen als permanente woningen getoetst moeten worden. In de conclusie is te lezen dat de uitwendige scheiding moet voldoen aan maximaal 23 dB. Dit is echter niet aangetoond. De voorlopige conclusie van het CDA is dat de gebouwen niet voldoen aan de eisen.

De voorzitter geeft aan dat dit een technische vraag is.

De heer Stellinga (CDA) wil benadrukken dat de woningen niet voldoen aan de geluidseisen. Als dat niet zo is, kan er geen medewerking worden verleend. Hij wil hier graag een bevestiging van krijgen. Dit zou een groot juridisch probleem opleveren.

De heer Dekkers (GroenLinks) steunt het positieve advies met enkele kanttekeningen. Hij vindt het ongemakkelijk dat er geen concept-reactienota is om een afweging te kunnen maken. Voor een eerste meningsvorming is dit voldoende. Het college moet wat hem betreft nog een zorgvuldige reactie op de zienswijze opstellen. De voorwaarden voor het beheersplan mogen zowel op het gebied van overlast als op de contacten met de omwonenden strikter zijn. Hij vraagt of het college daar voldoende op stuurt. Daarnaast sluit hij zich aan bij de vraag van de PvdD over de situatie na afloop van de vergunning. Hij heeft het geluidsonderzoek anders geïnterpreteerd en is benieuwd naar de reactie van de wethouder daarop.

Mevrouw Zijdenbos (VVD) vindt het een dilemma, omdat het een lastige afweging is. De locatie is al jaren niet meer 'the place to be'. Er is veel overlast en er zijn veel problemen, zoals oververhitte studio's en kakkerlakkenplagen. De VVD heeft er geen goed gevoel bij om de vergunning te verlengen, omdat de problemen nog niet zijn opgelost. Zij wil een werkzame en duurzame oplossing. Hoewel het sociale beheersplan wordt geïntensiveerd, is de VVD van mening dat blijven doen wat je deed, betekent dat je krijgt wat je kreeg. Zij is er niet van overtuigd dat dit voldoende zal helpen.

De heer Dekkers (GroenLinks) is van mening dat het beheersplan al verbeterd is en niet hetzelfde is als voorheen.

Mevrouw Zijdenbos (VVD) erkent dat het plan strenger is, maar niet noodzakelijk beter. De zichtbaarheid van zorgpartijen is onvoldoende en ook de Colored Kitchen is minder aanwezig. De VVD wil dat de veiligheid wordt gewaarborgd en de overlast verminderd. De zorgen van buurtbewoners moeten serieus worden genomen, en zij vragen zich af waarom de initiatiefnemers niet hebben gekeken naar de verhouding tussen dragende en vragende bewoners. Een aanpassing in de balans kan een goede oplossing zijn; zo zouden er meer studenten in Place2BU kunnen wonen. De einddatum blijkt niet duidelijk te zijn gecommuniceerd en de vraag is hoe dit aan de buurtbewoners is overgebracht. Zij sluiten zich aan bij de RIB van het CDA. Er mag geen gat ontstaan tussen het einde van het project en het vinden van een nieuwe locatie. De VVD hoort dat er nog veel onduidelijkheid is en vindt het voorstel nog niet rijp voor besluitvorming. Zij hopen dat de wethouder in gesprek kan gaan met de aanvragers om de zorgen weg te nemen.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) is van mening dat er sowieso binnen acht weken een uitspraak moet worden gedaan, omdat de vergunning anders automatisch wordt verlengd. Zij vindt dat het aan de raad is om in het advies een standpunt in te nemen. Zij wil van de VVD weten hoe zij het probleem zouden oplossen.

Mevrouw Zijdenbos (VVD) zou in dit geval negatief stemmen, omdat de zorgen dermate belangrijk zijn om op te lossen.

Mevrouw Bode (Volt) vindt dat dit aantoont hoe onzeker tijdelijke woningen zijn, omdat de woonbehoefte structureel is. De woningen zijn niet geschikt voor langdurig verblijf, omdat het een ongezonde leefomgeving betreft. Volt wil een plan waarin duidelijk wordt vastgelegd waar bewoners permanent kunnen wonen. Het beheersplan moet scherper worden opgesteld, met als doel minder overlast en afvaldumping. Dit moet expliciet worden opgenomen en flexibel blijven als blijkt dat de huidige aanpak niet werkt.

De heer Dekkers (GroenLinks) vraagt wat er wordt verstaan onder een ongezonde omgeving.

Mevrouw Bode (Volt) vindt dat de woningen niet voldoen aan de eisen voor permanente bewoning vanwege geluidsoverlast en hun beperkte omvang.

De heer Aït Daoua (D66) vindt het een lastige keuze, omdat het een enorme klap zou betekenen voor alle inwoners als de vergunning niet wordt verlengd. D66 heeft begrip voor de zorgen van de omwonenden, maar wil toch positief adviseren, mits het beheersplan goed wordt nageleefd.

De heer Stellinga (CDA) vindt het vreemd dat GroenLinks en D66 het plan steunen, terwijl er veel bezwaren zijn. Hij vraagt of er in de fractievergadering is overwogen om tegen te stemmen.

De heer Aït Daoua (D66) wijst op de 510 woonstudio's en vraagt zich af wat er met de bewoners zou gebeuren als er tegen wordt gestemd.

De heer Stellinga (CDA) benadrukt dat dit dilemma op enig moment toch zal komen, of dat nu in 2026 of in 2029 is. Hij vraagt zich af waarom het altijd 'ja' met aantekeningen moet zijn en waarom er niet een keer serieus wordt overwogen om 'nee' te zeggen.

De heer Aït Daoua (D66) stelt dat er binnen zijn partij zeker afwegingen zijn gemaakt en dat zij dit keer positief adviseren, omdat er tot 2029 nog wat extra tijd is.

De heer Dekkers (GroenLinks) maakt een punt van orde en vindt het ongepast dat er wordt gesuggereerd dat er niet serieus wordt nagedacht. Hij beschouwt dit als een aantijging en vat het persoonlijk op. Hij vraagt de heer Stellinga zijn woorden terug te nemen.

De heer Stellinga (CDA) ontkent iets dergelijks te hebben gezegd. Hij bedoelde te vragen of er ooit serieus is overwogen om 'nee' te zeggen.

De voorzitter merkt op dat de opmerkingen zijn genoteerd en erkent dat de woorden van de heer Stellinga mogelijk harder overkwamen dan bedoeld.

De heer Dekkers (GroenLinks) wil benadrukken dat GroenLinks kritisch is op het college. Aangezien het college deels uit GroenLinksleden bestaat, is het niet vreemd dat zij het regelmatig met het college eens zijn.

De heer Aït Daoua (D66) vraagt de wethouder om een toelichting over de gebiedsontwikkeling en de gevolgen voor de functies die er ontstaan. Hij kondigt ook schriftelijke vragen aan over hoe huisvesting gewaarborgd kan worden voor kwetsbare groepen. Daarbij sluit hij zich aan bij de vragen over wonen en beschermde opvang.

Mevrouw Zijdenbos (VVD) hoort dat D66 huisvesting belangrijk vindt, maar vraagt of de heer Aït Daoua ook vindt dat het college eerder had moeten zoeken naar andere huisvesting.

De heer Aït Daoua (D66) erkent dat het vinden van ruimte in de stad lastig is en dat een verlenging op deze locatie de meest eenvoudige oplossing is.

Mevrouw Zijdenbos (VVD) vraagt nogmaals waarom er dan niet eerder met zoeken is begonnen.

De heer Aït Daoua (D66) vindt het een lastige vraag en meent dat het college deze moet beantwoorden. Hij wil bovendien deze groep mensen niet verplaatsen en daarmee het probleem verplaatsen.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) sluit zich aan bij de vragen van de PvdD en deelt de zorgen van de VVD. Het lijkt hem onontkoombaar dat er verlengd moet worden. In het beheersplan lijkt de overlast minder groot dan de bewoners ervaren.

De heer Van Straalen (ChristenUnie) steunt de verlenging van het advies tot de afgesproken datum van juni 2029, maar begrijpt de zorgen van bewoners. Hij wil bevestiging van de wethouder dat er gesprekken plaatsvinden met beheerders, bewoners en omwonenden. Hij sluit zich verder aan bij de PvdD en GroenLinks over de zorgen over waar de bewoners na 2029 naartoe moeten. In het vervolg zou de ChristenUnie meer kleinschalige woonprojecten willen zien, en daarbij wijst hij de wethouder op een motie uit 2017 waarin wordt aangegeven dat er altijd plek moet zijn voor Place2BU. Gemengde woonprojecten zijn belangrijk voor Utrecht, omdat bewoners zo naar elkaar omkijken en in contact komen met mensen die ze anders nooit zouden spreken. Ook vindt de ChristenUnie het van belang dat er lessen worden getrokken uit het project.

Mevrouw Leever (PvdA) steunt het project en kan een positief advies geven. Het is een plek met een sociaal karakter en de partij stond ook achter de motie dat er altijd een plek moet zijn voor Place2BU. Zij sluit zich dan ook aan bij de vragen die al gesteld zijn over wat er na 2029 gebeurt.

De heer Biever (Stadsbelang Utrecht) wil geen halfslachtige oplossingen, maar structurele zekerheid voor wonen en leefbaarheid in Utrecht. Achter de verlenging lijkt een fundamentele vraag schuil te gaan. Verlengen lijkt een praktische oplossing, maar hij vraagt zich af hoe wordt geborgd dat tijdelijke oplossingen niet ten koste gaan van structurele oplossingen. Stadsbelang Utrecht staat voor een stad waar betaalbaar wonen hand in hand gaat met leefbaarheid en participatie. Zonder heldere garanties kan Stadsbelang Utrecht niet akkoord gaan. Hij vraagt hoe wordt geborgd dat deze woonruimte beschikbaar blijft voor de juiste doelgroep en of er maatregelen tegen misbruik worden genomen. Ook wil hij weten hoe concreet het uitstroomplan is dat in de maak is voor de bewoners. De tijdelijke woonruimte lijkt voor sommigen eerder een fuik dan een springplank te worden. Hij is van mening dat de gemeente ervoor moet zorgen dat bewoners niet in de knel komen. De aanvraag van de verlenging is in strijd met het omgevingsplan

en hij wil weten waarom er een uitzondering wordt gemaakt. Stadsbelang Utrecht vindt dat de regels helder en consequent moeten zijn, zodat de stad zich voorspelbaar kan ontwikkelen. In de voorwaarden staat dat de tijdelijke bouwwerken na 2029 volledig moeten worden verwijderd. Hij vraagt hoe dit wordt geborgd en wie opdraait voor de sloop- en opruimkosten. Stadsbelang Utrecht pleit voor een verstandige afweging die niet in strijd is met de leefbaarheid van de stad. Er moeten duidelijke afspraken zijn over wie er woont en hoe de doorstroom verloopt. Verder moet er strikte handhaving van het beheersplan en controle op overlast zijn.

Wethouder Eerenberg legt uit wat er vandaag is gedaan. Voor dit deel van de vergunningen heeft het college geen mandaat. De raad heeft aangegeven dat hij dit soort vergunningen zelf wil beoordelen. De vragen die aan de wethouder worden gesteld, zijn iets anders dan is afgesproken. De wethouder is in feite de ontvanger van het bindende advies. Hoe meer de wethouder nu zegt, hoe meer hij het advies van de raad aan zichzelf vormgeeft. Hij wil duidelijk maken dat de vraag van de woningbouw is of deze woningen langer mogen blijven staan. Ambtelijk zijn er argumenten aangevoerd waarom er een positief advies is afgegeven, waaronder de motie die is ingediend om de woningen langer te laten staan. Privaatrechtelijk is al afgesproken dat ze tot 2029 mogen blijven staan. Daarna komt het masterplan Leidsche Rijn. Hij merkt op dat hij eigenlijk een advies aan het geven is over zijn eigen advies. Wanneer hij kijkt naar de vraag over het eerder aanleggen van groen, zou hij adviseren dit niet te doen. Van de woningbouw zou dan worden gevraagd om voor drie jaar groen aan te leggen. Het beheersplan wordt onderdeel van de vergunningsaanvraag en kan, indien nodig, worden uitgebreid. Klachten worden altijd serieus genomen. Het is altijd duidelijk geweest dat de einddatum 2029 zou zijn. De wethouder heeft ook met omwonenden gesproken en makelaars hebben dit eveneens aangegeven. Indien het beheersplan niet voldoende blijkt, nodigt de wethouder de leden uit om suggesties te doen voor aanscherping.

Mevrouw Zijdenbos (VVD) ziet dat het beheersplan wordt uitgevoerd, maar het toetsteam zegt juist dat het beheersplan nog moet worden uitgevoerd. Zij vraagt of het beheersplan al in werking is getreden en of er al effecten zichtbaar zijn.

Wethouder Eerenberg geeft aan dat dit niet het geval is. Gezien de zorgen van omwonenden is dit het moment om met het beheersplan aan de slag te gaan. De bewoners krijgen een uitstroomplan voor na 2029. Nieuwe bewoners krijgen een contract met een einddatum. Indien besloten wordt de vergunning te verlengen, zou dat helpen bij het tijdig vinden van oplossingen. Er is echter onvoldoende ruimte om de units zelf te verplaatsen.

De heer Stellinga (CDA) vraagt of er wel gezocht wordt naar ruimte om de units na 2029 te verplaatsen.

Wethouder Eerenberg bevestigt dat er gezocht zal worden, maar dat dit een inspanningsverplichting is, geen resultaatgarantie.

De heer Stellinga (CDA) benadrukt dat de units in 2029 sowieso weg moeten en dat er dus een alternatieve locatie nodig is.

Wethouder Eerenberg maakt onderscheid tussen de mensen en de containers. De bewoners kunnen naar andere projecten en woningen, maar de containerwoningen kunnen niet zomaar worden verplaatst. Als er een locatie wordt gevonden, ontstaat er een nieuwe discussie of de raad wil dat deze containers daar geplaatst worden of dat er woningen van betere kwaliteit moeten komen.

De voorzitter wil naar een afronding. Hij adviseert partijen die amendementen willen indienen, om dit met ambtelijke ondersteuning voor te bereiden. Verder geeft hij aan dat de kwestie in de volgende raadsvergadering behandeld wordt en dat er mogelijk geen tijd is voor een RIB.

De heer Stellinga (CDA) geeft aan zelf het gesprek aan te gaan met de bewoners.

De voorzitter merkt op dat er na het proces alsnog een RIB georganiseerd kan worden en dat de werkgroep de reactienota kan meenemen voor toekomstige processen.

Gemiste antwoorden
Er zijn geen gemiste vragen.

Tweede termijn
De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) vraagt zich af of het goed is hoe het proces nu is ingericht.

De voorzitter vindt het een terechte vraag ook omdat het de eerste keer is op deze manier. Hij wil dit op een apart moment bespreken.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) wil het zeker evalueren en kijken of er een goed proces voor ingericht kan worden.

De voorzitter geeft aan dat dit ook zeker gedaan wordt op een ander moment.

Toezegging
Er zijn geen toezeggingen gedaan.

3. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering om 10.17 uur

Lijst van toezeggingen
Er zijn geen toezeggingen gedaan.

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
20-02-2025	M119 Meer studentenkamers, minder uitstel!	Motie aangenomen	Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	20-05-2025		
20-02-2025	M110 Groene gevels horen bij de toekomst van een groen en gezond Overvecht	Motie aangenomen	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Wethouder Maatoug	Ruimtelijke projecten: Overvecht	20-05-2025		
20-02-2025	M108 Een betere participatie waarbij bewoners écht betrokken worden	Motie aangenomen	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Wethouder Maatoug	Ruimtelijke projecten: Overvecht	20-05-2025		
20-02-2025	M107 Ook Overvecht verdient nachtcultuur	Motie aangenomen	Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter)	Wethouder Maatoug	Ruimtelijke projecten: Overvecht	20-05-2025		
20-02-2025	M90 Neem ook sporten mee van Overvechters	Motie aangenomen	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Wethouder Maatoug	Ruimtelijke projecten: Overvecht	20-05-2025		
20-02-2025	M95 meer voorzieningen voor een leefbaar Overvecht	Motie aangenomen	Ait Daoua, A. (Achraf) (D66)	Wethouder Maatoug	Ruimtelijke projecten: Overvecht	20-05-2025		

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
20-02-2025	M97 Is de knip op de Mr. Tripkade nodig	Motie aangenomen	Ait Daoua, A. (Achraf) (D66)	Wethouder Maatoug	Ruimtelijke projecten: Overvecht	20-05-2025		
20-02-2025	M94 RSU-groen moet je doen	Motie aangenomen	Bode, L. (Linda) (Volt)	Wethouder Maatoug	Ruimtelijke projecten: Overvecht			
20-02-2025	M86 Stedenbouwkundige detaillering	Motie aangenomen	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks)	Wethouder Maatoug	Ruimtelijke projecten: Overvecht	20-05-2025		
20-02-2025	M85 Eventuele sloop en nieuwbouw in de toekomst mag niet leiden tot verwaarlozen van woningen en uiteenvallen van gemeenschappen	Motie aangenomen	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks)	Wethouder Maatoug	Ruimtelijke projecten: Overvecht	20-05-2025		
20-02-2025	M73 Ontzie de binnenhoven	Motie aangenomen	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Wethouder Maatoug	Ruimtelijke projecten: Overvecht	20-05-2025		
23-01-2025	M40 Inzet voor een tijdelijke en volwaardige	Motie aangenomen	Vermeulen, M.W.C. (Maartje) (GroenLinks)	Wethouder Schilderman	Ruimtelijke projecten:	23-04-2025		

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	supermarkt op het USP				Utrecht Science Park			
23-01-2025	M39 Onderzoek en in gesprek over een supermarkt en levendig USP	Motie aangenomen	Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter)	Wethouder Schilderman	Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park	23-04-2025		
23-01-2025	M38 Stappen zetten naar een volwaardige wijk	Motie aangenomen	Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter)	Wethouder Schilderman	Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park	23-04-2025		
23-01-2025	M37 Een Grote Boodschap op de Uithof	Motie aangenomen	Raaijmakers, I. (Ilse) (PvdA)	Wethouder Schilderman	Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park	23-04-2025		
23-01-2025	M41 Placemaking en Pop-Ups USP (betrek bewoners bij passend winkelaanbod)	Motie aangenomen	Vermeulen, M.W.C. (Maartje) (GroenLinks)	Wethouder Schilderman	Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park	23-04-2025		
23-01-2025	M32 Hoog en waardige ontwikkeling Jaarbeursgebied	Motie aangenomen	Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	23-04-2025		

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
23-01-2025	M31 Verken waterrecreatie en -integratie in het Jaarbeursgebied	Motie aangenomen	Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	23-04-2025		
23-01-2025	M30 Tijd voor een levendig jaarbeursgebied	Motie aangenomen	Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	23-04-2025		
23-01-2025	M24 Kaders voor een raadsvoorstel voor Rijnenburg	Motie aangenomen	Koning, M.A. (Maarten) (D66)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Rijnenburg	31-12-2025		
23-01-2025	M25 Grip op Grond en Ontwikkeling in Rijnenburg	Motie aangenomen	Koning, M.A. (Maarten) (D66)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Rijnenburg	31-12-2025		
23-01-2025	M21 Rijnenburg, meer dan wonen	Motie aangenomen	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Rijnenburg	23-04-2025		
23-01-2025	M27 Samenwerking bij verkenning roeiwater in Rijnenburg	Motie aangenomen	Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Rijnenburg	23-04-2025		
23-01-2025	M26 Zorg dat we in Rijnenburg met de stroom mee roeien!	Motie aangenomen	Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Rijnenburg	23-04-2025		

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
23-01-2025	M20 Kringloopwinkels behouden voor de stad	Motie aangenomen	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Wethouder Schilderman	Ruimtelijke Ordening	23-07-2025		
23-01-2025	M23 Mobiliteit Rijnenburg	Motie aangenomen	Hoonte, G. te (Gertjan) (VVD)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Rijnenburg	23-04-2025		
23-01-2025	M44 Behoud de tuin van het Fraterhuis	Motie aangenomen	Hornsveld, I.S. (Ingeborg) (GroenLinks)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	23-04-2025		
12-12-2024	M549 Ga verder met scenario 4 voor Merwedekanaalzone deelgebied 6	Motie aangenomen	Vasters, J. (Joost) (D66)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	12-03-2025		
12-12-2024	M521 Versnel de bouw bij Jan van Galen	Motie aangenomen	Ait Daoua, A. (Achraf) (D66)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	12-03-2025		
14-11-2024	M463 Welgelegen is ook studenten wel gelegen	Motie aangenomen	Snijder, R. (Ruben) (Student & Starter)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	30-09-2025		
14-11-2024	M458 Digitale participatie voor een breed bereik	Motie aangenomen	Ait Daoua, A. (Achraf) (D66)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	24-07-2025		

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
14-11-2024	M457 Versnellen en samenwerken in Utrechtse gebiedsontwikkeling	Motie aangenomen	Snijder, R. (Ruben) (Student & Starter)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	30-09-2025		
14-11-2024	M464 Evaluatie Mandaatgebruik	Motie aangenomen	Ait Daoua, A. (Achraf) (D66)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	14-02-2025		
14-11-2024	M453 Sturen op totale woonlasten	Motie aangenomen	Zweth, R. van der (Rick) (PvdA)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	14-02-2025		
14-11-2024	M454 Maak het makkelijk te stemmen over delegeren	Motie aangenomen	Hoonte, G. te (Gertjan) (VVD)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	14-02-2025		
26-09-2024	M389 Bouw een fijn (t)huis!	Motie aangenomen	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Wethouder Maatoug	Ruimtelijke projecten: Lunetten-Koningsweg	26-12-2024		
26-09-2024	M394 cultuurlocaties Tussen de Rails	Motie aangenomen	Ait Daoua, A. (Achraf) (D66)	Wethouder Maatoug	Ruimtelijke projecten: Lunetten-Koningsweg	26-12-2024		
26-09-2024	M381 Passende grondprijzen voor wooncoöperaties	Motie aangenomen	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Wethouder Voortman	Grondzaken	27-12-2024	20250122: In het Uitvoeringsprogramma wooncoöperaties 2024-	

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
							2028 is aangegeven dat een afwijkende erfpachtregeling voor wooncoöperaties wordt onderzocht conform deze motie. Terugkoppeling hierover volgt in de grondprijzenbrief 2025.	
26-09-2024	M377 Duurzaam warmtesysteem vraagt visie op samenwerking	Motie aangenomen	Zwinkels, J.M. (Jantine) (CDA)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	27-12-2024		
26-09-2024	M379 Pak de kans voor een lokaal, geïntegreerd energiesysteem Zuilense Vecht	Motie aangenomen	Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	27-12-2024		
26-09-2024	M378 collectief warmtesysteem Zuilense Vecht	Motie aangenomen	Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	27-12-2024		
26-09-2024	M382 Kom in Actie bij Actief grondbeleid	Motie aangenomen	Bode, L. (Linda) (Volt)	Wethouder Voortman	Grondzaken	31-03-2025		

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
11-07-2024	M275 Mag het een metertje minder voor meer onzelfstandige studentenkamers	Motie aangenomen	van der Wilt, J.A.W. (Berdien) (D66)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	11-10-2024		
27-06-2024	M281 Behoud profielen IBB, TWC, en de Sterren	Motie aangenomen	Paalman, V. Victor (Horizon)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	27-09-2024		
27-06-2024	M280 Zoek fondsen voor het IBB versie 2	Motie aangenomen	Stellinga, H.J.J. (Hessel) (CDA)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	19-12-2024		
27-06-2024	M272 Kies voor betaalbaar wonen in Kloosterweide	Motie aangenomen	Zweth, R. van der (Rick) (PvdA)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	27-09-2024		
27-06-2024	M277 Realiseer Tweede Hoogbouw IBB	Motie aangenomen	Stam, T. (Titus) (PvdA)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	27-09-2024		
27-06-2024	M276 Snel meer studentenhuisvesting op de IBB	Motie aangenomen	van der Wilt, J.A.W. (Berdien) (D66)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	27-09-2024		
06-06-2024	M219 Ruimte voor levensbeschouwing	Motie aangenomen	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	06-09-2024		

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
06-06-2024	M218 Meer woningen in Merwedekanaalzone mogelijk maken	Motie aangenomen	Vasters, J. (Joost) (D66)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	31-12-2024		
06-06-2024	M215 Woonwensen deelgebied 6 Merwedekanaalzone	Motie aangenomen	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	31-12-2024		
28-03-2024	M112 Zorgvuldige afweging VO-school	Motie aangenomen	Zweth, R. van der (Rick) (PvdA)	Wethouder Maatoug	Ruimtelijke projecten: Overvecht	30-09-2024		
02-11-2023	M376 Beperk verhard terrein voor parkeren Steck	Motie aangenomen	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Wethouder Maatoug	Ruimtelijke projecten: Overvecht	02-05-2024		
06-07-2023	M291 Toekomstige inzet reserve betaalbaar wonen	Motie aangenomen	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	29-10-2023		
22-06-2023	M199 Ook het Beurskwartier heeft recht op sociaal-culturele buurtruimte	Motie aangenomen	Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	22-09-2023		

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	ingevuld door de buurt							
15-09-2022	M246 Wind mee op USP	Motie aangenomen	Bakker, H. (Has) (D66) Vermeulen, M.W.C. (Maartje) (GroenLinks) Oudejans, A.T. (Annemarijn) (Student&Starter) Snippe, L.C. (Lisanne) (Partij voor de Dieren)	Wethouder Schilderman	Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park	31-03-2023		

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
924	Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 06-03-2025 7. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Westflank Zuid, stationsgebied 1e herziening	Wethouder Eerenberg zegt namens het college toe dat de raad in de periodiek te verstrekken raadsbrieven over de voortgang van ontwikkelingen binnen het stationsgebied ook aspecten als stand van zaken realisatie fietsparkeervoorziening en en bomen/ groen binnen het gebied.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	30-10-2025		
907	Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 30-01-2025 7. Raadsvoorstel Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2025 – 2040	Wethouder Matoug zegt namens het college toe in de monitoring en verdere uitwerking mobiliteitsplannen voor Overvecht op basis van bestaande middelen ook aandacht te geven aan gedragsverandering van verkeersdeelnemers binnen de wijk en hier	Wethouder Maatoug	Ruimtelijke projecten: Overvecht	31-12-2029		

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
		door middel van een raadsbrief rapportage te geven aan de raad uiterlijk in 2029/ 2030.					
906	Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 30-01-2025 7. Raadsvoorstel Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2025 – 2040	Wethouder Maatoug zegt namens het college toe in de eerstvolgende rapportage over Samen voor Overvecht terug te komen over het vervolg/ stand van zaken uitwerking van de Omgevingsvisie Overvecht	Wethouder Maatoug	Ruimtelijke projecten: Overvecht	31-05-2025		
913	Gemeenteraad 23-01-2025 19. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk	Het college zal bij de eigenaar van de pomp in de Dichterswijk navragen wat de plannen zijn voor de grond en de raad hierover in een brief informeren in Q1 2025.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	31-03-2025		
885	Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken	De raad krijgt in Q1 2026 een raadsvoorstel	Wethouder Schilderman	Ruimtelijke projecten:	31-03-2026		

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	19-12-2024 11. Debat Stand van Zaken Supermarkt op de Uithof en andere ruimtelijke ontwikkelingen	met een SPvE voorgelegd.		Utrecht Science Park			
884	Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 19-12-2024 11. Debat Stand van Zaken Supermarkt op de Uithof en andere ruimtelijke ontwikkelingen	In Q2 de raad in een raadsbrief verder wordt geïnformeerd over de ontwikkeling van de supermarkt, waarin de door de commissie gedane suggesties worden betrokken. In deze brief wordt ook wat verder ingegaan op leefbaarheid/ verlevendiging van het USP/ De Uithof	Wethouder Schilderman	Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park	30-06-2025		
883	Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 19-12-2024 11. Debat Stand van Zaken Supermarkt op de Uithof	In de al eerder aangekondigde raadsbrief in Q1 van 2025 over de Samenwerkingovereenkomst (SOK) ook aan	Wethouder Schilderman	Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park	31-03-2025		

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	en andere ruimtelijke ontwikkelingen	wordt gegeven wat de eerste uitkomsten zijn van overleg met de universiteit over de ontwikkelingen met betrekking tot de supermarkt					
871	Commissie Veiligheid, Bestuur en Financiën 05-12-2024 9. Handhavingsdossier Binnenstad	De wethouder zegt toe in de eerstvolgende voortgangsrapportage van het risicovol project Informatie op Orde een terugkoppeling geven van de lobby in VNG-verband over de omgang met WOO-verzoeken.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening			
861	Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 21-11-2024 11. Raadsbrief Programmatische Verkenning Rijnenburg	Wethouder Eerenberg zegt namens het college toe dat de raad in Q4 van 2025 een Raadsvoorstel ontvangt waarin is opgenomen het MIRT onderzoek ten	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Rijnenburg	31-12-2025		

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
		aanzien van de infrastructurele ontsluiting, de leidende principes van verdere ontwikkeling van Rijnenburg, de samenwerkingsafsprake n en een realiteitscheck op de timing.					
851	Gemeenteraad 14-11-2024 17. Raadsvoorstel Uitwerking visie Welgelegen	M460 De Renaissance van de Ravellaan	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	14-02-2025		
850	Gemeenteraad 14-11-2024 17. Raadsvoorstel Uitwerking visie Welgelegen	M459 Onderzoek meerwaarde tramhalte voor Welgelegen	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	14-02-2025		
834	Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 24-10-2024 2.a. Raadsvoorstel Programmabegroting 2025	Wethouder Eerenberg zegt ten aanzien van de ontwikkeling deelgebied 6 Merwedekanaalzone toe dat de raad per raadsbrief in Q2 2025 verder wordt	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	30-06-2025		

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
		geïnformeerd over ruimte voor levensbeschouwing in dit gebied conform de toezegging (overgenomen motie) hierover op 6 juni 2024.					
818	Commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie 10-10-2024 8. Leefbaarheid Utrecht Science Park	De gemeente gaat met partners samenwerken op o.m. het informeren van bewoners en het samenwerken met bewoners en gaat met partners spreken over ontmoetingsplekken en de ruimte op het USP. In november vindt een schouw plaats. Het college informeert de raad voor de zomer van 2025. In de brief gaat het college ook in op de positie van dieren op het USP en hoe ze een	Wethouder Oosters	Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park	30-06-2025		

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
		stem krijgen in gesprekken die gevoerd worden.					
857	Gemeenteraad 26-09-2024 29. Raadsvoorstel Stedenbouwkundig Programma van Eisen Tussen de Rails	Wethouder Van Hooijdonk verwacht de raad rond de jaarwisseling de BOPA te kunnen sturen, waarin ook de natuuronderbouwing zit.	Wethouder Van Hooijdonk	Ruimtelijke projecten: Lunetten-Koningsweg	07-01-2025		
855	Gemeenteraad 26-09-2024 22. Raadsvoorstel Intrekken warmteplan Zuilense Vecht	Wethouder Eerenberg zal in een brief antwoord geven op de vraag of het warmtesysteem wordt meegenomen in de nota van uitgangspunten en om wat voor warmtesysteem het dan zal gaan.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	31-12-2024		
801	Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 05-09-2024 9.	Wethouder Voortman zegt toe dat de raad uiterlijk een kwartaal na	Wethouder Voortman	Grondzaken	31-12-2024	20250122: Op dit moment is nog niet bekend wanneer de resultaten van het	

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	Raadsvoorstel Beleidsnota Grondbeleid	het verschijnen van het rijksonderzoeksrapport Grondprijzen sociale huurwoningen (onderzoek wordt verwacht in Q4 2024) per raadsbrief wordt geïnformeerd over de uitkomsten van het overleg n.a.v. het onderzoek met de Utrechtse woningbouwcorporaties .				rijksonderzoek over sociale grondprijzen precies worden verwacht. De minister heeft in de Kamerbrief Tweede Voortgangsrapportage Modernisering Grondbeleid (20 december 2024) laten weten dat de onderzoeksresultaten ergens in 2025 worden verwacht.	
755	Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 04-07-2024 2. Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Eerste bestuursrapportage 2024	Wethouder Eerenberg zegt namens wethouder Schilderman toe dat de raad in Q4 2024 geïnformeerd wordt over de samenwerking van de gemeente met de Universiteit Utrecht inzake de verdere	Wethouder Schilderman	Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park	31-12-2024		

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
		uitwerking ambities Omgevingsvisie USP					
754	Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 04-07-2024 2. Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Eerste bestuursrapportage 2024	Wethouder Eerenberg zegt toe dat de raad bij de 5e tranche Woningbouwimpuls tevens geïnformeerd wordt over de evaluatie van de totale Woningbouwimpuls, inclusief de Utrechtse Aanpak.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	30-11-2024		
753	Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 04-07-2024 2. Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Eerste bestuursrapportage 2024	Wethouder Eerenberg zegt toe dat de raad in Q4 2024 een raadsbrief ontvangt waarin het college kijkt of en hoe een nadere afweging is te maken voor percentages woningbouwcategorieën bij woningbouwprojecten	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	31-12-2024		

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
		tussen de 50 en 100 woningen.					
737	Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 13-06-2024 8. Raadsbrief Toelichting locatiekeuze VO-school Overvecht	Wethouder Van Hooijdonk zegt toe dat de raad in Q4 van 2024 een raadsbrief ontvangt met een toelichting op de eerder aangenomen motie van de raad (Motie 'Pak onderwijssegregatie aan' van maart 2024) m.b.t. een verdere locatiekeuze voor een VO school in Overvecht	Wethouder Van Hooijdonk	Ruimtelijke projecten: Overvecht	31-12-2024		
731	Gemeenteraad 06-06-2024 18. Raadsvoorstel Nota van uitgangspunten Deelgebied 6 Merwedekanaalzone	M216 Omarm ongebruikte ruimte in deelgebied 6	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	06-09-2024		
727	Gemeenteraad 25-04-2024 25. Raadsvoorstel Afschrijvingstermijn Depot en	M189 Geen parkeerplaats zonder sanitair	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	25-07-2024		

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	Stedenbouwkundig Programma van Eisen en Grondexploitatie Isotopenweg						
698	Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 04-04-2024 9. Raadsvoorstel Vaststelling Chw bestemmingsplan Papendorp	Wethouder Hooijdonk zegt bij afwezigheid van wethouder Eerenberg toe dat de raad per raadsbrief wordt geïnformeerd over het IPvE Papendorp zodra deze is opgesteld	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	31-07-2024		
682	Gemeenteraad 28-03-2024 21. Afrondende besluitvorming na debat over Update Masterplan Overvecht Centrum	M113 Student & Senior slaan handen ineen	Wethouder Van Hooijdonk	Ruimtelijke projecten: Overvecht	30-09-2024		
649	Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 07-03-2024 8. Raadsvoorstel Vaststelling Chw bestemmingsplan Kanaleneiland – Transwijk	Wethouder Eerenberg zegt toe dat de raad in Q1 van 2025 een raadsbrief (of raadsvoorstel) ontvangt met betrekking tot kaders over woonboten.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	31-03-2025		

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
651	Gemeenteraad 29-02-2024 10. Raadsvoorstel Voorbereidingsbesluit Ravellaan Noord	M104 Neem Ravellaan mee in verband met veiligheid trambaan	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	29-05-2024		
616	Gemeenteraad 18-01-2024 15. Afrondende besluitvorming Bovenwettelijke eisen bij gebieds- en projectontwikkeling	M08 Klein maar fijn	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	31-03-2025		
614	Gemeenteraad 18-01-2024 15. Afrondende besluitvorming Bovenwettelijke eisen bij gebieds- en projectontwikkeling	M06 Grondkosten dempen	Wethouder Voortman	Grondzaken	18-04-2024	250122: Er loopt op dit moment een onderzoek naar de mogelijkheden om op gemeentelijk niveau betaalbare koopwoningen langdurig betaalbaar te houden. Deze motie wordt daar ook in meegenomen. De resultaten van het onderzoek worden verwacht in Q2 2025. Dan volgt ook terugkoppeling over de uitvoering van deze motie.	
603	Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken	De raad ontvangt in Q2 van 2024 een raadsbrief	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	30-06-2024	18-06-2024: Na vaststelling van het bestemmingsplan is de	

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	14-12-2023 7. Raadsvoorstel Vaststelling Chw bestemmingsplan Marco Pololaan 111 - 117, Kanaleneiland	waarin de raad ten aanzien van het bouwplan Marco Pololaan 111- 117 wordt geïnformeerd over het omgevingsinrichtingsplan, de dakopbouw en de verdere invulling van de vestiging van de huisartsenpraktijk.				initiatiefnemer in gesprek gegaan met verschillende beleggers. Gezien de lastige marktomstandigheden neemt dit meer tijd in beslag dan ze voor ogen hadden. Momenteel zijn ze met een belegger in een vergevorderd stadium in gesprek en hopen deze zomer tot een intentieovereenkomst te komen. Daarna zal zo spoedig mogelijk gestart worden met de verdere uitwerking van het ontwerp en inrichtingsplan. In Q4 2024 verwachten we de raad te kunnen informeren over het inrichtingsplan.	
541	Gemeenteraad 02-11-2023 30. Afrondende besluitvorming na debat over Herontwikkeling Tuincentrum Steck	M375 Behoud bestaand groen Steck	Wethouder Van Hooijdonk	Ruimtelijke projecten: Overvecht	02-05-2024		

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
539	Gemeenteraad 02-11-2023 23. Raadsvoorstel Vaststelling Chw bestemmingsplan Hoogbouwkavel, Leidsche Rijn Centrum Noord	M367 Een plaatsje in de herberg voor de slechtvalk	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	02-05-2024		
534	Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 26-10-2023 2.a. Raadsvoorstel Programmabegroting 2024	Wethouder zegt toe dat de raad in Q2 2024 een raadsbrief ontvangt over de samenwerkingsovereen komst (SOK) met de Universiteit Utrecht en de ontwikkelingen binnen het USP.	Wethouder Schilderman	Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park	30-06-2024		
480	Gemeenteraad 06-07-2023 11. Raadsvoorstel Voorjaarsnota 2023 en Eerste bestuursrapportage 2023	M290 Gebruik reserve betaalbaar wonen	Wethouder Schilderman	Ruimtelijke Ordening			
465	Gemeenteraad 06-07-2023 11. Raadsvoorstel Voorjaarsnota 2023 en	M231 Doorbouwen	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	06-10-2023		

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	Eerste bestuursrapportage 2023						
291	Gemeenteraad 02-02-2023 25. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Lombokplein, Lombok	M25 Denk op tijd na over invulling gebied Park Plaza hotel	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	29-12-2028	20230830- Zie raadsbrief 18 april 2023. In deze motie is per abuis, op basis van technische informatie, de onjuiste veronderstelling opgenomen dat de erfpacht afloopt in 2036. Echter de erfpacht is eeuwigdurend, wel loopt het erfpachttijdvak in 2036 af. Het erfpachttijdvak zegt iets over de afspraken m.b.t. de canon. Na 2036 vangt een nieuw erfpachttijdvak aan, waarvoor opnieuw een canon moet worden voldaan aan de gemeente. De inhoudelijke uitwerking van de motie zal niet anders worden. De motie gaat er (ons inziens) niet vanuit dat Park Plaza Hotel na die datum vertrekt van de locatie,	

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
						maar vraagt om te kijken naar een andere invulling van het nu nog onbebouwde gebied. Hierbij moet worden onderzocht het gebied meer aan te sluiten bij de omgeving en de toekomstige potenties van het terrein aan de Leidse Rijn en daar een meer openbaar karakter aan te geven; het laat open of het huidige gebouw gehandhaafd en/of herontwikkeld wordt. Conform motie wordt uiterlijk eind 2029 een voorstel naar de raad gestuurd.	
270	Gemeenteraad 22-12-2022 17. Debat Raadsbrief Uitwerking motie Daalsetunnel 30 km/u en project kop ASW	M408 Ambitie 2x1 en 30 km/u Daalsetunnel invoeren voor 2030	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	31-03-2023	Conform Motie wordt de raad in 2026 geïnformeerd.	
269	Gemeenteraad 22-12-2022 17. Debat Raadsbrief Uitwerking	M407 Brede participatie van gebruikers	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten:	31-03-2023	Op 14-6-2024 is de raad geïnformeerd over de voortgang, de wijze waarop de	14-03-2025

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	motie Daalsetunnel 30 km/u en project kop ASW			Groot Merwede		3 modellen worden uitgewerkt en de participatie. Op 22-6-23 is de raad schriftelijk geïnformeerd over de voortgang van het project: Beleidsveld Groot Merwede - Raadsbrief Voortgang project Oude Daalsestraat/kop Amsterdamsestraatweg. In de commissie van 06-03-2025 is het raadsvoorstel vaststellen voorkeursmodel Kop Amsterdamsestraatweg - Oude Daalstraat besproken en wordt doorgezet naar de raadsvergadering van 27 maart 2025 en daarmee is deze motie afgehandeld."	
267	Gemeenteraad 22-12-2022 17. Debat Raadsbrief Uitwerking motie Daalsetunnel 30 km/u en project kop ASW	M404 Houd vaart met het Daalsepark	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	30-06-2023	Op 14-6-2024 is de raad geïnformeerd over de voortgang, de wijze waarop de 3 modellen worden uitgewerkt en de participatie. Op 22-6-23 is de raad schriftelijk	

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
						geïnformeerd over de voortgang van het project: Beleidsveld Groot Merwede - Raadsbrief Voortgang project Oude Daalsestraat/kop Amsterdamsestraatweg	
308	Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 08-12-2022 9. Raadsbrief Uitwerking motie Daalsetunnel 30 km/u en project kop ASW	Wethouder Eerenberg zegt toe eind 2024/ begin 2025 de raad een brief toe te zenden inzake de Daalsetunnel/ Daalsedijk voor wat betreft de mobiliteitsaspecten. Dit is inclusief de financiële consequenties en inclusief de tijdelijke maatregelen die nodig zijn.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	31-01-2025	NB deadline toezegging moet zijn: eind 2024/ begin 2025. Deze toezegging hangt samen met toezegging 270. Conform Motie wordt de raad in 2026 geïnformeerd.	
227	Gemeenteraad 01-12-2022 25. Raadsvoorstel Vaststellen Omgevingsvisie	M387 Eenduidig in de omgangsvisie	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	01-03-2023		

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	Kanaleneiland en Transwijk						
201	Gemeenteraad 10-11-2022 6. Raadsvoorstel Programmabegroting 2023-2026	M307 Mixen maar!	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	22-09-2023	In de raadsbrief 'Evaluatie Koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen' van 6 februari 2024 (kenmerk 11592919) is de stand van zaken opgenomen met betrekking tot de mogelijkheden om functies te mengen. In het komende periode werken we – in de aanloop naar de herijking van het Koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen – aan een strategie omtrent multifunctioneel en meervoudig gebruik van ruimte.	
191	Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 22-09-2022 9.	om in het startdocument een schets op te nemen van de dieren en planten die	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Rijnenburg	30-01-2023	20230920- De raad is geïnformeerd over de stappen die we gaan zetten om invulling te geven aan het	

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	Raadsbrief Ontwerpstudie Rijnenburg	nu in het gebied aanwezig zijn, evenals de kansen voor nieuwe biodiversiteiten.				Coalitieakkoord 2022-2026 over Rijnenburg met de raadsbrief 'Invulling coalitieakkoord gebiedsontwikkeling Rijnenburg en mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg' van 21 oktober 2022. Met deze toezeggingen wordt rekening gehouden bij de planvorming, zoals ook vermeld in de raadsbrief 'Toezeggingen commissiebehandeling energielandschap Rijnenburg en Reijerscop' van 16 juni 2020, waarin verwezen wordt naar de diverse natuuronderzoeken. We blijven uw raad regelmatig informeren over de vervolgstappen t.a.v. Rijnenburg.	

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
190	Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 22-09-2022 9. Raadsbrief Ontwerpstudie Rijnenburg	dat in de volgende stappen die gezet zullen worden, de harmonie en groen van goede kwaliteit, principes als jaar-rond-nectar uitgangspunten kunnen vormen. De bouw van 25.000 woningen zal desondanks effecten hebben op de natuur.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Rijnenburg	30-01-2023	20230920- De raad is geïnformeerd over de stappen die we gaan zetten om invulling te geven aan het Coalitieakkoord 2022-2026 over Rijnenburg met de raadsbrief 'Invulling coalitieakkoord gebiedsontwikkeling Rijnenburg en mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg' van 21 oktober 2022. Met deze toezeggingen wordt rekening gehouden bij de planvorming, zoals ook vermeld in de raadsbrief 'Toezeggingen commissiebehandeling energielandschap Rijnenburg en Reijerscop' van 16 juni 2020, waarin verwezen wordt naar de diverse natuuronderzoeken. We blijven uw raad regelmatig informeren	

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
						over de vervolgstappen t.a.v. Rijnenburg.	
189	Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 22-09-2022 9. Raadsbrief Ontwerpstudie Rijnenburg	Om tijdens de bouw maximaal rekening te houden met het belang van dieren. De bouw van 25.000 woningen zal desondanks effecten hebben op dieren.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Rijnenburg	30-01-2023	20230920- De raad is geïnformeerd over de stappen die we gaan zetten om invulling te geven aan het Coalitieakkoord 2022-2026 over Rijnenburg met de raadsbrief 'Invulling coalitieakkoord gebiedsontwikkeling Rijnenburg en mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg' van 21 oktober 2022. Met deze toezeggingen wordt rekening gehouden bij de planvorming, zoals ook vermeld in de raadsbrief 'Toezeggingen commissiebehandeling energielandschap Rijnenburg en Reijerscop' van 16 juni 2020, waarin verwezen wordt naar de diverse	

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
						natuuronderzoeken. We blijven uw raad regelmatig informeren over de vervolgstappen t.a.v. Rijnenburg.	
188	Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 22-09-2022 9. Raadsbrief Ontwerpstudie Rijnenburg	dat er integraal naar Rijnenburg gekeken zal worden. Hierbij worden alle factoren meegenomen om te voorkomen dat toekomstige gewenste ontwikkelingen niet per ongeluk onmogelijk gemaakt worden. Het blijft echter een belangenafweging.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Rijnenburg	30-01-2023	20230920- De raad is geïnformeerd over de stappen die we gaan zetten om invulling te geven aan het Coalitieakkoord 2022-2026 over Rijnenburg met de raadsbrief 'Invulling coalitieakkoord gebiedsontwikkeling Rijnenburg en mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg' van 21 oktober 2022. Met deze toezeggingen wordt rekening gehouden bij de planvorming, zoals ook vermeld in de raadsbrief 'Toezeggingen commissiebehandeling energielandschap Rijnenburg en Reijerscop' van 16 juni	

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
						2020, waarin verwezen wordt naar de diverse natuuronderzoeken. We blijven uw raad regelmatig informeren over de vervolgstappen t.a.v. Rijnenburg.	
159	Gemeenteraad 15-09-2022 19. Raadsvoorstel omgevingsvisie Utrecht Science Park 2040	M249 Geen knip op de Weg tot de Wetenschap	Wethouder Schilderman	Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park	31-03-2023	Over een knip in de Weg tot de Wetenschap wordt nader besloten als in de toekomst uit monitoring van de groei van het fietsverkeer blijkt dat meer ruimte en een inrichting als fietsstraat gewenst is. Dan worden ook effecten op de buurt hierbij betrokken. Met de aanleg van een tweerichtingsfietspad aan de noordzijde van de Weg tot de Wetenschap is dit voorlopig niet aan de orde.	
184	Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 30-06-2022 7. Raadsvoorstel	De raad ontvangt een raadsbrief over de voortgang van de ontwikkelingen van de	Wethouder Schilderman	Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park	28-07-2023	De universiteit onderzoekt de mogelijkheden voor uitbreiding van sportvoorzieningen in USP. Streven is de raad hierover in	

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	omgevingsvisie Utrecht Science Park 2040	sportvoorzieningen van USP in Q2 van 2023.				het voorjaar 2024 te informeren.	
90	Gemeenteraad 25-11-2021 22. Raadsvoorstel Vaststellen bestemmingsplan Cartesiusdriehoek Fase 2-6	M442 Werk aan lage geluidswal	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	25-05-2022	20240922: Het opstellen van de uitgangspunten voor het scherm is complex, omdat de invoering van de Omgevingswet zorgt voor nieuwe rekenmethoden. Daarnaast zijn onlangs afgeronde onderzoeken van onder andere ProRail nodig om de uitgangspunten te bepalen. We verwachten uw raad in het tweede kwartaal van 2025 te informeren. 20231107: Vanwege een andere bouwplanning door consortium Cartesius is een deel van Fase 3 opgeschoven. De planvorming voor dit plandeel, inclusief het geluidsscherm, wordt naar verwachting Q2 2024 uitgewerkt. We zullen uw	

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
						raad dan na de zomer 2024 kunnen informeren.	
95	Commissie Mens en Samenleving (16-9-2008 t/m 27-10-2021 26-10-2021 2. Programmabegroting 2022	Gesprek met welstandcommissie voor mogelijke knellende welstandsregels, terugkoppeling volgt in Q1.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	24-03-2022		
85	Gemeenteraad 07-10-2021 17. Raadsvoorstel Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 uitwerking van de Ruimtelijke Agenda	M340 Onzelfstandige studentenhuisvesting Merwedekanaalzone-4	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	07-04-2022	210923 Wij zullen de raad updaten over de afhandeling van deze motie bij de jaarlijkse update studentenhuisvesting. Deze verschijnt in Q2 2024.	
75	Commissie Stad en Ruimte (02-09-2008 t/m 28/10/2021) 09-09-2021 5. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Passiebloemweg, Vleuterweide	Het college zegt toe dat de parkeersituatie ter plaatse wordt gemonitord en dat de raad één jaar na ingebruikname van de scholen daarover wordt geïnformeerd	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	30-12-2022	De eerste school is nu in aanbouw. De bouw van de 2e school start vermoedelijk in Q2 2023. Dus de definitieve ingebruikname is pas in Q3 2024. De terugkoppeling een jaar na ingebruikname is daarom pas in Q3 2025 voorzien.	

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
74	Commissie Stad en Ruimte (02-09-2008 t/m 28/10/2021) 02-09-2021 7. Merwedekanaalzone	Het college informeert de gemeenteraad over de definitieve locaties van de maatschappelijke voorzieningen in de plannen van de MWKZ in of tegelijk met de MPR.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	31-12-2021	Jaarlijks rapporteren we bij de Voorjaarsnota over het maatschappelijk vastgoed in het MPUV. De definitieve locaties in de Merwedekanaalzone nemen we mee in het MPUV.	
54	Gemeenteraad 15-07-2021 13. Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	M267 Lage Weide	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	16-12-2021	20240529 - Op 18 februari heeft het college het Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie Beleidsnota (deel)Omgevingsvisie Lage Weide aan de raad gestuurd. 20230921- In 2022 is gestart met het opstellen van een gebiedsvisie. Volgens De Utrechtse Standaard (DUS) leggen wij begin 2024 een Uitgangspuntennotitie voor Lage Weide ter bespreking voor aan uw Raad.	

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
53	Gemeenteraad 08-07-2021 5. Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	M200 Houd de Jaarbeurs aan de Woonvisie	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	23-12-2021	20230920 Op 18-10-2022 is de Raadsbrief Herijking herontwikkelingsplannen Jaarbeurs verzonden. Deze is besproken in de commissie ROG van 13 april 2023. Hierbij is toegezegd dat de raad uiterlijk in de zomer van 2024 een omgevingsvisie Jaarbeurs tegemoet kan zien. ---------- Jaarbeurs heeft de gemeente medio 2021 meer tijd gevraagd voor het opstellen van een sluitende business case. Dit was m.n. noodzakelijk vanwege de gevolgen van de Coronacrisis. De tweede helft van het jaar is voornamelijk besteed aan het verkennen van de mogelijkheden en het bepalen van de juiste faserings- en investeringsstrategie. Als dit leidt tot een haalbaar plan, stuurt het college een	14-03-2025

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
						uitgangspuntenbrief aan de raad, op basis waarvan de omgevingsvisie wordt opgesteld. De Omgevingsvisie Jaarbeurs wordt dan, mogelijk nog in 2022, aan de raad voorgelegd. Deze toezegging is afgehandeld met de Raadsbrief Uitgangspunten Omgevingsvisie Jaarbeurs die op 2 oktober 2024 naar de raad is gestuurd. Op 23 januari 2025 heeft een afrondend debat over de uitgangspunten omgevingsvisie Jaarbeurs plaatsgevonden en daarmee is deze toezegging afgehandeld	
49	Gemeenteraad 17-06-2021 13. Raadsvoorstel Toekomst parkeergarage Springweg	M134 Vergroen de (omgeving van) Springweggarage	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	31-12-2021	20250320: Samen met binnenstadsbewoners, verenigd in de Alliantie Binnenstad, is gekeken naar mogelijkheden om de garage Springweg te vergroenen. Samen met de bewoners is	31-12-2024

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
						gekozen voor klimplanten, die de komende jaren de garage (deels) zullen bedekken. Rond de garage zijn in december 2024 geveltuinen aangelegd waarin, naast de klimplanten, bloeiende bodembedekkers zijn gezaaid. Het groen wordt onderhouden door bewoners. Daarmee is deze toezegging (motie 134) afgehandeld. 17-06-2024: Op 7 juni 2024 is de raad per brief geïnformeerd over nader onderzoek dat plaatsvindt omtrent de garage (kenmerk 12450268). 20231214 Er wordt momenteel onderzoek gedaan naar verschillende mogelijkheden om te vergroenen. Vanwege krapte in de personele capaciteit is het helaas nog niet gelukt om dit onderzoek af te ronden en u hierover te informeren. Wij streven ernaar	

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
						om uw raad hierover in de loop van 2024 te informeren.	
48	Gemeenteraad 17-06-2021 13. Raadsvoorstel Toekomst parkeergarage Springweg	M133 Een plan om alternatieven voor de Springweggarage aan te moedigen	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	31-12-2021	Deze toezegging is afgedaan met de raadsbrief Parkeergarage Springweg van 4 september 2024 (kenmerk 12700888). Op 7 juni 2024 is de raad geïnformeerd over extra onderzoek naar de garage, waardoor vertraging ontwikkeling is ontstaan. ---------- Het plan wordt ontwikkeld in aanloop naar het moment dat de gemeente eigenaar wordt van de garage in mei 2024.	04-09-2024
35	Commissie Stad en Ruimte (02-09-2008 t/m 28/10/2021) 28-01-2021 5. Raadsvoorstel Vaststelling Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein	Wethouder Eerenberg zegt toe in het definitief ontwerp een plintenstrategie op te nemen.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	29-12-2023	16-10-2023: bijgestelde verwachting gronduitgifte: eind 2024 0f begin 2025. ---------- De wethouder heeft toegezegd dat de raad in Q1 2022 wordt geïnformeerd over de voortgang van het project. Het VO is op 18-4-23 naar de	

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
						raad gestuurd. Nu wordt het DO opgesteld. De plintenstrategie is pas relevant bij de gronduitgifte, dus bij de tenderstukken voor de bouwblokken, en daarmee later dan Q1 2022, naar verwachting 2023. 14-03-2025 Bijgestelde verwachting gronduitgifte: 2026	
31	Commissie Stad en Ruimte (02-09-2008 t/m 28/10/2021) 19-11-2020 2. Programmabegroting 2021-2024	De wethouder stuurt in Q1 2022 een raadsbrief met een tussenbericht/kleine evaluatie inzake events space en bijbehorende dilemma's (evaluatie schuift jaar op, dat is maart 2023, bestaande toezegging).	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	31-12-2022	20230920 Op 7 september 2023 is de raad geïnformeerd over de huidige stand van zaken met de raadsbrief Evenementenplek Stationsplein Oost . Begin 2025 komt het college bij de raad terug met de uitkomst van de evaluatie en met een voorstel voor definitieve afspraken ten aanzien van het gebruik van de Evenementenplek. 20250314: Bijgestelde planning in de loop van 2025. ----------	

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
						Vanwege de gewijzigde situatie, veroorzaakt door de Coronacrisis, kan deze toezegging niet binnen de gestelde termijn worden afgedaan. Verschuift naar verwachting naar eind 2022.	
14	Gemeenteraad 12-03-2020 9. Raadsvoorstel Vaststelling Koersdocument Leefbare Stad en Maatschappelijke Voorzieningen	M73 Echt ruimte voor experiment	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	30-09-2020	Met de brief 'Evaluatie Koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen' van 6 februari 2024 (kenmerk 11592919) is de raad geïnformeerd over de werking van het Koersdocument en de lessen die we daaruit trekken. De richtlijnen, voor onder andere experimenteerruimte, zijn meegenomen in de evaluatie en komen terug in het geactualiseerde Koersdocument.	
12	Gemeenteraad 20-02-2020 13. Raadsvoorstel	M59 Beeldkwaliteit als zwaarwegend criterium	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	30-12-2022	20231107 De grond is nog niet overgedragen aan de	

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	Vaststelling bestemmingsplan Hindersteinlaan, Het Lint, Maximapark	met inwonersparticipatie uit Vleuten (motie is overgenomen en ingetrokken)				gemeente. Dit wordt verwacht in Q1 van 2024. Daarna kan pas het vervolgproces gaan starten. Dit zal plaatsvinden in samenhang met de ontwikkeling van de Hindersteinlocatie. Het streven is om de raad nader te informeren in Q4 2024 over de uitvoering van de motie.	
11	Gemeenteraad 20-02-2020 13. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Hindersteinlaan, Het Lint, Maximapark	M58 De locatie Hindersteinlaan draagt ook bij aan klimaatdoelstellingen (motie is overgenomen en ingetrokken)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	30-12-2022	20231107 De grond is nog niet overgedragen aan de gemeente. Dit wordt verwacht in Q1 van 2024. Daarna kan pas het vervolgproces gaan starten. Dit zal plaatsvinden in samenhang met de ontwikkeling van de Hindersteinlocatie. Het streven is om de raad nader te informeren in Q4 2024 over de uitvoering van de motie.	
10	Commissie Stad en Ruimte (02-09-2008 t/m	Als het college met de marktpartij er helemaal	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten:	01-07-2021	20240319: op 31 januari 2024 is de raad geïnformeerd over	

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	28/10/2021) 30-01-2020 11. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Smakkelaarsveld, 1e herziening	uit is, houdt de wethouder een screening wat wel openbaar kan van de geheime bijlage bij het raadsbesluit van juli 2017 inzake Smakkelaarsveld. Hij informeert daar dan de raad over, zodat de geheimhouding door de raad eventueel deels kan worden opgeheven.		Groot Merwede		de voortgang van de ontwikkelingen Smakkelaarsveld. 20230920 Wij verwachten u in Q4 2023 nader te kunnen informeren over vervolgstappen voor het project Smakkelaarspark ---------- Hoewel het uitgiftecontract is getekend (zie raadsbrief 19 januari 2022) is het Definitief Ontwerp nog steeds niet helemaal afgerond en zijn we er dus nog niet helemaal uit met de ontwikkelaar. Ook hebben we u op 28 juni 2022 geïnformeerd over de vertraging van de start van de werkzaamheden omdat het door de huidige economische omstandigheden langer duurt om tot prijsovereenstemming te komen met de aannemer. Zodra we verder zijn in het	

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
						proces, zullen we u direct informeren.	
9	Commissie Stad en Ruimte (02-09-2008 t/m 28/10/2021) 30-01-2020 7. Raadsvoorstel Overeenkomst Máximapark, locatie De Tol en kavel Hooggelegen	De wethouder zegt toe nadat de overdracht van de gronden rond is de raad een raadsbrief toe te zenden over de tendervoorwaarden, zodat hiermee in gesprek kan worden gegaan met de commissie.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	30-12-2022	20231219 - De grond is nog niet overgedragen aan de gemeente. Dit wordt verwacht in Q1 van 2024. Daarna kan pas het vervolgproces gaan starten. Dit zal plaatsvinden in samenhang met de ontwikkeling van de Hindersteinlocatie. Het streven is om de raad nader te informeren in Q4 2024 over de uitvoering van de motie. De grond is nog niet overgedragen aan de gemeente. Dit wordt naar verwachting eind 2e kwartaal 2023.	
7	Vragenuur 19-09-2019 1. MV 1 Sander van Waveren (CDA) over Afspraken met Klépierre over stationsplein	Vraag van de heer Van Waveren (CDA) over de afspraken met Klépierre over het Stationsplein en de uitgifte in erfpacht van de	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	31-03-2023	20230920 - De raad is op 07-09-2023 per raadsbrief geïnformeerd. Begin 2025 komt het college bij de raad terug met de uitkomst van de evaluatie en met een voorstel	

LIJST TOEZEGGINGEN EN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 3 APRIL 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Portefeuille houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
		evenementenruimte. Wethouder Everhardt ▪zal uiterlijk op 30 maart 2022 een evaluatie en een voorgenomen besluit over het al dan niet opzeggen van de erfpachtovereenkomst aan de raad voorleggen.				voor definitieve afspraken ten aanzien van het gebruik van de Evenementenplek 20250314: Bijgestelde planning in de loop van 2025.	

Openbare lijst van ingekomen stukken voor commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 3 april 2025

Nummer	Ingekomen stuk	Afdoeningsvoorstel
1	Onze kinderen in de dieselstank Peuterspeelzaal 't Leeuwtje, waarom geen laadpaal gebruiken?	In handen stellen van het college voor afdoening de raad ontvangt een afschrift van de reactie van het college.

De ingekomen stukken staan voor leden, conform AVG, in iBabs achter een slotje.

Van:

Verzonden: vrijdag 21 maart 2025 09:15

Aan: !Gemeenteraad <raadsleden@utrecht.nl>; Gemeente <Gemeente@utrecht.nl>; nieuwbuurland@woonin.nl

Onderwerp: Onze kinderen in de dieselstank Peuterspeelzaal 't Leeuwtje, waarom geen laadpaal gebruiken?

Geachte Raadsleden,

Op dit moment vinden de bouwwerkzaamheden plaats voor Nieuw Buurland. Net naast de peuterspeelzaal het Leeuwtje is nu een dieselpomp/aggregaat in gebruik. Hierdoor spelen nu veel kinderen in deze schadelijke dampen die nu het windstil is goed blijven hangen. Dit terwijl er veel laadpalen in de buurt zijn die hiervoor gebruikt kunnen worden of inzet van een accu.

Ik vraag uw aandacht hiervoor en hoop dat Woonin hier proactief actie op onderneemt en zijn verantwoordelijkheid neemt.

Met vriendelijke groet,

Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

Dossiernummer	4516
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	3 april 2025
Agendapunt	7
Titel	Raadsvoorstel Coördinatieverordening wijziging omgevingsplan en omgevingsvergunning gemeente Utrecht
ID	4736
Behandelend ambtenaar	Groot, Tijmen de
Telefoon	0642930686
E-mail	tijmen.de.groot@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Ruimtelijke Ordening
Referendabel	Ja
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Cie Ruimtelijke ordening en Grondzaken/06-20011476
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken	6 maart 2025
Gemeenteraad	27 maart 2025
Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken	**3 april 2025**
Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken	3 april 2025

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling Coördinatieverordening wijziging omgevingsplan en omgevingsvergunning gemeente Utrecht

Beleidsveld	Ruimtelijke Ordening
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Tijmen de Groot
Kenmerk	30138144
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

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

1. De ‘Coördinatieverordening wijziging omgevingsplan en omgevingsvergunning gemeente Utrecht’ vast te stellen, waardoor een doelmatige voorbereiding en bekendmaking van samenhangende besluiten kan worden gecoördineerd, met als belangrijkste kenmerken:
   a) Er is per situatie geen apart coördinatiebesluit nodig van de raad;
   b) Het wordt mogelijk voor aanvragers om aanvragen voor te coördineren besluitvorming gefaseerd in te dienen;
   c) Burgemeester en wethouders mogen zelf de beslistermijn vaststellen voor te coördineren besluitvorming;
   d) De activiteiten die zich voor coördinatie lenen, sluiten aan op de wensen uit de praktijk .

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

De Coördinatieverordening 2009 kan door inwerkingtreding van de Omgevingswet niet meer gebruikt worden. Met de voorliggende nieuwe Coördinatieverordening wordt weer mogelijk gemaakt dat diverse procedures in het omgevingsrecht gezamenlijk worden doorlopen. Hiermee vindt er efficiency plaats binnen het besluitvormingsproces door zowel het tempo dat met deze verordening gemaakt kan worden, als door de duidelijkheid die het in samenhang voorbereiden van verschillende procedures met zich meebrengt. Dit draagt bij aan een servicegerichte dienstverlening.

Context

Aanleiding

De coördinatieregeling uit de Wet ruimtelijke ordening en daarmee de wettelijke basis van de gemeentelijke Coördinatieverordening 2009 is komen te vervallen na inwerkingtreding van de Omgevingswet en deze verordening kan daarom niet meer gebruikt worden. Er is vanuit initiatiefnemers nog steeds de wens om samenhangende besluiten te coördineren. Met toepassing van de coördinatieregeling uit de Algemene wet bestuursrecht blijft het mogelijk om diverse procedures in het omgevingsrecht gezamenlijk te doorlopen. Deze coördinatieregeling vormt de basis voor de nu voorliggende ter besluitvorming verordening.

Nadere toelichting coördinatieregeling

Met coördineren worden besluiten die met elkaar samenhangen in één ruimtelijk project waarvoor een wijziging van het omgevingsplan en een omgevingsvergunning voor het bouwen nodig zijn in samenloop voorbereid. Dat houdt in dat beide ontwerpbesluiten gezamenlijk ter inzage worden gelegd voor een periode van zes weken en dat zienswijzen kunnen worden ingediend. De raad stelt de wijziging van het omgevingsplan vast. Burgemeester en wethouders verlenen de omgevingsvergunning voor het bouwen. Beide besluiten worden tegelijkertijd bekendgemaakt voor de beroepsprocedure. Het gebruik van de coördinatieregeling heeft de volgende kenmerken en voordelen:

- Het leidt tot een snellere procedure, omdat het bouwplan direct aan de wijziging van het omgevingsplan getoetst kan worden;
- Er staat direct beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State;
- Als een bouwplan niet gecoördineerd wordt, kan de omgevingsvergunning voor het bouwplan pas vergund worden zodra de wijziging van het omgevingsplan in werking is getreden. Tegen de omgevingsvergunning staat dan nog bezwaar, beroep en hoger beroep open;
- Omwonenden kunnen door deze gecoördineerde procedure direct zien welk bouwwerk ergens komt;
- Aanvragen van de te coördineren besluiten hoeven niet gelijktijdig ingediend te worden bij burgemeester en wethouders, maar worden wel tegelijkertijd ter inzage gelegd;
- De verschillen met de huidige verordening zijn de volgende:
    a. Het is mogelijk om niet alleen gelijktijdig maar gefaseerd aanvragen in te dienen voor besluiten die gecoördineerd voorbereid moeten worden. Bij de aanvraag tot wijziging van het omgevingsplan is het niet altijd duidelijk of er een wens bestaat om te coördineren en zo ja om welke besluiten het gaat. Dan is het goed om te weten dat de termijn om een laatste aanvraag in te dienen is verruimd naar 12 weken (in plaats van 6 weken) en dat eventueel hiervan afgeweken mag worden.
    b. Burgemeester en wethouders hebben op grond van de coördinatieregeling de mogelijkheid om de beslistermijn te bepalen over de te coördineren besluiten, omdat het vaak pas later in het traject van het wijzigen van het omgevingsplan duidelijk wordt of het haalbaar is om een omgevingsvergunning voor het bouwen mee te coördineren.
    c. Er zijn na inventarisatie activiteiten die zich lenen voor coördinatie opgenomen in deze verordening die aansluiten op de wensen uit de praktijk.

Juridische context

De coördinatieregeling als bedoeld in Afdeling 3.5 van de Awb kan worden toegepast als dit bij wettelijk voorschrift is bepaald of als de raad een coördinatiebesluit heeft genomen. In artikel 16.7 van de Ow is een aantal situaties opgenomen waarin de toepassing van coördinatie verplicht is gesteld. Dit voorstel ziet op de coördinatie van specifieke gevallen waar dit vanuit de Omgevingswet (Ow) niet verplicht is. Om ervoor te zorgen dat de raad niet per ruimtelijk project apart een coördinatiebesluit

hoeft te nemen wordt aan de raad voorgesteld deze verordening vast te stellen waarin is bepaald in welke situaties het wenselijk is om de coördinatieregeling toe te passen. Dit zorgt voor snelheid in de procedures en scheelt een raadsbesluit per ruimtelijk project. Tegen het besluit tot vaststelling van deze verordening staat geen beroep open.

Beslistermijn
Het is gewenst de nieuwe Coördinatieverordening zo snel mogelijk vast te stellen. Voor gebiedsontwikkelingen waarvoor een wijziging van het omgevingsplan en in ieder geval een omgevingsvergunning voor het bouwen nodig zijn is het nodig om deze verordening vast te stellen. Het eerste project dat in de startblokken staat om deze verordening te gebruiken en een gecoördineerde aanvraag te doen is de initiatiefnemer van het Matserterrein. Daar is de bouw van 130 woningen, renovatie en sloop van twee gebouwen van de Rabobank en de aanleg van een openbare wandelroute met veel groen en voorzieningen voorzien. Met toepassing van deze verordening is het sneller mogelijk om te starten met dit project.

Beoogd effect
Deze verordening regelt dat op verzoek van een initiatiefnemer een wijziging van het omgevingsplan gelijktijdig met in ieder geval een omgevingsvergunning voor het bouwen wordt voorbereid. De verordening zorgt ervoor dat er niet per ruimtelijk project een apart raadsbesluit hoeft te worden genomen om toestemming te geven over te gaan tot coördinatie. Er ontstaat een heldere procedure waarin alle benodigde besluiten gebundeld zijn dat leidt tot tijdswinst en – indien aan de orde - één beroepsprocedure bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
In de raadsbrief over de voortgang van de Omgevingswet en de Wet kwaliteitsborging bouwen van 8 februari 2023 hebben burgemeester en wethouders de raad geïnformeerd over het aanpassen van de Coördinatieverordening 2009. Hierin is vermeld dat de landelijke wetgeving de coördinatieregeling voor besluitvorming over de omgevingsvergunning en een wijziging omgevingsplan voldoende borgt. Daarmee wordt echter gedoeld op de situatie dat de raad per ruimtelijk project een besluit neemt om te coördineren . Deze verordening zorgt ervoor dat de raad niet apart een besluit hoeft te nemen om de coördinatieregeling toe te passen.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De Coördinatieverordening wijziging omgevingsplan en omgevingsvergunning gemeente Utrecht vast te stellen, waardoor een doelmatige voorbereiding en bekendmaking van samenhangende besluiten kan worden gecoördineerd, met als belangrijkste kenmerken: a) Er is per situatie geen apart coördinatiebesluit nodig van de raad; b) Het wordt mogelijk voor aanvragers om aanvragen voor te coördineren besluitvorming gefaseerd in te dienen; c) Burgemeester en wethouders mogen zelf de beslistermijn vaststellen voor te coördineren besluitvorming; d) De activiteiten die zich voor coördinatie lenen, sluiten aan op de wensen uit de praktijk.
Argumenten	
1.1	Deze verordening biedt procedurele voordelen en voorkomt mogelijke vertraging bij gebiedsontwikkelingen.
	Met het coördineren worden besluiten over het wijzigen van het omgevingsplan en in ieder geval de omgevingsvergunning voor het bouwen in samenlopende procedures voorbereid. Tegen deze besluiten staat direct beroep open bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Hiermee wordt eventueel afzonderlijk bezwaar en beroep tegen de omgevingsvergunning(en) voorkomen. Zonder deze verordening kan de coördinatieregeling alleen worden toegepast als

	de raad per geval een coördinatiebesluit neemt. Dat kan leiden tot vertraging in de besluitvorming.
1.2	Deze verordening biedt mogelijkheden tot maatwerk.
	• In deze verordening is het mogelijk om gefaseerd aanvragen om gecoördineerde besluitvorming van in ieder geval de wijziging van het omgevingsplan en de omgevingsvergunning voor het bouwen in te dienen. Dit geeft aanvragers meer speelruimte. De procedures lopen wel samen; • Burgemeester en wethouders hebben op grond van de coördinatieregeling de mogelijkheid om de beslistermijn te bepalen over de te coördineren besluiten, omdat het vaak pas later in het traject van het wijzigen van het omgevingsplan duidelijk wordt of het haalbaar is om een omgevingsvergunning voor het bouwen mee te coördineren.
1.3	Deze verordening komt de dienstverlening ten goede.
	De dienstverlening aan een aanvrager om een wijziging van het omgevingsplan in samenhang met in ieder geval een omgevingsvergunning voor het bouwen te coördineren, wordt verbeterd door zowel de versnelling qua tempo in de besluitvorming als de duidelijkheid qua samenhang van de besluiten. Daarnaast kan worden nagegaan of het bouwplan waarvoor de coördinatie plaatsvindt, één op één in de wijziging van het omgevingsplan past.
1.4	De activiteiten die zich voor coördinatie lenen, sluiten aan op de wensen uit de praktijk.
	Artikel 3 van deze verordening biedt een opsomming van omgevingsvergunningen voor verschillende activiteiten die in combinatie met de wijziging van het omgevingsplan en de omgevingsvergunning voor het bouwen gecoördineerd kunnen worden voorbereid. Hierbij is na inventarisatie van het gebruik van de huidige Coördinatieverordening 2009 gekeken voor welke activiteiten vaak verzocht is om coördinatie. Dat heeft geleid tot het in artikel 3 bedoelde overzicht waaronder bijvoorbeeld een omgevingsvergunning voor de technische bouwactiviteit en een omgevingsvergunning voor een milieubelastende activiteit.

Financiën
Dit voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de gemeente Utrecht.

Vervolg
De vaststelling van de Coördinatieverordening wijziging omgevingsplan en omgevingsvergunning gemeente Utrecht wordt na vaststelling door de raad bekendgemaakt in het Gemeenteblad om in werking te kunnen treden.

Samenwerking (voorheen participatie)
Er heeft geen participatie plaatsgevonden over dit voorstel.

Communicatie
Zie het kopje Vervolg.

(Niet)Referendabel
Op dit voorstel is de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht van toepassing. Dit betekent dat het raadsbesluit in werking treedt 5 weken na bekendmaking volgens artikel 1:3 lid 1 Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Coördinatieverordening wijziging omgevingsplan en omgevingsvergunning gemeente Utrecht.

Bijlagen informatief
-

Verordening over het coördineren van de voorbereiding en besluitvorming over een wijziging van het omgevingsplan en een omgevingsvergunning gemeente Utrecht

De raad van de gemeente Utrecht;

- gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 11 februari 2025 met kenmerk ;
- gelet op artikel 149 van de Gemeentewet en artikel 3:20 sub a van de Algemene wet bestuursrecht;

Overwegende:

- dat de Omgevingswet op 1 januari 2024 in werking is getreden, waardoor de coördinatieverordening op grond van de Wet ruimtelijke ordening geen wettelijke grondslag meer biedt voor coördinatie en dat per 1 januari 2024 de vernieuwde coördinatieregeling van afdeling 3.5 van de Algemene wet bestuursrecht in werking is getreden;
- dat er regelmatig gebruik wordt gemaakt van coördinatie;
- dat dit ook onder de Omgevingswet mogelijk moet blijven;
- dat een coördinatieverordening als voordeel heeft dat er niet voor elke ontwikkeling waarvoor een wijziging omgevingsplan nodig is apart een coördinatiebesluit door de gemeenteraad genomen hoeft te worden;
- dat op basis van een coördinatieverordening snellere en samenhangende voorbereiding en besluitvorming kan plaatsvinden.

Besluit de volgende verordening vast te stellen:

Artikel 1 Definities

Deze verordening verstaat onder:

- aanvrager: een natuurlijk persoon of rechtspersoon die een aanvraag om een omgevingsvergunning heeft ingediend;
- coördinatiebesluit: coördinatiebesluit als bedoeld in artikel 3:20 onder b van de Algemene wet bestuursrecht;
- coördineren: het gelijktijdig en in samenhang voorbereiden van besluiten in één gezamenlijke procedure volgens de coördinatieregeling van afdeling 3.5 van de Algemene wet bestuursrecht in samenhang met artikel 16.14a van de Omgevingswet;
- verkeersbesluit: een verkeersbesluit als bedoeld in de artikelen 15 en 8 lid 1 van de Wegenverkeerswet en artikel 12 van de Administratieve Bepalingen voor het Wegverkeer.

Artikel 2 Reikwijdte van de verordening

1. Deze verordening is alleen van toepassing op het coördineren van een wijziging van het omgevingsplan van de gemeente Utrecht en een daarmee samenhangende omgevingsvergunning voor in ieder geval een omgevingsplanactiviteit bouwwerken (‘het ruimtelijk bouwen’), al dan niet samen met een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit, een omgevingsvergunning voor een activiteit en/of besluit zoals genoemd in artikel 3 van deze verordening.
2. Besluiten waarvoor instemming nodig is van Gedeputeerde Staten en/of de Minister vallen buiten de reikwijdte van deze verordening.

Artikel 3 Omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit, activiteit of besluit die deel kunnen uitmaken van de coördinatie

1. De voorbereiding van (een) besluit(en) over onderstaande omgevingsvergunning(en) kan gecoördineerd worden met de in artikel 2 genoemde besluiten, die de basis vormen voor de toepassing van de coördinatieregeling op grond van deze verordening:
    a. een omgevingsvergunning voor een technische bouwactiviteit;
    b. een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit grondwerk;
    a. een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit beheer natuur, flora en fauna;
    c. een omgevingsvergunning voor een milieubelastende activiteit;
    e. een omgevingsvergunning voor een rijksmonumentenactiviteit;
    f. een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit gemeentelijk monument;
    g. een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit geluidgevoelige gebouwen;
    h. een verkeersbesluit.

Artikel 4 Gevallen waarin besluiten worden gecoördineerd

1. In de volgende gevallen en onder de volgende condities bevordert het college van burgemeester en wethouders een gecoördineerde voorbereiding van besluiten als bedoeld in artikel 2 en 3:
    a. een wijziging van het omgevingsplan van de gemeente Utrecht en een daarmee samenhangende omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken (‘het ruimtelijk bouwen’), maken tenminste deel uit van de te coördineren besluiten en;
    b. een ander besluit kan bij de coördinatie worden betrokken, als dit besluit genoemd is in artikel 3 en verband houdt met de aanvraag voor de wijziging van het omgevingsplan van de gemeente Utrecht en de omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken (‘het ruimtelijk bouwen’) zoals genoemd onder a en;
    c. er is vastgesteld dat het besluit als bedoeld onder b gecoördineerd kan worden voorbereid en;
    d. er is vastgesteld dat zich geen belemmering als bedoeld in artikel 5 voordoet en;
    e. de aanvrager heeft schriftelijk een verzoek ingediend voor een gecoördineerde voorbereiding en besluitvorming.

Artikel 5 Gevallen waarin geen coördinatie op grond van deze verordening plaatsvindt

1. In de volgende gevallen is een gecoördineerde voorbereiding en besluitvorming op grond van deze verordening niet mogelijk:
    a. er moet op grond van artikel 16.36 of artikel 16.43 van de Omgevingswet een milieueffectrapport worden opgesteld bij de wijziging van het omgevingsplan voor het project.
    b. de op grond van paragraaf 13.6.3 ´Kostenverhaal langs publiekrechtelijke weg´ van de Omgevingswet verschuldigde geldsom moet bij beschikking worden vastgesteld;
    c. uit een risicoanalyse nadeelcompensatie blijkt dat de ontwikkeling schade kan veroorzaken als bedoeld in artikel 15.1 van de Omgevingswet en de aanvrager is niet bereid deze schade voor zijn rekening te nemen.

Artikel 6 Aangewezen coördinerend orgaan en indienen laatste aanvraag

1. Het college van burgemeester en wethouders is het aangewezen coördinerend orgaan als bedoeld in artikel 3:21 lid 1 van de Algemene wet bestuursrecht.

2. In afwijking van artikel 3:23 lid 1 van de Algemene wet bestuursrecht mag de laatste aanvraag niet later dan 12 weken na ontvangst van de eerste aanvraag worden ingediend.
3. Het college van burgemeester en wethouders kan van lid 2 afwijken en bepalen dat voor het indienen van de laatste aanvraag een andere termijn geldt.

Artikel 7 Intrekking

De Verordening over het coördineren van besluiten 2009 (Gemeenteblad van Utrecht 2010, nr.99) wordt ingetrokken per datum van de inwerkingtreding van deze verordening.

Artikel 8 Overgangsbepaling

Procedures die gestart zijn onder de Verordening over het coördineren van besluiten 2009 (Gemeenteblad van Utrecht 2010, nr. 99) worden afgerond op grond van de Verordening over het coördineren van besluiten (Gemeenteblad van Utrecht 2010, nr. 99).

Artikel 9 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking 5 weken na bekendmaking in het Gemeenteblad.

Artikel 10 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als Coördinatieverordening wijziging omgevingsplan en omgevingsvergunning gemeente Utrecht.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 2025.

De burgemeester,

Sharon A.M. Dijksma

De griffier,

Miguel Israel

Informatieve toelichting bij Verordening over het coördineren van de voorbereiding en besluitvorming over een wijziging van het omgevingsplan en een omgevingsvergunning gemeente Utrecht

Algemeen

§ 1 De (vernieuwde) afdeling 3.5 van de Algemene wet bestuursrecht

Op 1 juli 2008 is de coördinatieregeling in afdeling 3.5 Coördinatie van samenhangende besluiten van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) in werking getreden. Deze werd in de praktijk echter slechts zeer zelden toegepast. Een belangrijke reden hiervoor was het bestaan van specifieke coördinatieregelingen in het omgevingsrecht, zoals die van paragraaf 3.6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) over de gemeentelijke coördinatieregeling. De vernieuwde coördinatieregeling van afdeling 3.5 van de Awb is een bundeling van verschillende coördinatieregelingen uit het omgevingsrecht, waaronder de Wro en de Tracéwet. Hierdoor ontstaat er een standaardprocedure voor de voorbereiding, totstandkoming en rechtsbescherming van samenhangende besluiten die niet alleen in het omgevingsrecht, maar ook daarbuiten toegepast kan worden. De coördinatieregeling in de Awb maakt het mogelijk dat diverse procedures gezamenlijk worden doorlopen.

De regeling is van toepassing op alle soorten besluiten, van beschikkingen tot algemeen verbindende voorschriften, zoals wijzigingen van het omgevingsplan. Daarnaast is het onder de vernieuwde regeling in afdeling 3.5 Awb mogelijk om clustering in de coördinatie aan te brengen. Voorheen moesten de te coördineren besluiten op grond van de Awb zoveel mogelijk gelijktijdig worden aangevraagd. Bij omvangrijke infrastructurele projecten of grootschalige gebiedsontwikkelingen worden echter verschillende fases doorlopen alvorens het project gerealiseerd wordt. Dit vraagt om maatwerk. Sommige besluiten kennen immers een langere voorbereidingstijd dan anderen. Het is onpraktisch om de diverse benodigde vergunningen/toestemmingen gelijktijdig aan te vragen. Om deze reden sluit de nieuwe regeling in de Awb aan bij de regeling uit de Elektriciteitswet 1998 om de coördinatie in verschillende clusters te laten verlopen (artikel 3:21 lid 3 van de Awb).

Een andere wijziging is dat het coördinerend bestuursorgaan meer grip krijgt op de beslistermijn binnen de coördinatieregeling. Zoals ook in de voormalige Tracéwet (artikel 20 lid 4 onder d van de Tracéwet) is opgenomen kan het coördinerend bevoegd gezag bij toepassing van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Awb de beslistermijn voor de te coördineren besluiten bepalen. De langste beslistermijn geldt in dat geval als bandbreedte en uiterste grens. Deze nieuwe mogelijkheid is opgenomen in artikel 3:25 onderdeel h van de Awb. In de praktijk blijkt dat vaak pas later in het traject om het omgevingsplan te wijzigen duidelijk wordt of het haalbaar is om een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken (‘het ruimtelijk bouwen’) met de wijziging van het omgevingsplan mee te coördineren. Het bouwplan moet dan namelijk al helemaal duidelijk zijn en de bouwtekeningen en andere vergunningstukken moeten op tijd klaar zijn. Deze voorwaarde lijkt dan ook op een flinke beperking van de toepasbaarheid van de vernieuwde coördinatieregeling. Artikel 3:23 lid 1 van de Awb biedt echter wel de ‘escape’ dat het coördinerend bestuursorgaan kan bepalen dat voor het indienen van de aanvragen een andere termijn geldt. Van deze mogelijkheid hebben wij in de coördinatieverordening gebruik gemaakt (zie hiervoor artikel 6 en de toelichting op dit artikel). De vernieuwde coördinatieregeling van de Awb is gelijktijdig met de Omgevingswet, op 1 januari 2024, in werking getreden.

§ 2 Wettelijk kader: de Omgevingswet in samenhang met de Algemene wet bestuursrecht

Op grond van de coördinatieregeling in afdeling 3.5 van de Awb kan de voorbereiding van besluiten worden gecoördineerd. Op basis van artikel 16.8 van de Omgevingswet (Ow) kan er vrijwillig een coördinatiebesluit worden genomen waarbij afdeling 3.5 van de Awb van toepassing wordt verklaard op de voorbereiding van (onder andere) een wijziging van het omgevingsplan. Artikel 16.14a van de Ow geeft in het bijzonder voor het omgevingsrecht een voorziening voor het coördineren van de wijziging van het omgevingsplan met een omgevingsvergunning. Dit artikel bewerkstelligt dat voor beslissingen op

aanvragen om een omgevingsvergunning voor een activiteit die in strijd is met het omgevingsplan, waarvan de voorbereiding samengaat met de wijziging van het omgevingsplan, het dan gewijzigde omgevingsplan geldt als beoordelingskader (de inwerkingtreding van het omgevingsplan hoeft dus niet afgewacht te worden). In artikel 16.7 van de Ow is een aantal situaties opgenomen waarin de toepassing van coördinatie verplicht is gesteld. Deze verordening ziet op de coördinatie van specifieke gevallen waar dit vanuit de wet niet verplicht is. Om te voorkomen dat voor ieder individueel geval een coördinatiebesluit als bedoeld in artikel 3:20 onder b van de Awb moet worden genomen, voorziet deze verordening als zijnde een wettelijk voorschrift als bedoeld in artikel 3:20 onder a van de Awb in een algemeen afwegingskader waarbinnen gebruik mag worden gemaakt van de mogelijkheid tot het coördineren van de wijziging van het omgevingsplan en een daarmee verband houdende omgevingsvergunning. Op grond van artikel 149 van de Gemeentewet kan de gemeenteraad een coördinatieverordening vaststellen voor het coördineren van een wijziging van het omgevingsplan met omgevingsvergunning(en).

§ 3 Wat houdt de coördinatieverordening in?

Met het coördineren bedoelt de wetgever dat besluiten die met elkaar samenhangen, bijvoorbeeld één bouwplan, waarvoor een wijziging van het omgevingsplan en een omgevingsvergunning nodig zijn, in één procedure worden voorbereid. De procedures voor de wijziging van het omgevingsplan en voor de omgevingsvergunning(en) worden dus gecombineerd tot één procedure.
Het vaststellingsbesluit over de wijziging van het omgevingsplan moet namelijk één van de te coördineren besluiten te zijn. Als dat zo is, dan is de omgevingsplanprocedure (afdeling 3.4 van de Awb, ontwerp zes weken ter inzage, mogelijkheid om zienswijzen in te dienen door iedereen, rechtstreeks beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State) ook van toepassing op de besluiten die met de wijziging van het omgevingsplan gecoördineerd worden voorbereid.
Tegen de besluiten die op basis van de gecoördineerde voorbereidingsprocedure worden genomen kan beroep ingesteld worden, maar, anders dan bij het separaat afgeven van de vergunningen, gebeurt de afhandeling van beroepen tegen onderdelen van het bundeltje besluiten in één keer. Eén uitspraak dus over in ieder geval de wijziging van het omgevingsplan en de omgevingsvergunning voor de bouwactiviteit. Hiermee wordt een eventuele bezwaar- en beroepsprocedure tegen de omgevingsvergunning over bijvoorbeeld de omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit bouwwerken (‘het ruimtelijk bouwen’) voorkomen. Kanttekening hierbij is dat er in een eventuele bezwaar- of beroepsprocedures geen zaken gerepareerd kunnen worden, waardoor een vernietiging van een (deel van de) wijziging van het omgevingsplan consequenties kan hebben voor de gecoördineerde omgevingsvergunning. Dit kan eventueel via een herstelbesluit in het kader van een beroepsprocedure bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State worden gerepareerd.
Daarnaast heeft de wetgever in artikel 16.14a van de Omgevingswet bepaald dat het gewijzigde (nog niet in werking getreden) omgevingsplan geldt als beoordeling voor de omgevingsvergunning en dus niet het omgevingsplan dat geldt op het moment van het nemen van de beslissing op de aanvraag voor de omgevingsvergunning.

§ 4 Bestaat er behoefte om een wijziging van het omgevingsplan te coördineren met een omgevingsvergunning?

Onder de Wet ruimtelijke ordening werd regelmatig gebruik gemaakt van de coördinatieverordening waarmee een bestemmingsplan, wijzigingsplan of uitwerkingsplan met een omgevingsvergunning voor de activiteit ‘bouw’ werd gecoördineerd. Een voordeel van deze coördinatie was dat het bouwplan één op één past in het bestemmingsplan, wijzigingsplan of uitwerkingsplan en dat bij de bekendmaking van de besluiten direct duidelijk was wat op een locatie gebouwd ging worden. Daarnaast zorgde direct beroep tegen beide besluiten bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State voor versnelling in de procedure. Terwijl bij een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken (‘het ruimtelijk bouwen’) in principe de reguliere procedure geldt, waarvoor een bezwaarprocedure, beroepsprocedure bij de rechtbank en hoger beroepsprocedure bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State geldt. Vanwege deze voordelen willen we ook onder de Omgevingswet de mogelijkheid blijven bieden om een wijziging van het omgevingsplan met een omgevingsvergunning (voor in ieder geval een omgevingsplanactiviteit bouwwerken) te kunnen coördineren. Om te voorkomen dat er voor elke ontwikkeling waarvoor gebruik gemaakt van de coördinatieregeling, een los coördinatiebesluit door de gemeenteraad genomen moet worden, is wederom gekozen voor het opstellen van een

coördinatieverordening. Voor ontwikkelingen die niet onder de reikwijdte van deze coördinatieverordening vallen, kan alsnog een coördinatiebesluit door de gemeenteraad genomen worden.

§ 5 Welke gevallen lenen zich voor coördinatie?

Over het algemeen zullen er niet snel hele grote projecten gecoördineerd worden. Een aanvrager zal bij grote projecten vaak zekerheid willen hebben over de planologische inpassing in het omgevingsplan, voordat er kosten gemaakt worden om bouwtekeningen te maken. De wet geeft echter geen beperkingen aan de omvang van bouwprojecten en staat een ruime coördinatie toe. Deze verordening kan wel beperkingen bevatten, maar dat hoeft niet. Omdat wij voordelen (zie hiervoor paragraaf 4) zien aan het coördineren van een wijziging van het omgevingsplan met een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken (‘het ruimtelijk bouwen’), moet een wijziging van het omgevingsplan in ieder geval gecoördineerd worden met een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken (‘het ruimtelijk bouwen’). Daarnaast staan in artikel 3 omgevingsvergunningen en een besluit genoemd die ook onderdeel van de coördinatie mogen uitmaken. Om de uitvoering van de coördinatieregeling niet te ingewikkeld te maken, bepaalt deze verordening dat de voorbereiding niet gecoördineerd mag worden als er complicerende factoren een rol spelen. Er worden alleen besluiten gecoördineerd, waarvoor geen milieueffectrapport nodig is en waarover financiële overeenstemming is tussen de gemeente en de aanvrager.

§ 6 De gevolgen voor het gemeentebestuur

Deze verordening zorgt voor een ontlasting van de gemeenteraad, omdat zonder deze verordening de gemeenteraad per geval een coördinatiebesluit moet nemen. Met toepassing van deze verordening blijft de gemeenteraad bevoegd te besluiten over ruimtelijke ontwikkelingen, omdat de procedure voor het wijzigen van het omgevingsplan leidend is en daarvoor is de gemeenteraad het bevoegd orgaan. Dit is alleen anders in die gevallen waarin de gemeenteraad de bevoegdheid tot het wijzigen van het omgevingsplan heeft gedelegeerd aan het college van burgemeester en wethouders. Daarnaast blijft de gemeenteraad bevoegd om een los coördinatiebesluit te nemen, bijvoorbeeld wanneer een ontwikkeling niet binnen de randvoorwaarden van deze coördinatieverordening past.

§ 7 De gevolgen voor de aanvrager

Met deze verordening kan de dienstverlening aan de aanvrager voor een wijziging van het omgevingsplan en een daarmee samenhangende omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken (‘het ruimtelijk bouwen’) die in strijd is met het omgevingsplan verbeterd worden, zowel door het tempo dat met de coördinatieregeling kan worden gemaakt, als door duidelijkheid die het in samenhang afhandelen van verschillende procedures met zich meebrengt. Een nadeel kan zijn dat de aanvrager al in een vrij vroeg stadium de bouwtekeningen gereed moet hebben. Daarom is in artikel 6 lid 2 van deze verordening geregeld dat een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken (‘het ruimtelijk bouwen’) niet tegelijk met een aanvraag voor een wijziging van het omgevingsplan ingediend hoeft te worden.

§ 8 De noodzaak om een coördinatieverordening vast te stellen

De coördinatieregeling mag alleen toegepast worden als de gemeenteraad daartoe besloten heeft óf als de gemeenteraad in een verordening heeft vastgesteld in welke gevallen het wenselijk is om de coördinatieregeling te gebruiken. Zonder deze verordening kan de coördinatieregeling dus alleen gebruikt worden als de gemeenteraad daar per geval een coördinatiebesluit over neemt. Dat is natuurlijk mogelijk, maar dat zou betekenen dat de gemeenteraad extra belast wordt en dat de procedure met enige maanden vertraging start. En dat terwijl de coördinatieregeling onder meer bedoeld is om tempo te kunnen maken.

Artikelsgewijs

Artikel 1

In artikel 1 worden de gehanteerde begrippen omschreven. Onder het begrip ‘aanvrager’ wordt ook een bevoegd gezag zoals het college van burgemeester en wethouders verstaan. Ook in dat geval kan een gecoördineerde procedure worden toegepast.

Artikel 2

Artikel 2 benadrukt dat de coördinatieregeling in ieder geval ziet op het coördineren van de procedure van een wijziging van het omgevingsplan met een daarmee samenhangende omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken (‘het ruimtelijk bouwen’) op grond van artikel 5.1. lid 1 sub a van de Omgevingswet. Dat is de basis. Onder een wijziging van het omgevingsplan valt ook een Tijdelijke Alternatieve Maatregel (TAM) omgevingsplan.
Alleen omgevingsvergunningen waarvoor geen instemming nodig is van Gedeputeerde Staten en/of de Minister (en die genoemd zijn in artikel 2 en 3) kunnen op basis van deze coördinatieverordening gecoördineerd worden. Hiervoor is gekozen om de toepassing van de coördinatieverordening minder ingewikkeld te maken en om de vaart in de procedure te kunnen houden. Dit betekent dat wanneer er instemming nodig is, coördinatie alleen op basis van een coördinatiebesluit mogelijk is. Een voorbeeld hiervan is een omgevingsvergunning voor een rijksmonumentenactiviteit met betrekking tot een archeologisch monument. De Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap moet instemming geven op een voorgenomen beslissing op de aanvraag voor een omgevingsvergunning over een rijksmonumentenactiviteit met betrekking tot een archeologisch monument. Ook wanneer de wijziging van het omgevingsplan via een delegatiebesluit is gedelegeerd aan het college van burgemeester en wethouders, kan deze verordening toegepast worden.

Artikel 3

Artikel 3 geeft een opsomming van de omgevingsvergunningen voor verschillende activiteiten die in combinatie met de wijziging van het omgevingsplan en de omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken (‘het ruimtelijk bouwen’) gecoördineerd kunnen worden voorbereid. In dit artikel zijn omgevingsvergunningen en een verkeersbesluit opgenomen, waarbij het efficiënt kan zijn om deze met een wijziging van het omgevingsplan en een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken (‘het ruimtelijk bouwen’) te coördineren. Hieronder wordt per vergunning/besluit de wettelijke basis gegeven en indien nodig een korte toelichting.

a. Een omgevingsvergunning voor een technische bouwactiviteit op grond van artikel 5.1. lid 2 sub a van de Omgevingswet. Dit wordt ook wel de bouwtechnische omgevingsvergunning genoemd;
b. Een omgevingsvergunning voor en omgevingsplanactiviteit grondwerk op grond van artikel 5.1. lid 1 sub a van de Omgevingswet. Onder de omgevingsplanactiviteit grondwerk valt ook de bescherming van archeologische waarden;
c. Een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit beheer natuur, flora en fauna op grond van artikel 5.1. lid 1 sub a van de Omgevingswet. Hieronder valt bijvoorbeeld de vergunningplicht voor het kappen van bomen;
d. Een omgevingsvergunning voor een milieubelastende activiteit op grond van artikel 5.1. lid 2 sub b van de Omgevingswet;
e. Een omgevingsvergunning voor een rijksmonumentenactiviteit op grond van artikel 5.1. lid 1 sub b van de Omgevingswet;
f. Een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit gemeentelijk monument op grond van de Verordening erfgoed gemeente Utrecht dan wel artikel 5.1. lid 1 sub a van de Omgevingswet, op het moment dat dit onderdeel van deze verordening onderdeel uitmaakt van het omgevingsplan;
g. Een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit geluidgevoelige gebouwen op grond van artikel 5.1. lid 1 sub a van de Omgevingswet;
h. Een verkeersbesluit op grond van de artikelen 15 en 8 lid 1 van de Wegenverkeerswet en artikel 12 van de Administratieve Bepalingen voor het Wegverkeer.

Artikel 4

In artikel 4 wordt aangegeven in welke gevallen het wenselijk is om de coördinatieregeling toe te passen. Elk lid wordt afgesloten met het woordje “en” om duidelijk te maken dat de coördinatieregeling alleen toegepast mag worden als aan alle voorwaarden is voldaan.
Lid 1 sub a vormt de basis van deze verordening: coördinatie op grond van deze verordening is alleen mogelijk als tenminste het besluit over een wijziging van het omgevingsplan en het besluit over een omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit bouwwerken (‘het ruimtelijk bouwen’) tot de te coördineren besluiten behoren. De omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit bouwwerken moet een bouwplan betreffen dat in strijd is met het geldende omgevingsplan. De wijziging van het omgevingsplan dat meedoet in de coördinatieregeling moet die strijdigheid opheffen, zodat de omgevingsvergunning verleend kan worden. Voor alle duidelijkheid: de coördinatieregeling mag op grond van deze verordening dus niet toegepast worden als de bouwaanvraag past in het geldende omgevingsplan. In dat geval zou coördinatie met alleen een wijziging van het omgevingsplan neerkomen op het omzeilen van de gewone procedure van een omgevingsvergunning.
Lid 1 sub b houdt in dat, als aan de voorwaarde van lid a voldaan is, er meer besluiten in de gecoördineerde voorbereiding mogen meedoen. Die besluiten moeten dan wel genoemd zijn in artikel 3 van de verordening. Zie ook de toelichting op dit artikel.
Lid 1 sub c moet ruim geïnterpreteerd worden. Het college van burgemeester en wethouders is het coördinerende orgaan dat controleert of aan de wettelijke voorwaarden en aan de voorwaarden van de verordening voldaan is. Het gaat hier niet alleen om de vaststelling dat aan de eisen van artikel 4 is voldaan, maar het college van burgemeester en wethouders gaat ook na of aan de procedure-eisen voldaan is. Het college van burgemeester en wethouders kan ook afzien van coördinatie, bijvoorbeeld wanneer het college van burgemeester en wethouders constateert dat de gemeente geen wijziging van het omgevingsplan wilt.
Een ruime uitleg van lid 1 sub c kan er niet toe leiden dat het college van burgemeester en wethouders gevallen coördineert die niet onder deze verordening vallen en waartoe de raad niet expliciet heeft besloten. De wet staat delegatie van de raadsbevoegdheid om te besluiten dat gecoördineerde besluitvorming wenselijk is niet toe.
Op grond van lid 1 sub d stelt het college van burgemeester en wethouders vast of artikel 5 geen belemmering is voor het toepassen van de coördinatieregeling. Dit lid 1 sub d moet beperkt uitgelegd worden: áls er een belemmering is, dan is een gecoördineerde besluitvorming niet mogelijk.
Uit lid 1 sub e blijkt dat de aanvrager de coördinatieverordening moet willen toepassen. Dit moet de aanvrager laten blijken door het indienen van een schriftelijk verzoek. Een aanvrager kan vanzelfsprekend niet gedwongen worden om mee te werken aan een gecoördineerde besluitvorming. De aanvrager kan natuurlijk goede redenen hebben om af te zien van coördinatie. Het kan bijvoorbeeld zijn dat de aanvrager eerst zeker wil weten dat de wijziging van het omgevingsplan doorgevoerd is, voordat hij kosten wil maken voor het maken van bouwtekeningen.

Artikel 5

In dit artikel staat in welke gevallen coördinatie niet mogelijk is. Lid 1 sub a en b sluiten uit dat besluiten gecoördineerd worden voorbereid, terwijl de uitkomst van de voorbereiding nog onzeker is. Zolang er nog een milieueffectrapport opgesteld moet worden is niet duidelijk welk alternatief de voorkeur heeft. Het gaat hier specifiek om een MER dat uitgevoerd moet worden bij de wijziging van het omgevingsplan of ten behoeve van de te coördineren omgevingsvergunning. Dit artikel heeft geen betrekking op bijvoorbeeld een planMER dat is uitgevoerd bij een bovenliggende omgevingsvisie. Ook heeft dit artikel geen betrekking op het uitvoeren van een mer-beoordeling.
Ook de noodzaak tot het opstellen van een wijze van kostenverhaal langs publiekrechtelijke weg maakt de procedure ingewikkelder. Het feit dat een wijze van kostenverhaal langs publiekrechtelijke weg nodig is, betekent dat er met partijen geen overeenstemming is over de financiering, wat geen goede basis is voor een gecoördineerde voorbereiding. Er is tijd nodig om in zo’n geval te proberen om alsnog met

partijen overeenkomsten te sluiten, wat niet past bij de voortvarendheid waarmee via de coördinatieregeling uitvoering kan worden voorbereid.

Bij mogelijke nadeelcompensatie moet de aanvrager zich bereid verklaren (lid 1 sub c) de kosten voor zijn rekening te willen nemen. Als de aanvrager dat niet wil, dan zou het financiële risico van het vaststellen van de wijziging van het omgevingsplan bij de gemeente liggen. De gemeente is in beginsel niet bereid tot een dergelijk risico. Gecoördineerde besluitvorming is in zo'n geval dan ook niet wenselijk

Artikel 6

Het college van burgemeester en wethouders is als coördinerend orgaan als bedoeld in artikel 3:21 lid 1 van de Awb aangewezen. Artikel 3:23 lid 1 van de Awb geeft aan dat de besluiten zoveel mogelijk gelijktijdig worden aangevraagd bij het coördinerend bestuursorgaan en dat de laatste aanvraag niet later dan 6 weken wordt ingediend na ontvangst van de eerste aanvraag. Hierbij wordt aangegeven dat het coördinerend bestuursorgaan kan bepalen dat voor het indienen van de aanvragen een andere termijn geldt. De praktijk leert dat op het moment van indienen van een aanvraag tot wijziging van het omgevingsplan nog niet altijd duidelijk is of de wens bestaat om te coördineren. Het moet immers haalbaar zijn om in ieder geval het bouwplan op tijd uitgewerkt te hebben. Omdat het ook werkbaar is dat er bijvoorbeeld later dan 6 weken na de aanvraag voor een wijziging van het omgevingsplan wordt verzocht om een gecoördineerde aanvraag is deze termijn al in dit artikel verlengd met 6 weken ten opzichte van de termijn zoals genoemd in artikel 3:23 lid 1 van de Awb. Op grond van lid 2 van deze coördinatieverordening kan van deze termijn afgeweken worden om nog meer flexibiliteit te kunnen bieden. Hierbij zal wel altijd betrokken worden of een eventuele verlenging de versnelling die met de coördinatie wordt beoogd niet doorkruist.

Artikel 8

Dit artikel bevat onder meer de bepaling waardoor procedures die onder de werking van de oude verordening zijn gestart, rechtsgeldig voortgezet kunnen worden.

Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

Dossiernummer	4511
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	3 april 2025
Agendapunt	8
Titel	Raadsvoorstel Beeldkwaliteitsplan Papendorp - De Taats
ID	4731
Behandelend ambtenaar	Nuland, Toon van
Telefoon	0643835451
E-mail	t.van.nuland@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Leidsche Rijn
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Ruimtelijke Ordening
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken	6 maart 2025
Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken	3 april 2025
Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken	**3 april 2025**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Beleidsregel Beeldkwaliteitsplan Papendorp – De Taats

Beleidsveld	Ruimtelijke Ordening
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Toon van Nuland
Kenmerk	30135602
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

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

1. De beleidsregel Beeldkwaliteitsplan “Papendorp - De Taats” met de bijlage BKP Papendorp-De Taats vast te stellen, die geldt als toetsingskader voor de Commissie Omgevingskwaliteit en als aanvulling op de beleidsregel Welstandsnota ‘De schoonheid van Utrecht’,

2. Met de beleidsregel Beeldkwaliteitsplan "Papendorp – De Taats” wijzigingen aan te brengen in de ‘beleidskaart’ en ‘analysekaart’ van de beleidsregel Welstandsnota ‘De schoonheid van Utrecht’ binnen het plangebied van Papendorp met als belangrijkste wijzigingen:
   - van Ontwikkelingsgebieden naar ‘Compacte stedenbouw’ in de Analysekaart
   - van ‘Open’ naar ‘Respect’ in de Beleidskaart

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Voor de gebiedsontwikkeling Papendorp – De Taats heeft de raad het SPvE Papendorp Noord vastgesteld. De uitgangspunten daarvan zijn nog niet opgenomen in de Welstandsnota ‘De Schoonheid van Utrecht’. Om ervoor te zorgen dat de uitgangspunten voor de beeldkwaliteit in Papendorp – De Taats én de Nota met elkaar in overeenstemming zijn, wordt de raad gevraagd het Beeldkwaliteitsplan “Papendorp - De Taats” vast te stellen als aanvulling op de Welstandsnota.
De beleidsregel Beeldkwaliteitsplan Papendorp – De Taats (hierna: BKP) wordt het toetsingskader voor de Commissie Omgevingskwaliteit voor bouwontwikkelingen binnen het plangebied van Papendorp e.o.

Context

Aanleiding

Op 3 februari 2022 heeft de raad het SPvE Papendorp Noord vastgesteld. Dit voorziet in de ontwikkeling van 2.000 woningen in Papendorp Noord met daarbij horende voorzieningen, waaronder de Mobiliteitshub XL. In vervolg hierop is op 25 april 2024 het bestemmingsplan Papendorp vastgesteld. In hoofdstuk 8 van het SPvE is ten aanzien van beeldkwaliteit het volgende aangegeven: “De kavels in de Taats en aan het Taatsenplein worden op basis van dit SPvE als eerste in de markt gezet. Daarvoor is het nodig het SPvE aan te vullen met beeldkwaliteitseisen.”

In het SPvE is een ambitie voor de beeldkwaliteit verwoord; dit is echter onvoldoende uitgewerkt om als toetsingskader voor de Commissie Omgevingskwaliteit te kunnen fungeren. Om vooraf duidelijkheid te geven voor aanvragers en de Commissie en helderheid te geven in de toetsing is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. De beeldkwaliteitseisen voor de circa 1.300 woningen en de Mobiliteitshub XL die hier worden gerealiseerd zijn nu vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan “Papendorp – De Taats”. Het beeldkwaliteitsplan dient vastgesteld te worden door de gemeenteraad.

Hierop volgend worden in Groenewoud Noord de overige circa 700 woningen ontwikkeld. Daarvoor wordt in een later stadium ook een beeldkwaliteitsplan opgesteld en ter besluitvorming aan de raad aangeboden.

Met de invoering van de Omgevingswet op 1 januari 2024 zijn beleidsregels over het uiterlijk van bouwwerken (beeldkwaliteitsplan) een raadsbevoegdheid. Zonder een beeldkwaliteitsplan kan de Commissie Omgevingskwaliteit niet sturen en toetsen op de vastgestelde ambities zoals beschreven in het SPvE.

In de Welstandsnota ‘De schoonheid van Utrecht’ is het meest noordelijke deel van Papendorp dat wordt ontwikkeld voor woningbouw en de Mobiliteitshub XL nog aangeduid als “Ontwikkelingsgebied”. In de Welstandsnota wordt alleen het beleid bepaald voor de gebieden die al bebouwd zijn of waarvoor een vastgesteld stedenbouwkundig plan geldt. De zogenoemde “Ontwikkelingsgebieden” worden buiten beschouwing gelaten en dienen te worden geactualiseerd. Het voorliggende beeldkwaliteitsplan is zo’n actualisatie.

Bij de raadsbehandeling van de kredietaanvraag Mobiliteitshub XL op 12 december 2024 is het Amendement “Groen moet je doen” aangenomen. Daarmee is een beslispunt 2b toegevoegd aan het raadsbesluit. Het beslispunt luidt: “Het ontwerp dusdanig aan te passen dat minimaal 50% van de gevel buiten het geplande frame een groene gevel is. Daarnaast het frame te vergroenen zodat dit eveneens een echte groene gevel wordt. En als dit niet kan binnen budget en/of geslaagde aanbesteding de raad te informeren over zowel een optie binnen budget als een optie die minimaal 50% groen is.” In het beeldkwaliteitsplan is hiermee rekening gehouden. In hoofdstuk 4 zijn de beeldkwaliteitseisen voor de Mobiliteitshub XL opgenomen. Daar staat onder andere de ambitie dat de gevel voor ten minste 50% moet bestaan uit groen.

De bouwplantoetsing voor de ontwikkelingen in Papendorp vindt plaats in een Kwaliteitsteam. Hierin nemen twee gedelegeerden uit de Commissie Omgevingskwaliteit en de stedenbouwkundig supervisor plaats. Het Kwaliteitsteam begeleidt de plannen, de Commissie Omgevingskwaliteit adviseert het bestuur over vergunningaanvragen. De commissie heeft hierin een eigen verantwoordelijkheid.

Juridische context
In artikel 4.19 van de Omgevingswet staat dat de Raad de bevoegdheid heeft om beleidsregels over het uiterlijk van bouwwerken (welstandsbeleid), zoals een BKP, vast te stellen. Dit BKP is een aanvulling op de Welstandsnota en is een separate beleidsregel. De Welstandsnota geldt op grond van artikel 4.114 van de Invoeringswet Omgevingswet als een beleidsregel en maakt op dit moment onderdeel uit van het tijdelijke deel van het omgevingsplan. Op basis van artikel 160 lid 1 onder b van de Gemeentewet is het college bevoegd om beslissingen van de raad voor te bereiden. Op grond van artikel 8:3 lid 1 sub a van de Algemene wet bestuursrecht kan geen bezwaar of beroep worden ingesteld tegen beleidsregels

In het SPvE Papendorp Noord dat is vastgesteld door de Raad staan een aantal beeldkwaliteitseisen opgenomen. Dit biedt onvoldoende kaders voor de toetsing van bouwplannen. Om die reden is aanvullend een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Het beeldkwaliteitsplan Papendorp – De Taats bevat welstandscriteria voor bouwinitiatieven in het plangebied en is een aanvulling op de Welstandsnota 'De Schoonheid van Utrecht'.

Beslistermijn
Uiterlijke beslistermijn voor het vaststellen van het beeldkwaliteitsplan is mei 2025. Het vastgestelde beeldkwaliteitsplan kan dan nog als bijlage worden toegevoegd aan de tender voor de Mobiliteitshub XL, zodat ook duidelijk is wat de kaders zijn voor beeldkwaliteit. Het tijdig en goed doorlopen van deze tender is noodzakelijk omdat de Mobiliteitshub XL op tijd klaar moet zijn ten behoeve van meerdere gebiedsontwikkelingen in de stad

Beoogd effect
De woningen en de Mobiliteitshub XL in Papendorp worden gebouwd conform de gestelde beeldkwaliteitseisen.

Hiervoor is het noodzakelijk de Commissie Omgevingskwaliteit een vastgesteld toetsingskader (beleidsregel) te geven dat past bij de gewenste bouwontwikkelingen in Papendorp, zoals omschreven in het SPvE Papendorp Noord en hiermee de (esthetische) kwaliteit van de te realiseren nieuwbouw te waarborgen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
De Raad heeft voor de gebiedsontwikkeling van Papendorp de volgende stukken vastgesteld:
- Amendement "Groen moet je doen", 12 december 2024
- Bestemmingsplan Papendorp, 25 april 2024
- SPvE Papendorp Noord, 3 februari 2022

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De beleidsregel Beeldkwaliteitsplan "Papendorp - De Taats" met de bijlage BKP Papendorp - De Taats vast te stellen, die geldt als toetsingskader voor de Commissie Omgevingskwaliteit en als aanvulling op de beleidsregel Welstandsnota 'De schoonheid van Utrecht',
Argumenten	
1.1	Een door de Raad vastgesteld BKP is noodzakelijk omdat in het SPvE de ambities voor de beeldkwaliteit wel worden omschreven, maar niet zijn vastgesteld als toetsingskader voor de Commissie Omgevingskwaliteit
	In het SPvE is een ambitie voor de beeldkwaliteit verwoord; dit is echter nooit specifiek vastgesteld door de Raad als toetsingskader voor de Commissie Omgevingskwaliteit. Binnen de Omgevingswet zijn beleidsregels over het uiterlijk van bouwwerken een Raadsbevoegdheid. Zonder BKP kan de

	Commissie omgevingskwaliteit niet sturen op de vastgestelde ambities voorbeeldkwaliteit zoals beschreven in het SPvE
1.2	Bij de behandeling van de kredietaanvraag voor de Mobiliteitshub XL heeft de Raad gevraagd om hoge ambities qua groene gevels
	In het amendement "groen moet je doen" heeft de Raad gevraagd om groene gevel bij de Mobiliteitshub XL. Het BKP maakt het mogelijk voor de Commissie om hierop te toetsen als deel van de architectuur van het gebouw.
Beslispunt	
2	Met de beleidsregel Beeldkwaliteitsplan "Papendorp – De taats" wijzigingen aan te brengen in de 'beleidskaart' en 'analysekaart' van de beleidsregel Welstandsnota 'De schoonheid van Utrecht' binnen het plangebied van Papendorp met als belangrijkste wijzigingen: • van de aanduiding 'Ontwikkelingsgebieden' naar 'Compacte stedenbouw' in de Analysekaart • van de aanduiding 'Open' naar 'Respect' in de beleidskaart
Argumenten	
2.1	De wijziging van de aanduidingen van 'Ontwikkelingsgebieden' naar 'Compacte stedenbouw' en van van 'Open' naar 'Respect' zijn nodig om beter te kunnen sturen op de vastgestelde ambities voor beeldkwaliteit van bouwinitiatieven
	In de Analysekaart, zoals opgenomen in de Welstandsnota, is het meest noordelijke deel van De Taats aangeduid als 'Ontwikkelingsgebieden'. De rest van De Taats en het Taatsenplein heeft de bebouwingstypologie 'Compacte stedenbouw'. Het meest noordelijke deel van De Taats krijgt nu ook de aanduiding 'Compacte stedenbouw'. Met deze wijziging krijgen heel De Taats en het Taatsenplein dezelfde eenduidige bebouwingstypologie. Het gebruik van de juiste bebouwingstypologie helpt de Commissie Omgevingskwaliteit bij de onderbouwing van haar advies. In de Beleidskaart, zoals opgenomen in de Welstandsnota, heeft het meest noordelijke deel van De Taats het niveau 'Open'. De rest van De Taats en het Taatsenplein heeft het niveau 'Respect'. Het meest noordelijke deel van De Taats krijgt nu ook het niveau 'Respect'. Met het beeldkwaliteitsplan krijgt het gebied overal hetzelfde beleidsniveau. Voor gebieden die in de Welstandsnota de aanduiding "Ontwikkelingsgebieden" hebben geldt dat het beleidsniveau waaraan wordt getoetst nog vastgesteld moet worden. Zolang dat niet het geval is geldt het beleidsniveau 'open'. Dit beleidsniveau biedt weinig sturingsmogelijkheden voor de Commissie. Het beleidsniveau wordt van 'Open' gewijzigd naar 'Respect'. Het beleidsniveau 'Respect' kent aanvullende criteria waaraan kan worden getoetst, waaronder bijvoorbeeld kleur en materialisatie. Dit sluit beter aan bij de uitgangspunten van het vastgestelde SPvE.

Financiën

Dit voorstel heeft geen financiële consequenties. Het voorstel is geheel in lijn met het SPvE en het bestemmingsplan Papendorp.

Vervolg
De beleidsregel BKP treedt niet in werking voordat deze is bekendgemaakt (artikel 3:40 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb)). Na vaststelling van de beleidsregel wordt deze daarom gepubliceerd in het Gemeenteblad (artikel 3:42 van de Awb in samenhang met artikel 6 van de Bekendmakingswet).

Na het vaststellen en publiceren van (onder andere) het BKP kunnen de tenders worden voorbereid en kan er worden overgegaan tot uitgifte van de gronden voor de nieuwbouw. Bij de aanvraag omgevingsvergunningen voor de nieuwbouw zal dan wordt getoetst aan het BKP.

Samen stad maken
Er is eerder participatie geweest rondom het SPvE en bestemmingsplan Papendorp.
In het SPvE staan een aantal beeldkwaliteitseisen opgenomen, deze zijn verder uitgewerkt in dit beeldkwaliteitsplan. Er heeft geen participatie plaatsgevonden over dit voorstel.

Communicatie
Op de projectwebsite wordt het document van het beeldkwaliteitsplan geplaatst.

(Niet)Referendabel
De verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Beleidsregel Beeldkwaliteitsplan Papendorp - De Taats met bijlage BKP Papendorp – De Taats

Bijlagen informatief
-

Beleidsregel Beeldkwaliteitsplan Papendorp De Taats Noord gemeente Utrecht

De gemeenteraad van de gemeente Utrecht,
Gelet op de artikelen 4:81, eerste lid, 4:83 en 1:3, vierde lid, van de Algemene wet bestuursrecht en artikel 4.19 van de Omgevingswet en artikel 4.11 van het omgevingsplan van Utrecht;
Overwegende dat de gemeenteraad op grond van artikel 4.19 van de Omgevingswet bevoegd is tot het vaststellen van regels over het uiterlijk van bouwwerken en de toepassing daarvan;
Besluiten de volgende beleidsregel vast te stellen:

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Definities

Deze beleidsregel verstaat onder:

a) Beeldkwaliteitsplan: Het beeldkwaliteitsplan dat door de gemeenteraad van Utrecht is vastgesteld onder de naam 'BKP Papendorp De Taats Noord'. Deze is als externe bijlage toegevoegd bij deze beleidsregel;
b) Plangebied: Het plangebied dat in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Papendorp Noord is vastgesteld;
c) Welstandsnota: De nota 'De Schoonheid van Utrecht' (vastgesteld 30 april 2015) of de nota die ter vervanging van die nota is vastgesteld;
d) De Taats Noord: deelgebied binnen Papendorp Noord waar de bouwontwikkelingen gaan plaatsvinden;
e) Papendorp Noord: De totale gebiedsontwikkeling Papendorp Noord, globaal begrensd door de Dominee Martin Luther Kinglaan in het noorden, het Amsterdam-Rijnkanaal en de plangrens van het te ontwikkelen gebied Groenewoud in het oosten, de Orteliuslaan en de bovenzijde van het talud van de A2 aan de westkant en het Taatsenplein aan de zuidzijde.

Artikel 2 Doel

Deze beleidsregel heeft als doel om voor de gebiedsontwikkeling 'Papendorp Noord' specifiek welstandsbeleid vast te stellen en uit te voeren.

Hoofdstuk 2 Welstandsregels Papendorp De Taats Noord

Artikel 3 Welstandstoets in het plangebied

1. Aanvullende regel voor het plangebied

    a. In het plangebied gelden de eisen van deze Beleidsregel beeldkwaliteitsplan in aanvulling op de welstandsnota;

b. De welstandsnota blijft buiten beschouwing bij aspecten waarover het beeldkwaliteitsplan eisen stelt;

c. Voor het plangebied geldt het welstandsniveau ‘respect’ voor een beoordeling met toepassing van de welstandsnota;

d. Voor het plangebied geldt de gebiedsaanduiding ‘Compacte stedenbouw’ voor een beoordeling met toepassing van de welstandsnota.

2. Tijdelijke toepassing van het beeldkwaliteitsplan

   De beleidsregel Beeldkwaliteitsplan Papendorp De Taats Noord komt te vervallen als toetsingskader voor de Commissie Omgevingskwaliteit als:

   a. de Grondexploitatie Papendorp gesloten wordt;

   b. de inhoud van de beleidsregel Beeldkwaliteitsplan wordt overgenomen in een nieuwe of geactualiseerde opvolger van de beleidsregel Welstandsnota.

Artikel 4 Afbakening

1. Deze beleidsregel is van toepassing op bouwontwikkelingen, met inbegrip van ‘binnentuinen’, ‘groene gevels’ en ‘groene daken’, binnen het plangebied.

2. De beleidsregel is niet van toepassing op de inrichting van de buitenruimte.

Hoofdstuk 3 Slotbepalingen

Artikel 5 Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking de dag na bekendmaking.

Artikel 6 Citeertitel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als Beleidsregel Beeldkwaliteitsplan Papendorp De Taats Noord, gemeente Utrecht

Aldus vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht in hun vergadering van … 2025

De burgemeester

Sharon A.M. Dijksma

De griffier,

Miguel Israel

ruimtelijke denkers

WISSING



Beeldkwaliteitsplan Papendorp - De Taats Noord, Utrecht

Colofon

Niets uit dit document mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt worden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Wissing B.V. en naamsvermelding. Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend.

Titel document:

Beeldkwaliteitsplan
Papendorp - De Taats Noord

Projectnaam:

Woningbouw Papendorp

Projectnummer:

0726

Auteur(s):

Désirée de Jonge
Karine Schenkeveld
Daan de Wit

Opdrachtgever:

gemeente Utrecht, opgave Leidsche Rijn

Contactpersoon:

Toon van Nuland

Versie:

2

Status:

concept

Wijzigingsdatum:

23 januari 2025

Wissing B.V.
Middenbaan 108, 2991 CT, Barendrecht
Postbus 37, 2990 AA, Barendrecht

T + 31 (0)180 61 31 44
www.wissing.nl

ruimtelijke denkers
WISSING

Inhoud

1. Algemeen **4**
- 1.1 Opzet Beeldkwaliteitsplan 5
- 1.2 Kwaliteitsteam en proces 6
- 1.3 Stedenbouwkundige opzet 8

2. Doel van de beeldkwaliteit **10**
- 2.1 Doelstelling 11

3. Duurzaamheid **16**
- 3.1 Ambitie 17
- 3.2 Convenant Toekomstbestendige Woningbouw 17
- 3.3 Leidraad Het Nieuwe Normaal (HNN) 20
- 3.4 Aanvullende aandachtspunten duurzaamheid 21
- 3.5 Groene gevels 23

4. De binnenhoven **24**
- 4.1 Vijf binnenhoven 26
- 4.2 Poorten en wandelroute 28
- 4.3 Overgang privé-openbaar 30
- 4.4 Groene kamers 32
- 4.5 Referentiebeelden binnenhoven 34

5. De mobiliteitshub - MHXL **36**
- 5.1 Toelichting op het voorlopig ontwerp 38
- 5.2 Klantreis 40
- 5.3 Gevels 44

6. Woningbouwblok Allard **48**
- 6.1 Rooilijnen 50
- 6.2 Accenten 52
- 6.3 Korrelgrootte 54
- 6.4 Horizontale geleding 56
- 6.5 Ondergeschikte bouwdelen 58

7. Taats Noord **60**
- 7.1 Rooilijnen 62
- 7.2 Accenten 64
- 7.3 Korrelgrootte 66
- 7.4 Horizontale geleding 68
- 7.5 Ondergeschikte bouwdelen 70

8. Taatsenplein **72**
- 8.1 Rooilijnen 74
- 8.2 Accenten 76
- 8.3 Korrelgrootte 78
- 8.4 Horizontale geleding 80
- 8.5 Ondergeschikte bouwdelen 82

9. Kleur en materiaal **84**
- 9.1 Kleur en materiaal 86
- 9.2 Referenties kleur en materiaal 88

10. Reclame **90**
- 10.1 Reclame 91



1. Algemeen

Dit document is het beeldkwaliteitsplan voor de ontwikkeling van woningbouw in Papendorp, deel de Taats Noord. Dit beeldkwaliteitsplan dient als inspiratiebron en leidraad voor architecten die de plannen gaan uitwerken. Het is tevens het toetsingskader voor bouwplannen en de bijbehorende buitenruimte.

1.1 Opzet Beeldkwaliteitsplan

In dit Beeldkwaliteitsplan (BKP) worden de intenties voor de beeldkwaliteit gegeven voor de deelgebieden de Taats, de Mobiliteitshub XL (zowel de mobiliteitshub als de woningbouw) en de gebouwen rondom het Taatsenplein.
De intenties in dit beeldkwaliteitsplan gaan over de verschillende ordenende principes. Per ordenden principe wordt ingegaan wat de doelstelling is en wordt dit concreet gemaakt door richtlijnen. Daarbij is getracht dit zo helder en kernachtig mogelijk te verwoorden.
Wanneer de richtlijnen worden gehanteerd, wordt de doelstelling in principe gehaald. Tegelijkertijd biedt het gebruik van richtlijnen ook ruimte voor andere mogelijke oplossingen, mits de beoogde doelstelling wordt bereikt.

De richtlijnen worden verduidelijkt met schema's en één of meerdere referentiebeelden. Aangezien het nagestreefde beeld voor de Taats uiteraard nog niet bestaat, wordt gebruik gemaakt van deze middelen.
Referentiebeelden dienen als inspiratie en hebben vooral betrekking op het behandelde aspect van de desbetreffende richtlijn. Mogelijk stroken getoonde referentiebeelden gedeeltelijk niet met andere beschreven richtlijnen, omdat het beeld enkel dient om specifiek een deelaspect of principe te verduidelijken. De spelregels uit het SPvE en de doelstellingen en richtlijnen uit het BKP geven samen sturing aan de beeldkwaliteit. Dit BKP vormt de basis voor de kavelpaspoorten die voor de verschillende bouwvelden in de Taats worden opgesteld.





1.2 Kwaliteitsteam en proces

Voor de kwaliteitsbewaking en toetsing van de ontwikkelingen in Papendorp is een supervisor en een kwaliteitsteam aangesteld. Het kwaliteitsteam toetst de ontwerpen (het schetsontwerp (SO), het voorlopig ontwerp (VO) en het definitief ontwerp (DO)) aan het SPvE Papendorp Noord, en dit Beeldkwaliteitsplan. Het kwaliteitsteam beoordeelt zowel de gebouwen, de collectieve ruimte (de aansluiting op) de openbare ruimte als civiele werken.

De supervisor is beschikbaar voor zogenaamd collegiaal overleg met ontwerpers en hun opdrachtgevers, om in onderling overleg richting en sturing te bieden aan opzet en ontwerp van naast elkaar gelegen blokken. Hierdoor ontstaat een dialoog tussen de ontwerpteams en de supervisor. Zo blijft het mogelijk om op overtuigende wijze aan te tonen dat het gewenste eindresultaat kan worden bereikt op een manier die niet expliciet in de aanwijzingen van dit BKP / het kavelpaspoort is beschreven.

Het kwaliteitsteam zorgt voor een goede afstemming met de Commissie Omgevingskwaliteit Utrecht (COU). De COU adviseert bij de aanvraag omgevingsvergunning.









1.3 Stedenbouwkundige opzet

Plangebied en de onderdelen van de Taats
Papendorp ligt in de oksel van de snelwegen A2 en A12 en wordt aan de andere zijde begrensd door het Amsterdam-Rijnkanaal. Het plangebied de Taats Noord vormt in Papendorp de overgang tussen het grootschalige kantoren- en bedrijvenpark en de kleinschalige woonwijk Groenewoud. Binnen Papendorp is het een structurerend element, in de vorm van een zone van stedelijke bouwblokken, een hoge ruggengraat van 30 meter hoog, met daar langs twee noord-zuid gerichte lanen. De Taats fungeert als geluidswering van geluid afkomstig van de snelweg A2 voor nieuwe wijk Groenewoud

De Taats is opgebouwd uit een noordelijke kop in de vorm van de Mobiliteitshub XL. De tussengelegen blokken, de Taats, worden ontwikkeld tot woningbouw en aan het Taatsenplein, dat centraal ligt in Papendorp, is ruimte voor twee markante torens die een hoogte accent vormen.

Ruimtelijke structuur
De Taats fungeert ruimtelijk gezien als de ruggengraat van Papendorp en is duidelijk els één samenhangend element te herkennen. Het is als het ware een centraal gelegen, aaneengesloten 'stedelijk blok'.

- In het zuiden sluit de Taats aan op de lossere, groene structuur van het bestaande kantorenpark Papendorp.
- In het noorden gaat de Taats via de Mobiliteitshub XL over in de groene sfeer van het Taludpark.
- Aan weerszijden is de Taats begrensd door twee stadslanen: de Orteliuslaan en de Mercatorlaan. Dit zijn de dragers van het openbaar gebied.
- Tussen de blokken in verbinden dwarsstraten de stadslanen met elkaar.

De blokken van de Taats zijn opgezet als gesloten bouwblokken. Het geluid van de stad en de snelwegen wordt zoveel mogelijk buitengesloten. Op deze manier fungeren de binnenhoven fungeren als geluidluwe zones, een belangrijke voorwaarde voor het ontwikkelen van woningbouw. De binnenhoven van de bouwblokken zijn openbaar toegankelijk voor voetgangers.

Hoogte bouwblokken
De blokken zijn maximaal 30 m hoog. Dit is acht bouwlagen op een plint van 4,5 m. Aan de zijde van de Orteliuslaan moet deze hoogte volledig gebruikt worden in verband met de geluidswerende functie. Aan de Mercatorlaan en de dwarsstraatjes kan de bouwhoogte lager zijn en zo de overgang vormen naar de lagere bebouwing van Groenewoud. Voorwaarde is dat de binnenhoven geluidluw blijven. In de hoogte is rekeningen gehouden met een extra hoogtetoeslag bij het construeren in hout.

Aan het Taatsenplein komen aanvullend hierop twee torens van maximaal 65 m. Ze vormen, gezien vanaf de Prins Claus brug, gezamenlijk een entreepoort naar Papendorp.

Programma
In de Taats Noord is een nieuw te bouwen programma ondergebracht van voornamelijk wonen. In de plint tegenover de entree van de mobiliteitshub (MHXL) zijn voorzieningen en kantoren voorzien. Ook aan het Taatsenplein zijn kantoren en een hotel voorzien. In het woningbouwdeel tegenover de mobiliteitshub (woningbouwblok Allard) is tevens ruimte voor detailhandel en een supermarkt op de begane grond.



1. de Taats Noord
2. Taatsenplein
3. de Taats Zuid

Luchtfoto met in het midden de al gerealiseerde blokken van kantorenpark.

In het woningbouwblok Allard, de drie blokken van de Taats Noord en de bouwblokken aan het Taatsenplein komen circa ca. 1300 woningen. Het woonprogramma is onderverdeeld in 28% dure koop, 32% middelduur en 40% sociale huur.

Ontsluiting plangebied

Vanaf de snelwegen is het gebied goed ontsloten via de nieuw aan te leggen Verlengde Mercatorlaan in het noorden en de bestaande Papendorpseweg en de Orteliuslaan in het zuiden. Verkeer vanuit Utrecht Centrum en Leidsche Rijn bereikt de Taats via respectievelijk de Prins Clausbrug of de Stadsbaan en Marinus van Tyrusviaduct.

Parkeren in de mobiliteitshub (MHXL)

Het parkeren van de bebouwing in het plangebied van dit beeldkwaliteitsplan wordt voorzien in de mobiliteitshub . Alleen de bebouwing aan het Taatsenplein parkeert niet in de mobiliteitshub, maar in of onder de bebouwing, uit het zicht.
In fase I van de mobiliteitshub (MHXL) is ruimte voor 2000 auto's, een deel daarvan is bedoeld voor de Taats Noord. Een belangrijk onderdeel van de ruimtelijke structuur van de Taats zijn dan ook de routes van de verschillende verkeersstromen van- en naar de mobiliteitshub.

Fietsroutes

De gemeente Utrecht wil het centrum van Utrecht autoluw maken en stimuleert het gebruik van de fiets. Om dat te faciliteren wordt in de stedenbouwkundige uitwerking van Papendorp Noord veel aandacht besteed aan het creëren van prettige fietsroutes door een aantrekkelijke en groen ingerichte omgeving. Langs de Orteliuslaan en de Mercatorlaan lopen aan beide zijden fietspaden in twee richtingen die aansluiten op routes naar het centrum van Utrecht, naar Leidsche Rijn en de omgeving.

De belangrijkste uitgangspunten van de stedenbouwkundige opzet zijn:

- De Taats is duidelijk herkenbaar als een stedelijke eenheid; de 'ruggengraat' in Papendorp;
- De tot dertig meter hoge gesloten bouwblokken weren het geluid van wegverkeer naar de binnenhoven en de nieuwbouwwijk Groenewoud;
- De blokken lopen af in hoogte van de Orteliuslaan naar de Mercatorlaan. Doel hiervan is een passende aansluiting op maat en schaal van Groenewoud;
- De binnenhoven zijn geluidsluwe en autovrije oases in de drukke stad;
- Het plan wordt uitgewerkt met aandacht voor de menselijke maat.



De Taats als ruggengraat tussen het kantorenpark en de wijk Groenewoud in, met hun respectievelijke verkavelingsrichtingen.



2. Doel van de beeldkwaliteit



2.1 Doelstelling

1. **Aantrekkelijke woonbuurt**

De belangrijkste doelstelling van het beeldkwaliteitsplan is om van de Taats Noord een aantrekkelijke woonbuurt te maken. Er is bewust gekozen voor een woonomgeving met warmte en een woongevoel.
Een kleine korrelgrootte en afwisseling zijn van belang. Dit gebeurt op meerdere manieren zoals door parcelering, materiaal- en kleurwisselingen, en verschillende architecturen en/of verschillende architecten.

2. **Eigen identiteit**

Papendorp is duidelijk begrensd door snelwegen en water. Het is als het ware een 'eiland', op afstand van andere wijken in de omgeving. Het gebied dient een eigen identiteit te krijgen en mag zich onderscheiden. Er is ruimte voor experimenten om er een fijn woonmilieu van te maken.

3. **Overgang tussen wonen en werken**

Het plangebied ligt tussen de nieuwe woonwijk Groenewoud (met grondgebonden woningen en appartementen tot circa 6 lagen hoog) en het kantoren en bedrijvenpark van Papendorp. In de bebouwing van de Taats Noord dient dit tot uitdrukking te komen door de korrelgrootte van de bebouwing. De korrelgrootte neemt af aan de zijde van de woonwijk Groenewoud.

In dit beeldkwaliteitsplan zijn deze doelen uitgewerkt naar een toetsbaar kader.

Deelgebieden

Het beeldkwaliteitsplan beschrijft de gewenst beeldkwaliteit per deelgebied. De volgende deelgebieden worden onderscheiden:

1. De binnenhoven;
2. De mobiliteitshub - MHXL
3. Woningbouwblok Allard;
4. De drie blokken van de Taats;
5. Het Taatsenplein met de twee hogere torens.

De deelgebieden worden hierna verder toegelicht

1. De binnenhoven

De binnenhoven vormen de belangrijkste buitenruimte van de Taats. Ze zijn ruim opgezet en groen ingericht. In het binnengebied heerst een rustig woonklimaat. Geluid afkomstig van wegverkeer is hier niet of nauwelijks te horen. De bebouwing houdt het verkeersgeluid buiten. De woningen hebben een geluidluwe zijde aan deze hoven.
De hoven bieden ruimte voor ontspanning en ontmoeting en de speelplekken voor de allerkleinsten zijn hier gesitueerd. Door de binnenhoven loopt een doorgaande looproute naar de Mobiliteitshub XL. De poorten in de blokken van de Taats begeleiden de doorgaande looproute. Ook in de dwarsrichting, tussen Groenewoud

en het kantorenpark van Papendorp lopen routes. De aansluitingen van de routes en de positie van de poorten in de bouwblokken van de Taats zijn zorgvuldig afgestemd op de voetpaden vanuit Groenewoud en het kantorenpark Papendorp.

2. De mobiliteitshub - MHXL

De MHXL is een gebouw waar een deel van de bewoners en bezoekers van Papendorp hun auto parkeren en lopend, fietsend of met het ov naar huis gaan. Ook bewoners van een aantal woningbouw ontwikkelingen in Utrecht Zuidwest gaan hier hun eigen auto parkeren. De MHXL is een langgerekt gebouw dat ruimte biedt aan circa 2.000 auto's en 1.700 fietsen en een aantal voorzieningen. Voor dit gebouw is reeds een voorlopig ontwerp gemaakt. Voor de verdere uitwerking van dit gebouw zijn er aanvullend op het SPvE beeldkwaliteitscriteria opgenomen die betrekking hebben op de klantreis (de ervaring van het overstappen) en de gevels.

3. Woningbouwblok Allard

Het gedeelte woningbouw van de Mobiliteitshub XL is een apart deelgebied vanwege de functies op de begane grond, de toegang naar de MHXL (de-HUB-loper) en de ligging aan de watergang langs de Mercatorlaan.

4. De drie blokken van de Taats

Door de ligging van de gesloten bouwblokken in het plan hebben de verschillende zijden van de blokken een eigen sfeer en functie binnen het stedenbouwkundig plan:

Aan de Orteliuslaan; een stadslaan van allure.

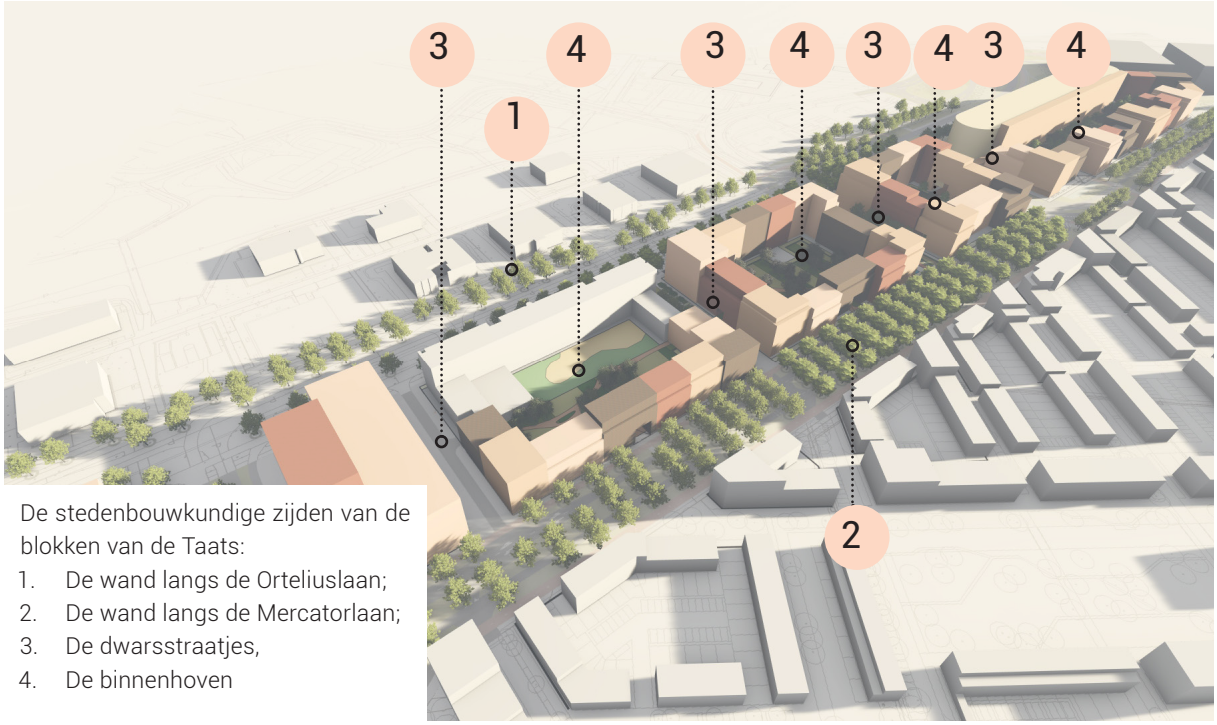
De Orteliuslaan ligt op de grens van de overgang van de losse bebouwing van kantorenpark Papendorp naar de dertig meter hoge wand van de Taats Noord. Het is een drukke stadslaan en een belangrijke ontsluitingsweg in Papendorp.

De Orteliuslaan heeft een belangrijke functie in de afwikkeling van het verkeer van en naar de mobiliteitshub. Het profiel is breed (ca. 68 meter) en biedt ruimte voor verkeer (auto, bus, fiets en voetganger), water en bomen. Drie rijen bomen begeleiden de stadslaan. De bebouwing aan de Orteliuslaan fungeert als geluidswering voor de binnenhoven en de nieuwe wijk Groenewoud. De bebouwing is hier 30 meter hoog, de maximaal toegestane hoogte. Vanwege de zuidwestelijke oriëntatie is extra aandacht nodig voor opwarming van de woningen aan deze gevels.

Aan de Mercatorlaan; een groene boulevard

De Mercatorlaan vormt de overgang tussen de orthogonale structuur van de bouwblokken van de Taats en de diagonale structuur van de te bouwen wijk Groenewoud. De Mercatorlaan is een rustige, groene laan waar gewoond wordt. De maat en schaal van de bebouwing sluiten aan op de woonomgeving.

De weg wordt een 30-kilometerweg. Geluidsonderzoek moet uitwijzen wat de geluidsbelasting is bij deze snelheid en of het mogelijk is gevels te voorzien van te openen delen en buitenruimtes te situeren. Anders zullen ook (delen van) deze gevels het geluid moeten afschermen om te zorgen voor geluidsluwe binnenhoven.



De stedenbouwkundige zijden van de blokken van de Taats:

1. De wand langs de Orteliuslaan;
2. De wand langs de Mercatorlaan;
3. De dwarsstraatjes,
4. De binnenhoven

De deelgebieden in het plan



Overzicht deelgebieden:

- De binnenhoven van alle blokken
- De MHXL (mobiliteitshub)
- Het woningbouwblok Allard*
- De drie blokken* van de Taats Noord, tussen het Taatsensplein en de MHXL
- Het Taatsenplein

*) De blokken hebben werknamen gekregen die ontleend zijn aan de cartografen van de straatnamen. Van noord naar zuid hebben de bouwblokken werknamen gekregen: Allard, Barentsz, Goos en Valck. Deze werknamen passen bij de straatnamen van Papendorp waar alle straatnamen genoemd zijn naar cartografen.

De dwarsstraatjes, groen-blauwe doorsteekjes

De koppen van de blokken van de Taats zijn aan de dwarsstraatjes gesitueerd. Hier is de overgang van de grotere schaal van de Orteliuslaan naar de wat kleinere schaal langs de Mercatorlaan voelbaar.

De straatjes zijn ongeveer 90 m lang, en bieden ruimte aan een fietspad, wandelroute en enkele parkeerplaatsen voor deelauto's en gehandicapten. Alleen het dwarsstraatje ten zuiden van de mobiliteitshub is een doorgaande route voor auto's.

5. Het Taatsenplein:

De reeks bestaande kantoorpanden in de Taats Zuid gaat ter hoogte van het Taatsenplein over naar het woongebied de Taats Noord. Het Taatsenplein begeleidt deze overgang en vormt tegelijkertijd de verbinding van Papendorp met het centrum van de stad. Vanaf de Prins Clausbrug gezien vormt het Taatsenplein, met aan weerszijde de hoge torens, de entree naar Papendorp. De beeldkwaliteit van dit deelgebied zorgt voor een vloeiende overgang tussen de kantoren in de Taats Zuid en de woonomgeving aan de noordzijde van het Taatsenplein.

Ordenende principes

In de uitwerking van de deelgebieden worden voor de bebouwing steeds zes ordenende principes onderscheiden. Voor de Binnenhoven en de MHXL gelden andere principes.

1. Rooilijnen
2. Accenten
3. Korrelgrootte
4. Opbouw en geleding
5. Ondergeschikte bouwdelen
6. Materiaal en kleur

Een uitzondering hierop zijn de binnenhoven. Voor dit deelgebied richt dit document zich op andere aspecten, te weten groen, klimaatadaptatie en ontmoeten/spelen.





3. Duurzaamheid

In Utrecht is duurzaam bouwen een belangrijk onderwerp. Voor de ontwikkeling van de Papendorp Woningbouw gelden richtlijnen voor circulariteit, natuurinclusiviteit en biodiversiteit, klimaatadaptatie, energie, duurzame mobiliteit en gezonde leefomgeving. en circulair bouwen.

3.1 Ambitie

Papendorp Woningbouw wordt een duurzame wijk waarin wordt ingezet op verschillende thema's van duurzaamheid. Naast het mobiliteitsconcept waarbij bewoners en bezoekers grotendeels op afstand parkeren in de mobiliteitshub is er in Papendorp Woningbouw veel aandacht voor natuurinclusiviteit en biodiversiteit.
Voor de ontwikkelingen in Papendorp Woningbouw gelden de richtlijnen van het Convenant Toekomst-bestendige Woningbouw dat de gemeente Utrecht ondertekend heeft. Dit Convenant geeft richtlijnen voor circulariteit, natuurinclusiviteit en biodiversiteit, klimaatadaptatie, energie, duurzame mobiliteit en gezonde leefomgeving. Tevens heeft de gemeente de Leidraad Het Nieuwe Normaal ondertekend. Deze heeft betrekking op circulair bouwen. Ook deze geldt voor Papendorp Woningbouw. Hieronder een samenvatting.

3.2 Convenant Toekomstbestendige Woningbouw

In het convenant worden voor de zes thema's (circulariteit, natuurinclusiviteit en biodiversiteit, klimaatadaptatie, energie, duurzame mobiliteit en gezonde leefomgeving) de diverse indicatoren en criteria weer, uitgesplitst naar de niveaus Brons, Zilver en Goud. Het niveau Brons is het minimum ambitieniveau. De gemeente streeft naar Goud waar mogelijk.
Het meest recente Convenant geldt als toetsingskader, met uitzondering van thema's waarvoor de gemeente eigen beleid heeft ontwikkeld.

Energie

Het uitgangspunt voor het thema energie is het klimaatakkoord. Dit akkoord beschrijft het doel om in 2030 een CO2-reductie te hebben bereikt van 49% ten opzichte van 1990. Dit doel wordt zeer waarschijnlijk, volgend op de Europese Klimaatwet, aangescherpt.
Voor het thema energie geldt aanvullend dat er netbewust gebouwd moet worden in verband met de netcongestie in Utrecht. Dit betekent dat het energiegebruik van verschillende gebruikers op elkaar moet worden afgestemd, zodat er geen piek ontstaat. Dit kan bijvoorbeeld door energie tijdelijk op te slaan, of zonnepanelen uit te schakelen op piekmomenten.

Circulariteit

De Rijksoverheid heeft zich het doel gesteld dat Nederland in 2050 volledig circulair is. De ambitie is dat elk groot nieuwbouw- of transformatieproject (50+ woningen) dat wordt geïnitieerd, zo circulair en conceptueel1 mogelijk wordt gerealiseerd
Voor een MPG score wordt er gestreefd naar Zilver (MPG score: 0,50), het minimum ambitieniveau is Brons (MPG score: 0,75). Bij het onderdeel 'Massapercentage van grondstoffen wordt er gestreefd naar een percentage van meer dan 55 % (ambitieniveau Goud) aan non-virgin en/of biobased materialen.
In 'Het Nieuwe Normaal' worden verdere eisen gesteld aan circulariteit.

Natuur-inclusiviteit en biodiversiteit

Natuurinclusief ontwikkelen is een vorm van duurzaam bouwen waarbij het bouwwerk en de omliggende openbare ruimte bijdragen aan de lokale biodiversiteit en algemene natuurwaarden. Natuurinclusief bouwen is daarmee gericht op het behouden, verbeteren en uitbreiden van biodiversiteit in de gebouwde omgeving. Dit gebeurt onder andere door het creëren van geschikte habitats voor soorten aan de hand van ecosysteem gerichte benaderingen.
Voor natuurinclusiviteit gaat Utrecht uit van de Utrechtse soortenlijst. Voor Papendorp gaat het om gierzwaluwen, huismussen en de gewone dwergvleermuis.
Het uitgangspunt voor diervriendelijk bouwen is minimaal 1 geïntegreerde verblijfplaats/ neststeen per huishouden, voor gierzwaluw, huismus en/of gewone dwergvleermuis. De maatregelen dienen te voldoen aan de onderstaande 'voorwaarden voor de maatregelen'. Betrek bij de uitwerking van de ecologie (binnentuin, gevels, daken en maatregelen diervriendelijk bouwen) naast een landschapsarchitect ook een externe ecoloog. Want: iedere (natuurlijke) inrichting is uiteindelijk maatwerk. De definitieve locatie en afwijkingen dienen te worden afgestemd met een ecoloog van de gemeente.

Voorwaarden maatregelen

Inbouwsteen gierzwaluw

- De neststeen dient zo hoog mogelijk in de gevel geplaatst te worden, bijvoorbeeld onder de nok of onder de dakrand. Minimale hoogte is 4 meter;
- De aanvliegroute naar de neststeen dient vrij te zijn van obstakels, zoals bomen en openslaande ramen. Houdt hiervoor een (blijvende) vrije ruimte met een straal van minimaal 5 meter aan rondom de locatie van de neststeen;
- De neststeen dient op een gevel met een oriëntatie naar het noorden of oosten geplaatst te worden. Uitzondering is als er een voldoende uitstekende overstek is, dan kan de neststeen ook op andere gevel oriëntaties geplaatst worden;

- Plaats de neststenen bij voorkeur groepsgewijs: gierzwaluwen zijn koloniebroeders. Dit met een maximum van 30 neststenen bij elkaar;
- De onderlinge afstand tussen de openingen van de nestplekken moet minimaal 50 centimeter uit elkaar te liggen;
- De inbouwsteen dient te voldoen aan de afmetingen uit het Kennisdocument Gierzwaluw.

Inbouwsteen huismus

- De inbouwsteen dient op minimaal 3 meter en maximaal 8 meter hoogte te worden geplaatst;
- Voor plaatsing van een huismusvoorziening dient bepaalt te worden of de locatie geschikt is als leefgebied voor huismussen. In de directe omgeving van de nieuwe nestplaats dient continu voldoende dekking aanwezig te zijn (minimaal 3 a 4 meter hoog opgaand groen), en dat er altijd (maximaal binnen 100 meter, bij voorkeur binnen 50 meter) voldoende geschikt voedsel en potentiële slaapplaatsen beschikbaar zijn;
- Invliegopening dient naar het oosten of noorden gericht te zijn, of de neststeen dient onder een voldoende uitstekend dak-overstek geplaatst te worden;
- Plaats de neststenen bij voorkeur groepsgewijs: huismussen zijn koloniebroeders. Dit met een maximum van 20 neststenen bij elkaar;
- De onderlinge afstand tussen de openingen van de nestplekken dienen minimaal 50 centimeter uit elkaar te liggen;
- De neststenen dienen van voldoende duurzaam materiaal te zijn en op een voldoende duurzame wijze worden bevestigd;
- De inbouwsteen dient te voldoen aan de afmetingen uit het Kennisdocument Huismus.

Inbouwsteen vleermuis paarverblijf

- De voorziening dient minimaal op 3 meter hoogte te worden geplaatst;
- De voorzieningen dienen aan verschillende gebouwzijden te worden gerealiseerd. Dit zorgt ervoor dat in verschillende weersomstandigheden vleermuizen de verblijfplaats met de voor hen optimale temperatuur kunnen vinden. Streef ernaar dat een aantal (maar niet alle) van deze voorzieningen voldoende warm kan worden door plaatsing aan een zuidelijke gevel of grenzend aan een warmtebron.
- De voorziening dient op een locatie te worden geplaats zonder kunstlicht in de directe omgeving;
- Bij voorkeur worden meerdere paarverblijven in elkaars nabijheid geplaatst met een verschillende oriëntatie (zuiden/oosten);
- De locatie zo kiezen dat de aanvliegroute (4 meter) van de voorziening vrij is van bomen of obstakels;

Inbouwsteen vleermuis groepsverblijfsplaats

- De voorziening dient minimaal op 4 meter hoogte te worden geplaatst;
- De voorziening dient bij voorkeur in een gevel te worden geplaatst waar in de middag / avond de zon op staat;
- De voorziening dient op een locatie te worden geplaats zonder kunstlicht in de directe omgeving;
- De locatie zo kiezen dat de aanvliegroute (4 meter) van de voorziening vrij is van bomen of obstakels;
- Het heeft het de voorkeur om kasten (minimaal 3 stuks) op te hangen die geschakeld kunnen worden. Bij voorkeur op geschakelde wijze op een hoek van een gebouw positioneren zodat de vleermuis zich binnendoor van de ene naar de andere gevelzijde kan verplaatsen afhankelijk van de klimaatomstandigheden.



Geïntegreerde nestgelegenheid





Maatwerk vleermuis groepsverblijfplaats

Behalve inbouwvoorzieningen te plaatsen is het mogelijk om opbouwdelen van gevels te laten functioneren als verblijfplaats. Bijvoorbeeld door achter boeiborden en gevelbetimmering een spleetvormige ruimte voor vleermuizen toegankelijk te maken.

- Het is ook mogelijk om in nieuwbouw vleermuizen toegang te geven tot de luchtspouw, de ruimte onder dakpannen of de loze ruimte in een schoorsteen.
- Zie ook: de brochure Vleermuisvriendelijk bouwen.

Type maatregelen

De maatregelen dienen te voldoen aan de kennisdocumenten van BIJ12. Aanvullend worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Geen toepassing van vogelvides en gierzwaluwdakpannen;
- -Bij voorkeur geen neststenen gebruiken met een vlieggatinzetstuk. Bij toepassing van neststenen met vlieggatinzetstuk, het inzetstuk vast zetten met silicone of een ander afdichtingsmiddel, om te voorkomen dat het eruit glijdt;
- -De neststenen dienen van voldoende duurzaam materiaal te zijn en op een voldoende duurzame wijze te worden aangebracht;

Klimaatadaptatie

Het uitgangspunt van het thema klimaatadaptatie is om de nieuwbouwprojecten zodanig te realiseren dat zij bestand zijn tegen uitdagingen op het gebied van wateroverlast, droogte, hitte en overstromingen.

Wateroverlast

Ten aanzien van wateroverlast heeft Utrecht beleid vastgelegd in de Visie Water en riolering. Houdt rekening met een bui van 1/100, waarbij 80 mm regen in één uur valt. Het water dient opgevangen te worden op eigen kavel (bijvoorbeeld door berging op het dak, in privé tuinen / collectieve tuin of in een vat onder de grond). Van het regenwater wordt 90 % vastgehouden op de plek waar het valt en nuttig gebruikt.

Droogte

Voor droogte geldt aanvullend dat het uitgangspunt is dat er geen drinkwater wordt gebruikt voor het bewateren van planten. Gevelgroen staat bij voorkeur in de volle grond.

Hitte

Ten aanzien van hitte heeft de gemeente in haar visie Klimaatadaptatie afwijkend beleid vastgelegd.

- In elke straat kan je op een hete dag in de schaduw lopen en fietsen, bij voorkeur in schaduw van planten en bomen. De basis is 30% en op de belangrijkste loop- en fietsroutes, is er op het heetst van de dag zelfs 40% schaduw.
- Iedereen heeft binnen 200 meter van een gebouw/ woning een koele groene verblijfsplek in de openbare ruimte van minimaal 200 m^2.
- Zorg in buurten voor een minimale hoeveelheid groen van 40% in het horizontale vlak.



Overstekken om zoninstraling te beperken



Overstekken om zoninstraling te beperken



Gevelgroen in de volle grond

Duurzame mobiliteit

Papendorp is zo ingericht dat het uitnodigt om te lopen of te fietsen. Voor de bebouwing geldt, met uitzondering van de bebouwing aan het Taatsenplein, dat bewoners, werknemers en bezoekers parkeren op afstand in de mobiliteitshub. Deelauto's zijn in de dwarsstraatjes te vinden in (kleine) deelmobiliteitshubs, samen met deelfietsen en deelbakfietsen.
Om van en naar de mobiliteitshub te komen kan er gekozen worden uit 3 routes, de droogloop langs de Orteliuslaan, de rustige groene route door de binnenhoven en langs de woningen aan de Mercatorlaan.
Voor de verbinding met het centrum van Utrecht wordt er een extra fietsroute gecreëerd, via het taludpark en de Meernbrug.
De woongebouwen moeten voorzien te worden van een gemeenschappelijke fietsenstalling. De eisen hiervoor staan in de Bijlage bij addendum Nota Parkeernormen fiets en auto.

3.3 Leidraad Het Nieuwe Normaal (HNN)

HNN is een raamwerk gericht op de materialentransitie: het maakt circulair bouwen eenduidig en concreet. Er is ook rekening gehouden met de duurzame context van een circulair project, zoals het gebruik van energie, water en de depositie van stikstof.
Utrecht heeft deze Leidraad ondertekent en voor de ontwikkeling in de Taats gelden deze richtlijnen.

Voor zowel het Convenant Toekomstbestendige Woningbouw als de Leidraad Het Nieuwe Normaal geldt dat deze regelmatig vernieuwd worden. Om deze reden wordt er naar deze documenten verwezen en zijn ze niet opgenomen. De laatste versie het Convenant Toekomstbestendige Woningbouw en de Leidraad Het Nieuwe Normaal zijn geldend.


Toepassen van biobased materialen in de gevels


Toepassen van gerecycled beton


Toepassen van biobased materialen in de gevels

3.4 Aanvullende aandachtspunten duurzaamheid

Aanvullend aan hetgeen in het convenant Toekomstbestendige woningbouw en in de Leidraad Het Nieuwe Normaal staat, gelden voor de ontwikkelingen in de Taats de volgende aandachtspunten.

Biobased bouwen

Naast biobased gevelmateriaal heeft het de voorkeur om ook de constructies zoveel mogelijk biobased (in hout) uit te voeren.
Bij hout als gevelmateriaal is het van belang dat dit goed is gedetailleerd om ongelijke verkleuring zoveel mogelijk te voorkomen.

Zonnepanelen

Zonnepanelen worden bij voorkeur op daken geplaatst. Alleen wanneer deze goed geïntegreerd zijn in de gevel en onderdeel uitmaken van het gevelontwerp kunnen zonnepanelen ook op de gevel worden toegepast.

Daken

Gebruik daken voor groen en wateropvang. Het uitgangspunt is dat daken waar geen zicht op is (hoge daken) ook gebruikt kunnen worden voor zonnepanelen. Lagere daken juist gebruiken voor groen. Het uitgangspunt is een substraat van minimaal 40 cm en een beplanting van grassen en heesters. Onder zonnepanelen kan volstaan worden met een lager substraat en sedum.

Installaties op het dak zo veel mogelijk uit het zicht positioneren. Het heeft de voorkeur om de installatie te voorzien van een nette ombouw in plaats van de hele dakrand te verhogen.

Trafo's en andere installatieruimtes

Alle trafo's en andere installatieruimtes worden inpandig gerealiseerd. Daarbij dient rekening gehouden met een toekomstige uitbreiding voor een batterij.

Fietsenstalling

Om het gebruik van fietsen te stimuleren dienen de woningen voorzien te worden van een gemeenschappelijke fietsenstalling voor de bewoners. Bergingen kunnen dan in de woning en worden opgenomen.

Hittestress

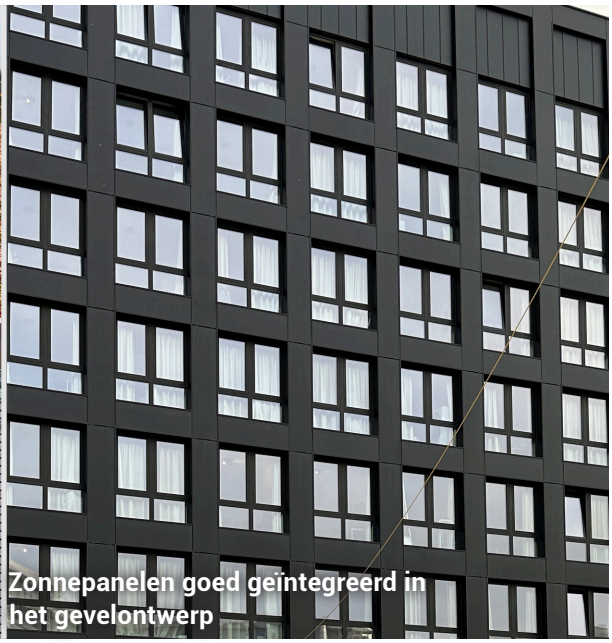
Ter voorkoming van hittestress dienen de ramen op de oost-, zuid- en westgevels te worden voorzien van meeontworpen zonwering aan de buitenzijde. Bij de zuidgevel kan dit achterwege blijven Als er is voorzien in een andere zonwerende oplossing (bijvoorbeeld een overstek of diepe negge). De zonwering dient geïntegreerd te worden in het ontwerp en niet achteraf worden toegevoegd.



Zonnepanelen op het dak



Toepassen van biobased materialen in de gevels



Zonnepanelen goed geïntegreerd in het gevelontwerp




klimplant in de volle grond


bomen en struiken in bakken op balkons


begroeide gevel met verschillende planten


plantenbakken aan de gevel

3.5 Groene gevels

In Papendorp wordt ingezet op groene gevels. De ambitie is dat gesloten gevelvlakken voor 50% groen zijn. De minimale eis is 10%, deze komt uit het SPvE. Een groene gevel is niet alleen een mooi gezicht, maar biedt ook voedsel en een fijne schuilplek voor dieren als vogels, vlinders, wilde bijen en egel. Tevens heeft het een verkoelend effect. De groene gevel dient zo ontworpen te worden dat het groen zich goed kan ontwikkelen en dat het onderhouden kan worden. Een succesvolle groene gevel valt of staat met de juiste (klim)planten op de juiste plek.

- Het streven is dat 50% van de gesloten gevelvlakken een groene gevel is.
- Ten minste 10% van de gesloten gevel is een groene gevel.
- Ontwerp de groene gevel als integraal onderdeel van de gevel.
- Gebruik bij voorkeur inheemse planten. Deze bieden meer voedsel, schuilplekken en broedplaatsen voor insecten, vogels en vlinders dan uitheemse planten.
- Vermijd invasieve exoten, zoals de Chinese bruidssluier (Fallopia baldschuanica) en de Japanse bruidssluier (Fallopia aubertii of Polygonum aubertii).
- Plant bij voorkeur biologisch gekweekte planten. Planten die met gif zijn behandeld kunnen namelijk schadelijk of dodelijk zijn voor insecten.
- Stem de keuze van planten af op de specifieke locatie, rekening houdend met bezonning, wind, hitte en de mate van droogte.
- Zorg bij gevels in de schaduw dat er voldoende ruimte is voor ventilatie.
- Houd rekening met onderhoud: zorg dat de planten goed bereikbaar zijn voor onderhoudswerkzaamheden.
- Plant de planten bij voorkeur in de volle grond, zodat er geen (drink)water of watergeefsysteem nodig is om de planten van voldoende water te voorzien.
- Zorg voor stevige klimhulpen, afgestemd op de plant, klimwijze en gewicht.
- Zorg dat de groene gevel er het hele jaar door fraai uitziet door gebruik te maken van groenblijvers of combinaties van planten met verschillende bloeitijden en herfstkleuren.



4. De binnenhoven

De Binnenhoven

In contrast met de levendige sfeer aan de buitenzijde van de blokken, hebben de binnenhoven van de blokken een rustige en intieme sfeer. De binnenhoven van de Taats zijn groen ingericht en fungeren als een groene oase in de drukke stad.

De hoge wanden houden het geluid van de snelweg en stadsstraten tegen. Geluid afkomstig van wegverkeer is hier nauwelijks hoorbaar. Vanwege het geluidluwe karakter van het binnengebied worden de gevels in de hoven meer open en expressief vormgegeven. De primaire buitenruimtes van de woningen liggen aan de binnenhoven..



*) de inrichting van de binnenhoven op de tekening is indicatief

4.1 Vijf binnenhoven

Doelstelling

Het doel is dat de binnenhoven functioneren als groene oases in de drukke stad. De binnenhoven zijn de belangrijkste groene buitenruimtes in de Taats. Ze zijn, in ieder geval overdag, openbaar toegankelijk en vormen aangename verblijfsruimtes en routes voor langzaam verkeer.

Inclusiviteit is het basisprincipe. Dit betekent dat iedereen, ongeacht voorkeuren, zich er thuis moet kunnen voelen. Daarnaast moeten de binnenhoven veilig en schoon zijn en blijven. De aanleg is kwalitatief hoogwaardig, en het onderhoud zorgt ervoor dat de kwaliteit op orde blijft.



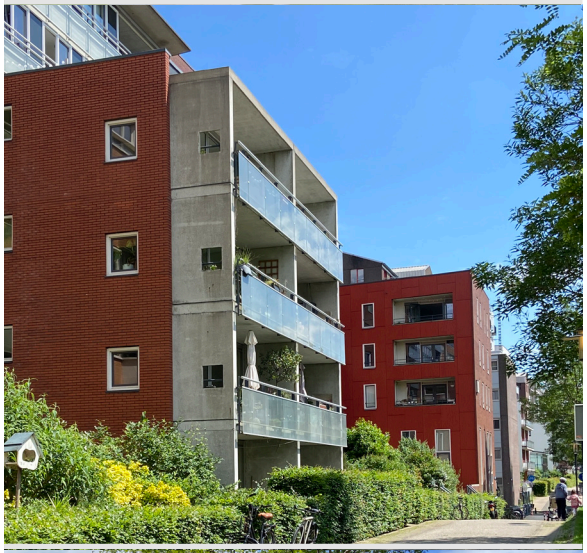
*) de inrichting van de binnenhoven op de tekening is indicatief



Aandacht voor overgang prive- openbaar



Buitenruimtes aan de binnenhoven gesitueerd





Uitbouwen van de hoofdvolumes
tot een hoogte van vier lagen in de binnenhoven

Richtlijnen vijf binnenhoven

Functies en programma

- De binnenhoven worden ingericht als collectieve buurttuinen. Er is ruimte voor een zonneweide, maar ook schaduw is wenselijk. Ontmoeting, rust, spelen voor kleinere kinderen, het tegengaan van hittestress en waterberging krijgen hier een plek.
- Activiteiten die veel geluid produceren, passen niet in de binnenhoven.
- De hoge wanden van de gesloten bouwblokken worden naar achteren uitgebouwd als een 'achterhuis' van maximaal vier lagen hoog.
- Tussen de gevels in de binnenhoven onderling wordt altijd een minimale afstand van 30 meter gewaarborgd.

Doorgaande looproute en overstijgend thema

- Door de binnenhoven voert een duidelijk herkenbare doorgaande looproute die de entrees van de woningen in de Taats en Groenewoud verbindt met de mobiliteitshub. De binnenhoven zijn door deze wandelroute met elkaar verbonden.
- De poorten en paden worden volgens een samenhangend ontwerp vormgegeven. De route en de positie van de poorten in de bouwblokken zijn zorgvuldig afgestemd op de langzaam verkeersroutes vanuit Groenewoud.
- Daarnaast is er ruimte voor kunst in de openbare ruimte. Onderdelen van het frame van de MHXL komen terug als begeleiding van de route door de binnenhoven. Soms wordt dit vormgegeven als een pergola, soms slechts als een paar palen of een zitelement. Dit draagt bij aan de herkenbaarheid en continuïteit van de route.
- De toegangspoorten krijgen een eigen uitstraling en zijn onderdeel van de architectuur van het gebouw waarin ze zich bevinden.

Elk binnenhof een eigen sfeer

Elk binnenhof wordt volgens een ander thema vormgegeven. Samen vormen de hoven een gebalanceerde eenheid: een samenhangend buurtpark binnen de blokken. Inspiratie wordt bijvoorbeeld gehaald uit landschapstypen in de provincie Utrecht.

1. **Poldertuin**: riet, wilgen, wadi, blotevoetenpaadje (inspiratie: Loosdrecht)
2. **Kasteeltuin**: formeel, borders, laag labyrint (inspiratie: Kasteel de Haar)
3. **Kassentuin**: groente- en kruidentuin, mogelijk met een kas (inspiratie: De Oude Hortus)
4. **Landgoedtuin**: Engelse landschapsstijl, romantisch met gebogen lijnen, heuvels en boomgroepen
5. **Boomgaardtuin**: informeel, met fruitbomen en eetbare planten

4.2 Poorten en wandelroute



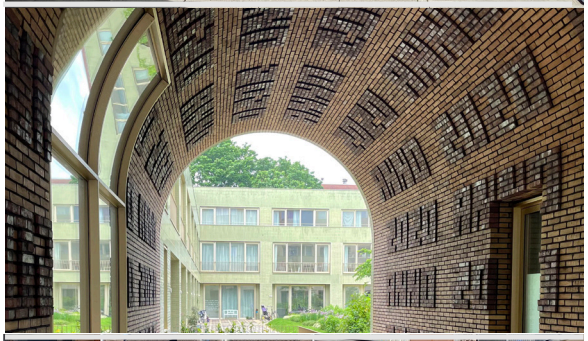
Doelstelling

Een belangrijk uitgangspunt van het ontwerp van de woningbouw in Papendorp en Groenewoud is dat er in de blokken niet wordt geparkeerd. Alle bewoners parkeren hun auto's op afstand in de mobiliteitshub. De bebouwing aan het Taatsenplein vormt hierop een uitzondering: deze werknemers, bewoners en bezoekers parkeren uit het zicht, onder het gebouw, op eigen terrein.

De maximale afstand van een woning tot de ingang van de mobiliteitshub bedraagt circa 500 meter. Een belangrijke route van en naar de mobiliteitshub voert via de binnenhoven. Daarnaast lopen er belangrijke verbindingsroutes tussen Groenewoud en het kantorenpark Papendorp door de binnenhoven. Daarom is het essentieel dat de poorten ruim en uitnodigend worden vormgegeven.



Bijzondere materialen in de poort





Elementen houten loopbrug uit de MHXL



Entree van de woningen in de toegangspoorten

Richtlijnen poorten en wandelroute

Poorten

- De binnenhoven zijn toegankelijk via bijzonder vormgegeven poorten. Deze poorten worden ontworpen door de architecten van de bijbehorende gebouwen en sluiten aan bij de architectuur van die gebouwen.
- Hoewel alle poorten qua afmetingen en vorm identiek zijn, verschillen ze in materiaalgebruik, kleur en details.
- De poorten zijn ruim van formaat: zes meter breed en negen meter hoog, zodat ze een prettige doorgang bieden.
- Daarnaast dienen de poorten veilig en schoon te zijn.
- In de poorten bevinden zich ook de toegangen tot de appartementen.
- Eventueel kunnen aanvullende functies, zoals opstelplaatsen voor fietsen, zitgelegenheden en kunst, worden opgenomen in het ontwerp van de poort. Deze functies dienen zorgvuldig te worden ingepast in het ontwerp.

Wandelroutes

- De verschillende binnenhoven zijn met elkaar verbonden door een wandelroute die een aantrekkelijke verbinding vormt tussen de mobiliteitshub en de entrees van de woongebouwen.
- Het doorgaande wandelpad is zo ontworpen dat het duidelijk te volgen is van en naar de mobiliteitshub.
- Zijpaden richting de hoofdentrees onderscheiden zich van het doorgaande wandelpad, bijvoorbeeld door andere materialen of afmetingen. In elk geval heeft de hoofdroute naar de mobiliteitshub een consistente en samenhangende materialisatie.
- Het frame van de mobiliteitshub fungeert als voetgangersbrug en loopt vanuit de mobiliteitshub door tot het noordelijke blok van de Taats.
- Optioneel kan het frame in noordelijke richting worden doorgetrokken. Dit legt een verbinding met de mogelijke tweede fase van de mobiliteitshub (deze is niet opgenomen in dit beeldkwaliteitsplan) en het Taludpark langs de A2.
- De vorm en het materiaal van de brug zijn in lijn met de materialisering van het frame van de mobiliteitshub. Dit thema wordt op herkenbare wijze voortgezet in de binnenhoven.
- De pergola is een terugkerend element in de route naar de mobiliteitshub.
- Langs de route worden plekken gecreëerd voor ontmoeting, bijvoorbeeld door de randen van plantvakken als zitelementen te gebruiken of door losse zitelementen toe te voegen.

4.3 Overgang privé-openbaar

Doelstelling

De privébuitenruimtes van de woningen zijn maximaal vier meter diep en liggen aan de binnenhoven. Waterberging en de afscherming tussen privé- en openbaar gebied worden gezamenlijk aangepakt in de vorm van regenwatertuinen en opgaand groen.

Regentuin

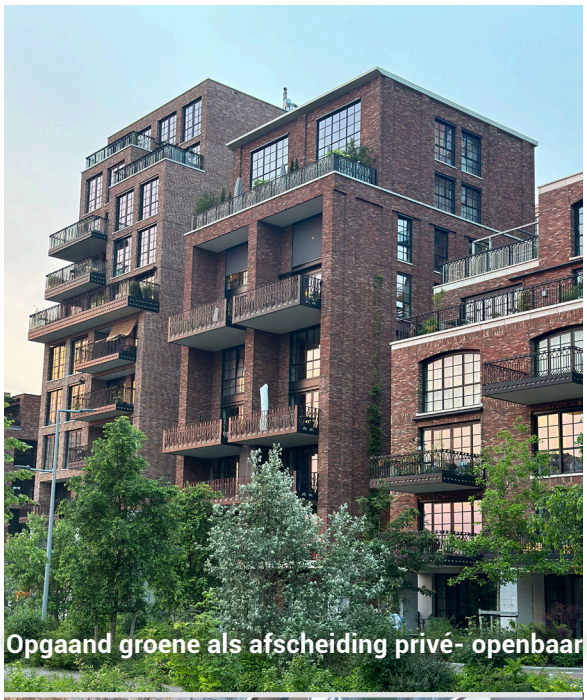
Tussen de privébuitenruimte en het openbaar toegankelijke deel van het binnenhof komt een groen/blauwe afscheiding. De langgerekte regenwatertuin loopt als een 'slinger' langs de verspringende achtergevels tussen het openbare groen en de privébuitenruimtes. Tijdens piekbuien wordt regenwater afkomstig van de daken en paden in deze tuin geborgen, waarna het rustig kan worden afgevoerd.

Een regenwatertuin is vaak gevuld met granulaat, zoals grind of kleikorrels. Hierdoor infiltreert het regenwater sneller in de bodem dan bijvoorbeeld bij een wadi, waar de bodem vooral uit tuinaarde en zand bestaat.

Opgaand groen

Als de waterberging op een andere manier wordt opgelost, kan de overgang tussen privé en openbaar gebied ook bestaan uit opgaand groen. Dit opgaand groen wordt vormgegeven als onderdeel van het totale inrichtingsconcept van het binnenhof en niet uitsluitend als afscheiding (zoals een haag).

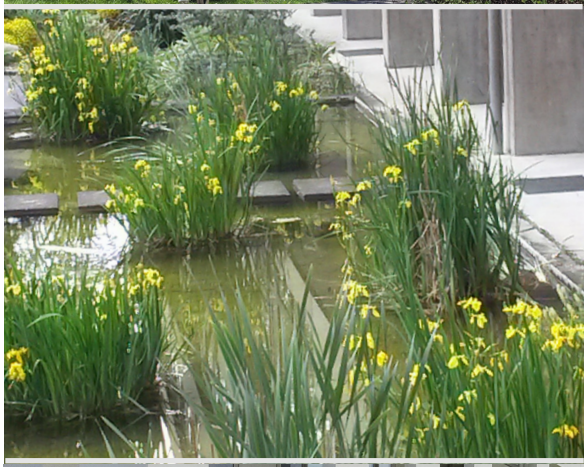




Opgaand groene als afscheiding privé- openbaar



Groene afscheiding privé- openbaar waar geen regentuin is





Bruggen en stapstenen over de regentuinen

Richtlijnen overgang privé-openbaar

Regenwatertuin

- De regenwatertuin moet zo worden ontworpen dat het water snel genoeg infiltreert om stagnatie te voorkomen en binnen 24 tot 48 uur droog is. Dit helpt ook om overlast van muggen te voorkomen.
- De breedte van de waterpartij kan variëren, afhankelijk van de benodigde capaciteit voor waterberging.
- Planten in de regenwatertuin ondersteunen de wateropname en verbeteren de infiltratie door de bodemstructuur te versterken.
- Regenwatertuinen worden beplant met waterminnende soorten waar muggen niet van houden.

Bruggen

- Er is geen directe toegang van de privébuitenruimte van de woningen naar de binnentuin. De regenwatertuin fungeert als een ruimtelijke buffer.
- Er worden echter toegangen gerealiseerd over de regenwatertuinen, die verbindingen bieden van de binnenhoven naar de hoofdentrees van de woongebouwen en naar de poorten.

Randen

- Er mogen geen grote hoogteverschillen zijn, zodat doorvalbeveiliging niet nodig is.
- Nabij de hoofdentrees kan in de rand van de regenwatertuinen een zitgelegenheid worden opgenomen.

Opgaand groen

- Als opgaand groen wordt gebruikt als buffer tussen privé- en openbaar gebied, moet dit volledig worden geïntegreerd in het inrichtingsconcept van het binnenhof.
- Het opgaand groen maakt deel uit van de collectieve groenvoorziening van het binnenhof en is niet privé.

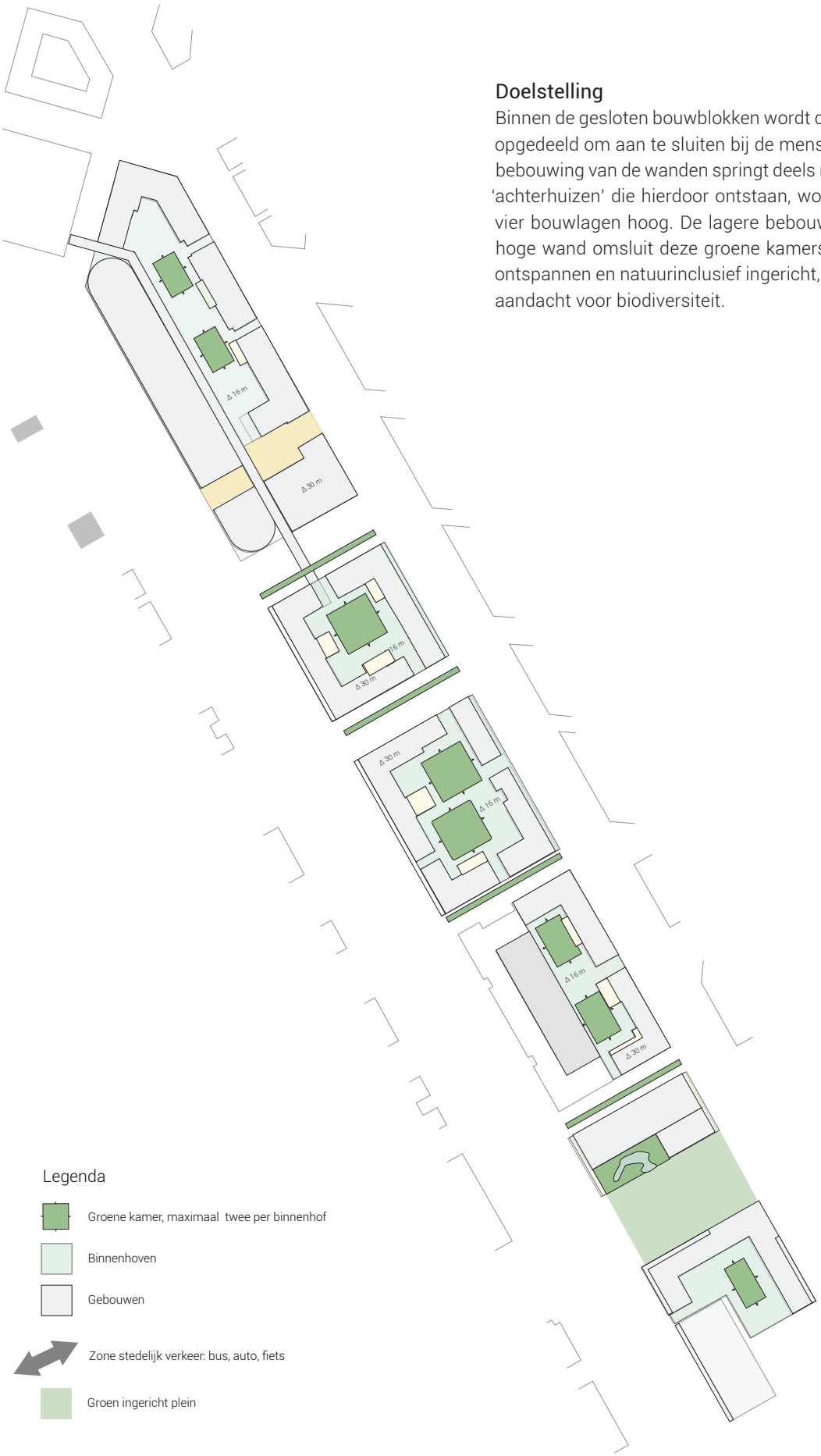


Regentuinen als buffer privé-openbaar

4.4 Groene kamers

Doelstelling

Binnen de gesloten bouwblokken wordt de ruimte verder opgedeeld om aan te sluiten bij de menselijke maat. De bebouwing van de wanden springt deels naar binnen. De 'achterhuizen' die hierdoor ontstaan, worden maximaal vier bouwlagen hoog. De lagere bebouwing binnen de hoge wand omsluit deze groene kamers. Deze worden ontspannen en natuurinclusief ingericht, met voldoende aandacht voor biodiversiteit.





Menselijke maat in de binnenhoven



Rust en ontspanning in de groene kamer



Kruidentuin



Zitelement en speelaanleiding

Richtlijnen Groene Kamers

Aandacht voor de menselijke maat

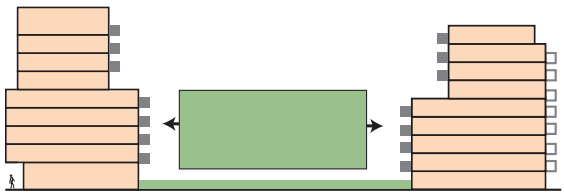
- In de grote binnenhoven worden op enkele plekken extra woongebouwen of uitbouwen toegevoegd aan de 30 meter hoge wanden. Deze worden maximaal vier bouwlagen hoog. De volumes breken de binnenhoven op in verschillende 'groene kamers' en zorgen zo voor een menselijke schaal in de binnenhoven.
- De overblijvende ruimte tussen de gebouwen (de groene kamers) is minstens 30 meter lang of breed. Deze ruimtes worden voornamelijk ingericht met groen en bomen.
- De groene kamers zijn van groot belang voor verkoeling, spelen en ontspanning, en dragen zo bij aan het tegengaan van hittestress binnen de blokken.

Bij de inrichting van de groene kamers wordt rekening gehouden met de volgende aspecten:

- **Vaste planten, struiken en bomen** passen bij het thema van het hof en bieden ruimte aan biodiversiteit.
- **Bomen** spelen een cruciale rol in de inrichting van de binnenhoven. Ze onderbreken het zicht van gevel tot gevel en creëren schaduwrijke plekken.
- Het uitgangspunt is dat ook bomen van de **eerste grootte** worden toegepast in de binnenhoven.
- Bouwwerken, zoals bijvoorbeeld een kas en/of ontmoetingsruimte, zijn in beperkte mate toegestaan.
- Een **kunstroute** door Papendorp loopt door een aantal binnenhoven. Dit moet worden ingepast in het ontwerp van de binnenhoven.

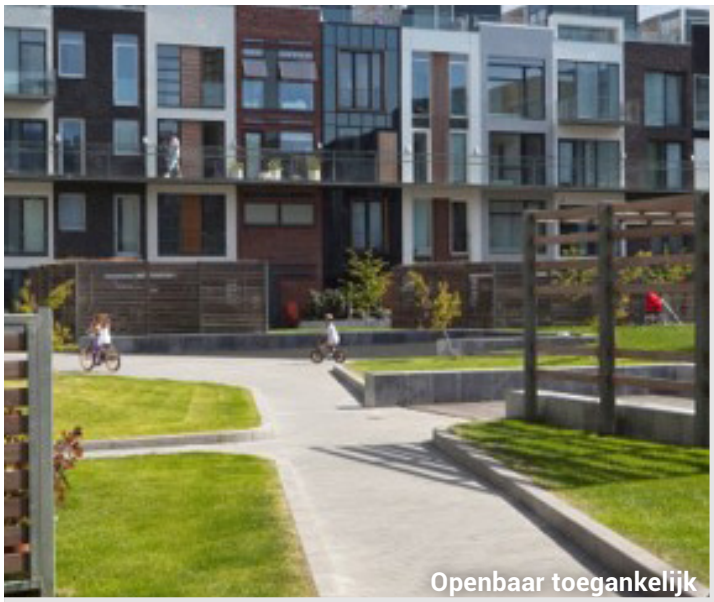
Spelen

- In de binnenhoven dienen speelplekken te worden opgenomen
- De omvang en doelgroep van deze speelruimtes worden beschreven in het SPvE Papendorp Noord.
- De speelplekken maken integraal deel uit van de binnenhoven.



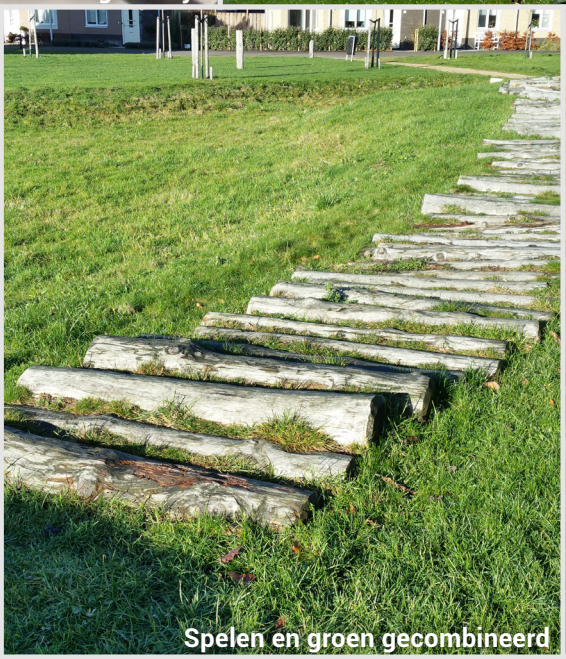
Lagere volumes , ofwel 'achterhuizen' grenzen aan de groene kamers

4.5 Referentiebeelden binnenhoven


Openbaar toegankelijk


Getrapte gevel


Drinkwater fontijn


Spelen en groen gecombineerd


Groene ingerichte hoven


Informele bruggetjes


Bomen voor groen uitzicht



Speelplek zoals een zandbak, inclusief schaduwdoek



Ontmoeten en verblijven



Opgaand groen voor groen beeld



Getrapte gevel



Uitzicht op groen

5. De mobiliteitshub - MHXL

De MHXL

De MHXL is de mobiliteitshub voor Utrecht Zuidwest. Deze mobiliteitshub vormt samen met de woningbouw (woningbouwblok Allard, zie hoofdstuk 6) een gesloten bouwblok. Dit bouwblok bevindt zich in het deelgebied Mobiliteitshub XL uit het SPvE. In dit beeldkwaliteitsplan zijn de mobiliteitshub en het woningbouwdeel in aparte hoofdstukken opgenomen, omdat de doelstellingen en richtlijnen voor de beeldkwaliteit van deze twee delen sterk verschillen. In dit document wordt het gebouw aangeduid als 'MHXL' en het woningbouwdeel als 'woningbouwblok Allard'.

De MHXL is het gebouw waar een deel van de bewoners en bezoekers van Papendorp hun auto parkeren en vervolgens lopend, fietsend of met het OV naar huis gaan. Ook bewoners van enkele woningbouwontwikkelingen in Utrecht Zuidwest maken gebruik van deze voorziening voor parkeren op afstand. Voor de gebruikers en de omgeving staat het realiseren van een hoge gebruikswaarde en aangename verblijfskwaliteit centraal.

De MHXL biedt parkeerruimte voor circa 2.000 auto's en 1.700 fietsen. De overstap tussen de verschillende vervoersmodaliteiten is bij dit gebouw van groot belang, net als de routes van en naar de MHXL. Om een kwalitatief hoogwaardige overstap te realiseren, zijn in dit plan specifieke criteria opgenomen voor de 'klantreis'.
De MHXL is een integraal onderdeel van het stedelijke weefsel van Papendorp en vormt één zijde van een gesloten bouwblok met voorzieningen en woningen. De aansluiting op de omgeving speelt een cruciale rol. Gezien de prominente ligging en omvang van het gebouw zijn richtlijnen opgesteld voor de beeldkwaliteit van de verschillende gevels.

Voorlopig Ontwerp (VO)
Voor de MHXL is reeds een voorlopig ontwerp (VO) gemaakt. Dit ontwerp dient als uitgangspunt voor de verdere uitwerking, waarbij rekening gehouden moet worden met de beeldkwaliteitsrichtlijnen die in dit plan zijn opgenomen.
In dit beeldkwaliteitsplan zijn beelden van het VO opgenomen ter ondersteuning van de tekst. Aan de beelden van het VO kunnen echter geen rechten worden ontleend; ze dienen uitsluitend ter illustratie.

5.1 Toelichting op het voorlopig ontwerp

Vanwege zijn ligging vormt de MHXL een belangrijke schakel in het realiseren van een hoogwaardig en samenhangend stedelijk gebied. Het gebouw is de kop van de Taats, de zone tussen de Orteliuslaan en de Mercatorlaan. Het gebouw wordt een visitekaartje voor Utrecht en haar mobiliteitsbeleid en is zichtbaar vanaf de A2, het Marinus van Tyrusviaduct en de Orteliuslaan.

De MHXL vormt de zuidwestelijke wand van een gesloten bouwblok. De andere wanden bestaan uit woningen, met op de begane grond ruimte voor voorzieningen. De locatie is geluidbelast, waardoor wonen hier alleen mogelijk is als de woningen zijn voorzien van een geluidsluwe zijde. Het binnenhof van het bouwblok fungeert als deze geluidsluwe zijde. De MHXL dient als geluidsbuffer richting het binnenhof en mag zelf geen hinder van licht of geluid veroorzaken richting de woningen. De gevel aan het binnenhof moet bovendien een aantrekkelijk en groen uitzicht bieden voor de bewoners.

In de dwarsrichting wordt het gebouw doorsneden door een prominente fiets- en voetgangersverbinding. Aan de zuidwestzijde van de MHXL komt de HOV-halte te liggen. De in- en uitritten van de parkeervoorziening worden gesitueerd aan de korte zijde van het kavel, zodat ze verkeerskundig goed aansluiten op de omgeving.

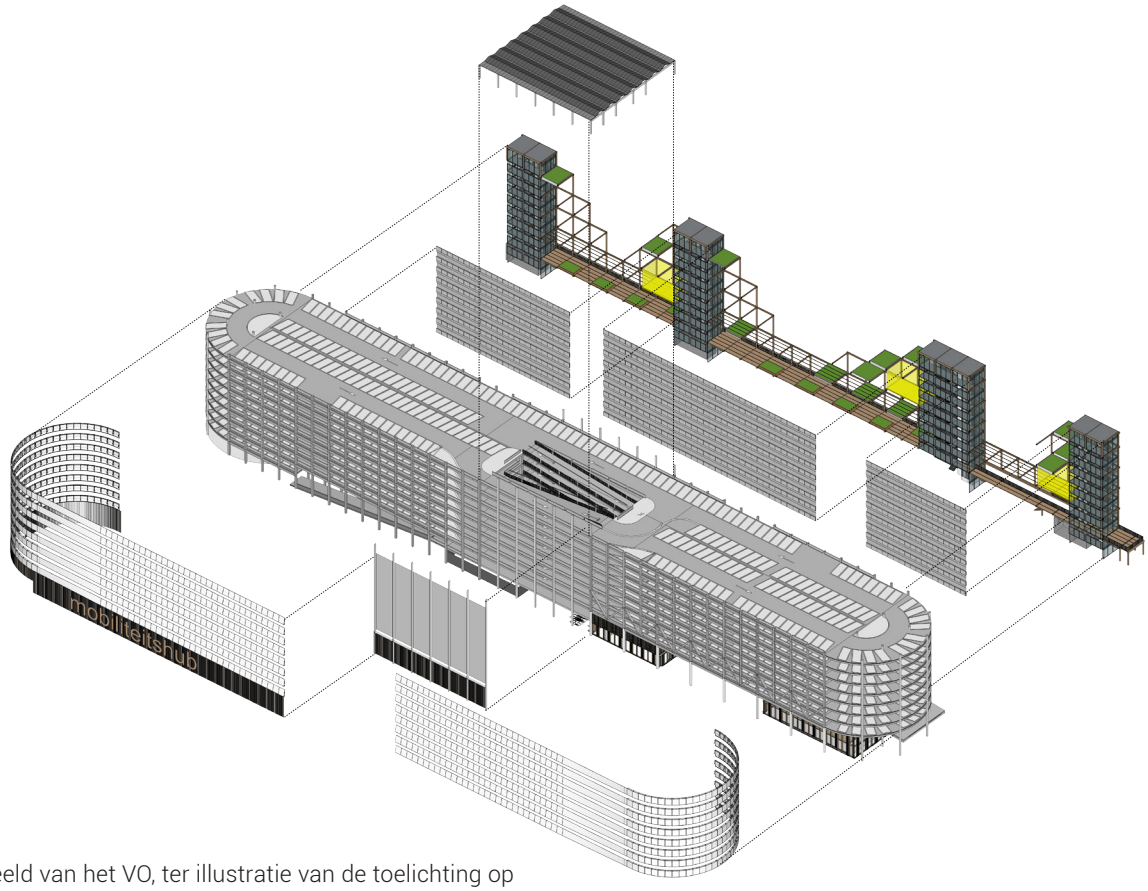
De MHXL moet enerzijds maximaal efficiënt functioneren als mobiliteitsvoorziening en anderzijds maatwerk bieden voor de locatie om passend en aangenaam te zijn voor de dagelijkse gebruikers en de buurt.

Principes in het ontwerp

Slim samenvoegen door efficiënte systemen

In het ontwerp is gebruikgemaakt van een efficiënte draagstructuur die voor ieder programmaonderdeel een optimale oplossing biedt:

- **Parkeervelden** zijn voorzien van een efficiënte, marktconforme draagstructuur.
- **Een modulair frame** fungeert als buffer naar de buurt.
- **Een flexibele en aanpasbare plint** zorgt voor veelzijdig gebruik.



Beeld van het VO, ter illustratie van de toelichting op het voorlopig ontwerp. MHXL als 'kit of parts', beeld van architectenbureau cepezed

Voorwaarden voor succes:
Om een prettige verblijfskwaliteit, goede functionaliteit en hoge gebruikswaarde te realiseren, zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- **Menselijke schaal**: Het langwerpige volume wordt visueel opgeknipt door een centraal hart, wat resulteert in een transparante zone met vrije zichtlijnen. Dit brengt overzicht, daglicht en lucht in de anders grote vloervelden.
- **Opgetild parkeervolume**: Het parkeervolume wordt opgetild door een dubbelhoge, geactiveerde plint. Hierdoor ontstaat een doorwaadbare begane grond.
- **Bufferzone**: Het 'hardcore' parkeervolume wordt gebufferd naar het aangrenzende bouwblok door een frame met groenelementen en sociale voorzieningen.



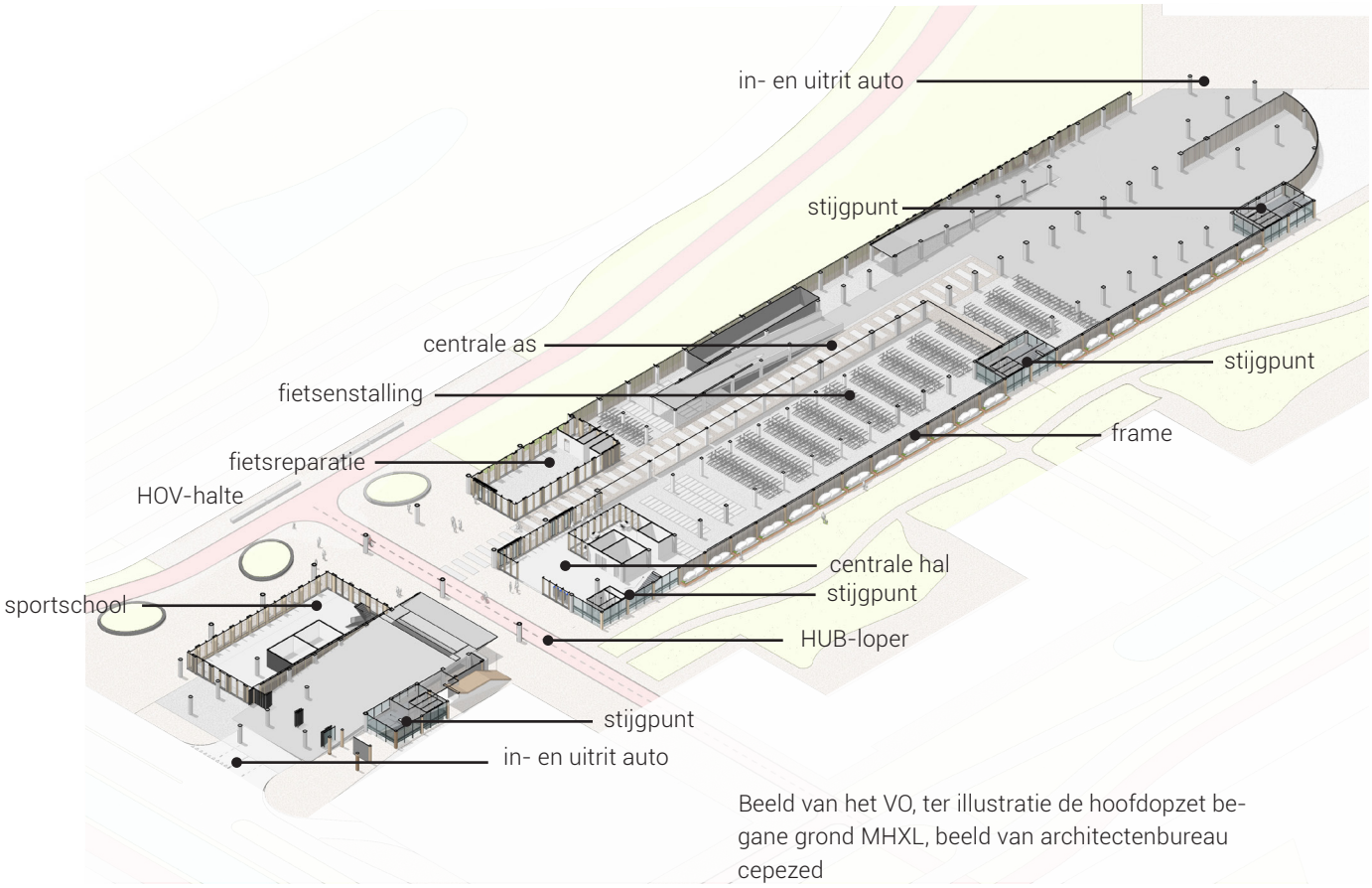
Beeld van het VO, ter illustratie van het flexibel in te richten frame als buffer tussen parkeer- en woonfuncties. Uit het voorlopig ontwerp, beeld van architectenbureau cepezed

5.2 Klantreis

Doelstelling:
De beeldkwaliteitseisen met betrekking tot de klantreis moeten zorgen voor een positieve gebruiksbeleving voor de mensen die gebruik maken van de mobiliteitshub. Een belangrijk onderdeel hiervan is de ervaring van de overstap. Het gaat niet alleen om logische en functionele routes tussen de verschillende modaliteiten, maar de overstap moet ook comfortabel, vertrouwd en overzichtelijk zijn. Dit wordt gecombineerd met een gevoel van verrassing, esthetiek en zorgvuldige vormgeving.

De overstap moet stressvrij verlopen: de routes naar de auto, fiets, het OV en andere voorzieningen moeten herkenbaar zijn. Sociale veiligheid speelt hierin een essentiële rol. Inclusiviteit is het basisprincipe. Het is belangrijk dat alle gebruikers van de mobiliteitshub zich veilig voelen. Goed overzicht draagt bij aan zowel oriëntatie als navigatie. Daarnaast moet rekening worden gehouden met beide richtingen van de overstap, zowel voor aankomende als vertrekkende reizigers.

Wayfinding vormt een belangrijk onderdeel van de klantreis. Hiervoor geldt de huisstijl en het wayfinding-document dat door de gemeente Utrecht is ontwikkeld. Deze huisstijl is ook hier van toepassing.



Beeld van het VO, ter illustratie de hoofdopzet begane grond MHXL, beeld van architectenbureau cepezed



Aantrekkelijke en open gevels aan de HUB-loper

Richtlijnen klantreis:

Algemeen

- Het gebouw nodigt de gebruiker uit en heeft een toegankelijke uitstraling.
- Het gebouw biedt de bezoeker een aangename gebruikservaring.
- De gebruiker ervaart comfort en voelt zich veilig in en rondom het gebouw.
- Zorg voor heldere vormgeving en eenheid in beeldtaal.
- Overzichtelijke zichtlijnen en continuïteit in routes zijn essentieel.
- Het moet eenvoudig zijn om de weg te vinden en het geparkeerde voertuig terug te vinden.
- De plint van het gebouw, waar gebruikers het gebouw van dichtbij ervaren, dient te passen bij de menselijke maat.

Belangrijke onderdelen

De HUB-loper

De HUB-loper is de verbinding tussen de omgeving en het gebouw. Fietsers betreden het gebouw via de HUB-loper, die ook de Mobiliteitshub XL verbindt met de HOV-halte. Het is een belangrijke toegang voor langzaam verkeer. De HUB-loper zelf (de bestrating) is onderdeel van de openbare ruimte. De relatie tussen het gebouw en deze openbare ruimte is onderdeel van de klantreis.

Ontwerp en inrichting:

- De doorgang van de HUB-loper door het gebouw moet aantrekkelijk, open en aangenaam zijn.
- De onderdoorgang is licht en overzichtelijk met heldere zichtlijnen.
- Gebruikers van functies langs de HUB-loper (zoals de sportschool, fietsreparatie, fietsenstalling en entreehal) moeten intuïtief hun weg kunnen vinden.
- De in- en uitgang van de fietsenstalling moeten overzichtelijk zijn om conflicten tussen fietsers en voetgangers te voorkomen.

De centrale hal

De centrale hal is de plek voor informatie, kaartverkoop, service en assistentie. Het fungeert ook als ontmoetingsplek met wachtmogelijkheden en is de hoofdtoegang tot het gebouw en het hoofdstijgpunt.

Ontwerp en inrichting

- De centrale hal moet helder en overzichtelijk zijn, zodat bezoekers zich eenvoudig kunnen oriënteren.
- Het ontwerp moet een warme, welkome en comfortabele uitstraling hebben
- De route van de entree naar het stijgpunt moet vrij zijn van obstakels, zowel fysiek als visueel.



Aangenaam en overzichtelijk trappenhuis



duidelijk herkenbare entree op maaiveld



route met groen

- Comfortabele zitgelegenheden moeten strategisch worden geplaatst in de luwte van de looproutes.

Stijgpunten

De stijgpunten in het frame geven toegang tot de parkeervloeren.

Ontwerp en inrichting

- Stijgpunten zijn aangenaam, opgeruimd (minimalistisch) en overzichtelijk vormgegeven.
- Zichtlijnen zijn belangrijk: er moet steeds zicht zijn op de volgende ruimte.
- Zorg voor goede oriëntatie mogelijkheden
- Goede verlichting, zowel daglicht als kunstlicht, is essentieel.
- Zorg voor duidelijk herkenbare entrees en een geleidelijke overgang tussen binnen en buiten. Een fijne entree is meer dan een deur in een gevel.

Het frame

Het frame vormt de buffer tussen de woningbouw en de mobiliteitshub en vormt tevens een verbinding tussen de stijgpunten. De modules in het frame kunnen (in samenspraak met de toekomstige bewoners) een sociale en/of groene invulling krijgen; ook een invulling met kunst is hier voorstelbaar. Tevens is er een kans om het frame op termijn uit te breiden en zo verbindingen te leggen met de omgeving. Het uitgangspunt is dat het frame in ieder geval een groene invulling krijgt.
In het frame is (op de eerste verdieping) een route voorzien die de verschillende stijgpunten met elkaar verbindt.

Ontwerp en inrichting

- Het uitgangspunt voor het frame is een goede mix tussen functioneel en overzichtelijk, gecombineerd met verrassend, fraai en inspirerend.
- De verbindende route via het frame dient herkenbaar en continu te zijn, en makkelijk bereikbaar.
- Naast doorstroming is er ook ruimte voor luwe plekken buiten de loop, die overzichtelijk en veilig blijven.
- Maak een duidelijk onderscheid tussen doorstroom (zoveel mogelijk vrij van obstakels, met continuïteit in zichtlijnen, zowel fysiek als visueel).
- Zorg voor oriëntatiemogelijkheden.
- Veel ruimte voor groen, aantrekkelijk door het hele jaar heen.
- Zichtlijnen zijn belangrijk; er is steeds zicht op de volgende ruimte en doorzicht door de deur.


heldere ordening



heldere en veilige routes voor voetgangers

De fietsenstalling en de centrale as

De centrale as geeft vanaf de HUB-loper toegang tot de fietsenstalling, zowel tot het bewaakte als het onbewaakte deel.

Ontwerp en inrichting

- De centrale as moet voor zowel fietsers als voetgangers een schone, veilige plek zijn, waar zij zich makkelijk kunnen verplaatsen
- Er is sprake van een heldere ordening en open zichtlijnen, zodat iedereen elkaar goed kan zien,
- Zorg voor een heldere routing, met zo min mogelijk conflictsituaties tussen fietsers onderling en tussen fietsers en voetgangers
- Weinig visuele afleidingen
- Goede verlichting (kunstlicht en, waar mogelijk, ook daglicht)
- Aandacht voor akoestiek en tocht.
- Zorg voor duidelijke oriëntatiemogelijkheden, zodat het helder is waar de fiets gestald is

Parkeervloeren

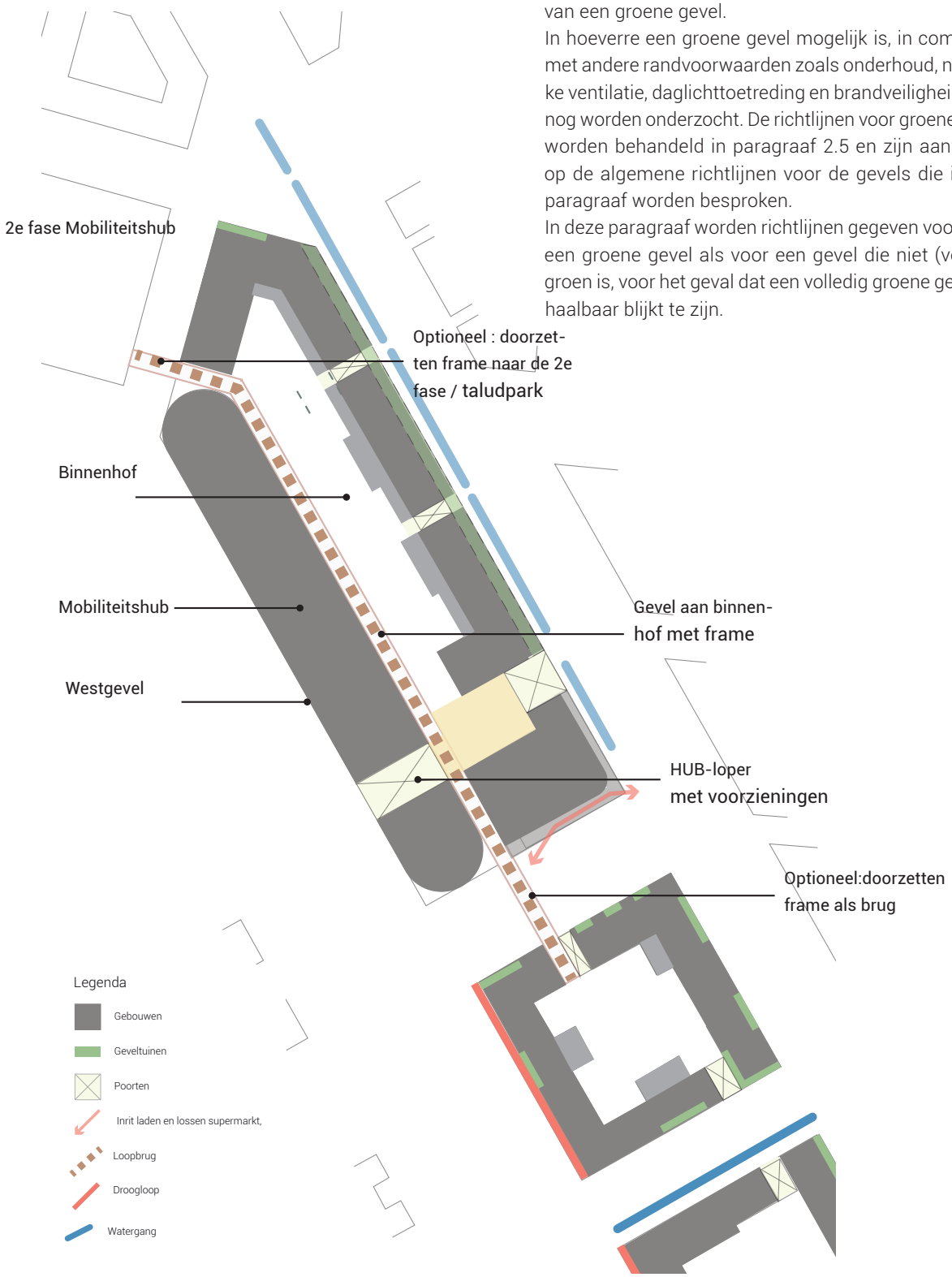
In de Mobiliteitshub XL is ruimte voor het parkeren van circa 2000 auto's. Het gebouw beschikt hiervoor over meerdere gelijke parkeervloeren. Het is van belang dat men het prettig en veilig vindt om hier de auto te parkeren. Er moet sprake zijn van een heldere routing, waarbij voetgangers veilig van en naar de stijgpunten kunnen lopen. Deze stijgpunten dienen herkenbaar en zichtbaar te zijn.

Ontwerp en inrichting

- Herkenbaarheid van de verdieping is van belang bij het terugvinden van de geparkeerde auto.
- Routes voor zowel voetgangers als auto's moeten helder en veilig zijn.
- Zichtlijnen mogen zo min mogelijk worden onderbroken.
- Stijgpunten dienen zichtbaar en herkenbaar te zijn
- Directe uitstraling van koplampen naar de woningen toe moet zoveel mogelijk vermeden worden
- De materialisering en detaillering dragen bij aan het gevoel van een schone en veilige plek

5.3 Gevels

Doelstelling:
De beeldkwaliteitseisen met betrekking tot de gevels moeten ervoor zorgen dat het gebouw goed wordt ingepast in zijn omgeving. Het gebouw is zeer langgerekt en ligt op een bijzondere locatie, wat specifieke eisen stelt aan de gevels. De ambitie is om het gebouw te voorzien van een groene gevel.
In hoeverre een groene gevel mogelijk is, in combinatie met andere randvoorwaarden zoals onderhoud, natuurlijke ventilatie, daglichttoetreding en brandveiligheid, moet nog worden onderzocht. De richtlijnen voor groene gevels worden behandeld in paragraaf 2.5 en zijn aanvullend op de algemene richtlijnen voor de gevels die in deze paragraaf worden besproken.
In deze paragraaf worden richtlijnen gegeven voor zowel een groene gevel als voor een gevel die niet (volledig) groen is, voor het geval dat een volledig groene gevel niet haalbaar blijkt te zijn.





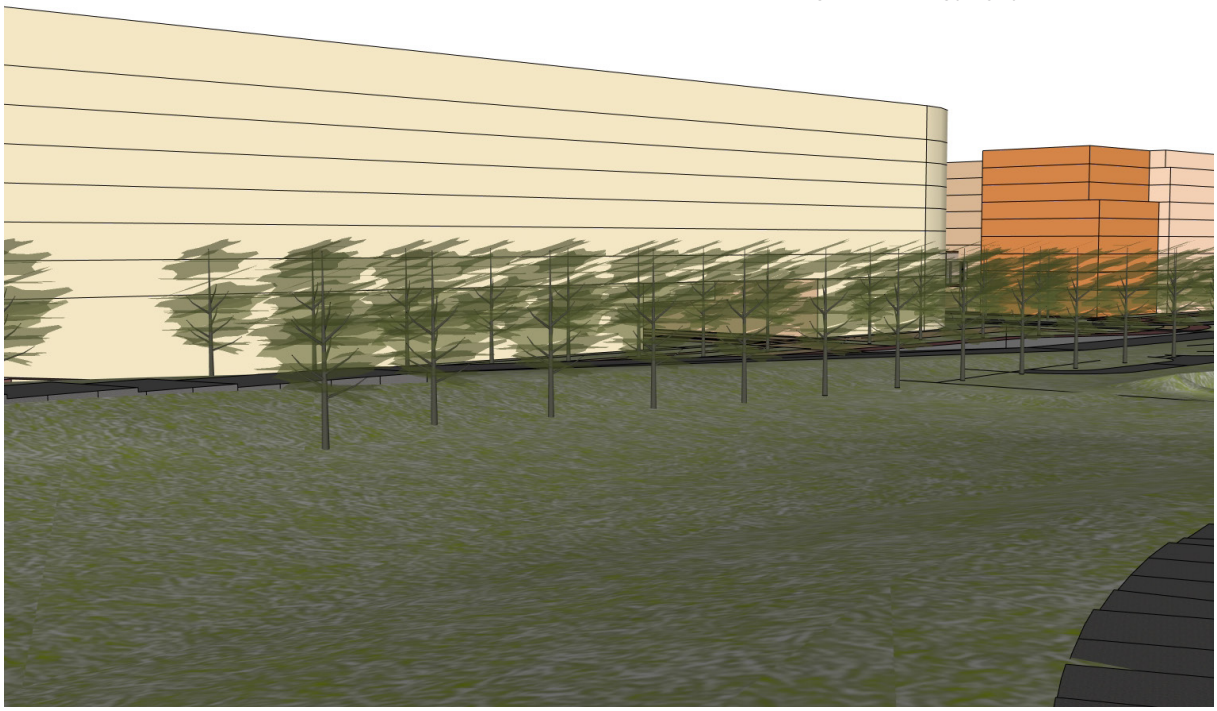
Zicht op de Mobiliteitshub vanaf de Orteliuslaan

Richtlijnen gevels

Algemeen

- De Mobiliteitshub XL vormt de noordelijke beëindiging van de Taats en fungeert als het scharnierpunt tussen Taats Noord en Groenewoud Noord. Dit kan worden vertaald naar een eigen architectuur.
- De Mobiliteitshub XL vormt samen met de aangrenzende woningbouw (woningbouwblok Allard) een omsloten bouwblok. Deze omslotenheid moet zorgen voor een geluidsluw binnengebied, zodat woningen binnen het blok mogelijk zijn. Binnen het omsloten bouwblok zijn doorgangen voorzien, zoals poorten en de hub-loper.
- De Mobiliteitshub heeft aan beide koppen een auto-entree, die herkenbaar moet zijn als entree.
- De westgevel ligt in het zicht vanaf het Marinus van Tyrusviaduct en fungeert daarmee als een visitekaartje voor Papendorp.
- De oostgevel ligt aan de binnenzijde van het blok en biedt uitzicht voor de woningen. Er moet worden gezorgd voor een aantrekkelijk uitzicht voor de woningen.
- De ambitie is om de gevel voor ten minste 50% groen te maken. De gevel met het frame is hiervan uitgezonderd; voor deze gevel is de ambitie om deze zo groen mogelijk in te richten.

Vanaf de Marinus van Tyrusviaduct ligt de MHXL in het zicht





groene gevel in de volle grond



afwisselende groene gevel



Groene gevel in combinatie met ventilatie



Afwisselende in de gevel door reliëf en verschil in afmetingen

De westgevel

De westgevel is de gevel die vanaf het Marinus van Tyrusviaduct in het zicht ligt en daarmee een belangrijk visitekaartje vormt voor Papendorp. Deze gevel is langgerekt, waardoor het belangrijk is om de gevel op te delen in kleinere delen. De hellingbanen die in het midden van het gebouw zijn gesitueerd, bieden hiervoor een natuurlijke aanleiding.

Door de gevel een verfijning te geven, bijvoorbeeld in de vorm van een patroon dat niet overal gelijk is, ontstaat meer afwisseling en verfraaiing. Deze afwisseling kan op verschillende manieren worden versterkt, bijvoorbeeld door de gevel te verlichten met verschillende kleuren of patronen, of door het toepassen van diverse soorten gevelgroen die met de seizoenen mee veranderen.

De vormgeving van de plint is met name van belang op plekken waar de gevel van dichtbij wordt ervaren, zoals bij de HUB-loper en het HOV plein.

Ontwerp en inrichting

- Afwisseling in massa en in gevelvlak is van belang om hier een kleine korrel te realiseren
- Deze gevel ligt in het zicht van de entree via het Marinus van Tyrusviaduct en dient een hoogwaardige uitstraling te krijgen
- Volgens het SPvE moet ten minste 10% van de gesloten gevel worden uitgevoerd als groene gevel.
- De ambitie is echter om minimaal 50% van de gevel te realiseren als groene gevel.
- Er moet worden gezorgd voor voldoende daglichttoetreding en ventilatie in het gebouw.

De kopgevels

De westgevel wordt doorgezet in de kopgevels. Beide kopgevels bevatten een auto-entree. De herkenbaarheid van de auto-entree is belangrijk, maar deze moet wel worden ontworpen als een geïntegreerd onderdeel van de hele gevel.

Net als in de rest van Papendorp is gevelreclame of het aanbrengen van namen op de gevels onderdeel van de architectuur en moet dit bescheiden worden vormgegeven. Reclame mag niet boven de gevel uitsteken.



houten frame met groene invulling



begroeide kolommen



Herkenbare entrees voor voetgangers



Aantrekkelijke plint

De oostgevel / het frame

De oostgevel grenst aan de binnentuin en vormt het uitzicht voor de omwonenden. De binnentuin is een langgerekte, openbare groene ruimte. Om de langgerektheid van deze ruimte te doorbreken, is afwisseling in de vormgeving essentieel. Aan de overzijde van de binnentuin worden woningen gerealiseerd (zie hoofdstuk 6). Het is van groot belang dat de oostgevel een aantrekkelijk en fraai uitzicht biedt voor de omwonenden.
De oostgevel wordt voorzien van een frame, bij voorkeur gemaakt van biobased materiaal. In dit frame worden de stijgpunten geplaatst, en op de eerste verdieping komt een verbinding tussen de stijgpunten. Op de begane grond wordt het frame gevuld met functies zoals de fietsenstalling. De overige delen van het frame kunnen worden ingevuld met diverse modules.

Ontwerp en inrichting

- Een kleine korrel is belangrijk om goed aan te sluiten bij de woonomgeving.
- Warme materialen en een vriendelijke uitstraling zijn hierbij essentieel
- De invulling van het frame dient bij voorkeur ten behoeve van de omwonenden te zijn en mag in ieder geval niet verstorend werken voor de woonomgeving.
- Een deel van het frame moet een groene invulling te krijgen
- Het frame is bij voorkeur voorzien van klimmende planten
- De vormgeving van de plint is van groot belang, aangezien er een looproute door de binnentuin loopt
- Vermijd dichte gevels in de plint en zorg voor een aantrekkelijk gevelbeeld.
- Zorg voor herkenbare en uitnodigende voetgangersentrees naar de MHXL

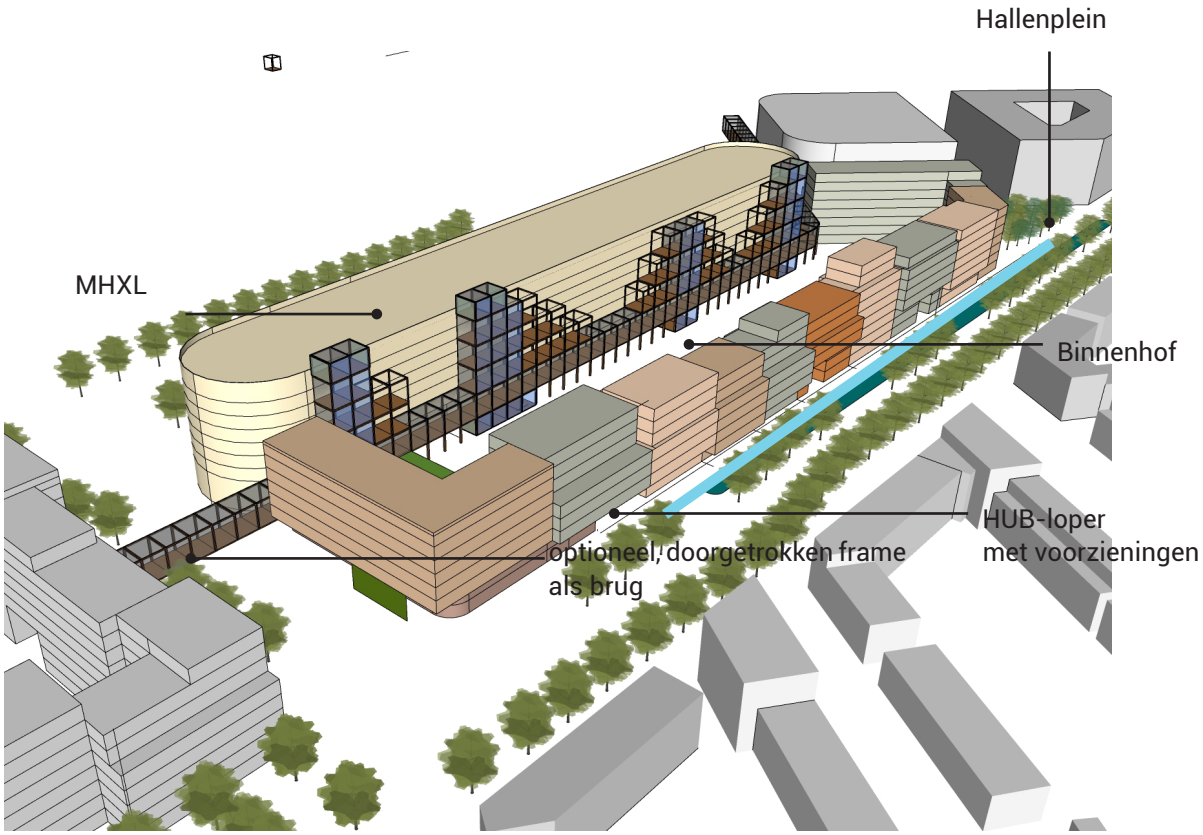


6. Woningbouwblok Allard

Woningbouwblok Allard

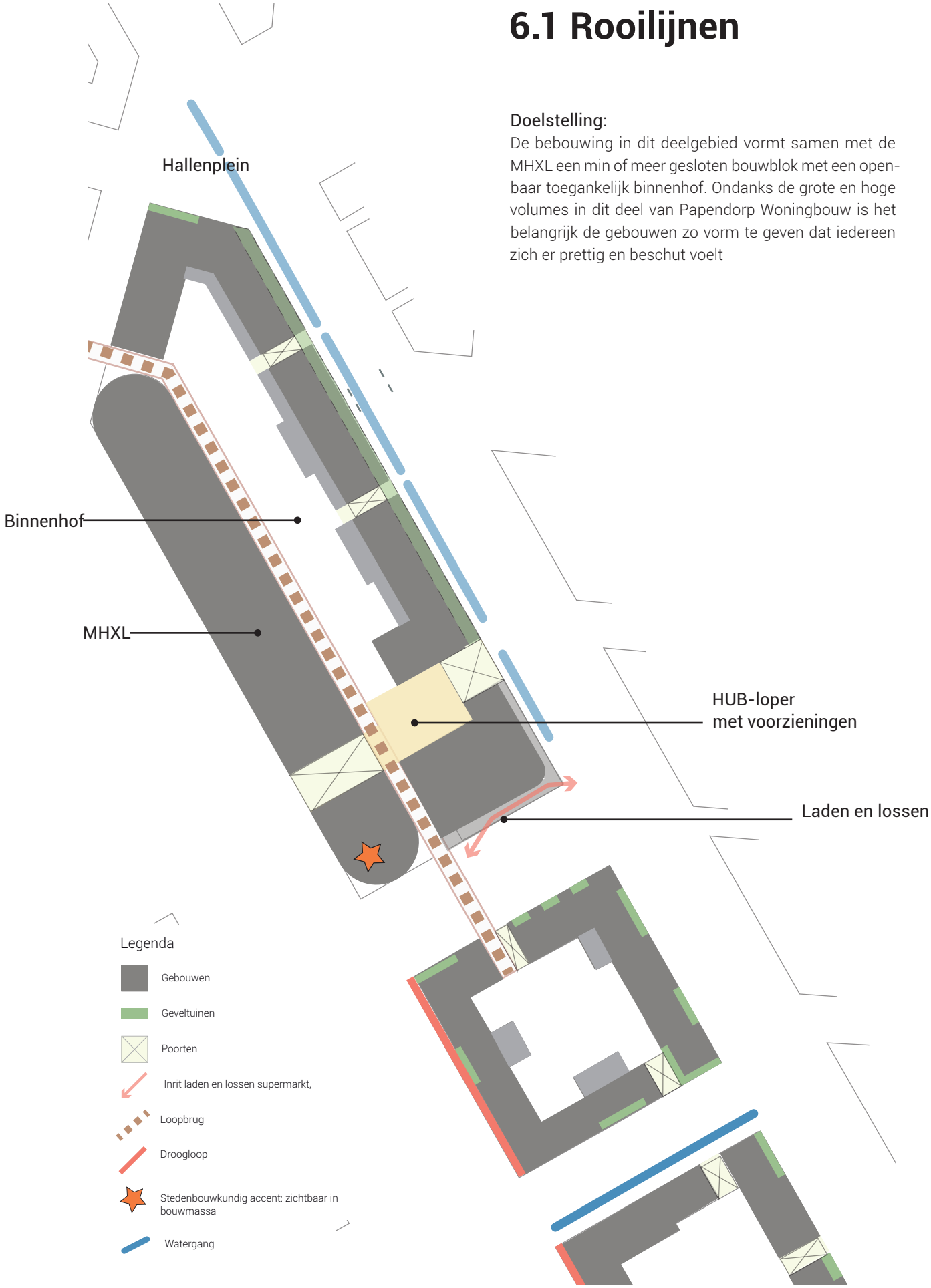
Het woningbouwblok Allard begrenst de Taats aan de noordoostzijde. Hier komt een gemengd programma met woningbouw en voorzieningen, zoals een supermarkt, overige detailhandel en kleinschalige horeca.
Tussen het blok en de Mercatorlaan ligt een watergang met een kade aan de zijde van het woonblok en een groen talud aan de kant van de Mercatorlaan.

Het zuidelijke deel van dit blok wordt doorkruist door de hub-loper, een fiets- en voetgangersroute naar de MHXL en de OV-halte. Aan deze loper zijn kleinschalige voorzieningen en een supermarkt gesitueerd op de begane grond. De overige ruimte op de begane grond en de verdiepingen wordt ingevuld met woningen. De bebouwing vormt samen met de MHXL een langwerpig blok met een langwerpige binnenhof. De gevel van de MHXL aan het binnenhof is voorzien van een 5 meter diep frame met trappenhuizen en liften. De verdere invulling van het frame wordt nog nader bepaald
Aan de noordzijde grenst het blok aan het Hallenplein. Dit plein wordt groen ingericht en biedt op de begane grond ruimte voor woningen, voorzieningen en/of kleinschalige horeca.



6.1 Rooilijnen

Doelstelling:
De bebouwing in dit deelgebied vormt samen met de MHXL een min of meer gesloten bouwblok met een openbaar toegankelijk binnenhof. Ondanks de grote en hoge volumes in dit deel van Papendorp Woningbouw is het belangrijk de gebouwen zo vorm te geven dat iedereen zich er prettig en beschut voelt





Rooilijn ligt op de onderste lagen terug



Kade langs het water



Een groene gevel ter plekke van de expeditie



Smalle doorgang in het hof

Richtlijnen rooilijnen:

De Mercatorlaan:

- Per pand verspringt de rooilijn en ligt deze drie tot acht meter terug ten opzichte van de uitgiftegrens.
- Om voldoende ruimte te creëren tussen de voorgevel en de watergang, liggen de eerste twee tot drie bouwlagen terug ten opzichte van de rooilijn.
- De middenbouw kan een overstek hebben boven de plint, tot aan de rooilijn. De 'kroon' ligt gelijk aan of terug ten opzichte van de middenbouw.
- De woningen en hoofdentrees zijn aan de straat georiënteerd.
- Een overgangszone in de vorm van een Delftse stoep of een voortuin is gewenst.
- Groen onder een overstek mag alleen worden toegepast als ervoor wordt gezorgd dat het groen niet verdroogt.

Supermarkt

- De supermarkt wordt gerealiseerd op de hoek van de dwarsstraat en de Mercatorlaan, met de entree gelegen aan de HUB-loper.
- Het laden en lossen vindt inpandig en uit het zicht plaats aan de zijde van de dwarsstraat. De laad- en loszone wordt verborgen achter een begroeide gevel.

De HUB-loper

- De HUB-loper is vormgegeven als één geheel, lopend van de Mercatorlaan tot het HOV-plein. Afstemming tussen de verschillende deelprojecten is noodzakelijk om een consistent ontwerp te waarborgen.

De binnenhoven

- In de binnenhoven varieert de (achter)rooilijn sterk. Een gevelsprong van maximaal tien meter is toegestaan.
- De langwerpige ruimte in het hof wordt intiemer door de ruimte op minstens één plek te versmallen. Hierdoor ontstaat een opeenvolging van twee tot drie kleinere hoven.
- Alle woningen hebben hun belangrijkste privébuitenruimte gericht op het binnengebied.
- De privé-achtertuinen aan het binnenhof zijn maximaal vier meter diep. De hoofdentrees van de appartementen zijn ook bereikbaar vanaf het binnengebied.
- Aanvullende eisen met betrekking tot de binnenhoven zijn te vinden in het hoofdstuk Binnenhoven.

6.2 Accenten

Doelstelling:
Op belangrijke locaties in het stedenbouwkundig plan krijgen de bouwblokken accenten. Deze accenten onderbreken de lange zichtlijnen langs de bebouwing, markeren het begin van een (dwars)straat of doorbreken het grote volume van een bouwblok.
Voorbeelden van dergelijke accenten zijn de poorten naar het binnengebied en de afgeschuinde hoeken aan de Mercatorlaan. Een andere mogelijkheid is dat de gevel wordt doorgetrokken tot aan de dakrand in plaats van te eindigen met een terugliggende kroon.

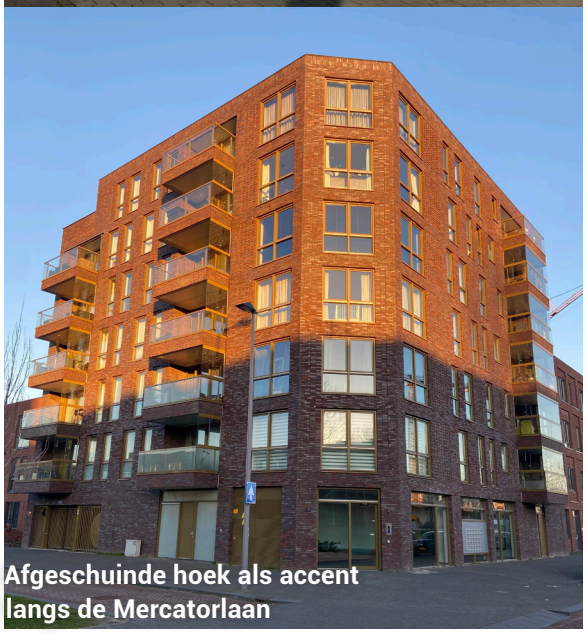




Verbijzondering in de 'kroon'



Verbijzondering op de hoek bij het Hallenplein



Afgeschuinde hoek als accent langs de Mercatorlaan

Richtlijnen accenten

De Mercatorlaan

- Langs de Mercatorlaan, bij de hoek met de dwarsstraat, komt een accent in de vorm van een verbijzondering van de plint (Accent 1). Dit accent begeleidt de doorgaande route van de Mercatorlaan naar de dwarsstraat en de entree van de mobiliteitshub. Het ontwerp van dit accent moet in samenhang worden ontwikkeld met de laad- en loszone van de supermarkt.

De dwarsstraat

- Er is een samenhang in de architectonische uitwerking met de MHXL. De ronde gevel van de MHXL kan worden herhaald op de tegenoverliggende hoek aan de Orteliuslaan (Accent 2).
- Deze samenhang in architectonische uitwerking is ook zichtbaar in de begane grond van de voorzieningen aan de zijde van de Mercatorlaan en de dwarsstraat (Accent 1).
- Hier wordt in de plint ruimte gecreëerd voor een laad- en losperron, dat verborgen is achter een gevel met bijvoorbeeld gevelgroen.
- De opbouw boven de plint op deze hoek wordt als accent vormgegeven, bijvoorbeeld door een afronding of een afgeschuinde gevel.

Hallenplein

- Dit is een plek waar op de begane grond, naast wonen, ruimte wordt geboden voor bijvoorbeeld horeca of detailhandel. Om dit te accentueren worden in de gevel naar het plein grote gevelopeningen gecreëerd op de begane grond.

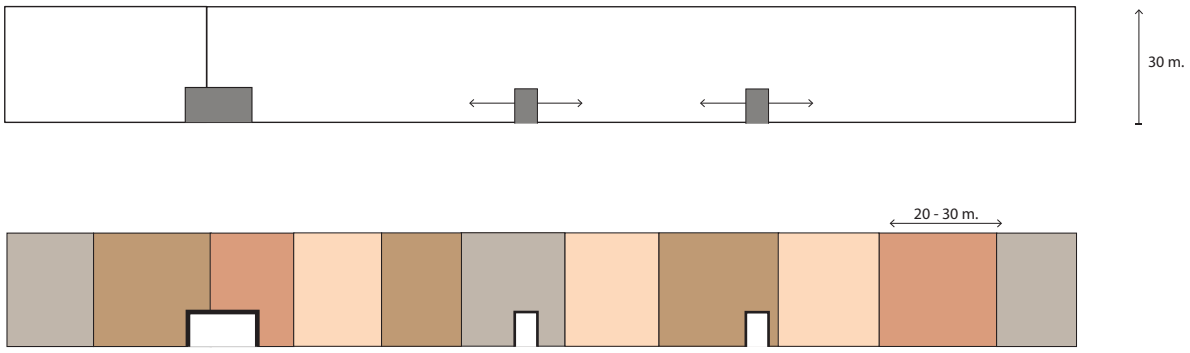
De binnenhoven

- Op stedenbouwkundig niveau zijn hier geen extra accenten nodig.

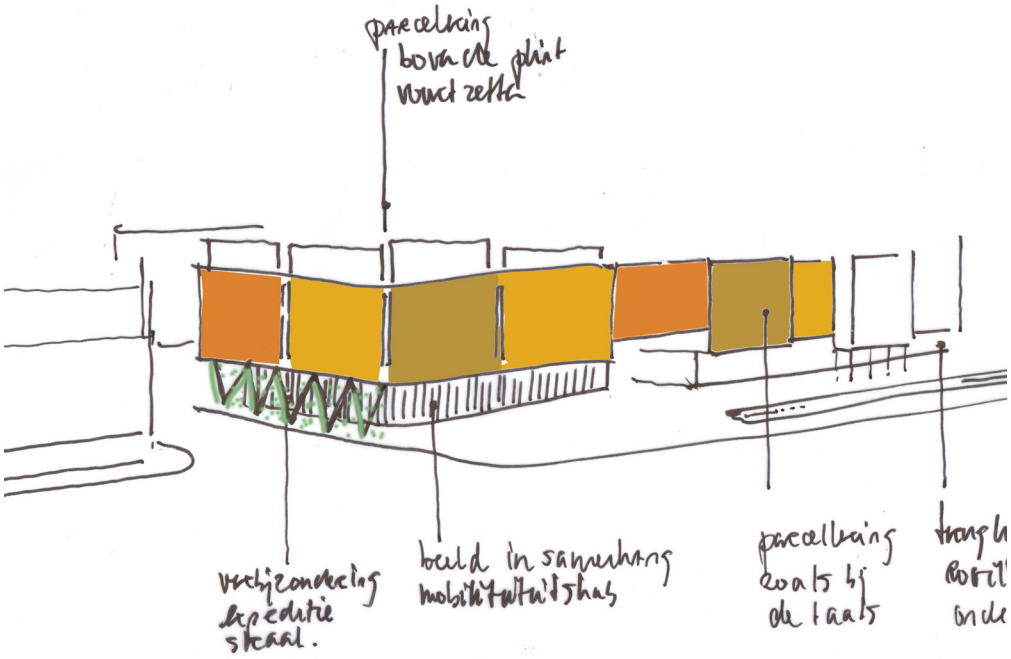
*) De overige accenten (3 t/m 6) worden toegelicht in het hoofdstuk over de Taats.

6.3 Korrelgrootte

Doelstelling:
Het doel is dat de grootstedelijke blokken aansluiten bij de menselijke maat en de kleinere korrelgrootte van de woningbouw in Groenewoud. Deze aansluiting wordt onder andere gerealiseerd door het opdelen van het volume in kleinere panden.
De manier waarop de panden zich van elkaar onderscheiden is vrij, maar moet verder gaan dan alleen het toepassen van een andere kleur metselwerk. Denk hierbij aan variaties in bouwhoogte, verspringende rooilijnen of een brede dilatatie. De panden moeten altijd hoger zijn dan ze breed zijn.



Pandsgewijze verdeling van de gesloten bouwblokken



Pandsgewijze opbouw boven de plint van de expeditie inham



Pandsgewijze opbouw van het blok (beeldrechten Mecanoo)



Referentie pandsgewijs ontwikkelen



Referentie pandsgewijs ontwikkelen

Richtlijnen korrelgrootte

Algemeen:

- Door middel van verticale parcellering wordt het blok opgedeeld in panden van 15 tot maximaal 30 meter breed.
- Elk pand wordt uitgewerkt in een unieke architectuur, met verschillen in materiaal en kleur.
- De poorten naar het binnengebied zijn geïntegreerd binnen het volume van de panden en bevinden zich niet aan de zijkant. Deze poorten zijn zes meter breed en drie bouwlagen hoog. Hier bevinden zich ook de entrees van de woongebouwen.
- De poort van de HUB-loper is breder dan de andere poorten. is breder dan de andere poorten. Deze poort is minimaal 15 meter breed en eveneens drie bouwlagen hoog.

De Mercatorlaan

- Hier sluit de bebouwing aan bij de kleinere schaal van de wijk Groenewoud en wordt deze bij voorkeur lager uitgevoerd.
- De gevel boven de plint is opgedeeld in delen van 10 tot 15 meter.
- De parcellering van de gevel in de plint volgt de maat van een individuele woning.

De dwarsstraat

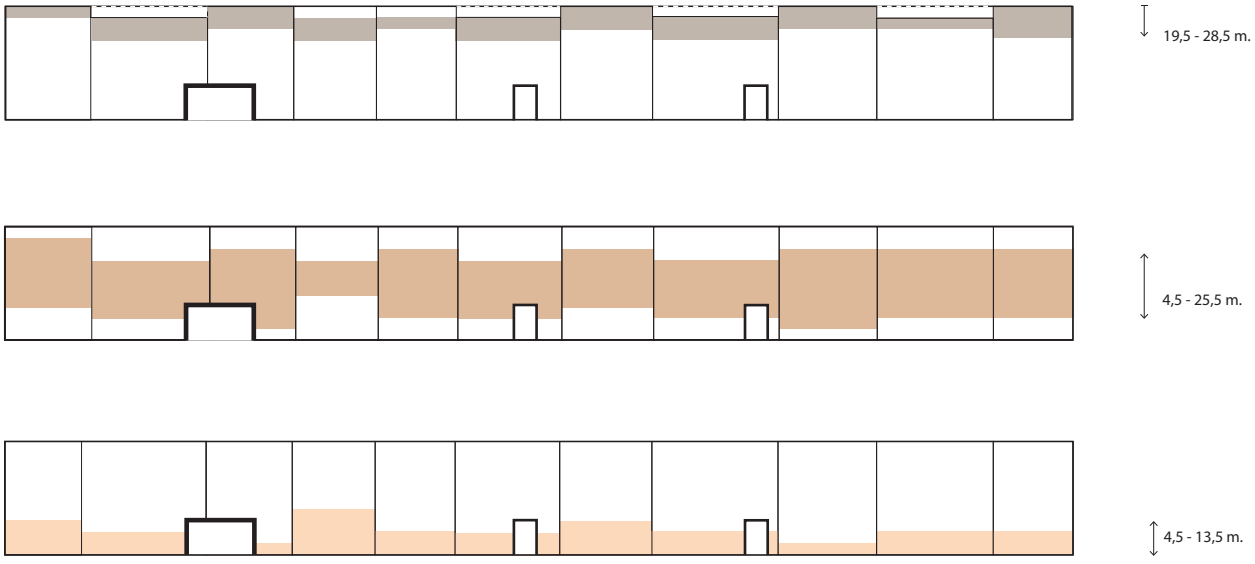
- Op de begane grond, bij het laden en lossen van de supermarkt, wordt de kleine korrel losgelaten.
- Boven de plint waarin de supermarkt is gevestigd, wordt de parcellering van het volume weer opgepakt, waardoor de structuur aansluit bij de rest van de bebouwing.

De binnenhoven

- De pandsgewijze ontwikkeling komt ook hier terug, met als aanvulling dat de verdeling tussen plint, middenbouw en opbouw wordt losgelaten.
- Voor de achtergevel geldt slechts één regel: deze moet in minimaal twee delen worden opgedeeld, waarbij de sprongen in de gevel minimaal twee meter bedragen.

6.4 Horizontale geleding

Doelstelling:
De grote schaal van de gesloten bouwblokken, die nodig is om geluidluwe binnenhoven te realiseren, moet aansluiten bij de menselijke schaal. Om deze overgang in schaal te maken, worden de panden horizontaal geleed. De panden bestaan uit een één- tot drielaagse plint, een middenbouw en een terugliggende opbouw.



Mercatorlaan, horizontale verdeling in plint, middenbouw en kroon





Ruimte op maaiveld door terugliggende rooilijn op de onderste bouwlagen



Onderscheid tussen een plint en middenbouw en kroon in het pand langs de Mercatorlaan

Richtlijnen horizontale geleding

Algemeen:

- Per pand verschillen de plint, het middendeel en de opbouw in hoogte.
- De hoogte van de plint varieert per pand van één tot drie lagen. Tussen de plint en de top bevindt zich het middendeel. Vanaf de zevende of achtste laag wordt het gebouw beëindigd met een kroon.
- De kroon ligt minimaal twee meter terug ten opzichte van de rooilijn van het middendeel en wordt uitgevoerd in lichte kleuren of materialen.
- Als accent is het mogelijk om in één pand per wand de kroon wel in het gevelvlak van de middenbouw te plaatsen. In dat geval wordt de kroon uitgewerkt in een sterk contrasterend materiaal, met een afwijkend metselverband en/of kleur.

De Mercatorlaan

- De plint kan maximaal drie lagen hoog zijn.
- De individuele woningen in de plint zijn duidelijk herkenbaar
- De middenbouw heeft een iets grotere korrel dan de plint.
- De woningentrees en geveltuinen van de woningen op de begane grond zorgen voor een zachte en groene overgang van de woning naar de straat.

De dwarsstraten

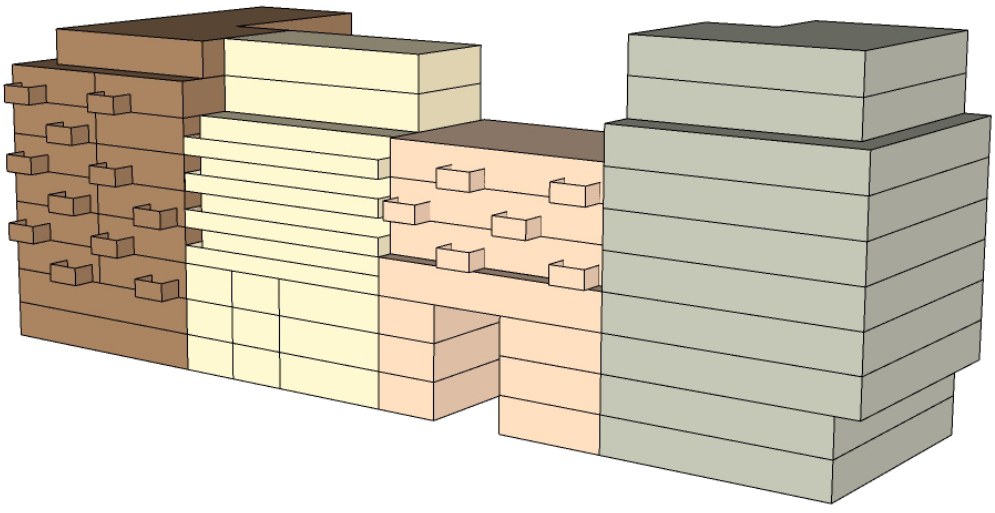
- In de dwarsstraten wordt de sfeer, net als in de Mercatorlaan, bepaald door 'wonen aan de straat'
- Waar mogelijk, gezien de hoge geluidbelasting, worden de balkons aan de straatzijde gesitueerd.
- In de plint worden diepere negges toegepast.

De binnenhoven

- Tussen tegenoverliggende gevels wordt een ruimte van 30 x 30 meter vrijgehouden van bebouwing.
- Onderdelen van de volumes, zoals balkons en delen van de gevel springen naar voren.
- In de binnenhoven openen de blokken zich en zijn de gevels expressief vormgegeven.

6.5 Ondergeschikte bouwdelen

Doelstelling:
De buitengevels van de bouwblokken krijgen een rijke plastiek. Door het toevoegen van aangehangen balkons, het toepassen van diepe negges, naar voren of terugliggende geveldelen, en het gebruik van loggia's worden de gevels levendig en dynamisch vormgegeven.



De ondergeschikte bouwdelen zoals balkons en galerijen dragen bij aan de plastiek



Plastiek in het metselwerk d.m.v. kaders
metselwerk in bijzonder verband;
rust door gelijke steenkleur



Plastiek in het metselwerk d.m.v. kaders
terugliggend metselwerk;
rust door gelijke steenkleur



Een dubbelhoog raster voor de gevel verkleint
de grote schaal van het gebouw visueel

Richtlijnen ondergeschikte bouwdelen:

Algemeen

- Samenhang en evenwicht op het niveau van zowel het blok als het pand zijn van groot belang.
- Entrees woongebouwen zijn duidelijk onderscheidend vormgegeven. Ze zijn uitnodigend en zijn royaal van afmetingen. Ze worden dubbelhoog of als extra brede pui vormgegeven.
- Ondergeschikte bouwvolumes worden op een ontspannen wijze in het totaalbeeld geïntegreerd en vormen een onderdeel van het architectonische geheel.
- Grote gevelopeningen helpen de overgang te overbruggen van het grote, hoge bouwblok naar het niveau van de individuele woning.
- Galerijen maken integraal deel uit van het gevelontwerp en vallen binnen de schil van het gebouw.
- Poorten zijn altijd onderdeel van een pand en worden vormgegeven en gematerialiseerd als een integraal onderdeel van de architectuur van het pand.

De Mercatorlaan

- Aan de Mercatorlaan worden op de begane grond privébuitenruimtes aan de straatzijde gerealiseerd in de vorm van een voortuin of een Delftse stoep. De overgang tussen privé en openbaar, zoals hekwerken en andere afscheidingen, wordt vormgegeven in lijn met de architectuur van het pand.
- De entrees van fietsenbergingen worden transparant en uitnodigend ontworpen, bijvoorbeeld door het gebruik van glazen puien.
- In de plint zijn de negges diep.
- Aangehangen gevelschermen, balkons en serres sluiten aan bij de architectuur van het pand en vormen daar een integraal onderdeel van.

De Dwarsstraat

- In de Dwarsstraat gelden de richtlijnen van de Mercatorlaan voor de bouwlagen boven de voorzieningen en logistiek.
- Een zorgvuldige afstemming van de architectonische uitwerking van de verschillende functies is hierbij van groot belang.

De binnenhoven

- De privébuitenruimtes van de woningen worden afgeschermd van het semi-openbare binnengebied door middel van watertuinen van minimaal twee meter breed of een natuurlijke groene afscheiding.
- Bij het toepassen van een watertuin vormen waterminnende planten, als onderdeel van de openbare ruimte, een extra afscherming van de privébuitenruimtes.
- Bergruimtes en andere opstallen kunnen hier niet worden gebouwd en moeten onderdeel zijn van de bebouwing van de wand. Een pergola of kas vormt een uitzondering en is bespreekbaar.

7. Taats Noord



Houttuinen_ Amsterdam

Taats Noord

De Taats bestaat uit drie gesloten bouwblokken van ongeveer 90 meter breed. De lengte van de blokken varieert en is afhankelijk van de specifieke locatie binnen het stedenbouwkundig plan.



De gesloten bouwblokken worden opgedeeld in panden, met opbouw in plint, midden en top

7.1 Rooilijnen

Doelstelling:

De drie gesloten bouwblokken vormen een duidelijk herkenbare ruggengraat in de wijk. Hoewel het grote volumes zijn, is het essentieel de overgang naar het openbare gebied zodanig vorm te geven dat mensen zich er prettig en beschut voelen.

Aan de Mercatorlaan wordt de overgang naar de openbare ruimte en Groenewoud verzacht door het laten verspringen van de rooilijnen ten opzichte van de uitgiftegrens. Hierdoor wordt de grote lengte van de Taats visueel onderbroken.

Aan de Orteliuslaan wordt echter vastgehouden aan de rechte rooilijn, inclusief een droogloopstrook, in lijn met de reeds gebouwde kantoren aan de Orteliuslaan.





Aan de Mercatorlaan verspringt de rooilijn 5-8 m t.o.v. de uitgiftegrens



De rooilijn verspringt 1 tot 3m in de dwarsstraten



In de binnenhoven wordt d.m.v. een spel met de rooilijnen de volumes opgedeeld.

Richtlijnen rooilijnen

De Orteliuslaan:

- De rooilijn op de begane grond is recht en ligt over de lengte van het bouwblok drie meter terug ten opzichte van de uitgiftegrens.
- Een luifel of overkraging van drie meter breed, geplaatst op een hoogte van 4,5 meter, creëert een doorlopende droogloopstrook van de MHXL naar het Taatsenplein en verder langs Taats Zuid. Onder deze droogloopstrook geldt de verplichting om een obstakelvrije stoep aan te leggen, die aansluit op het openbare voetpad.
- De droogloopstrook heeft per bouwdeel van ongeveer dertig meter een andere uitwerking, bijvoorbeeld door een aangehangen luifel of een overkraging van het bovenliggende bouwdeel.
- Boven de plint en droogloopstrook is het mogelijk de rooilijnen per pand te laten verspringen.

De Mercatorlaan:

- De rooilijn ligt 3 tot 8 meter terug vanaf de uitgiftegrens.
- Afhankelijk van de breedte van het pand, verspringt de rooilijn iedere 15 tot 30 meter.
- De sprong in de rooilijn omvat minimaal de gehele plint van het bouwdeel, die twee tot maximaal drie bouwlagen hoog is.
- De rooilijn boven de plint ligt gelijk aan of terug ten opzichte van de rooilijn van de plint; deze kan hier dus niet naar voren springen, in tegenstelling tot de situatie aan de Orteliuslaan.
- De woningen en de hoofdentrees zijn op de straat georiënteerd.
- Een overgangszone in de vorm van voortuinen is gewenst.

De dwarsstraten:

- Om de smalle straatruimte op maaiveld te verruimen, wordt de plint één tot drie meter teruggeplaatst ten opzichte van de rooilijn.
- De sprong omvat de gehele plint van het bouwdeel, die minimaal twee bouwlagen hoog is.
- Boven de plint mag de bebouwing tot aan de uitgiftegrens staan, wat betekent dat hier een overkraging mogelijk is.

De binnenhoven

- Hier varieert de (achter)rooilijn sterk, en een gevelsprong van maximaal tien meter is toegestaan.
- De afstand tussen de tegenoverliggende achtergevels bedraagt minimaal 45 meter.
- De privé-achtertuin aan het binnenhof is maximaal vier meter diep.
- De hoofdentrees van de appartementen zijn ook bereikbaar vanuit het binnengebied.

7.2 Accenten

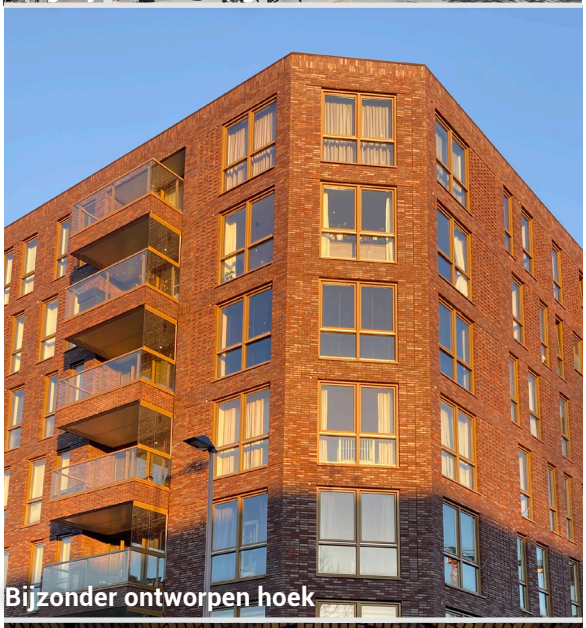
Doelstelling:
Op specifieke plekken binnen het stedenbouwkundig plan krijgen de bouwblokken accenten om de herkenbaarheid te vergroten. Deze accenten onderbreken de lange zichtlijnen langs de bebouwing, markeren het begin van een (dwars)straat of doorbreken het grote volume.

Voorbeelden van dergelijke accenten zijn de poorten naar het binnengebied en de afgeschuinde hoeken aan de Mercatorlaan. Een andere mogelijkheid is dat de gevel wordt doorgetrokken tot aan de dakrand in plaats van het toepassen van een setback in de bovenste lagen.





Mogelijke uitwerking van een accent



Bijzonder ontworpen hoek



De poort Alsaccent in de gevel

Richtlijnen accenten

De Orteliuslaan:

- De plastiek en/of materialen van de bouwblokken aan weerszijden van de dwarsstraten reageren op elkaar (Accenten 4 en 5).
- De hoek en de plint van Barentsz worden extra teruggelegd om het zicht op de straat tussen Taats Noord en de MHXL te versterken en de straatruimte duidelijk in te leiden (Accent 3).

De Mercatorlaan:

- De hoeken aan de noordkant van de blokken worden afgeschuind. Dit is een knipoog naar de schuine lijn aan de overzijde van de Mercatorlaan, waar de straten van Groenewoud schuin op aansluiten (Accenten 6 en 9).
- Ten noorden van Barentsz krijgt woningbouwblok Allard een accent (Accent 1). Barentsz zelf krijgt hier geen accent.

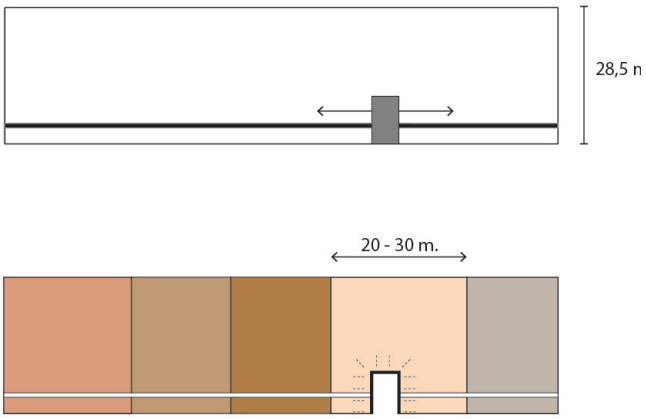
De dwarsstraten:

- De dwarsstraten zijn ondergeschikte straten en behoeven geen sterke accenten. Wel is hier een kans om de panden aan weerszijden van de dwarsstraten visueel op elkaar te laten reageren.

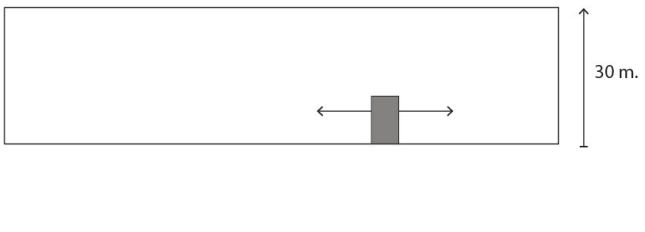
De binnenhoven

- Op stedenbouwkundig niveau zijn hier geen extra accenten nodig.

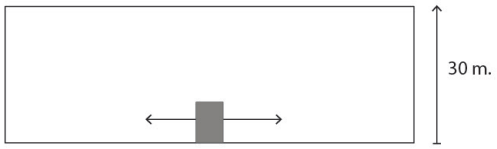
7.3 Korrelgrootte

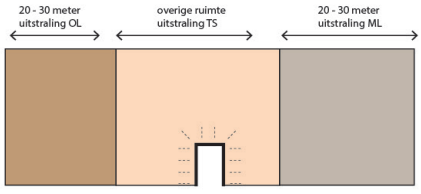


Orteliuslaan



Mercatorlaan





Dwarsstraatjes

Doelstelling:
Het doel is dat de grootstedelijke blokken in maat en schaal aansluiten bij de menselijke schaal. Het middel dat hiervoor wordt gebruikt, is het opdelen van het volume in kleinere panden

De wijze waarop de panden zich van elkaar onderscheiden is vrij, maar moet meer omvatten dan alleen het toepassen van een andere kleur metselwerk. Denk hierbij aan hoogteverschillen, verspringende rooilijnen of een brede dilatatie.



Referentie pandsgewijs ontwikkelen



Binnenhoven: door toepassen van een dubbelhoog raster wordt de grote schaal van het gebouw visueel verkleind.



Stedelijke wand langs de mercatorlaan

Richtlijnen korrelgrootte

Algemeen:

- Door middel van verticale parcellering wordt het blok verdeeld in panden van 15-20 meter tot maximaal 30 meter.
- Elk pand heeft een dakrand op een andere hoogte.
- Per pand verschilt de plint, het middendeel en de opbouw in hoogte.
- Daarnaast wordt elk pand uitgewerkt in een andere architectuur, met een eigen materiaalgebruik en kleurstelling.
- De poorten en entrees van de woongebouwen dragen bij aan de geleding van de hoofdmassa.
- De poorten naar het binnengebied bevinden zich binnen het volume van het pand en niet aan de zijkant.
- Alle poorten zijn zes meter breed en drie bouwlagen hoog
- Aangrenzend aan de poorten worden de entrees van de woongebouwen gesitueerd.

De Orteliuslaan

- De maat en schaal sluiten aan bij de grote schaal van de bestaande kantoorgebouwen.
- De blokken worden opgedeeld in panden met verschillende breedtes, variërend van 20 tot 30 meter.

De Mercatorlaan

- Hier sluit de bebouwing aan bij de kleinere schaal van de wijk Groenewoud en wordt deze bij voorkeur lager uitgevoerd.
- De gevel boven de plint is verdeeld in segmenten van 10 tot 15 meter.
- De parcellering van de gevel in de plint bedraagt 5 tot 7,5 meter, wat overeenkomt met de maat van een individuele woning.

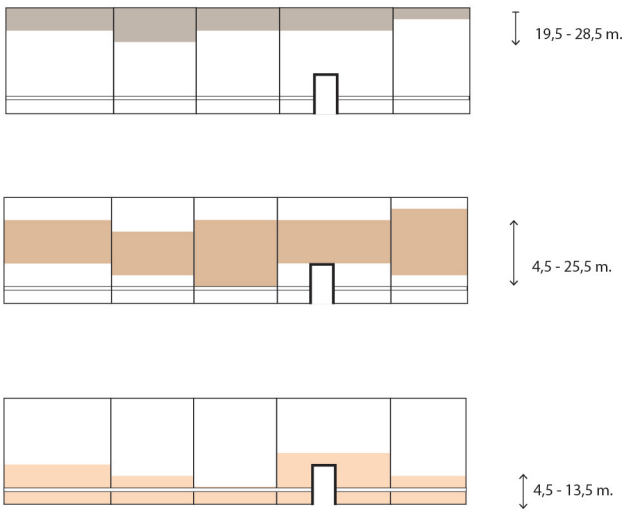
De dwarsstraten

- De blokken zijn maximaal 30 m hoog, maar worden bij voorkeur lager richting van de Mercatorlaan
- De gevel boven de plint is opgedeeld in segmenten van 10 tot 15 meter.
- De parcellering van de gevel in de plint bedraagt 5 tot 7,5 meter, wat overeenkomt met de maat van een individuele woning.

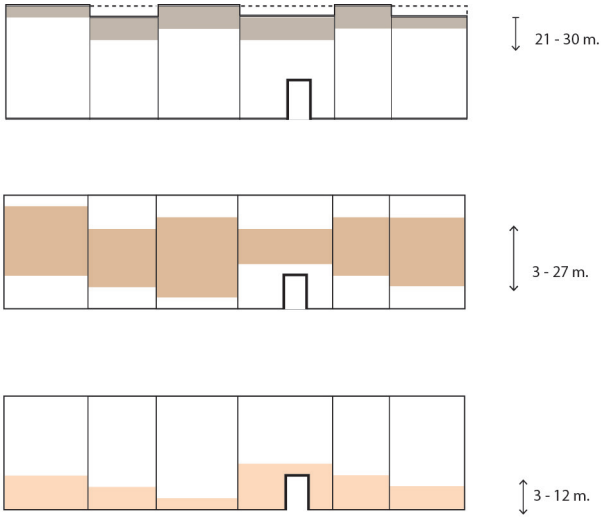
De binnenhoven

- In de binnenhoven hebben de blokken een kleinschalige geleding.
- De pandsgewijze ontwikkeling komt ook hier terug, met de toevoeging dat de verdeling tussen plint, middenbouw en opbouw wordt losgelaten, aangezien dit de achterkant van het pand betreft.

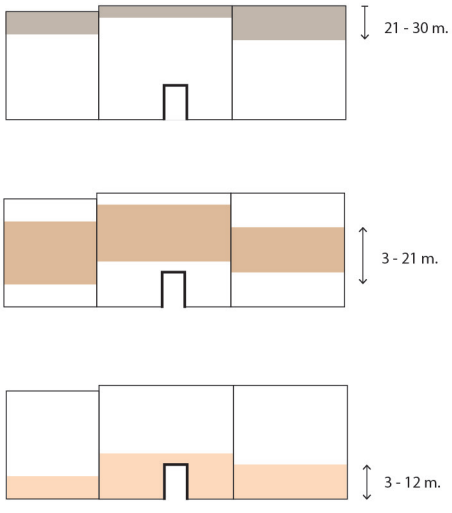
7.4 Horizontale geleding



Schema van één bouwblok aan de Orteliuslaan



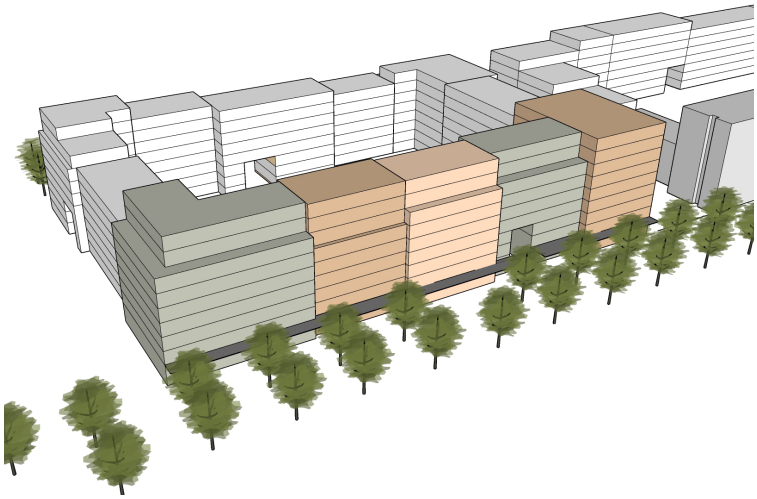
Schema van één bouwblok aan de Mercatorlaan



Schema van één bouwblok aan de dwarsstraatjes

Doelstelling:

De grote schaal van de gesloten bouwblokken, die nodig is om geluidluwe binnenhoven te realiseren, moet aansluiten bij de menselijke schaal. Om deze schaalsprong te maken, worden de panden horizontaal geleed.
De panden bestaan uit een één- tot drielaagse plint, een middenbouw en een terugliggende opbouw.
De begane grondlaag heeft een hoogte van 4,5 meter.



Opdeling van het bouwblok in panden, waarbij de panden ook een horizontale verdeling kennen



De setback op de bovenste lagen heeft afwijkend materiaal- en kleurgebruik



Onderscheid in plint, middenbouw en kroon



Onderscheid in plint en middenbouw

Richtlijnen opbouw en geleding

Algemeen

- De hoogte van de plint verschilt per pand en varieert van één tot drie lagen.
- Vanaf de zevende of achtste laag wordt het gebouw beëindigd met een top. Deze top ligt minimaal twee meter terug ten opzichte van de gevellijn van het middendeel en wordt uitgevoerd in lichte kleuren of materialen, zodat deze optisch wegvalt tegen de lucht.
- Eventueel kan één pand per wand als accent worden uitgevoerd met een top die in het gevelvlak van de middenbouw ligt. In dat geval wordt deze top uitgewerkt in een sterk contrasterend materiaal, een afwijkend metselverband en/of een opvallende kleur.

De Orteliuslaan

- De droogloopzone, met een diepte van 3 meter, maakt onderdeel uit van de plint. De plint wordt ontworpen in samenhang met de droogloop.
- De plint kan maximaal drie lagen hoog zijn.
- De middenbouw heeft een wat grotere korrel dan de plint, wat zorgt voor een subtiele differentiatie in uitstraling.

De Mercatorlaan

- De plint kan maximaal drie lagen hoog zijn.
- De individuele woningen in de plint zijn herkenbaar
- De middenbouw heeft een wat grotere korrel dan de plint.
- De woningentrees en de geveltuinen van de begane grond woningen creëren een zachte, groene overgang tussen de woning en de straat.

De dwarsstraten

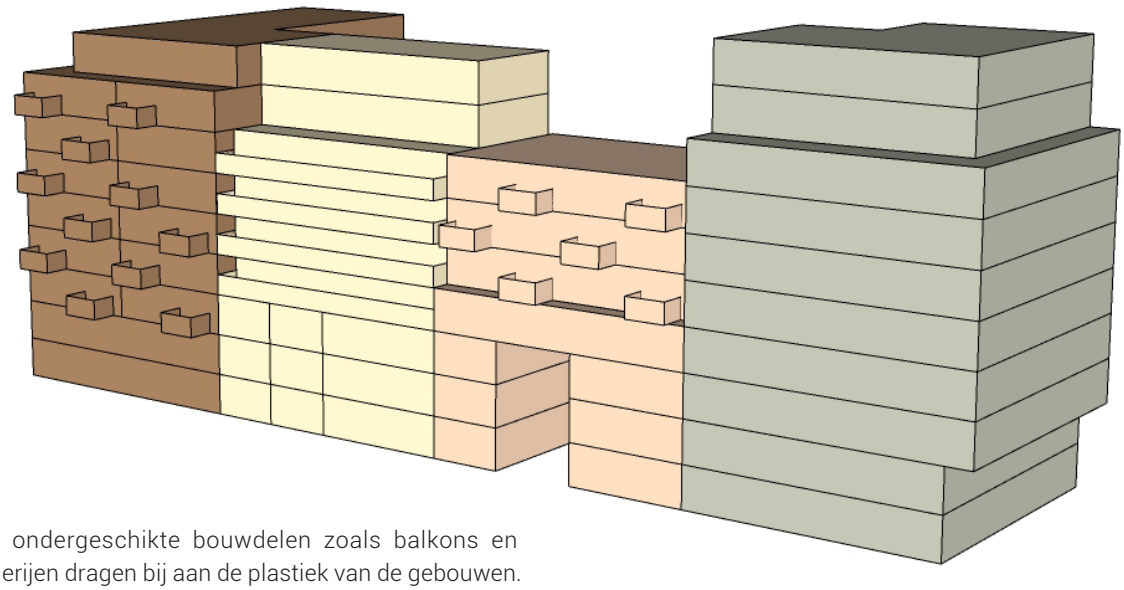
- In de dwarsstraten wordt de sfeer, net als in de Mercatorlaan, gekarakteriseerd door het concept van 'wonen aan de straat'.
- Waar mogelijk, ondanks de hoge geluidbelasting, worden balkons aan de straatzijde geplaatst.
- In de plint worden diepere neggen toegepast, wat zorgt voor een verfijnd en geaccentueerd gevelbeeld.

De binnenhoven

- In de binnenhoven openen de blokken zich, en de gevels zijn expressief vormgegeven.
- Onderdelen van de volumes, zoals balkons en delen van de gevel, steken naar voren en creëren een dynamisch beeld.
- De gevels worden gekarakteriseerd door een verticale of horizontale geleding, of een combinatie van beide.

7.5 Ondergeschikte bouwdelen

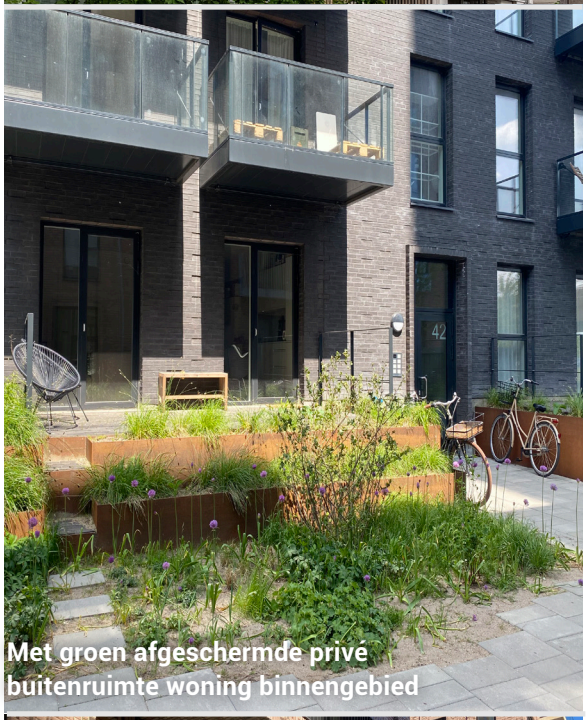
Doelstelling:
De buitengevels van de bouwblokken worden gekenmerkt door een rijke plastiek.
Door het toevoegen van aangehangen balkons, het toepassen van diepe neggen, naar voren of terugliggende geveldelen en het integreren van loggia's krijgen de gevels een levendig en dynamisch karakter.



De ondergeschikte bouwdelen zoals balkons en galerijen dragen bij aan de plastiek van de gebouwen. Ze zijn onderdeel van de architectuur van het pand.



Expressieve gevels in de binnenhoven;



Met groen afgeschermde privé buitenruimte woning binnengebied



Mercatorlaan: privé buitenruimtes aan de straat

Richtlijnen ondergeschikte bouwdelen

Algemeen

- De ondergeschikte bouwvolumes vormen een toegevoegd element. Ze hebben geen structurerende functie, maar worden op een ontspannen manier ingepast in het totaalbeeld.
- Grote gevelopeningen overbruggen de schaalsprong van het grote, hoge bouwblok naar het niveau van de individuele woning.
- Galerijen maken onderdeel uit van de gevel, maar worden subtiel geïntegreerd en zijn niet herkenbaar als typische galerijen.
- De hoofdentrees van de woongebouwen worden met zorg ontworpen om de overgang van het stedelijke bouwblok naar de menselijke schaal te begeleiden. Ze worden uitgevoerd als dubbelhoge elementen of als extra brede puien, waardoor ze een uitnodigend karakter krijgen.
- Samenhang en evenwicht, zowel op het niveau van het blok als van het individuele pand, zijn belangrijk.
- Poorten zijn altijd onderdeel van een pand en worden vormgegeven en gematerialiseerd als een integraal onderdeel van de architectuur van dat pand.

De Orteliuslaan

- Als de bouwblokken worden voorzien van geluidwerende onderdelen, worden deze uitgevoerd als een integraal onderdeel van de architectuur
- Per pand wordt de droogloop uniek uitgewerkt en vormgegeven, waarbij materiaalgebruik en ontwerp aansluiten bij de architectuur van het pand.
- Aangehangen gevelschermen, balkons of serres worden zorgvuldig geïntegreerd en sluiten aan bij de architectuur van het pand.
- Galerijen en/of portieken worden eveneens opgenomen als onderdeel van de architectuur.

De Mercatorlaan

- Aan de Mercatorlaan is het mogelijk om op de begane grond privé buitenruimtes aan de straatzijde te realiseren.
- In de plint zijn de neggen dieper uitgevoerd dan in de rest van de gevel
- Aangehangen gevelschermen, balkons of serres worden naadloos geïntegreerd in de architectuur.

De dwarsstraten

- In de dwarsstraten worden aangehangen gevelschermen, balkons of serres op een wijze geïntegreerd die past bij de architectuur van het pand.

De binnenhoven

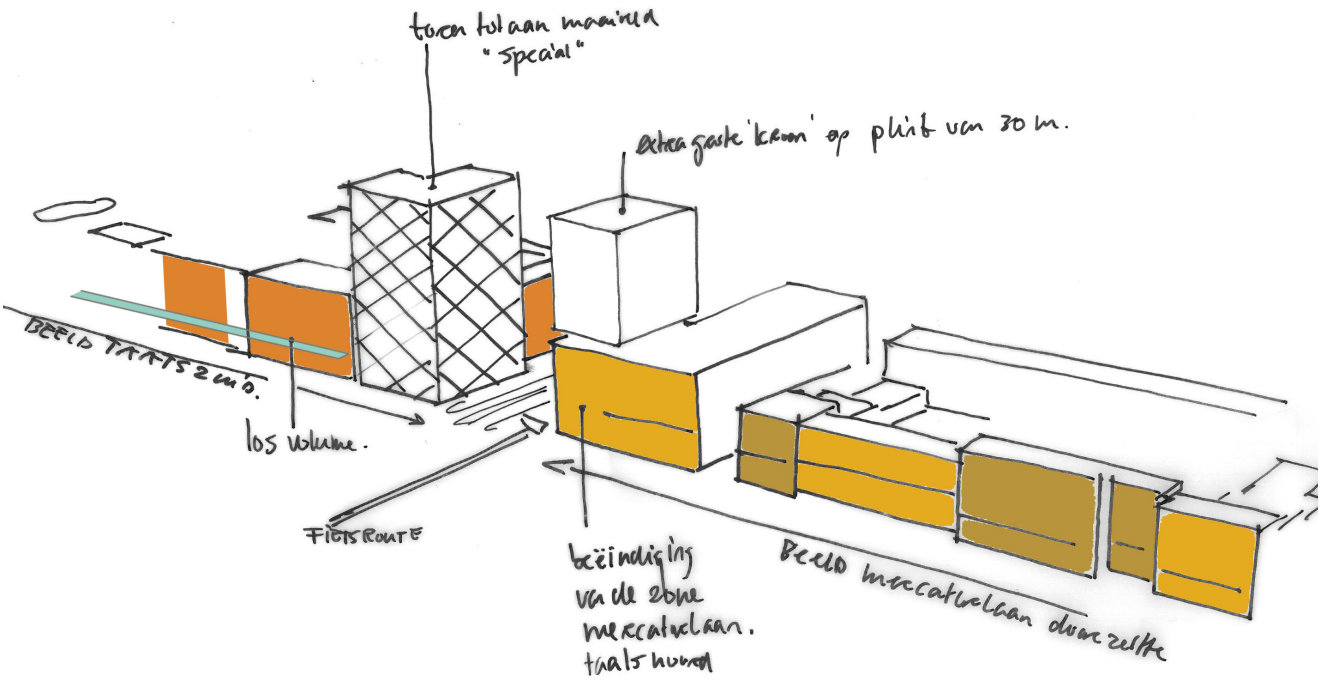
- De privé buitenruimtes van de woningen worden van het semi-openbare binnengebied afgeschermd d.m.v. watertuinen of opgaand groen.
- Bergruimtes en andere opstallen kunnen hier niet gebouwd worden.

8. Taatsenplein

Het Taatsenplein

Het Taatsenplein verbindt de bouwblokken van Taats Noord met de bouwblokken van Taats Zuid en fungeert als een centrale open ruimte binnen de stedenbouwkundige structuur. Het plein wordt ingericht met groen, waardoor het een aangename en functionele verblijfsruimte biedt.
Vanaf de Prins Clausbrug vormt het Taatsenplein, geflankeerd door de hoge torens aan weerszijden, de toegangspoort naar Papendorp. Hoewel de torens dezelfde hoogte hebben, namelijk maximaal 65 meter, verschillen ze in opbouw en architectonisch beeld, wat een unieke dynamiek aan de entree geeft.

Het plein is herkenbaar als één samenhangende stedelijke ruimte. De gevels aan weerszijden van het plein worden in samenhang ontworpen, met een consistent gebruik van schaal en maat in de gevelopeningen, evenals een harmonieus palet van kleuren en materialen.



De noord- en zuidkant van het Taatsenplein wordt verschillend uitgewerkt. Deze schets toont het verschil in opbouw van de massa van de twee torens.

8.1 Rooilijnen

Doelstelling:
Door de rooilijnen te laten verspringen, wordt de overgang tussen het gebouw en de openbare ruimte verzacht. Dit zorgt ervoor dat de bebouwing beter aansluit bij de menselijke schaal op ooghoogte.





Een open en toegankelijke plint aan het Taatsenplein





Richtlijnen rooilijnen

Het Taatsenplein

- De overgang tussen gebouw en plein wordt zorgvuldig vormgegeven door de rooilijnen van de eerste en tweede bouwlaag terug te leggen. Als variant kan een voorruimte worden gecreëerd door middel van een arcade over de eerste en tweede bouwlagen.

De Orteliuslaan

- De bestaande droogloop aan de Orteliuslaan en Mercatorlaan in Taats Zuid wordt doorgezet om de zuidelijke wand van het Taatsenplein te begeleiden. De maat en schaal sluiten aan bij de grote schaal van de bestaande kantoorgebouwen in Taats Zuid.
- De droogloop hoeft alleen te worden gerealiseerd waar bebouwing aanwezig is en niet ter plaatse van de auto-ontsluiting naar het binnenhof.
  De zuidelijke toren is voorzien van een arcade over de eerste en tweede bouwlagen.
- De kop van het noordelijke blok krijgt een droogloop, die aansluit op de bebouwing in Taats Noord. Deze droogloop eindigt bij de wand onder de noordelijke toren.

De Mercatorlaan

- Aan de noordkant van het Taatsenplein verspringt de rooilijn sterk, tussen drie en acht meter ten opzichte van de uitgiftegrens.
- Aan de zuidkant van het Taatsenplein blijft de rooilijn gelijk, zoals bij de bestaande kantoorgebouwen in Taats Zuid.

Het binnenhof bij Taatsenplein Zuid

- In het binnenhof wisselt de (achter)rooilijn sterk, met sprongen in de gevel tot maximaal tien meter.
- Een privé achtertuin aan het binnenhof mag maximaal vier meter diep zijn.
- De hoofdentrees van de appartementen zijn ook bereikbaar vanuit het binnengebied.

8.2 Accenten

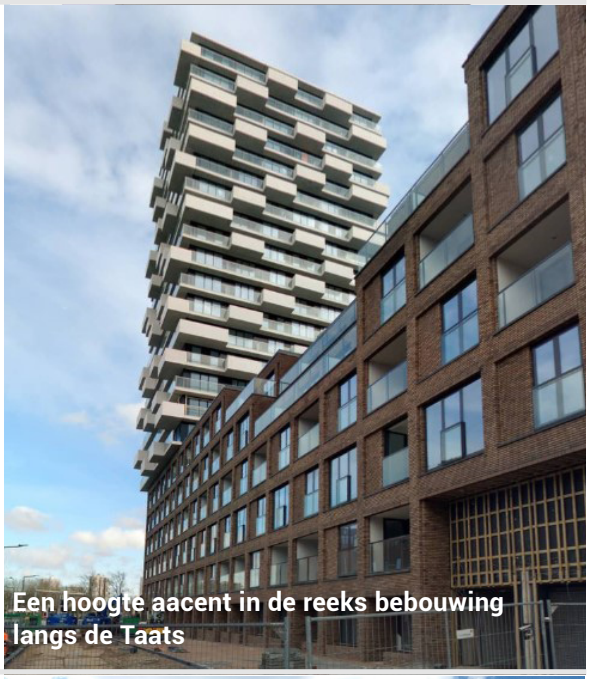
Doelstelling:

De twee torens van 65 meter hoog fungeren als markante accenten binnen de bebouwing van de Taats. Ze markeren het Taatsenplein, de centrale plek waar Papendorp via de Prins Clausbrug verbonden wordt met het centrum van Utrecht..





Een accent in de vorm van een toren met veel veel gevelgroen



Een hoogte aacent in de reeks bebouwing langs de Taats



Voorbeeld van een alzijdig ontworpen gevel

Richtlijnen accenten

Taatsenplein

- De torens worden alzijdige gebouwen, waarbij alle zijden als voorgevels worden vormgegeven.
- Hoewel de gevels van de twee torens verschillend zijn ontworpen, vormen ze een familie door het gedeelde gebruik van de witte kleur. (Accenten 12 en 13)
- De plastiek en/of materialen van de bouwblokken aan weerszijden van het Taatsenplein reageren op elkaar, wat zorgt voor visuele samenhang. (Accenten 10 en 11)

De Mercatorlaan

- De toren aan de zuidkant van het Taatsenplein fungeert als een markant accent binnen de reeks kantoorgebouwen van Taats Zuid.
- Vanaf het maaiveld wordt de zuidelijke toren als één gebouw vormgegeven, wat bijdraagt aan een sterke verticale compositie.
- De noordelijke toren wordt pas na de middenbouw als toren vormgegeven, wat zorgt voor een subtieler overgangsbeeld.
- Beide torens worden in samenhang ontworpen, met een consistente keuze in materiaal en kleur.

De Orteliuslaan

- Aan de Orteliuslaan komen geen bijzondere accenten ter hoogte van het Taatsenplein.

De dwarsstraat

- De dwarsstraten zijn ondergeschikte straten en hebben geen behoefte aan sterke accenten.
- Er ligt echter een kans om de panden aan weerszijden van de dwarsstraten op elkaar te laten reageren, wat kan bijdragen aan een subtiele samenhang.

Het binnenhof (Taats zuid)

- Op stedenbouwkundig niveau zijn hier geen extra accenten nodig.

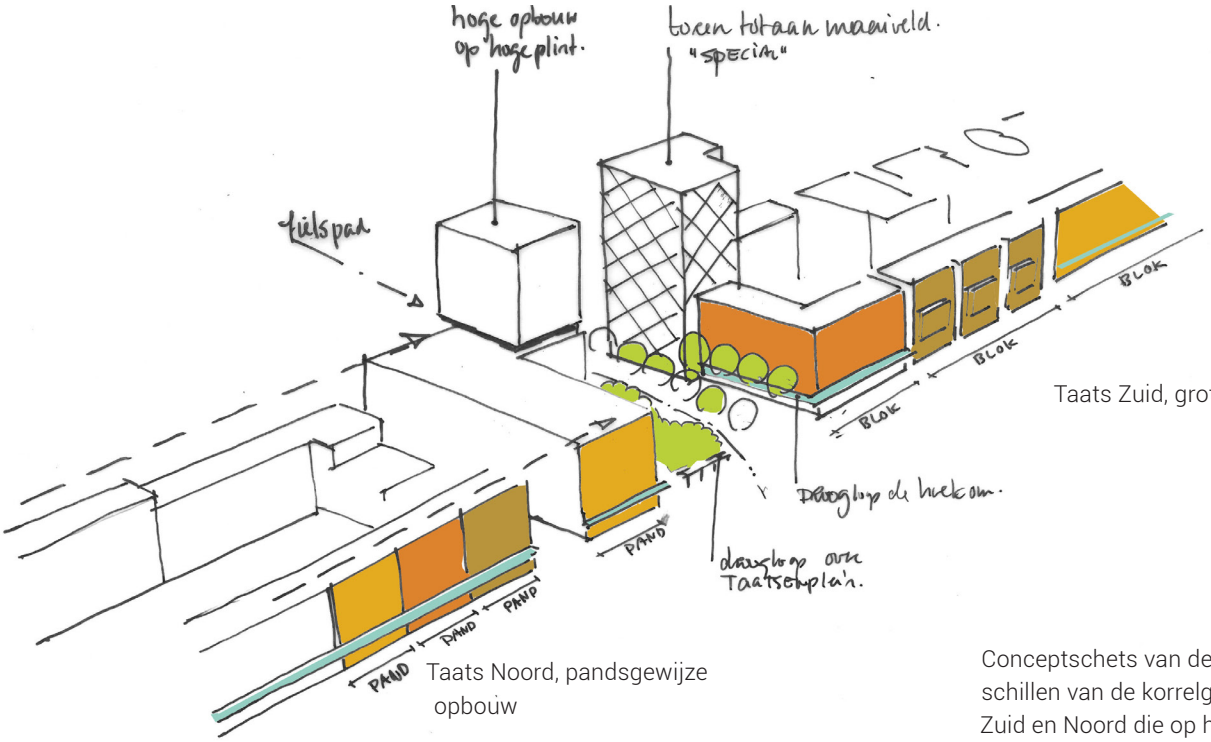
8.3 Korrelgrootte

Doelstelling:

Het doel is dat de grootstedelijke bouwblokken op maaiveldniveau aansluiten bij de menselijke maat. Om dit te bereiken, worden de bouwblokken opgedeeld in kleinere panden.

De breedtes van de panden langs de Orteliuslaan en Mercatorlaan sluiten aan bij de breedtes van de aangrenzende bebouwing in respectievelijk Taats Zuid en Taats Noord. In Taats Zuid wordt deze aansluiting versterkt doordat de reeds gebouwde volumes een grotere korrel hebben.

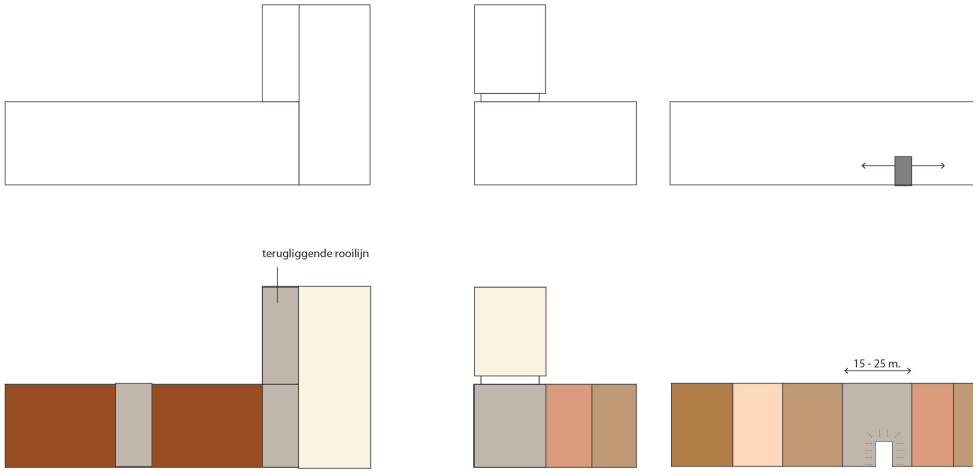
De twee torens hebben dezelfde breedte als de panden in de wand, maar steken daar qua hoogte aanzienlijk bovenuit, waardoor ze fungeren als markante verticale accenten.



Taats Noord, pandsgewijze opbouw

Taats Zuid, grotere korrel

Conceptschets van de samenhang en verschillen van de korrelgrootte van deTaats Zuid en Noord die op het Taatsenplein samenkomen



Taats Zuid, grotere korrel

Taats Noord, pandsgewijze opbouw

Opdeling hoofdmassa



Referentie pandsgewijze ontwikkeling





Door toepassen van een dubbelhoog raster wordt de grote schaal van de bebouwing visueel verkleind.



referentie van de stedelijke wand langs de Mercatorlaan

Richtlijnen korrelgrootte

Algemeen:

- De wijze waarop de panden zich van elkaar onderscheiden is vrij, maar moet wel meer zijn dan het toepassen van een andere kleur metselwerk. Denk hierbij aan hoogteverschillen, verspringende rooilijnen of een brede dilatatie.

Taatsenplein

- De maat en schaal van de blokken sluit aan bij de grote schaal van de bestaande kantoorgebouwen van de Taats zuid.
- Het toepassen van één kleur metselwerk over een groter breedte dan 15- 30 m ondersteunt dit principe.

De Orteliuslaan

- De kopse kant aan de Orteliuslaan wordt als voorgevel ontworpen, passend in de reeks van panden aan de Orteliuslaan..

De Mercatorlaan

- De toren aan de zuidzijde sluit aan bij de korrel van de kantoorgebouwen van de Taats zuid.
- Ter plaatse van de Taats noord volgt de onderbouw (tot 30m) de korrel van de Mercatorlaan. De toren aan de noordzijde wordt ontworpen als een grote opbouw, een super kroon, op deze onderbouw.

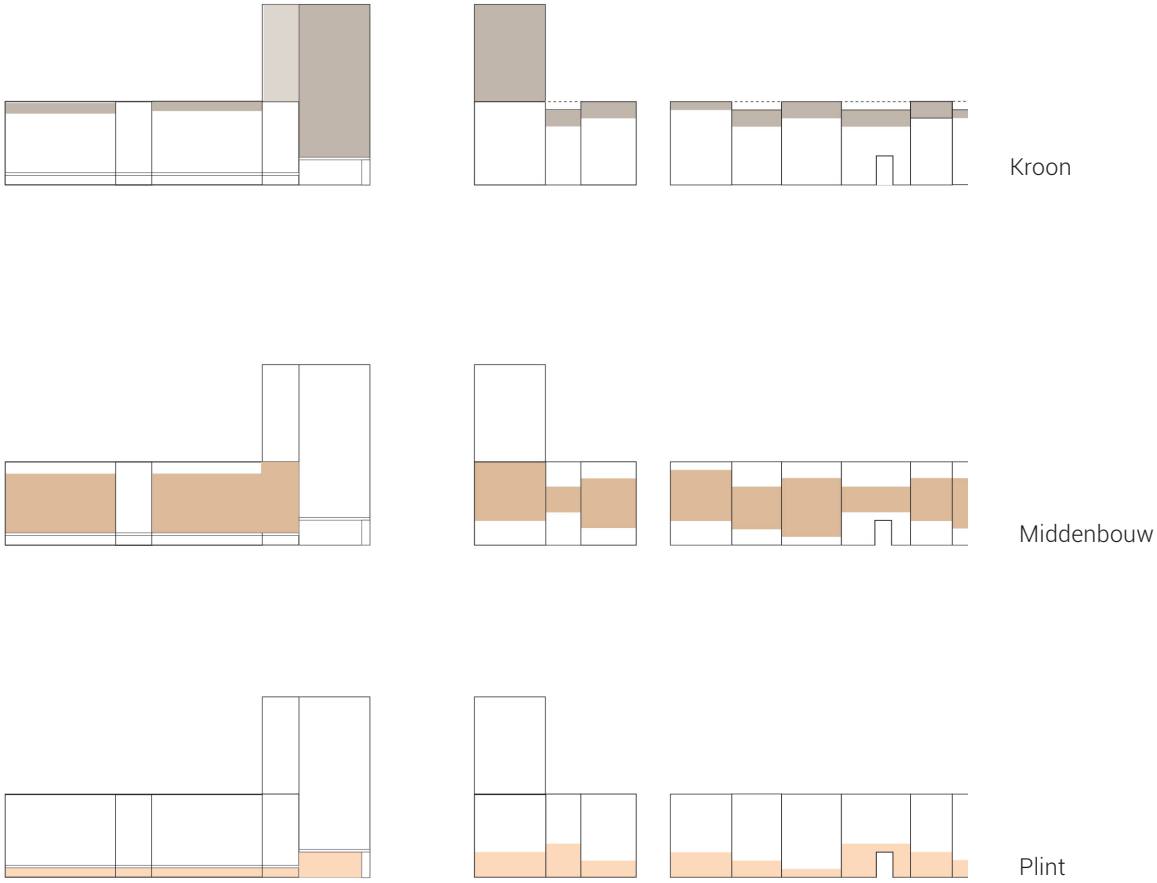
Het binnenhof (Taats zuid)

- In het binnenhof hebben de blokken een kleinschalige geleding
- De pandsgewijze ontwikkeling komt ook hier terug, met de aanvulling dat de verdeling tussen plint, middenbouw en opbouw wordt losgelaten. Het is immers de achterkant van het pand.

8.4 Horizontale geleding

Doelstelling:
Om de schaAlsprong van het grote bouw blok naar de menselijke maat te maken worden de individuele panden horizontaal geleed. De panden bestaan uit een twee- of drielaagse plint, een middenbouw en een terugliggende opbouw, zoAlsook bij de Taats het geval is.

Bij het Taatsenplein wordt de kroon bij beide torens extra geaccentueerd om de centrale plek in het plan te benadrukken. De twee torens fungeren Alspoort naar Papendorp en vormen samen een sculpturale eenheid.
De torens zijn niet spiegelsymmetrisch, maar worden wel in samenhang architectonisch vorngegeven. De toren aan de zuidkant vormt een zwaarder accent, terwijl de toren aan de noordkant in feite een grote opbouw op de doorgaande wand van de Taats is.



Opdeling van de hoofdmassa langs de Mercatorlaan





Onderscheid tussen een plint en middenbouw en kroon in het pand langs de Mercatorlaan



Afhankelijk van de geluidbelasting op de achtergevels hier te openen delen

Richtlijnen horizontale geleding per zijde

Taatsenplein

- De gevel die de pleinwand begeleidt wordt in tegenstelling tot de gevels langs de Mercatorlaan en Orteliuslaan niet opgedeeld in panden.

De Orteliuslaan

- De opdeling in de panden, en ook de plint-middenbouw en kroon volgt het stramien zoals bij de bouwblokken in de Taats

Mercatorlaan

- Aan de zuidzijde loopt de kroon helemaal tot aan de plint, er is geen middendeel
- Aan de noordzijde van het plein start de kroon pas boven de hoogste lagen van het aangrenzende bouwblok.
- Aan de noordkant volgen de wanden de beeldkwaliteitseisen van de Mercatorlaan voor de bouwblokken in de Taats

De dwarsstraat

- De gevel aan de dwarsstraat wordt niet opgedeeld in panden.

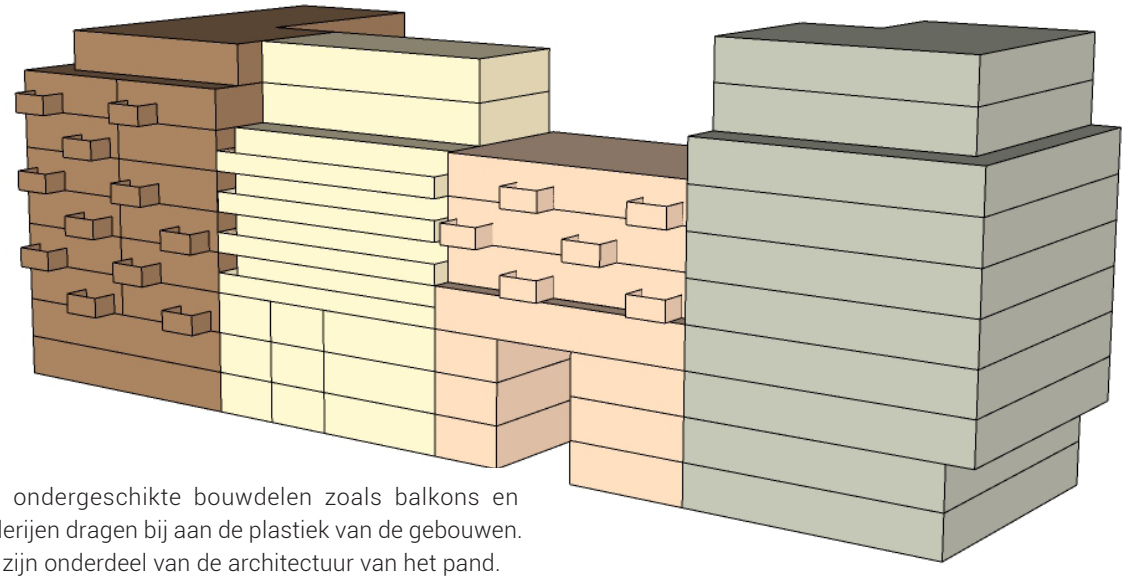
Het binnenhof

- In het binnenhof kan het blok expressiever worden vormgegeven dan aan de straten en het plein .
- Onderdelen van de volumes zoals balkons en delen van de gevel springen naar voren.
- Verticale of horizontale geleding, of mix van gevel openingen.

8.5 Ondergeschikte bouwdelen

Doelstelling:
De buitengevels van de bouwblokken krijgen een rijke plastiek. Door het toepassen van diepe negges, terugliggende geveldelen of het toepassen van loggia's worden de gevels levendig.

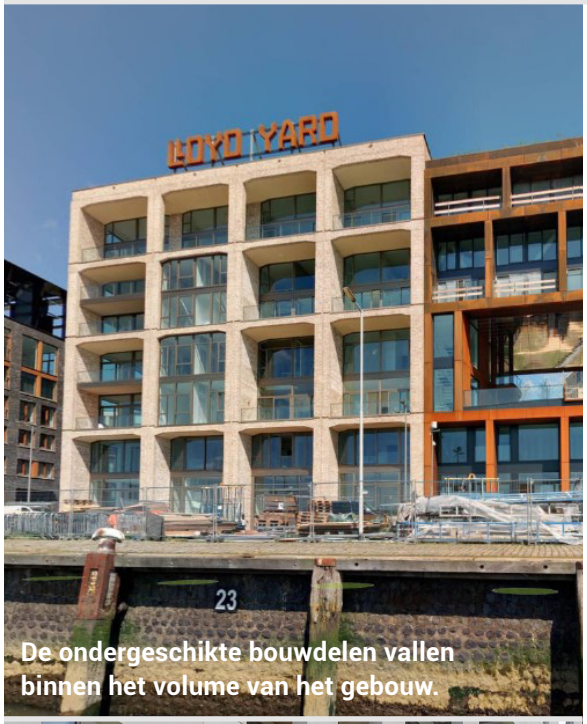
Algemene richtlijnen
- De ondergeschikte bouwvolumes zijn een toegevoegd element. Ze hoeft niet te structureren, maar worden op ontspannen wijze in het beeld gepast. Ze zijn onderdeel van het totaal architectuurbeeld.
- Grote gevelopeningen overbruggen de schaalsprong van het grote, hoge bouwblok naar het niveau van de individuele woning.
- Galerijen zijn onderdeel van de gevel. Ze zijn niet als zodanig herkenbaar.
- De hoofdentrees van de woongebouwen worden met zorg ontworpen: ze begeleiden de overgang van het stedelijke bouwblok naar de menselijke schaal. Ze worden dubbelhoog of als extra brede pui vormgegeven.
- Samenhang en evenwicht op het niveau van het blok is van belang.



De ondergeschikte bouwdelen zoals balkons en galerijen dragen bij aan de plastiek van de gebouwen. Ze zijn onderdeel van de architectuur van het pand.



Aan de noordkant van het Taatsenplein ligt de rooilijn terug of wordt een arcade gemaakt.



De ondergeschikte bouwdelen vallen binnen het volume van het gebouw.



Balkons en serres blijven binnen de schil van het gebouw aan het Taatsenplein

Richtlijnen ondergeschikte bouwdelen

Taatsenplein

- Balkons en serres blijven binnen de schil van het gebouw.
- Als de blokken voorzien van worden van geluidwerende onderdelen worden deze uitgevoerd als onderdeel van de architectuur van het pand.
- De droogloop langs het noordelijk deel van het plein wordt vormgegeven als een arcade of twee- of drielaagse overstek. Dit is onderdeel van de architectuur van het pand.
- Aan de zuidzijde wordt de droogloop vormgegeven overeenkomstig de gevel langs de Orteliuslaan.

De Orteliuslaan

- Als de blokken voorzien worden van geluidwerende onderdelen worden deze uitgevoerd als onderdeel van de architectuur van het pand.
- Per pand wordt de droogloop anders uitgewerkt. Hij wordt vormgegeven en gematerialiseerd als onderdeel van de architectuur van het pand.
- Aangehangen gevelschermen, balkons of serres passen binnen de architectuur van het pand.
- Galerijen en/of portieken passen binnen de architectuur van het pand.

De Mercatorlaan

- Aan de mercatorlaan is het mogelijk om op de begane grond privé buitenruimte aan de straatzijde te maken.
- In de plint zijn de negges dieper.
- Aangehangen gevelschermen, balkons of serres passen binnen de architectuur van het pand.

De dwarsstraat

- Aangehangen gevelschermen, balkons of serres passen binnen de architectuur van het pand.

Het binnenhof

- De privé buitenruimtes van de woningen worden van het semi-openbare binnengebied afgeschermd d.m.v. opgaande beplanting als onderdeel van het ontwerp van de buitenruimte.
- Bergruimtes en andere opstallen kunnen hier niet gebouwd worden.



9. Kleur en materiaal

Kleur en materiaal

Op het niveau van de stedelijke massa wordt het gebied opgedeeld in panden. Per pand een eigen gevelindeling. en kleurgebruik. Voor de hele Taats wordt één denkrichting gegeven : Een palet met natuurlijke, aardse kleuren, aangevuld met gevelgroen. Uitzondering hierop zijn de torens bij het Taatsenplein. Deze hoge accenten worden hoofdzakelijk wit.



In de binnenhoven wordt overwegend houten en andere biobased materialen toegepast.



Toren als accent, in een andere kleur dan de onderbouw langs de Mercatorlaan.

9.1 Kleur en materiaal

Doelstelling

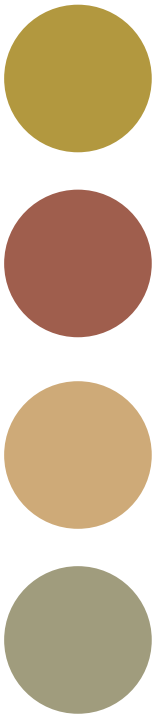
In uitstraling wordt bewust gekozen om een woonomgeving te creëren met 'warmte' en een 'woongevoel'. Baksteen is daartoe een beproefd materiaal. Tevens biedt dit volop ruimte voor hout en andere biobased materialen. Ook textuur en tactiele materialen dragen bij aan het woongevoel en een kleinere korrelgrootte.

Voor het kleurgebruik wordt gekozen voor een palet met warme aardekleuren aan de buitenzijde en voor de binnenzijde een lichter palet. De hoogte van de blokken wordt visueel verlaagd door de bovenste lagen in lichte kleuren uit te voeren, zodat deze wegvallen tegen de lucht.

Houd rekening met het toepassen van groene gevels. Een groene gevel is niet alleen een mooi gezicht, maar biedt ook voedsel en een fijne schuilplek voor dieren als vogels, vlinders, wilde bijen en egel. Tevens heeft het een verkoelend effect. De richtlijnen voor groene gevels staan in paragraaf 2.5.

Voor de MHXL gelden richtlijnen voor kleur en materiaal niet, wel voor het woningbouwblok Allard.





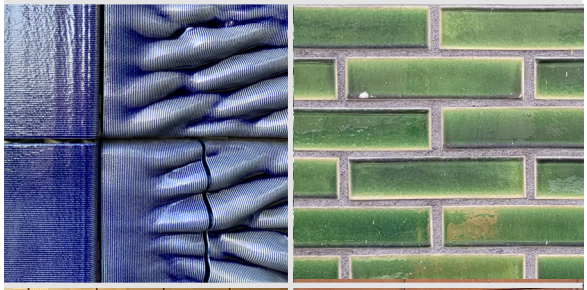
Palet met warme aardekleuren







De buitenzijden bestaat uit bakstenen in een palet met warme aardekleuren (oranje-oker, bruin-terra-sepia)





De poorten krijgen een eigen materiaal en kleur, in afstemming met de architectuur van de verschillende panden.



Opgaand en hangend gevelgroen



Accenten en ondergeschikte delen in bijzondere kleuren en materialen, hoofdzakelijk biobased

Richtlijnen kleur en materiaal

Algemeen

- Vanwege duurzaamheidseisen worden hoofdzakelijk circulaire en 'non virgin' materialen of biobased materialen toegepast.
- Kleurgebruik voor de Taats is warm en aards. In principe geen primaire kleuren.

De buitenzijden

- De buitenzijde van de blokken wordt hoofdzakelijk uitgevoerd in biobased materialen of baksteen in een warm kleurenpalet.
- Toegevoegde materialen zijn natuursteen, glas, roestvrij staal, aluminium, cortenstaal, geëmailleerde beplating, keramische tegels en hout (bij voorkeur verduurzaamd of vooraf vergrijsd).
- Bij het metselwerk is aandacht voor verzorgde metselverbanden en (verdiept) voegwerk.
- Het gevelvlak wordt verlevendigd door het toevoegen van plastiek in het metselwerk, bijvoorbeeld kaders met terugliggend metselwerk.
- Per pand wordt een ander kleurenpalet toegepast De afwisseling in kleuren tussen de verschillende panden mag sprekend zijn.
- De plint wordt onderscheiden vormgegeven in een lichte kleur of dezelfde kleur als de middenbouw. Bij keuze van dezelfde kleur steen onderscheidt de plint zich door een ander metselverband.
- De kroon wordt in een lichtere kleur uitgevoerd.
- De kleuren van kozijnen passen bij de gekozen steen en zijn terughoudend van kleur. Ze worden niet in een contrasterende kleur met de overige gevelbekleding uitgevoerd.

Torens bij het Taatsenplein

- De torens worden wit, of een andere opvallende lichte kleur. Ze onderscheiden zich van het kleurgebruik in Taats zuid en noord.

De poorten

- Het materiaal van de poorten is afgestemd op de architectuur van het betreffende bouwdeel.
- Materialen als geglazuurde stenen, of glimmende plaatmaterialen.

De binnenhoven

- De gevels aan de binnenzijde zijn expressiever, maar tegelijkertijd tactiel. Hier worden 'zachtere' materialen zoals hout in combinatie met metselwerk of gekleurd en gepolijst circulair beton toegepast.
- Het kleurgebruik is licht.
- Het toepassen van opgaand en hangend gevelgroen is gewenst.

9.2 Referenties kleur en materiaal


Setback

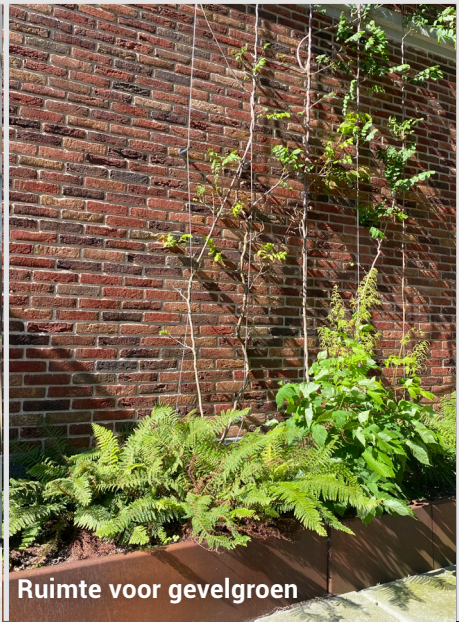

Pandsgewijze opbouw van de blokken


Buitenruimte aan binnenhof


Biobased materialen


Opbouw met plint, middendeel en kroon


Plint over de eerste en tweede laag


Ruimte voor gevelgroen



Poorten als onderdeel van de architectuur

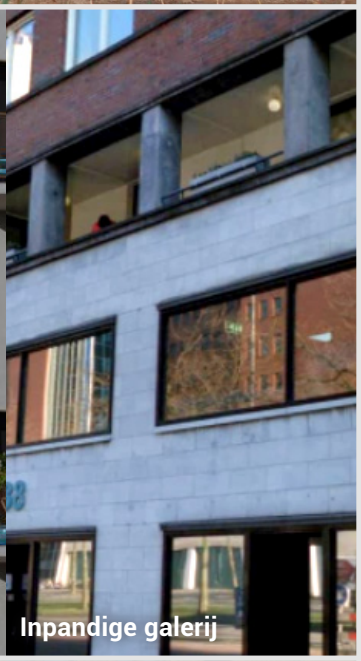




Zorgvuldig gematerialiseerde poort



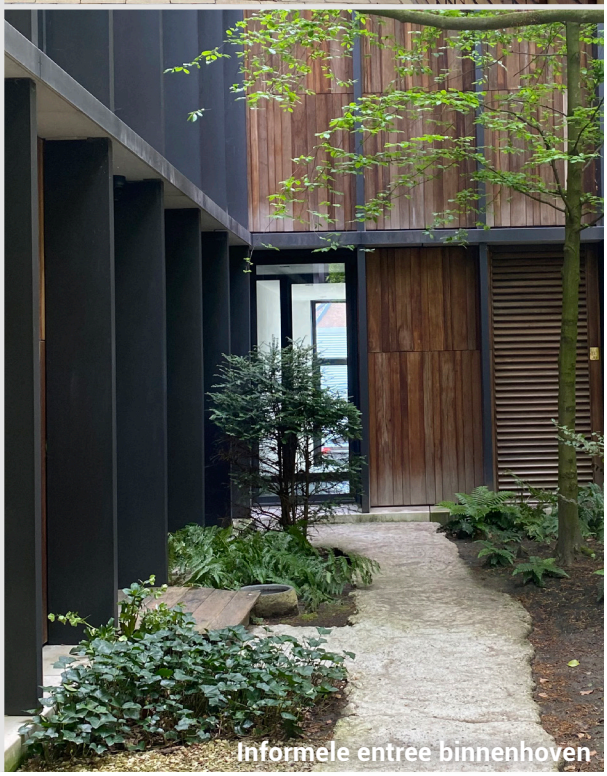
Terugliggende verdiepingen



Inpandige galerij



Duidelijk herkenbare entrees



Informele entree binnenhoven



10. Reclame

10.1 Reclame

In aanvulling op het reclamebeleid van de gemeente Utrecht dienen reclame-uitingen in Papendorp integraal te worden opgenomen in de architectuur van het gevelvlak van het betreffende gebouw. Reclame op het dak, uitstekend boven de dakrand is in Papendorp niet toegestaan.

Vermijd fel verlichte reclame, in ieder geval 's avonds en 's nachts. Dit verstoort de biodiversiteit en werkt verblindend.







Toelichting bij Beeldkwaliteitsplan Papendorp De Taats Noord

Algemeen

In de Papendorp De Taats worden ca. 1.300 woningen gebouwd. Op 3 februari 2022 is hiervoor het SPvE Papendorp Noord (SPvE). In hoofdstuk 8 van het SPvE is ten aanzien van beeldkwaliteit het volgende aangegeven: “De kavels in de Taats en aan het Taatsenplein worden op basis van dit SPvE als eerste in de markt gezet. Daarvoor is het nodig het SPvE aan te vullen met beeldkwaliteitseisen.”

Dit beeldkwaliteitsplan geldt voor het plangebied ‘De Taats Noord’ en legt de gewenste kwaliteit voor de bouwontwikkelingen vast. Het Beeldkwaliteitsplan is specifiek gemaakt voor de nieuwe (woning)bouwontwikkeling in Papendorp Noord. Het is het officiële toetsingskader voor de Commissie Omgevingskwaliteit ten behoeve van het toetsen van bouwplannen als aanvulling op, en deels ter vervanging van, de vigerende Welstandsnota (zie Hoofdstuk 7).

Deze beleidsregel (het Beeldkwaliteitsplan) is een aanvulling op de ‘Welstandsnota’. De veranderingen in de ‘Analysekaart’ en de ‘Beleidskaart’ in deze beleidsregel zijn een wijziging op de Welstandsnota. De beleidsregel sluit aan op de nieuwe ontwikkelmogelijkheden die zijn opgenomen in het Chw Bestemmingsplan Papendorp, Utrecht welke is vastgesteld op 25 april 2024.

Artikelsgewijs

Artikel 2

Het Beeldkwaliteitsplan bevat welstandscriteria voor bouwinitiatieven in het plangebied. Het voorliggende Beeldkwaliteitsplan is een aanvulling op de Welstandsnota ‘De Schoonheid van Utrecht’.

Waar het gaat om de ‘Analysekaart’ en de ‘Beleidskaart’ uit de Welstandsnota is het Beeldkwaliteitsplan een wijziging ten opzichte van de Welstandsnota; met als belangrijkste wijzigingen van de aanduiding ‘Ontwikkelingsgebieden’ naar ‘Compacte stedenbouw’ in de Analysekaart en van de aanduiding ‘Open’ naar ‘Respect’ in de Beleidskaart (verder toegelicht in argument 2.1).

De wijziging geldt enkel voor het plangebied Papendorp Noord. In 2022 is het SPvE Papendorp Noord vastgesteld door de Raad. In het SPvE is een ambitie voor de beeldkwaliteit verwoord; dit is echter onvoldoende uitgewerkt om als toetsingskader voor de Commissie Omgevingskwaliteit te kunnen fungeren. Om vooraf duidelijkheid te geven voor aanvragers en de Commissie en helderheid te geven in de toetsing is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. De Commissie gebruikt het SPvE niet voor de toetsing van bouwplannen. Enkel als nadere onderbouwing.

Artikel 3

3.1 Welstandstoets: aanvullende regels

Deze beleidsregel is zowel een aanvulling op de Welstandsnota, als ook een wijziging. In artikel 3 wordt dit onderscheid ook gemaakt. De meeste eisen voor bebouwing in het Beeldkwaliteitsplan zijn aanvullend op de Welstandsnota. In de Welstandsnota staan echter ook specifieke eisen voor bijvoorbeeld dakkapellen, klimaatinstallaties die niet in het beeldkwaliteitsplan terug komen. Als er geen specifiek beleid is opgenomen in het beeldkwaliteitsplan, kan de Welstandsnota in dit soort specifieke situaties nog van toepassing blijven.

Op het gebied van Welstandscriteria en de Gebiedsaanduiding, is er voor gekozen om een wijziging aan te brengen op de welstandsnota; van beleidsniveau ‘Open’ naar beleidsniveau ‘Respect’ en van gebiedsaanduiding ‘Ontwikkelingsgebieden’ naar ‘Compacte stedenbouw’. Dit sluit aan op de in het SPvE vastgestelde ambitieniveau.

3.2 Tijdelijke toepassing

Het Beeldkwaliteitsplan blijft ten minste de komende 15 jaar van kracht. Het is wenselijk dat er een vastgestelde einddatum is voor het Beeldkwaliteitsplan, zodat er in de toekomst geen extra raadsbesluit voor nodig is. Het is op dit moment echter moeilijk in te schatten wanneer de ontwikkeling van de Papendorp Noord gereed is. Daarom zijn een drietal scenario’s opgenomen.

Als de Grondexploitatie (GREX) gesloten is, is de hele ontwikkeling inclusief openbare ruimte en sportvelden en speeltuinen en alle bouwprojecten afgerond. Er is dan geen speciale gemeentelijke inzet meer op het plangebied. Vanaf dat moment mag er door de Commissie Omgevingskwaliteit een nieuwe lijn gekozen worden.

Artikel 4

De afbakening van het plangebied Papendorp De Taats is terug te vinden in de Bijlage BKP Papendorp De Taats Noord.

Het BKP voorziet in eisen ten aanzien van de beeldkwaliteit van de bebouwing inclusief de binnentuinen. Het BKP voorziet niet in eisen ten aanzien van de buitenruime dit omdat openbare ruimte betreft al voor een groot deel is aangelegd en in de rest van het plan wordt doorgezet.

Het BKP voorziet ook in eisen ten aanzien van groene’ gevels en ‘groene’ daken, Dit omdat bij de raadsbehandeling van de kredietaanvraag Mobiliteitshub XL op 12 december 2024 het Amendement “Groen moet je doen” is aangenomen. Daarin is aangegeven het ontwerp dusdanig aan te passen dat minimaal 50% van de gevel buiten het geplande frame een groene gevel is. Ook is aangegeven het frame te vergroenen zodat dit eveneens een echte groene gevel wordt. En als dit niet kan binnen budget en/of geslaagde aanbesteding de raad te informeren over zowel een optie binnen budget als een optie die minimaal 50% groen is.” In het BKP is hiermee rekening gehouden.

Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

Dossiernummer	4508
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	3 april 2025
Agendapunt	9
Titel	Raadsvoorstel Visie stedenbouw Utrecht 2040: Ruimtelijke kwaliteit in de tien-minutenstad en vaststellen reactienota
ID	4728
Behandelend ambtenaar	Mes, Luc
Telefoon	06 248 808 31
E-mail	l.mes@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Ruimtelijke Ordening
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken	6 maart 2025
Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken	**3 april 2025**
Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken	3 april 2025

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Raadsvoorstel Visie stedenbouw Utrecht 2040: Ruimtelijke kwaliteit in de tien-minutenstad

Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Luc Mes
Kenmerk	11026347
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

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

1. De Visie stedenbouw Utrecht 2040: Ruimtelijke kwaliteit in de tien-minutenstad vast te stellen, met daarin:
   a. de focus om bij elke ruimtelijke ontwikkeling te sturen op kwaliteit en leefbaarheid op verschillende schaalniveaus:
      i. Identiteit van de plek
      ii. Dynamiek van de stad
      iii. Mate van verdichting en hoogbouw
   b. 11 stedenbouwkundige uitgangspunten voor elke ruimtelijke ontwikkeling
      i. Ruimte voor gemeenschappen
      ii. Stedenbouw met een menselijke maat
      iii. Zachte overgang publiek-privé
      iv. Een excellente plint
      v. Buurten nodigen uit om te lopen
      vi. Een uitnodigende openbare ruimte
      vii. Gevarieerde en verbonden groenblauw
      viii. Een aangenaam microklimaat
      ix. Ruimte voor het onverwachte
      x. Meervoudig ruimtegebruik
      xi. Een toekomstbestendig gebouw

2. De Hoogbouwvisie uit de Omgevingsvisie (dd.13 januari 2005) in te trekken en de Visie stedenbouw Utrecht 2040: Ruimtelijke kwaliteit in de tien-minutenstad toe te voegen aan de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ ter aanvulling van het koersdocument ‘Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ en het overzicht ‘Lijst beleidsdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht’ en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/ hierop aan te passen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting
Met de oplegger RSU2040 is besloten om op verschillende manieren te werken aan een kwaliteitsimpuls voor de bestaande delen én voor nieuwe delen van de stad. De Visie stedenbouw Utrecht 2040 (hierna Visie) is opgesteld om te sturen op kwaliteit en leefbaarheid. Hierbij is de identiteit van de plek, de manier waarop de plek gebruikt wordt en de gewenste mate van verdichting startpunt van elke stedelijke ontwikkeling. De stedenbouwkundige uitgangspunten vormen de ingrediënten voor de betreffende ruimtelijke ontwikkeling en worden in het planproces vertaald naar gebiedseigen oplossingen.

Context
Aanleiding
Naar aanleiding van het coalitieakkoord heeft de gemeenteraad van Utrecht met de oplegger RSU2040 3 extra afspraken toegevoegd aan de RSU2040. Eén van de afspraken is om op verschillende manieren te werken aan een kwaliteitsimpuls voor de bestaande delen én voor nieuwe delen van de stad. We willen verdichten, maar niet ten koste van alles en ook niet overal. Naast groei in balans zijn kwaliteit en leefbaarheid leidend in de ontwikkeling van de stad.

Tot 2040 wordt het aantal woningen in Utrecht met circa 30% vergroot. Wat we bouwen – en met welke kwaliteit – heeft grote impact op de gehele stad. Hierbij zijn kwaliteit en leefbaarheid in de fysieke leefomgeving leidend. Met de Visie beschrijven we hoe we in Utrecht meer woningen en voorzieningen realiseren en daarbij de kwaliteit van leven en de leefbaarheid hooghouden. Ook geven we in de Visie aan welke maat en schaal passend zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht en geeft het kaders mee voor de maximale toegestane hoogtes op verschillende plekken in de stad. Deze Visie biedt ruimte om de kwaliteiten van de bestaande stad te versterken en ruimtelijke ontwikkelingen toe te staan waar deze mogelijk zijn, zodat Utrecht een fijne plek blijft voor iedereen. De Visie bevat 11 uitgangspunten waardoor er voor iedereen meer duidelijkheid is wat we onder kwaliteit verstaan en hoe we daar invulling aan geven.

De ontwerp Visie heeft van 4 oktober tot 17 november 2024, de officiële termijn van 6 vakantievrije weken, ter inzage gelegen. Er zijn in totaal 17 zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn in een reactienota opgenomen en beantwoord. Op basis van de zienswijzen is een aantal tekstuele wijzigingen doorgevoerd in de Visie, die staan beschreven in de reactienota.

Moties en toezeggingen
In de Visie zijn moties en toezeggingen als volgt verwerkt:

M2019-199: Verticaal bestemmen
In de Visie stedenbouw Utrecht 2040 ligt het accent meer op de vorm en de beleving van hoogbouw dan op de programmering van hoogbouw. Er wordt benoemd dat de nabijheid van verschillende functies een voorwaarde is van hoogbouw: “Hoogbouw in een stedelijke omgeving en als onderdeel van een stedelijk weefsel is een doordachte en gelaagde vorm van stedelijkheid. Daarin gaan hoogwaardige woon- en werkmilieus, bereikbaarheid rondom ov-knooppunten en het draagvlak voor voorzieningen samen. Dit sluit aan bij de keuzes die in de RSU2040 zijn gemaakt voor een stad waarin alle dagelijkse functies dichtbij zijn georganiseerd” (punt 1, p. 18). Met de Visie zetten we in op leefbare en levendige buurten en wijken. Hiervoor is functiemenging op wijk-, buurt-, blokniveau en in de plint essentieel. Door de aandacht te richten op functiemenging op bouwblokniveau (horizontaal bestemmen) worden ruimtelijke ontwikkelingen niet onnodig complex en financieel kostbaar door stapeling van functies in een hoogbouwtoren (verticaal bestemmen) die niet noodzakelijk zijn voor gewenste levendigheid.

In de Visie vertegenwoordigen de Stedenbouwkundige uitgangspunten ‘ruimte voor gemeenschappen’, ‘stedenbouw met menselijke maat’, ‘een excellente plint’ en ‘meervoudig ruimtegebruik’ het belang van verticaal bestemmen en het verlevendigen van gebouwen (stimuleren van mengen van functies, levendigheid, ontmoeting).

Meer specifiek voor hoogbouw is in het uitgangspunt ‘hoogbouw met een menselijke maat’ beschreven dat een substantiële menging van diverse functies noodzakelijk is om anonieme, eenvormige en sociaal onveilige hoogbouw te voorkomen en hoe menging bijdraagt aan een

diversiteit aan mensen en gebeurtenissen gedurende de dag die zorgt voor de gewenste levendigheid. Het uitgangspunt ‘Een excellente plint’ ligt in het verlengde hiervan. In de plint van een gebouw is ruimte om te mengen met verschillende functies (maatschappelijk en commercieel) en dit zorgt voor levendigheid in het gebouw en op straat. Het schaalniveau waarop er binnen een ontwikkeling gemengd wordt met functies heeft financiële consequenties. Een combinatie van bijvoorbeeld wonen met werken in dezelfde hoogbouwtoren (verticaal bestemmen) is financieel zeer kostbaar en niet noodzakelijk voor de gewenste levendigheid. Menging op bouwblokniveau (horizontaal bestemmen) kan eenzelfde positieve effect hebben en is minder kostbaar.

M2020-112 - Hoogbouw met een visie
Met de Visie stedenbouw Utrecht 2040 hebben we stadsbrede uitgangspunten geformuleerd voor alle ruimtelijke ontwikkelingen in de bestaande en nieuwe delen van de stad. Met de Visie stedenbouw – die gaat over de hele stad- zijn voor alle ruimtelijke ontwikkelingen uitgangspunten benoemd en niet alleen voor specifiek hoogbouw. Met het uitgangspunt ‘hoogbouw met de menselijke maat’ zijn een aantal richtlijnen opgenomen voor hoogbouw in Utrecht.

Op basis van deze Visie en de 11 uitgangspunten dient er in de specifieke uitwerking van de ruimtelijke ontwikkeling - per gebied of project - rekening gehouden te worden met bijvoorbeeld het programma, beschikbare budget en ruimtelijke omstandigheden. Hierbij is het thematische beleid ook richtinggevend. Voor de uitwerking van de uitgangspunten geldt dat een ontwikkeling aan de richtlijnen moet voldoen, tenzij kan worden aangetoond dat met een andere oplossing hetzelfde doel en dezelfde kwaliteit bereikt kan worden. Waar mogelijk is voor de in de motie gevraagde uitwerking een stadsbrede uitspraak gedaan, bijvoorbeeld in de uitgangspunten of richtlijnen.

Juridische context
De Visie is een strategisch en richtinggevend document dat de lange termijn ambities en doelen van de gemeente op het gebied van ruimtelijke ordening en fysieke leefomgeving beschrijft. Het is een aanvulling op de Omgevingsvisie Utrecht. Onder de Omgevingswet is de omgevingsvisie een strategische visie voor de lange termijn voor de gehele fysieke leefomgeving. Het gaat onder meer over samenhang tussen verschillende elementen (infrastructuur, water, landschap etc.).

De Visie kan aangemerkt worden als een kader voor de ontwikkeling van meer gedetailleerde en juridisch bindende instrumenten, zoals omgevingsplannen, omgevingsvergunning en andere besluiten met betrekking tot de fysieke leefomgeving. De Visie biedt richtlijnen en principes die in latere stadia kunnen worden uitgewerkt en verankerd in juridisch bindende documenten. De Visie vormt hiermee een leidraad voor ontwikkeling van de stad maar heeft geen extern juridische werking. Het vaststellen van deze visie is daarom niet een besluit waartegen bezwaar en beroep open staat voor belanghebbenden.

Bij het opstellen van de Visie is rekening gehouden met zowel inhoudelijke als procedurele verplichtingen die voortvloeien uit de Omgevingswet.

Het college is op grond van artikel 160 lid 1 sub b Gemeentewet bevoegd om beslissingen van de raad voor te bereiden, op grond daarvan heeft het college eerder op 4 oktober 2024 de ontwerp-visie vrijgegeven voor inspraak. De raad is hierover geïnformeerd met de brief Vrijgave voor inspraak – ontwerp Visie stedenbouw Utrecht.

In de Omgevingswet is in artikel 16.26 de verplichting opgenomen om de wettelijke inspraakprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht te volgen. Hierbij kan ‘eenieder’ zienswijzen op het ontwerp indienen. Als bijlage is opgenomen de reactienota die hiervoor is opgesteld.

Op grond van artikel 108, lid 1 Gemeentewet en artikel 147, lid 2 Gemeentewet is de raad bevoegd de visie vast te stellen.

Beslistermijn
Er is geen specifieke beslistermijn voorzien.
Beoogd effect

Met de Visie stedenbouw Utrecht 2040 beogen we vanuit het ruimtelijke perspectief de komende jaren de condities te blijven creëren om gezond te groeien, waarbij kwaliteit en leefbaarheid leidend zijn en nabijheid centraal staat voor alle delen van de stad.

Het beoogde effect is zowel bestaande als nieuwe delen van de stad te laten profiteren van versterking van (de aandacht voor) de kwaliteit en leefbaarheid van Utrecht door de groei van het aantal woningen en voorzieningen. Waardoor we zorgen dat de positieve effecten van de verdichting van de stad op alle schaalniveaus van de stad opwegen tegen de mogelijke nadelen ervan, waardoor Utrecht de prettige stad blijft waar inwoners en andere gebruikers op hun gemak zijn.

Tevens werken de uitgangspunten uit deze visie als een handelingsperspectief voor de uitwerking van ruimtelijke plannen van de gemeente en initiatiefnemers in het fysiek domein. Voor de ruimtelijke onderbouwing van deze plannen biedt deze visie handvatten.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- 15 juni 2021 - Raadsbesluit Vaststelling Utrecht Dichtbij de tienminutenstad RSU2040
- 14 maart 2023 - Raadsbrief Stedenbouwvisie en toekomstgesprekken
- 20 juni 2023 - Raadsbrief Start enquête toekomstgesprekken Stedenbouwvisie
- 23 augustus 2023 - Raadsbrief Plannen gesprekken Stedenbouwvisie
- 4 oktober 2023 - Raadsbrief Uitkomsten enquête toekomstgesprekken Stedenbouwvisie
- 4 oktober 2024 - Raadsbrief Vrijgave voor inspraak Stedenbouwvisie 2040 Utrecht

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De Visie stedenbouw Utrecht 2040: Ruimtelijke kwaliteit in de tien-minutenstad vast te stellen, met daarin: a. de focus om bij elke ruimtelijke ontwikkeling te sturen op kwaliteit en leefbaarheid op verschillende schaalniveaus: i. Identiteit van de plek ii. Dynamiek van de stad iii. Mate van verdichting en hoogbouw b. 11 stedenbouwkundige uitgangspunten voor elke ruimtelijke ontwikkeling i. Ruimte voor gemeenschappen ii. Stedenbouw met een menselijke maat iii. Zachte overgang publiek-privé iv. Een excellente plint v. Buurten nodigen uit om te lopen vi. Een uitnodigende openbare ruimte vii. Gevarieerde en verbonden groenblauw viii. Een aangenaam microklimaat ix. Ruimte voor het onverwachte x. Meervoudig ruimtegebruik xi. Een toekomstbestendig gebouw
Argumenten	
1.1	De Visie stedenbouw Utrecht 2040 bevat stedenbouwkundige uitgangspunten voor kwaliteit en leefbaarheid die leidend zijn bij elke ruimtelijke ontwikkeling en zorgen voor samenhang en consistentie tussen de verschillende stedelijke ontwikkelingen en projecten.
	In Utrecht kiezen we ervoor om als startpunt van stedelijke ontwikkeling aandacht te hebben voor de identiteit van de plek, de manier waarop de plek gebruikt wordt en de gewenste mate van verdichting en hoogbouw. De 11 stadsbrede

	uitgangspunten vormen de ingrediënten om bij elke ruimtelijke ontwikkeling te kunnen sturen op de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. We borduren voort op successen en geleerde lessen uit het verleden en leggen deze vast in 11 stedenbouwkundige uitgangspunten, deze uitgangspunten gelden voor de hele gemeente. Er ontstaat samenhang en consistentie tussen de verschillende stedelijke ontwikkelingen en projecten. Zo ontwikkelen we in de gemeente steeds meer expertise, ontstaat er duidelijkheid voor alle betrokken partijen en worden ontwerpproces en besluitvorming versneld omdat er minder ruimte is voor discussie over de basisprincipes. Hiermee beogen we ook de doorlooptijd van projecten te verkorten. Bij elke stedelijke ontwikkeling dienen deze uitgangspunten vertaald te worden naar de gebiedseigen oplossingen. Hiermee dient Utrecht te kunnen groeien met meer woningen en voorzieningen en met behoud en versterking van leefbaarheid en kwaliteit.
1.2	De stedenbouwkundige uitgangspunten zorgen ervoor dat de keuze voor verdichting en hoogbouw in Utrecht ook bijdraagt aan de bestaande kwaliteit en leefbaarheid van de stad.
	De gemeente kiest er met de RSU2040 voor om de groei van de stad zoveel mogelijk rondom (nieuwe) knooppunten in de stad op te lossen. Een keuze voor verdichting, als onderdeel van een stedelijk weefsel, is een doordachte en gelaagde vorm van stedelijkheid. Daarin gaan hoogwaardige woon- en werkmilieus, bereikbaarheid rondom ov-knooppunten en het draagvlak voor voorzieningen samen. De uitgangspunten in de Visie geven hier richting aan door bij elke ruimtelijke ontwikkeling aandacht te hebben voor leefbaarheid en kwaliteit. De uitwerking van de uitgangspunten in ruimtelijke ontwikkelingen dient tevens als investeringsmotor wanneer er bij kleine en grote projecten ook investeringen worden gedaan waardoor de buurt kan meeprofiteren; denk aan het verbeteren van het voorzieningenniveau, het toevoegen van andere woningtypen, het verduurzamen van de energievoorziening of het opknappen en vergroenen van de omliggende ruimte.
1.3	Met de focus op verdichting en hoogbouw neemt de diversiteit in leefmilieus toe, waardoor Utrecht aantrekkelijk blijft voor specifieke doelgroepen.
	Met het toevoegen van hoogbouw neemt de diversiteit in leefmilieus toe, waardoor Utrecht aantrekkelijker wordt voor een meer diverse en uiteenlopende groep mensen. Door hoogbouw te realiseren, nabij knooppunten, behouden we ook de ruimte voor traditionelere woonvormen elders in de stad. Daarnaast kan hoogbouw vanuit een stedenbouwkundig oogpunt helpen om de stad leesbaar te maken en belangrijke plekken, de nieuwe centra of stations - te markeren.
1.4	Met de Visie stedenbouw Utrecht 2040 kan op knooppunten in bijzondere situaties incidenteel afgeweken worden van de maximale bouwhoogtes van 70, 90 en 105 meter.
	Met de Visie maken we het mogelijk om incidenteel af te wijken van de maximale bouwhoogtes zodra hiermee een extra kwaliteitsimpuls voor het omliggende gebied en de stad mogelijk is. Hiermee is het theoretisch ook mogelijk om, indien gewenst, hoger dan de Dom te bouwen. Bijvoorbeeld om een gebouw zoals MARK bij Leidsche Rijn centrum mogelijk te maken. Er dient in dit geval altijd sprake te zijn van een raadsbesluit.
1.5	Met de verruiming van de maximale bouwhoogte bij knooppunten Galgenwaard en Westraven maken we het mogelijk meer kwaliteit aan de gebieden toe te voegen terwijl we op deze locaties ook verdichten.
	Op de knooppunten in Utrecht zal de bouwhoogte hoger en meer stedelijk zijn. Met de Visie bestendigen we 3 verschillende categorieën voor (de ontwikkeling van) de

	knooppunten en de maximale toegestane bouwhoogte. In tegenstelling tot de RSU2040 waarin de categorie L - tot 70 meter- en categorie XL - tot 105 meter- staan opgenomen, is in de Visie categorie L+ toegevoegd voor hoogbouw. Deze categorie geldt voor knooppunten met een bandbreedte van 70 tot 90 meter als maximale bouwhoogte (t.o.v. maximaal 70 meter in de RSU2040). Hiermee sluiten de maximale bouwhoogtes bij de knooppunten Galgenwaard en Westraven beter aan bij de reeds bestaande bebouwing en ontstaat er de mogelijkheid een stedenbouwkundig ensemble te realiseren, waarin gestreefd wordt naar een compositie van torens met verschillende hoogtes. Hiermee kan de ruimte tussen de gebouwen benut worden voor het behoud en toevoegen van meer openbaar groen, voorzieningen en ruimte om te ontmoeten. Voor het knooppunt Galgenwaard geldt dat de ruimtelijke beperking van het stadion en de noodzaak voor voldoende groen en openbare ruimte in het gebied leidt tot een beperking van de stedenbouwkundige mogelijkheden. Met het verruimen van de bandbreedte voor de maximale bouwhoogte en de uitgangspunten uit de Visie wordt het mogelijk om een kwalitatieve stedenbouwkundige inpassing van het gewenste programma mogelijk te maken. In Westraven wordt de bandbreedte van het knooppunt verruimd om, op voorwaarde van een voldoende hoogwaardige Merwedelijn, een hoog-stedelijke knoop te realiseren, die aansluit bij de uitgangspunten van de lopende MIRT-trajecten ‘OV & Wonen’ en ‘A12-zone’ in samenhang met Rijnenburg. Uitgangspunt is dat we met Groot Merwede en Rijnenburg de grootste nieuwbouwlocatie van Nederland realiseren.
1.6	<u>De uitwerking van de uitgangspunten voor ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht realiseren we samen met onze partners.</u>
	In gebiedsontwikkeling kunnen we niet zonder steun van onze partners bij Rijk, provincie en regio. Gebiedsontwikkeling is een proces van lange adem met een steeds toenemende complexiteit, door meer maatschappelijke vraagstukken en ambities, druk op de financiële haalbaarheid en daarbij hebben we aandacht voor samenwerking met Utrechters. Bij de uitwerking van ruimtelijke ontwikkelingen dient deze Visie als uitgangspunt mee te worden genomen. Vervolgens wordt voor de toepassing en realisatie van de uitgangspunten in elk ruimtelijke ontwikkeling een afweging gemaakt tussen de beschikbare financiën, de beoogde ambities en de doorlooptijd van de gebiedsontwikkeling of het ruimtelijke project. De Visie helpt hierbij om aan de hand van de uitgangspunten vroegtijdig het gesprek te voeren over de gewenste mate van kwaliteit en leefbaarheid en de prioritering van de stadsbrede uitgangspunten.
1.7	<u>De Visie stedenbouw Utrecht 2040 zorgt voor duidelijkheid bij bestaande en toekomstige inwoners, ontwikkelaars, partners en andere gebruikers van Utrecht</u>
	Naast uitspraken over de ontwikkeling van nieuwe delen van de stad (knooppunten) bevat de visie ook uitspraken over de wijze van behoud van de Utrechtse identiteit, de mate van verdichting van bestaande en toekomstige wijken, de gewenste bouwhoogte in verschillende delen van de stad en welke uitgangspunten leidend zijn bij (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen. Het gaat hiermee nadrukkelijk ook over de bestaande stad. Met de Visie sturen we op kwaliteit en leefbaarheid in de bestaande en groeiende stad.
1.9	<u>De Visie stedenbouw Utrecht 2040 is een vertaling van de vier waarden die zijn opgehaald tijdens de participatie met de stad.</u>
	Ruim 4.600 mensen hebben met behulp van een digitale enquête en 553 straatinterviews aangegeven wat zij belangrijk vinden voor de toekomstige inrichting van Utrecht. Vervolgens zijn op allerlei manieren en momenten met

	(groepen) Utrechters verdiepende gesprekken gevoerd over wat we onder leefbaarheid en kwaliteit verstaan Hieruit zijn vier overkoepelende waarden naar voren gekomen die Utrechters belangrijk vinden bij het ontwikkelen en inrichten van een leefbare stad. Deze waarden komen terug in de stedenbouwkundige uitgangspunten en vormen de basis voor de toekomstige ontwikkeling en inrichting van een leefbare stad. Het gaat om de vier waarden: - De mens voorop: zet de mens voorop bij het ontwerpen van gebouwen en omgeving. Maak voorzieningen op loopafstand en toegankelijk voor iedereen. Laat Utrechters meedoen met het ontwerpen en inrichten van hun omgeving. - Diversiteit en menging: behoud het eigen karakter van dorpen, wijken en buurten. Creëer diversiteit in soorten woningen en voorzieningen. Zorg voor rustig wonen en levendigheid dichtbij. - Ruimte voor ontmoeting: zorg dat de ruimte in en om gebouwen fijn en veilig is, met plekken waar mensen kunnen samenkomen. Dat zorgt voor onderlinge verbondenheid en sociaal contact. - Aangename en groene leefomgeving: richt de beschikbare ruimte zo groen en zo gevarieerd mogelijk in. Heb aandacht voor klimaatverandering, zon en wind. Groen zorgt voor een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>De Visie stedenbouw Utrecht 2040 bevat geen blauwdruk voor ruimtelijke ontwikkeling in Utrecht.</u>
	Na vaststelling dient de Visie als een beleidsmatig kader voor de ontwikkeling van meer gedetailleerde en juridisch bindende instrumenten, zoals omgevingsplannen, structuurvisies en gebiedsontwikkelingsplannen. De hoogbouwkaart en uitgangspunten uit de Visie dienen uitgewerkt te worden in onderliggende juridisch bindende instrumenten. De bouwhoogtekaart is kaderstellend en dient voor de knooppunten en de basis-plus gebieden op gebiedsniveau uitgewerkt te worden in bijvoorbeeld een omgevingsvisie, zoals eerder is gedaan bij de omgevingsvisies Beurskwartier, Kanaleneiland & Transwijk en Overvecht. De uitwerking van de uitgangspunten worden per ruimtelijke ontwikkeling, net als andere beleidsaspecten, integraal afgewogen. Bij de specifieke uitwerking kan onderbouwd afgeweken worden van de uitgangspunten uit de Visie. Dit maakt het ook mogelijk om af te wijken van de uitgangspunten wanneer je kan aantonen dat met een andere oplossing dezelfde ambitie wordt bereikt.
1.2.	<u>De Visie stedenbouw Utrecht 2040 bevat geen uitspraken over de identiteit van de verschillende verstedelijkingsknooppunten wat nodig is om het unieke karakter van Utrecht met haar verschillende identiteiten, dichtheden en functies te behouden.</u>
	Utrecht is niet overal hetzelfde maar juist heel verschillend. De gemeente bestaat uit veel verschillende buurten, wijken en gemeenschappen. De buurten variëren in leeftijd, stedenbouwkundige opzet en hebben een veelheid aan typologieën in zich. Om dit karakter van Utrecht te behouden en om te voorkomen dat elke ontwikkellocatie op elkaar gaat lijken is het nodig om de beoogde identiteit van de verschillende verstedelijkingsknooppunten te bepalen. Bij de herijking van de omgevingsvisie Utrecht hebben we aandacht voor de uitwerking van de specifieke identiteit van grotere verstedelijkingsknooppunten. De uitwerking per knooppunt werken we samen met de andere betrokkenen partners en initiatiefnemers uit. Daarbij gaat het zowel om de uitgangspunten om tot kwalitatief goede ontwikkelingen te komen, als om keuzeopties over identiteit, dynamiek en dichtheid en hoogbouw. Hiermee willen we voorkomen dat alle knooppunten op elkaar gaan lijken.

1.3	De Visie doet geen specifieke uitspraken over het behoud van karakter en identiteit van bestaande buurten en wijken van de stad.
	De RSU 2040 en de Visie omarmen de diversiteit van buurten en wijken in Utrecht. In de digitale enquête en verdiepende gesprekken hebben Utrechters specifiek aandacht gevraagd voor uitspraken over behoud en versterking van de kwaliteiten van de bestaande delen van de stad. De Visie doet hier stadsbrede uitspraken over en benadrukt het belang voor de identiteit van de plek, de manier waarop de plek gebruikt wordt en de gewenste mate van verdichting. Om tegemoet te komen aan het behoud en versterken van het karakter van bestaande buurten en wijken stellen we een Nota Omgevingskwaliteit op. Het zorgt voor een uitwerking van het kleinste stedelijke schaalniveau, waarin behoud van de diversiteit en kwaliteiten in bestaande woonwijken onderdeel is in het afwegingskader bij de beoordeling van ruimtelijke initiatieven. In deze (in voorbereiding zijnde) Nota Omgevingskwaliteit wordt per gebied het karakter beschreven en de bijbehorende aandachtspunten en is, meer dan voorheen in de welstandsnota, ook aandacht voor de kwaliteit van openbare ruimte en duurzaamheid.
1.4	De Visie stedenbouw Utrecht 2040 neemt niet alle zorgen weg bij bestaande en toekomstige bewoners over verdichting van de stad en de verandering van Utrecht.
	Uit zowel het participatieproces als de ingediende zienswijzen wordt duidelijk dat er bewoners zijn die hun zorgen uiten vanwege veranderingen in de stad en omdat nieuwbouw op knooppunten ook ten koste kan gaan van huidige voorzieningen, groen en/of bestaande gebouwen. Ook ervaren zij mogelijk langdurig overlast van de ontwikkeling van de knooppunten voordat zij kunnen profiteren van de nieuwe ontwikkelingen en voordelen van verdichting, zoals meer woningen en het behoud of toevoeging van voorzieningen in hun buurt. Met de Visie ontstaat duidelijkheid voor bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden over de kaders voor elke ruimtelijke ontwikkeling. Hiermee kan er in het ontwerpproces en bij het besluitvormingsproces een open gesprek plaatsvinden over de wijze waarop er bij elke ruimtelijke ontwikkeling aandacht is voor het behoud of versterken van kwaliteit en leefbaarheid.
1.5	Het vastleggen van stadsbrede stedenbouwkundige uitgangspunten is nieuw en daarmee is de invloed van de Visie stedenbouw Utrecht 2040 op de effectiviteit en uitwerking in gebieden en projecten lastig in te schatten.
	Het vastleggen van stadsbrede uitgangspunten voor ruimtelijke ontwikkeling om richting te geven aan de gewenste mate van leefbaarheid en kwaliteit is in Utrecht niet eerder op dit abstractieniveau gedaan. We hebben ook geen ervaringen uit elders in het land, pas recentelijk heeft de gemeente Rotterdam een soortgelijk document gepubliceerd. In Utrecht verwachten we met het vastleggen van de uitgangspunten in de Visie en de vertaling van de uitgangspunten in de projecten te leren en meer expertise te ontwikkelen over het behoud van kwaliteit en leefbaarheid bij verdichting van de stad. Ook ontstaat er vroegtijdig meer duidelijkheid voor alle betrokken partijen in het ontwerpproces en wordt besluitvorming versneld omdat er minder ruimte is voor discussie over de basisprincipes in Utrecht. Hiermee bepaalt deze Visie voor heel Utrecht de spreekwoordelijke ondergrens van de mate van kwaliteit en leefbaarheid bij elke ruimtelijke ontwikkeling.
1.6	Niet alle opbrengst van de participatie kon worden opgenomen in de Visie stedenbouw Utrecht 2040
	Tijdens de participatie voorafgaand aan het opstellen van de Visie en tijdens de zienswijze periode op de concept Visie is veel extra informatie opgehaald (wensen, zorgen, signalen, klachten). Ook informatie die om verschillende redenen buiten de

	scope van de Visie valt. Het gaat hierbij om een waaier aan informatie. Van zorgen over de drukte in de stad, het bieden van voldoende doorstroommogelijkheden voor senioren op de woningmarkt, opmerkingen over auto- en fietsparkeren en verkeersveiligheid, klachten over bijplaatsingen van afval en suggesties voor meer aandacht voor inclusiviteit in de participatie. Waar mogelijk hebben we de suggesties opgenomen in de Visie. Wat geen plek kon krijgen is meegegeven aan de desbetreffende gemeentelijke afdelingen, programma's of collega's van ander (thematisch) beleid van de gemeente Utrecht. In enkele gevallen zijn indieners gewezen op andere processen, zoals de Beleidsnota Wonen.
Beslispunt	
2	De Hoogbouwvisie uit de Omgevingsvisie (dd.13 januari 2005) in te trekken en de Visie stedenbouw Utrecht 2040: Ruimtelijke kwaliteit in de tien-minutenstad toe te voegen aan de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter aanvulling van het koersdocument 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' en het overzicht 'Lijst beleidsdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/ hierop aan te passen.
Argumenten	
2.1	De hoogbouwvisie 2005 is gebaseerd op de structuurvisie 2015-2030 uit 2004 en biedt onvoldoende houvast om de ambities uit de RSU2040 te realiseren.
	De hoogbouwvisie uit 2005 biedt onvoldoende houvast voor nieuwe ruimtelijke vraagstukken en helpt niet voldoende voor de realisatie van Utrecht met meer aandacht en ruimte voor groen, wonen, werken, mobiliteit en (sociaal-maatschappelijke) voorzieningen. Zo wordt in de hoogbouwvisie uit 2005 nog uitgegaan van een typologie van binnentuinen, centrale zone en brandpunten in de stad, zoals opgesteld in de structuurvisie uit 2004. Ook sluit de hoogbouwvisie uit 2005 niet aan bij de (nieuwe) keuzes voor de verdichting van de stad rondom (nieuwe) knooppunten uit de RSU2040, ofwel de polycentrische stad met vier verschillende zones in de stad, waaronder hoogbouw op de knooppunten uit de RSU.
2.1	De Visie stedenbouw Utrecht 2040 bevat stadsbrede meer algemene uitgangspunten voor de bestaande en groeiende stad, waarbij hoogbouw één van de mogelijkheden is om kwaliteit en leefbaarheid te realiseren bij ruimtelijke ontwikkelingen.
	We willen in Utrecht een integrale afweging van ruimtelijke en maatschappelijke ambities om een zo goed mogelijk resultaat te realiseren waarbij kwaliteit en leefbaarheid leidend zijn. De uitgangspunten uit de Visie dienen als handelingsperspectief voor de uitwerking van ruimtelijke plannen van de gemeente en initiatiefnemers. In tegenstelling tot in de hoogbouwvisie is het uitgangspunt 'hoogbouw met de menselijke maat' uit de Visie één van de elf uitgangspunten bij ruimtelijke ontwikkelingen en niet het uitgangspunt. De hoogbouwvisie uit 2005 bevatte louter hoogbouw specifieke uitgangspunten die onvoldoende passen bij de huidige groei van de stad, verdichting en het realiseren van verdichting en hoogbouw bij knooppunten. De Visie stedenbouw Utrecht 2040 bevat de opgedane kennis en ervaringen van de afgelopen 20 jaar en is hiermee in zekere zin ook een doorontwikkeling van het beleid uit 2005.
2.3.	De Visie stedenbouw Utrecht 2040 borduurt voort op het resultaat van jaren ervaring met ruimtelijke ontwikkeling en hoogbouw in Utrecht.
	Bij het opstellen van de hoogbouwvisie uit 2005 hadden we nog weinig ervaring met hoogbouw in Utrecht. Inmiddels zijn we 20 jaar verder en is er steeds meer expertise over ervaringen met hoogbouw in Utrecht en elders in het land. Met de

	Visie borduren we voort op de geleerde lessen uit het verleden en hebben deze vastgelegd in stedenbouwkundige uitgangspunten. Met de Visie ontstaat er duidelijkheid voor alle betrokken partijen op welke wijze we in Utrecht hoogbouw wenselijk vinden en daarmee worden het ontwerpproces en besluitvorming versneld omdat er minder ruimte is voor discussie over de basisprincipes. We beogen hiermee de doorlooptijd van projecten te verkorten.
2.4	Met het toevoegen van de Visie stedenbouw Utrecht 2040 ter vervanging van de hoogbouwvisie 2005 blijft de Omgevingsvisie actueel.
	In de RSU 2040 staat verwoord op welke manier we de ambities op de grote ruimtelijke vraagstukken voor de stad, nu en in de toekomst willen realiseren. We willen verdichten, op de knooppunten, maar niet ten koste van alles en ook niet overal. Met de Visie bieden we uitgangspunten voor wat er in Utrecht onder leefbaarheid en kwaliteit wordt verstaan, voor zowel de bestaande als de groeiende stad. Hierbij geven we o.a. aan welke maat en dichtheid we passend vinden bij ruimtelijke ontwikkelingen en ook hoe we de kwaliteit van de bestaande stad versterken. In de RSU 2040 is een hoogbouwkaart opgenomen en de Visie bevat een uitwerking van de maximale hoogtes per knooppunt, waarbij gezocht is naar de verschijningsvorm die past bij de identiteit en het stedenbouwkundige karakter van het gebied. De keuze voor hoogbouw is niet vanzelfsprekend en vraagt altijd om een zorgvuldige afweging. De Visie demonstreert dat hoogbouw een rol kan vervullen bij het bereiken van de gewenste verdichting in de aangewezen knooppunten, met behoud van kwaliteit en leefbaarheid. De Visie is een aanvulling op Ruimtelijke Strategie 2040, ‘Utrecht dichtbij: de tienminutenstad’ (hierna RSU 2040) en de oplegger. Samen met de RSU 2040 vormt de Visie het richtinggevende kwaliteitskader en door deze toe te voegen aan de Omgevingsvisie zorgen we dat de ruimtelijke ontwikkeling in Utrecht op de langere termijn bijdraagt aan een leefbare, aantrekkelijke, gezonde stad voor iedereen. De stedenbouwkundige uitgangspunten vormen de basis voor verdere uitwerking van het ruimtelijk beleid, projecten en eventueel benodigde aanpassingen van het omgevingsplan.
2.4	Op deze manier leggen we de Visie stedenbouw Utrecht 2040 als onderdeel van de omgevingsvisie vast
	In lijn met De Utrechtse Standaard heeft dit visiedocument de status van visie. De Visie stedenbouw Utrecht 2040 is onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht omdat het beleid gaat over het fysieke domein.
Kanttekeningen/Risico’s	
2.1	Het intrekken van de hoogbouwvisie 2005 zorgt ervoor dat er voor Utrecht minder specifiek beleid is gericht op hoogbouw en dat de uitgangspunten voor hoogbouw uitgewerkt worden in de project- of gebiedsuitwerking.
	De hoogbouwvisie uit 2005 beschrijft met name op welke manier hoogbouw kan bijdragen aan de stad, de locatie waar hoogbouw gewenst is en wat bijbehorende maximale hoogtes zijn. Bepaalde aandacht gaat uit naar de zichtlijnen op de Domtoren. In de hoogbouwvisie uit 2005 is er echter minimaal aandacht voor de beoogde kwaliteit van hoogbouw. Met de keuze voor een Visie die breder is dan enkel hoogbouw, is er minder ruimte voor specifieke regels die puur gericht zijn op hoogbouw. In het uitgangspunt ‘hoogbouw met een menselijke maat’ worden enkele richtlijnen meegegeven voor kwalitatieve hoogbouw in Utrecht. Specifiekere regels dienen opgenomen te worden in de uitwerking van de ruimtelijke ontwikkeling – per gebied of per project.

	Met de principes en uitgangspunten in de Visie hebben we voldoende handvatten om ervoor te zorgen dat de wenselijkheid van hoogbouw op een bepaalde plek zorgvuldig wordt afgewogen en bieden we voldoende handvatten om te sturen op de gewenste kwaliteit van hoge gebouwen.

Financiën

De kosten (€ 0,7 miljoen) voor het opstellen van de Visie stedenbouw Utrecht 2040 zijn gedekt in de Programmabegroting in het programma Ontwikkelen en Wonen voor iedereen, onderdeel Strategie, Lobby en Stedelijke Sturing.

Voor ruimtelijk beleid verloopt de toekenning van financiële middelen voor een belangrijk deel via de integrale afweging in het MPR, als onderlegger bij de Voorjaarsnota. Daarnaast werkt ruimtelijk beleid ook als een handelingsperspectief voor initiatiefnemers in het fysiek domein. De investeringen die hiermee gepaard gaan zijn vooraf niet te garanderen bij vaststelling van beleid. Een definitieve dekking is daarmee bij vaststelling van beleid vaak niet (volledig) mogelijk.

De Visie is een toevoeging aan de RSU2040 en doet geen aanpassingen aan de programmatische uitspraken uit de RSU2040, de prioritering van de knooppunten en/of de planologische opgaven van de stad.

Investeringsopgave
Uitvoering van de RSU gaat gepaard met een grote publieke investeringsopgave, ook in de fasen 1 tot en met 3 (de periode tot circa 2035). Voor een deel van deze investeringsopgave is in de meerjaren programmabegroting al financiële ruimte bestemd. Voor het ander deel is nog geen dekking beschikbaar. Voor uitbreidingsinvesteringen na 2030 zijn er nog geen middelen in de programmabegroting opgenomen. Ook is er nog geen informatie beschikbaar over de mogelijkheden van de inzet van de Nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen en groeimiddelen voor toekomstige projecten. De enige nu specifieke beschikbare inkomstenbron die ingezet kan worden om uitgaven te dekken zijn de middelen voor de vervangingsopgave riolering en wegonderhoud. Om de resterende opgave te overbruggen passen we diverse strategieën toe, die per opgave en per project op verschillende manieren kunnen worden gecombineerd.

De voornaamste strategieën zijn (in willekeurige volgorde):
- Baathebbers betalen mee (gebruikers en/of ontwikkelende partijen, bijvoorbeeld via kostenverhaal voor bovenwijkse voorzieningen)
- Inzet van toekomstige extra inkomsten uit gemeentefonds en ozb (“Groeikader”)
- Inkomsten uit woningbouw en gebiedsontwikkeling (denk aan: grondexploitaties, erfpacht)
- (Aanvullende) bijdragen van andere overheden
- Bijsturing in projecten en/of combineren van investeringen met andere opgaven (bijvoorbeeld werken met werk).
- Temporiseren van ambities en investeringen door prioritering en afwegen van keuzes.

De toepassing van de ambities uit de Visie beïnvloedt de financiële haalbaarheid van projecten en opgaven. In de toekomst zal steeds per project en opgave moeten worden afgewogen in hoeverre deze ambities kunnen worden toegepast. Daarbij is het op dat moment beschikbare financieel kader, zoals opgenomen in de meerjaren programmabegroting, randvoorwaardelijk.

Derden
De realisatie van de doelstellingen is naast de gemeentelijke beschikbare middelen ook afhankelijk van de mate en snelheid waarin door initiatiefnemers ontwikkeld wordt. Voor de grote publieke investeringsopgave zijn we ook afhankelijk van steun van en samenwerking met onze partners bij het Rijk, provincie en regio. We verkennen permanent de mogelijkheden om een beroep te doen op subsidies van Rijk, provincie en Europa.

Vervolg

De Visie stedenbouw Utrecht 2040 wordt na vaststelling toegevoegd aan de Omgevingsvisie Utrecht. Deze omgevingsvisie is geen uitvoeringsplan met een budget. Het is een toekomstvisie die de kansen en ambities beschrijft voor de doorontwikkeling van de Utrecht. De visie maakt deze (bouw)plannen planologisch nog niet mogelijk.

Deze kaderstellende visie geeft invulling aan onze rol en bijdrage als gemeente Utrecht aan de ontwikkeling van de verdichtende stad met behoud en versterking van kwaliteit en leefbaarheid vanuit stedenbouwkundig perspectief. De visie werkt door in thematisch beleid, in gebiedsbeleid en in

projecten. Aan elk (bouw)plan dat past binnen de bedoeling van Visie stedenbouw Utrecht 2040 kan het college en of de raad haar medewerking geven. De ontwikkeling volgt dan zoals gebruikelijk het Utrechts Planproces Gebiedsontwikkeling waarvan participatie onderdeel uitmaakt. Uiteindelijk realiseren we de ruimtelijke projecten en gebiedsontwikkelingen samen met onze partners voor onze inwoners, ondernemers en bezoekers en doen we dit samen met het Rijk, de provincie en de regio.

Met de RSU 2040 en deze Visie stedenbouw omarmen we de diversiteit van buurten en wijken in Utrecht en hun verschillende identiteiten. In de bestaande woonwijken is op veel plekken rust en behoud van bestaande kwaliteiten belangrijk. In de (in voorbereiding zijnde) Nota Omgevingskwaliteit wordt per bestaand gebied het karakter beschreven en de bijbehorende aandachtspunten.

Samen stad maken (voorheen: Participatie)

Voor de totstandkoming van de Visie is samengewerkt met Utrechters. Concreet is dit gedaan door middel van verschillende stappen:

Een campagne met uitingen in de stad en online die verleiden om een digitale enquête te bekijken. Met behulp van deze digitale enquête en straatinterviews is opgehaald wat Utrechters belangrijk vinden voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Dit deden we aan de hand van de laagdrempelige onderzoekstool Swipocratie. Op twaalf verschillende locaties, verspreid over de 10 wijken van de stad, zijn interviews afgenomen. Ruim 4.600 mensen hebben met behulp van een digitale enquête en 553 straatinterviews aangegeven wat zij belangrijk vinden voor de toekomstige inrichting van Utrecht.

Vervolgens zijn op allerlei manieren en momenten met (groepen) Utrechters verdiepende gesprekken gevoerd over bovenstaande vragen. De gesprekken vonden plaats op verschillende locaties en manieren, met een mix van prikkelende en uitnodigende vormen voor iedereen. Hierbij hebben we samen met Utrechters onderzocht wat we allemaal onder leefbaarheid en kwaliteit verstaan. Uit alle gesprekken zijn vier overkoepelende waarden naar voren gekomen die Utrechters belangrijk vinden bij het ontwikkelen en inrichten van een leefbare stad. Deze waarden komen terug in de stedenbouwkundige uitgangspunten in de Visie en vormen de basis voor de toekomstige ontwikkeling en inrichting van een leefbare stad.

Er zijn drie themagesprekken gevoerd met uw raad. In deze gesprekken zijn de raadsleden stapsgewijs meegenomen in de opzet van de Visie stedenbouw. Waarbij de mogelijkheid was om ideeën dan wel zorgen die leven bij uw raad als het gaat over de leefbaarheid en kwaliteit in de stad te benoemen.

Meer informatie over de samenwerking met Utrechters is te vinden in de Visie.
Via www.utrecht.nl/stedenbouwvisie kunt u de enquêteresultaten en alle gespreksverslagen lezen.

Communicatie

Het vaststellingsbesluit van de Visie stedenbouw Utrecht 2040 wordt gepubliceerd in het gemeenteblad van de gemeente Utrecht. Indieners van een zienswijze krijgen persoonlijk antwoord op hun zienswijze. De definitieve Visie stedenbouw Utrecht 2040 wordt gepubliceerd op de internetpagina https://omgevingsvisieutrecht.nl.

Eerder communiceerden we via verschillende communicatiekanalen intern en extern over de ontwerp Visie stedenbouw Utrecht 2040, de periode van de terinzagelegging en het vervolg. Denk aan:

- Een melding in het gemeenteblad via www.overheid.nl.
- Berichtgeving op de gemeentelijke website www.utrecht.nl,
- Berichtgeving op participatieplatform www.denkmee.utrecht.nl
- De gemeentelijke digitale nieuwsbrief van 17 oktober 2024;
- Persbericht
- Sociale mediakanalen van de gemeente;
- Alle deelnemers aan de toekomstgesprekken die hun emailadres hebben achtergelaten zijn geïnformeerd over de start van de inspraakperiode. Zij ontvingen ook een digitale samenvatting van de ontwerp Visie;
- Berichtgeving via intranet;
- Lunchlezing voor collega's.

Verder organiseerden we een fietstocht met journalisten van NRC, RTV Utrecht, DUIC en wethouder Eerenberg en een stedenbouwkundige om toelichting te geven over de ontwerp Visie, de inspraakperiode en het vervolg.

Referendabel

De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Visie stedenbouw Utrecht 2040

Bijlagen informatief

- Reactienota Visie stedenbouw Utrecht 2040
- Infographic resultaten Swipocratie ronde 1
- Uitgebreide uitkomsten Swipocratie ronde 1
- Beeldverslag toekomstgesprekken ronde 1
- Beeldverslag toekomstgesprekken ronde 2
- Verslag toekomstgesprekken ronde 2
- Verslag commissie omgevingskwaliteit 11 juni 2024

Ruimtelijke kwaliteit
in de tien-minutenstad



Visie stedenbouw Utrecht 2040
Stedenbouwkundige uitgangspunten voor kwaliteit en leefbaarheid

Gemeente Utrecht

omgevingsvisie.utrecht.nl

Colofon

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht en De Zwarte Hond
Januari 2025

Bestuurlijk opdrachtgever
Eelco Eerenberg

Ambtelijk opdrachtgever
Edwin Koster

Vormgeving
Gemeente Utrecht en De Zwarte Hond

Projectteam

Luc Mes
Bart de Jong
Sanneke van Wijk
Ties Beekman
Vincent Peters
Jeroen Woestenburg
Tom Spanjaard
Anne Diepenbroek
Clemencia Yard
Daan Zandbelt (De Zwarte Hond)
Jan-Maarten van Hemert (De Zwarte Hond)
Floor van Dijk (De Zwarte Hond)

Projectteam Toekomstgesprekken

Yfke Faber
Bart de Jong
Isaac Puijk
Irene Willems
Alette Borman
Sanneke van Wijk
Vincent Peters
Merel van Ekdom
Suzy Koot (Bureau Lokahi)
Marion van der Voort (Bureau voor Gebiedscommunicatie)

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventueel rechthebbenden op gebruik beeldmateriaal kunnen contact opnemen met de gemeente Utrecht.

Inhoud

A
1
4 Inleiding

4 1.1 Aanleiding
4 1.2 Wat is het doel van dit document?
5 1.3 Hoe is het document tot stand gekomen?
6 1.4 Voor wie is dit document en hoe gaan we het gebruiken?
6 1.5 Status van dit document
7 1.6 Leeswijzer

B
2
8 Sturing op kwaliteit en leefbaarheid

8 2.1 Identiteit van Utrecht
10 2.2 Dynamiek van Utrecht
15 2.3 Verdichting
17 2.4 Hoogtes

3
23 Stedenbouwkundige uitgangspunten

24 3.1 Ruimte voor gemeenschappen
26 3.2 Stedenbouw met een menselijke maat
30 3.3 Zachte overgang publiek-privé
32 3.4 Een excellente plint
34 3.5 Buurten nodigen uit om te lopen
36 3.6 Een uitnodigende openbare ruimte
38 3.7 Gevarieerd en verbonden groenblauw
40 3.8 Een aangenaam microklimaat
42 3.9 Ruimte voor het onverwachte
44 3.10 Meervoudig ruimtegebruik
46 3.11 Een toekomstbestendig gebouw

C
4
48 Hoe nu verder?

Bijlagen

49 1. Toekomstgesprekken
54 2. De Utrechtse Praktijk
61 3. Relevant beleid

63 Begrippenlijst
64 Afbeeldingen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de Ruimtelijke Strategie 2040, ‘Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad’ (hierna RSU 2040) staan de ambities die de gemeente Utrecht heeft op de grote ruimtelijke vraagstukken voor de stad, nu en in de toekomst. Het geeft een beeld hoe we de stad in de toekomst voor ons zien met aandacht en ruimte voor groen, wonen, werken, mobiliteit en (sociaal- maatschappelijke) voorzieningen. Ook beschrijft de RSU 2040 hoe Utrecht zich kan ontwikkelen tot tien-minutenstad. In een verdichtende stad is het behouden van kwaliteit en leefbaarheid van groot belang.

We willen verdichten, maar niet ten koste van alles en ook niet overal. Onze historische binnenstad blijft het hart van de stad. Dat koesteren en behouden we. Net als veel dorpen en wijken en de landschappen rond de stad. Dat is een van de redenen om extra centra te ontwikkelen op andere plekken in de stad. Die centra noemen we knooppunten. De plaats waar openbaar vervoer en wegen bij elkaar komen. Rond deze knooppunten willen we woningen en kantoren bouwen, met daarin allerlei voorzieningen, zoals winkels, sportgelegenheden en zorginstellingen. Dit heeft als voordeel dat er meer voorzieningen voor meer Utrechters dichterbij zijn. Zaken die je elke dag of vaak nodig hebt zijn dan ongeveer op 10 minuten van je woon-of werkplek. Met openbaar vervoer, fiets of lopend ben je dan sneller waar je moet zijn en dit scheelt veel bewegingen in de stad

1.2 Wat is het doel van dit document?

Hoe kunnen we als Utrecht blijven groeien met meer woningen, werkgelegenheid en (groen)voorzieningen en er tegelijkertijd voor zorgen dat Utrecht een prettige stad blijft waar inwoners en andere gebruikers op hun gemak zijn? Hoe houden we rekening met het karakter en de dynamiek van de verschillende delen van de stad en de bouwhoogtes die daarbij passen? En op welke manier ontwikkelt Utrecht zich niet alleen voor de toekomstige Utrechter, maar ook voor de huidige Utrechtse inwoners en ondernemers? Tot 2040 wordt het aantal woningen en werkplekken in Utrecht met circa 30% vergroot. Wat we bouwen – en met welke kwaliteit – heeft grote impact op de gehele stad.

Met dit document bieden we uitgangspunten voor wat er in Utrecht onder leefbaarheid en kwaliteit wordt verstaan, voor zowel de bestaande als de groeiende stad.

- We geven aan welke maat en welke dichtheid passend is bij ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht.
- Ook zetten we uiteen wat de maximaal toegestane bouwhoogtes op welke plek in de stad zijn. Dit biedt ruimte om de kwaliteiten van de bestaande stad te versterken en ruimtelijke ontwikkelingen toe te staan waar deze mogelijk zijn.
- De diversiteit in Utrecht koesteren we. Ieder dorp, wijk of buurt in Utrecht is anders.

- We borduren voort op successen en geleerde lessen uit het verleden en leggen dit vast in stedenbouwkundige uitgangspunten.
- In de gemeente ontwikkelen we steeds meer expertise, ontstaat er duidelijkheid voor alle betrokken partijen en wordt het ontwerpproces en besluitvorming versneld omdat er minder ruimte is voor discussie over de basisprincipes. We beogen de doorlooptijd van projecten te verkorten.
- Naast aandacht voor kwaliteit en leefbaarheid is het doel ook om integraliteit te borgen en handvatten te bieden om abstract (sociaal) beleid te vertalen naar de fysieke leefomgeving.

Dit document vorm een richtinggevend kader voor de stedelijke omgeving. Samen met de RSU 2040 vormt dit document het startpunt om vroegtijdig het gesprek te voeren over de beoogde kwaliteit en leefbaarheid bij ruimtelijke ontwikkelingen. Dit alles met als doel om ervoor te zorgen dat elke ruimtelijke ontwikkeling, groot of klein, de kwaliteit en leefbaarheid in Utrecht verbetert.

1.3 Hoe is het document tot stand gekomen?

Met behulp van een digitale enquête en straatinterviews is opgehaald wat Utrechters belangrijk vinden voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Dit deden we aan de hand van de laagdrempelige onderzoekstool Swipocratie. Op twaalf verschillende locaties, verspreid over de 10 wijken van de stad, zijn interviews afgenomen. Ruim 4.600 mensen hebben met behulp van een digitale enquête en 553 straatinterviews aangegeven wat zij belangrijk vinden voor de toekomstige inrichting van Utrecht.

Vervolgens zijn op allerlei manieren en momenten met (groepen) Utrechters verdiepende gesprekken gevoerd over leefbaarheid en kwaliteit in de stad en specifiek over hun eigen buurt. De gesprekken vonden plaats op verschillende locaties en manieren, met een mix van prikkelende en uitnodigende vormen voor iedereen. Hierbij hebben we samen met Utrechters onderzocht wat we allemaal onder leefbaarheid en kwaliteit verstaan.



Boven: Fragmenten uit beeldverslag verdiepende gesprekken
Beneden: Beeldverslag uitkomsten digitale enquete

Uit alle gesprekken zijn vier overkoepelende waarden naar voren gekomen die Utrechters belangrijk vinden bij het ontwikkelen en inrichten van een leefbare stad. Deze waarden komen terug in de stedenbouwkundige uitgangspunten in hoofdstuk 3 en vormen de basis voor de toekomstige ontwikkeling en inrichting van een leefbare stad. Het gaat om de vier waarden:

- De mens voorop: zet de mens voorop bij het ontwerpen van gebouwen en omgeving. Maak voorzieningen op loopafstand en toegankelijk voor iedereen. Laat Utrechters meedoen met het ontwerpen en inrichten van hun omgeving.
- Diversiteit en menging: behoud het eigen karakter van dorpen, wijken en buurten. Creëer diversiteit in soorten woningen en voorzieningen. Zorg voor rustig wonen en levendigheid dichtbij.
- Ruimte voor ontmoeting: zorg dat de ruimte in en om gebouwen fijn en veilig is, met plekken waar mensen kunnen samenkomen. Dat zorgt voor onderlinge verbondenheid en sociaal contact.
- Aangename en groene leefomgeving: richt de beschikbare ruimte zo groen en zo gevarieerd mogelijk in. Heb aandacht voor klimaatverandering, zon en wind. Groen zorgt voor een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving

In bijlage 1 is meer te lezen over de opbrengsten van de participatie en de wijze waarop de opbrengsten van de digitale enquête, straatinterviews en verdiepende gesprekken in dit document zijn verwerkt. De opbrengsten die geen plek hebben gekregen in dit document zijn gedeeld met de betreffende thematisch beleidsvelden binnen de gemeente Utrecht.

1.4 Voor wie is dit document en hoe gaan we het gebruiken?

De ontwikkeling van de stad doen we voor de inwoners, ondernemers en bezoekers van Utrecht. Hierbij kunnen we niet zonder steun van onze partners bij het Rijk, provincie en regio. Gebiedsontwikkeling is een proces van lange adem met een steeds toenemende complexiteit, door meer maatschappelijke vraagstukken en ambities, druk op de financiële haalbaarheid en aandacht voor samenwerking met Utrechters. De ruimtelijke projecten en gebiedsontwikkeling van Utrecht realiseert de gemeente Utrecht samen met haar partners en inwoners.

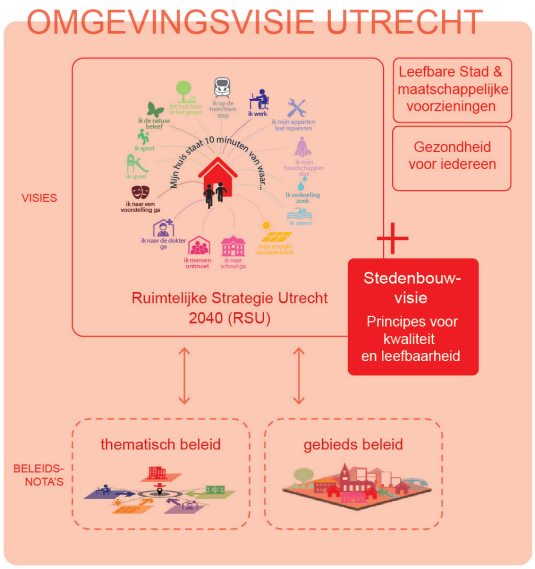
De ontwikkeling van de stad wordt niet alleen bepaald door de richting die we uitzetten en hoe we hier samen vorm aan geven. We kunnen met hetzelfde geld steeds minder doen doordat alles duurder wordt. Door de stijgende bouwkosten, rente en inflatie, de energiecrisis en de overbelasting van het elektriciteitsnet hebben we zorgen over het opstarten en realiseren van nieuwe ontwikkelingen in de stad. Dit alles heeft directe invloed op de manier waarop en het tempo waarmee de stad zich ontwikkelt.

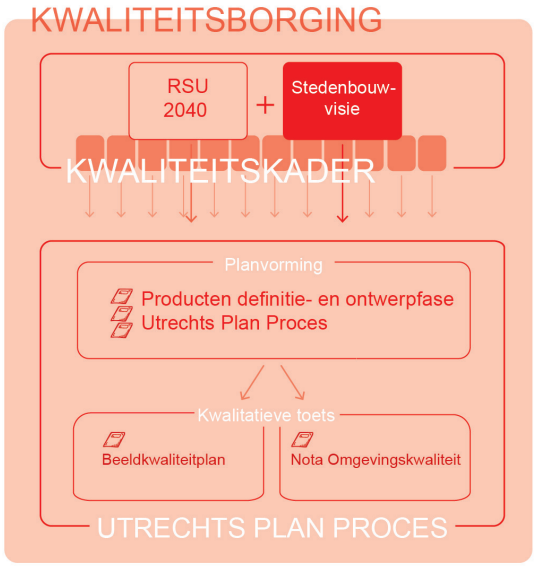
Dit document ondersteunt stedenbouwkundigen, gebiedsregisseurs en thematische adviseurs om in gesprek te gaan met de bewoners, ontwikkelaars, vastgoedeigenaren en anderen over de stedenbouwkundige kwaliteiten en uitgangspunten die in Utrecht belangrijk zijn. Voor de gemeenteraad en het college B&W van de gemeente Utrecht dient dit document als strategisch en richtinggevende document om richting te geven aan kwaliteit en leefbaarheid bij de ruimtelijke en stedelijke ontwikkeling van de stad.

1.5 Status van dit document

De RSU 2040 is onderdeel van de omgevingsvisie Utrecht, de ‘koers’ van Utrecht. Dat is het beleid voor de lange termijn: de stip op de horizon. De koers van Utrecht bestaat momenteel uit de volgende documenten: RSU2040 en de oplegger RSU2040, Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen en Samen gezondheidsverschillen verkleinen, beleidsnota Gezondheid 2024-2027

De RSU 2040 is een visiedocument, een leidraad en dus geen dichtgetimmerd plan. Dit document is een toevoeging aan de RSU2040 en heeft diezelfde status. Het is een visie op de ontwikkeling van de verdichtende stad met behoud en versterking van kwaliteit en leefbaarheid vanuit stedenbouwkundig perspectief. Deze visie werkt door in thematisch beleid (bijv. Beleidsnota Omgevingskwaliteit), in gebiedsbeleid en in projecten. Bij de uitwerking van ruimtelijke ontwikkelingen in de gebieden





Status van dit document

en projecten dient deze visie te worden gevolgd, maar mochten de omstandigheden om meer maatwerk vragen dan kan er gemotiveerd afgeweken worden. De visie heeft geen invloed op bouwhoogtes die eerder planologisch mogelijk zijn gemaakt.

Na vaststelling van dit document door de gemeenteraad wordt deze visie toegevoegd aan de Koers van Utrecht. Dit document vervangt de RSU 2040 dus niet, maar vult deze aan. Samen met de RSU 2040 vormt dit het richtinggevende kwaliteitskader waarmee we zorgen dat de ruimtelijke ontwikkeling in Utrecht op de langere termijn bijdraagt aan een leefbare, aantrekkelijke, gezonde stad voor iedereen. De stedenbouwkundige uitgangspunten vormen de basis voor verdere uitwerking van het ruimtelijk beleid, projecten en eventueel benodigde aanpassingen van het omgevingsplan. Met de vaststelling van dit document door de gemeenteraad kan de hoogbouwvisie van 13 januari 2005 worden ingetrokken.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 benoemen we de drie manieren waarop we sturen op de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in de gemeente Utrecht. Ten eerste door aandacht voor de waardering van de identiteit en diversiteit van Utrecht. Met aandacht voor de verschillen tussen knooppunten, de bestaande stad en de beschermde stad- en dorpsgezichten. Ten tweede via de mate van rust en drukte in de stad. Dit doen we door gebieden in te delen op basis van rust, reuring en ruis. Dit is geen blauwdruk, maar wel richtinggevend voor diverse programma's en activiteiten in de stad. Ten derde stuurt de Stedenbouwvisie – in aanvulling op de RSU2040 - op de mate en soort van verdichting.

In hoofdstuk 3 formuleren we 11 uitgangspunten die gezamenlijk de ingrediënten vormen om bij elke ruimtelijke ontwikkeling te sturen op de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. De uitgangspunten komen voort uit, en dragen stuk voor stuk bij aan de vier waarden die uit de participatie naar voren zijn gekomen. In hoofdstuk 4 schetsen we hoe we na vaststelling van dit document werken aan de realisatie van onze ambities. Aan het einde van het document is een begrippenlijst opgenomen waarin vaktermen worden uitgelegd..

2 Sturing op kwaliteit en leefbaarheid

De identiteit, dynamiek en dichtheid vormt de context voor stedelijke ontwikkeling

Utrecht is een gemeente met een rijke geschiedenis. De inwoners van Utrecht zijn verdeeld over vier woonplaatsen en tien verschillende wijken. Wat de identiteit van Utrecht is, is hierdoor voor iedereen anders. De vijf ruimtelijke kwaliteiten[1] zoals benoemd in de RSU2040 zijn een belangrijk onderdeel van deze identiteit, maar zijn te abstract om hier voldoende op te kunnen sturen. We omschrijven daarom welke kenmerken bijdragen aan de identiteit van een plek en uitgangspunt zijn bij de ontwikkeling van een locatie, zowel voor de grotere gebiedsontwikkelingen als de kleinere projecten.

De combinatie van rust en reuring is de kracht van Utrecht en juist die kracht willen we behouden bij het ontwikkelen van de stad. Uit de gesprekken met Utrechters komt de roep om de stad te ontwerpen vanuit de balans in de dynamiek van de stad. Dit doen we door meer te sturen op basis van het onderscheid tussen rust, reuring en ruis. Dit geeft richting aan de manier waarop een plek wordt gebruikt door Utrechters. De gewenste ruimtelijke kwaliteit kan hierdoor verschillen per gebied. We leggen in dit hoofdstuk uit hoe daar op stads-, buurt- en gebouwniveau mee gewerkt kan worden.

Als laatste is ook de gewenste verdichting en de toegestane bouwhoogte van belang als startpunt voor het maken van plannen. De gemeente kiest er in de RSU2040 voor om de groei van de stad zo veel mogelijk op te vangen rond een aantal (nieuwe) knooppunten en grotere binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen. Dit biedt ruimte om de kwaliteiten van de bestaande stad te versterken. Verdichting moet altijd bijdragen aan een verbetering van de leefomgeving. Deze visie geeft kaders mee voor de maximaal toegestane hoogtes op verschillende plekken in de stad. Hoe mensen hoogte ervaren is vaak afhankelijk van de plek en de vormgeving van het gebouw en vraagt daarom om een zorgvuldige afweging.

In Utrecht kiezen we ervoor om als startpunt van stedelijke ontwikkeling aandacht te hebben voor de identiteit van de plek, de manier waarop de plek gebruikt wordt en de gewenste mate van verdichting om te kunnen sturen op de kwaliteit en leefbaarheid.

2.1 De identiteit van Utrecht

De Utrechtse identiteit gaat over inwoners, over hoe de stad door de eeuwen heen gebruikt wordt en hoe deze eruit ziet. De mensen in de wijk, hun culturele achtergrond en hun gebruiken maken onderdeel uit van de identiteit van een plek. Utrecht is niet overal hetzelfde maar juist heel verschillend. De gemeente Utrecht bestaat uit veel verschillende buurten, wijken, oude dorpskernen en gemeenschappen elk met hun eigen historie, sociale structuur en ruimtelijke kenmerken. De buurten variëren in leeftijd, stedenbouwkundige opzet en hebben een veelheid aan verschillende typologieën in zich. Zo heeft Kanaleneiland met zijn naoorlogse portiekflats een compleet andere uitstraling dan Lunetten met experimentele woningbouw uit de jaren 70. Ook de achtergronden van mensen verschillen van wijk tot wijk.

[1] Rijke historie en erfgoed, compacte stad te midden van diverse landschappen, knooppunt in nationaal netwerk, hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau, een grote stad met een menselijke maat, een stad voor iedereen.

De (stedelijke) structuren van Utrecht zijn door de eeuwen heen gevormd. De eerste nederzettingen zijn ruim 2000 jaar geleden ontstaan aan een kromming van de Rijn. In elke tijdsperiode hierna zijn nieuwe structuren en bouwwerken aan de stad toegevoegd, denk aan de ‘straatwegen’, spoorlijnen, gegraven waterwegen, of verdedigingswerken. Deze structuren zijn niet statisch. Door de eeuwen heen zijn bestaande structuren aangepast of compleet opnieuw uitgevonden. De Nieuwe Hollandse Waterlinie, ontworpen als verdedigingslinie van een groot deel van Holland, is nu UNESCO Werelderfgoed en een belangrijk groen recreatiegebied rond de stad. De Werkspoorkathedraal, vroeger gebruikt voor de fabricage van spoorwegmaterieel, is nu een plek voor ontmoeting met evenementen, concerten en horeca.



“Behoud de diversiteit van Utrecht: geen wijk is hetzelfde, en dat is een kracht.”
deelnemer toekomstgesprekken

Deze ontstaansgeschiedenis is op veel plekken in Utrecht zichtbaar en zorgt ervoor dat de stad leesbaar is: je kunt herkennen waar je bent in de stad op basis van deze structuren en de gebouwde omgeving. Het karakter is in de basis ontstaan door het onderliggende bodem- en watersysteem in combinatie met de tijdsperiode waarin de verschillende buurten zijn gebouwd. De positie in de stad en de ligging aan stedelijke structuren is tevens van invloed op de identiteit van een plek. Ook dragen de landschappelijke kenmerken bij aan de wijze waarop de eigenheid van een plek wordt ervaren. Het Utrechts erfgoed, de historische, maar ook hedendaagse monumenten zijn dragers voor de Utrechtse identiteit. Op de schaal van het gebouwen zijn bijvoorbeeld de bouwstijl, compositie, maat en schaal, materiaalgebruik en detaillering van belang. Bij elke locatie zijn er aanknopingspunten die benut kunnen worden in het ontwerp. Bij elke ontwikkeling moet de vraag gesteld worden of een ontwikkeling zich moet voegen naar het bestaande, of het bestaande juist een impuls moet geven met meer eigenheid.



Diversiteit aan buurten in de gemeente Utrecht

2.2 Dynamiek van de stad

In een compacte tien-minutenstad zijn functies meer gemengd en dichter op elkaar. Zaken die je elke dag of vaak nodig hebt zijn dan ongeveer op 10 minuten van je woon-of werkplek. Met openbaar vervoer, fiets of lopend ben je dan sneller waar je moet zijn en dit scheelt veel bewegingen in de stad. Het mengen van die functies zoals wonen, werken, ontspannen en uitgaan is een extra uitdaging. Sturing op de verschillende activiteiten in de stad en hoe we de stad gebruiken is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat al deze activiteiten naast elkaar (fysiek of in tijd) kunnen plaatsvinden zonder dat de verschillende functies en gebruikers elkaar in de weg gaan zitten.

"Ik woon in een van de dichtste stukjes van Utrecht, maar zo voelt het niet door de goede balans tussen rust en drukte."
deelnemer toekomstgesprekken



Het verschil in dynamiek schept de voorwaarden voor gebieden met verschillende kenmerken: van rustige woonomgevingen tot levendige straten in de buurt. Vanuit de verschillen in gebruik en dynamiek in de stad kunnen we de stad grofweg opdelen in gebieden en structuren waarin rust, reuring of ruis het sterkst aanwezig is. Daarbinnen onderscheiden we twee soorten structuren:

- buurten en plekken waar je verblijft omdat je daar woont, werkt of bezoekt (gebieden), en
- de structuren en lijnen waarlangs je je beweegt, of dat nu te voet, met de fiets, bus, auto, tram, trein of vrachtwagen is (structuren).

In de volgende kaders wordt uitgelegd wat onder rust, reuring en ruis wordt verstaan.



Rust
In de buurten waar rust dominant is, is vooral ruimte voor wonen, groen en (kantoor)werk. Je kan hier prettig en veilig wonen, werken en ontspannen. Een rustige buurt betekent niet dat het altijd stil is. Deze buurten zijn gebaat bij een beetje functiemenging, zoals werken in de wijk, een school, lokale winkels en ontmoetingsplekken. Binnen de buurt zijn er verschillende soorten woningen en/of type bedrijfjes. De openbare ruimte kent veel groen en schaduw, nodigt uit tot ontmoeten en spelen en is geschikt voor dieren. De manier waarop woningen of werkruimtes aan de straat staan draagt bij aan het straatleven. Voetgangers en fietsers staan centraal, maar er is ook ruimte voor de auto maar in balans met ruimte voor groen en verblijf.

Aantrekkelijke groenblauwe routes verbinden de buurten met elkaar en met de landschappelijke omgeving rondom de stad. Naast fietsers hebben voetgangers prioriteit. Er is een goede balans tussen activiteiten en rust. Daarnaast brengen de groenblauwe verbindingen ook verkoeling naar de stad, en vormen zijn een uitstekende leefomgeving voor verschillende planten en dieren, waar in bepaalde rustzones mensen niet welkom zijn.

Reuring

Deze gebieden bieden meer stedelijke levendigheid. Het zijn plekken waar veel gebeurt op straat door een grote diversiteit aan mensen en activiteiten. Er zijn (hoogstedelijke) voorzieningen met ruime(re) openingstijden en er is een fijne openbare ruimte om te verblijven en elkaar te ontmoeten. Ook de aanwezigheid van verschillende woningsoorten en soorten bedrijven zorgt voor een verschillende mensen die elk op hun eigen manier gebruik maken van hun leefomgeving. Reuringgebieden vormen vaak belangrijke herkenningspunten in de stad. Het zijn de knooppunten, buurtcentra of andere plekken waar veel mensen samen komen.

Ook stadsstraten kennen reuring. Doorgaand verkeer valt samen met stedelijke voorzieningen en kleinschalige werkgelegenheid. Stadsstraten vormen kenmerkende, lange lijnen vanaf het centrum naar buiten en verbindt verschillende buurten met elkaar. Stadsstraten zoals de Amsterdamsestraatweg, Kanaalstraat, de Rijnlaan en de Biltstraat zijn de economische plekken om elkaar als buurtgenoten te treffen en hebben tegelijkertijd een economische en verzorgende functie voor de gehele stad.

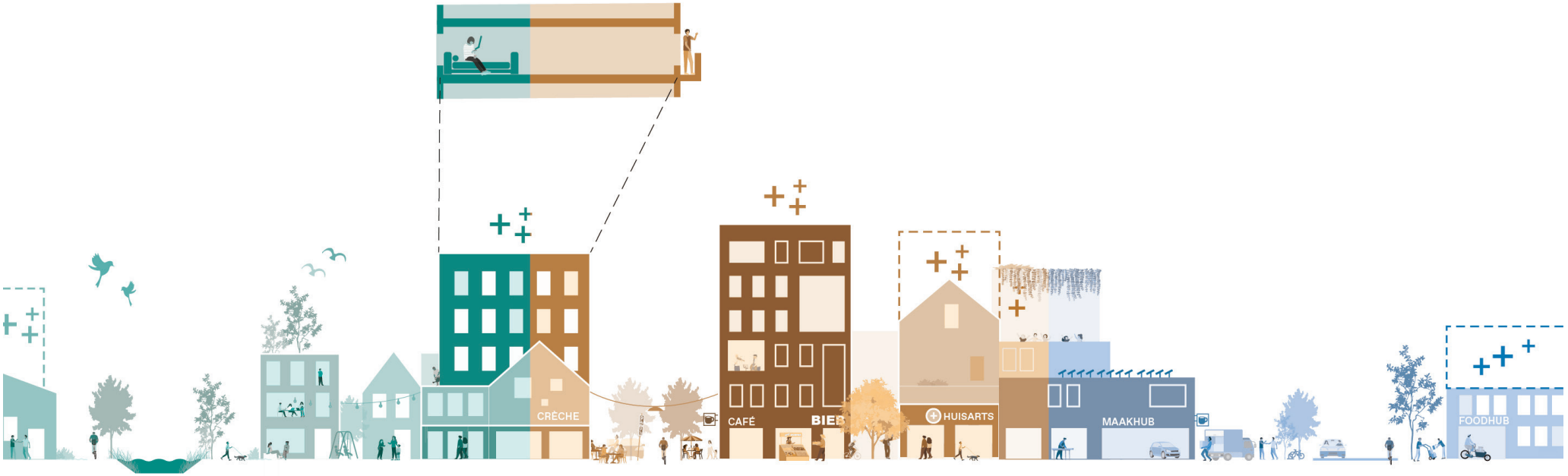


Ruis

In gebieden met meer bedrijvigheid is er vaak sprake van een mate van ruis. Het zijn plekken voor experiment en vernieuwing, zoals op het USP. Op sommige locaties komen creatieve ondernemers en makers samen om zich te kunnen vestigen en te laten inspireren door anderen, zoals het Werkspoorkwartier. Andere werkterreinen, zoals Lage Weide of Strijkviertel, zijn meer gericht op de circulaire economie of bijvoorbeeld stadslogistiek. Op al deze gebieden is het begrijpelijk dat de werkzaamheden van invloed zijn op de manier waarop het gebied wordt ervaren.

Daarnaast kent Utrecht een aantal stedelijke verbindingen met veel verkeersbewegingen. Ze kennen grotere verkeersstromen en een hoger aandeel goederenvervoer. Ze helpen de stad te functioneren en bereikbaar te houden zonder dat zij een onoverbrugbare barrière vormen. De stedelijke verbindingswegen in de stad hebben vaak een lange structuur door de stad en zijn daarmee ook ideaal om parallel hieraan snelle, comfortabele fietsroutesaan te leggen. Zowel de grootschalige opzet van de werklocaties als de brede profielen van verkeersaders zijn bij uitstek geschikt om klimaat adaptief en biodivers in te richten.





Groenblauwe structuren

Rust

“Rustige groene verbinding die je binnen 10 min in een groter groen gebied brengt”

Woongebieden

Rust

“Voor je woning ontmoet je je buren en kunnen kinderen spelen”

Stadsstraten

Reuring

“Levendige, goed oversteekbare verbindingen die fietsers binnen 10 min. in een interactiemilieu of de binnenstad brengt ”

Interactiezones

Reuring

“Levendige stedelijke plekken met ruime gebruikstijden waar je een onbekende ontmoet”

Werkgebieden

Ruis

“Plekken om het te maken, waar meer mag en kan dan elders in de stad”

Stedelijke verbindingen

Ruis

“Drukke verbinding, die helpt de stad te bevoorraden en autobereikbaar te houden zonder een onoverbrugbare barrière te vormen”

De drie zones en drie structuren binnen rust, reuring en ruis.

Ontwerpen voor rust, reuring en ruis

Elk gebied heeft zijn eigen accent. Voor veel gebieden zal snel duidelijk zijn welke dynamiek met bijbehorende kwaliteit het meest van toepassing is. Gebieden zijn echter nooit helemaal alleen rust of alleen drukte. Op de schaal van de buurt zie je dat in een zone die als rust kan worden geclassificeerd er ook een school gevestigd is of een gezellige koffietent, die beide op een andere manier voor drukte zorgen. Op een bedrijfsterrein kan ook een rustig parkje zijn. De zones vullen elkaar ook aan; zodra je vanuit een drukke stadsstraat de aanliggende woonstraat ingaat heerst er rust, terwijl de levendigheid nabij is.

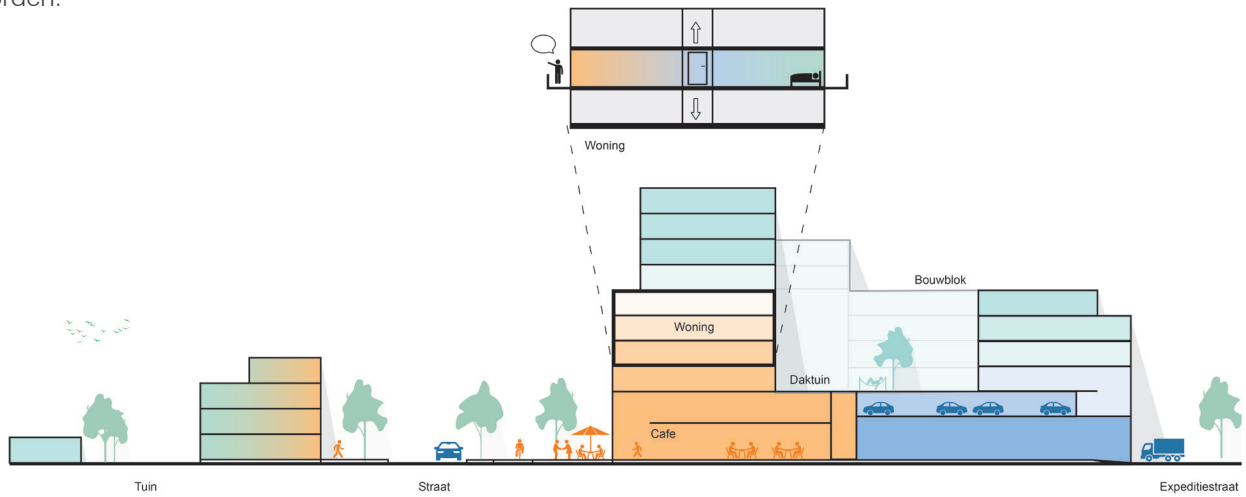
Ook binnen een gebouw zijn er verschillen, die elkaar aanvullen. In de plint is ruimte voor reuring. Een woning aan de binnentuin biedt rust en de bevoorrading aan de achterkant van het gebouw zorgt voor ruis. De systematiek van rust, reuring en ruis werkt door op alle schaalniveaus, en is een vereiste bij het ontwerpen hieraan. Denk bijvoorbeeld bij gebiedsontwikkeling aan de positonering van functies met grote goederenstromen, zoals horeca, zodat deze functies bereikbaar zijn en tegelijkertijd overlast beperkt is. Voor een woongebouw dat zich in een levendige knoop bevindt, moet goed nagedacht worden hoe er voor de bewoners een rustige binnenzijde gecreëerd kan worden.

Bij de inrichting van een park moet juist nagedacht worden over een zonering met zowel besloten, rustige plekken als de drukkere plekken waar activiteiten plaatsvinden.



“Wonen op hoogte is fijn, maar ontwerp geen klankkasten. Soms is het opstijgende lawaai zo erg, dat het raam dicht moet.”
deelnemer toekomstgesprekken

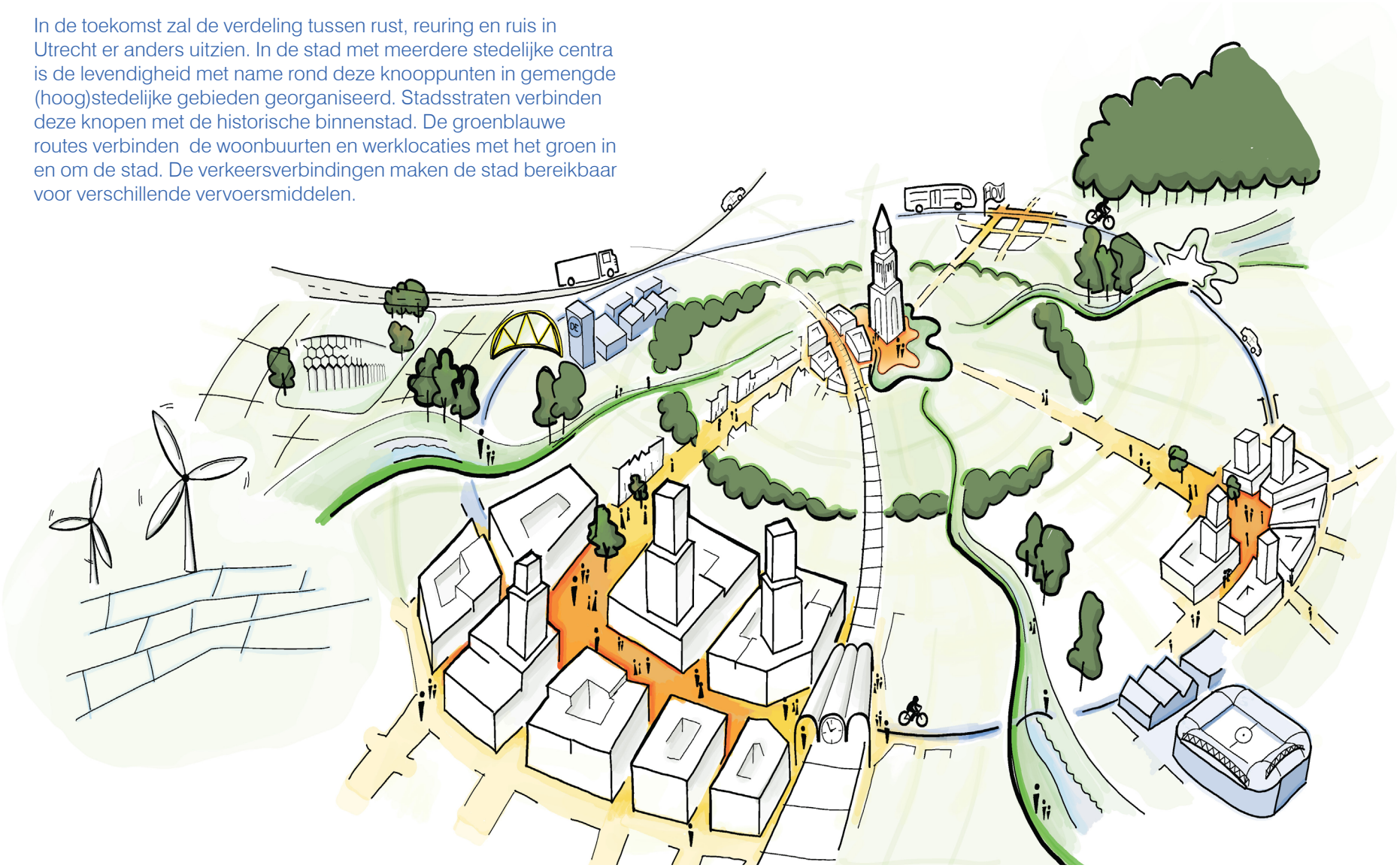
Vanuit de verschillen in gebruik vragen gebieden en structuren iets anders van de gewenste kwaliteit en leefbaarheid. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen wordt bepaald in welke zone de ontwikkeling ligt en in welke manier er invulling wordt gegeven aan het onderscheid tussen rust, reuring en ruis op gebieds- en/of gebouwniveau. Dit is van belang bij het vertalen van de stedenbouwkundige uitgangspunten uit hoofdstuk 3 naar gebiedseigen oplossingen.



Zones voor rust, reuring en ruis op bouwblokniveau.

Een raamwerk voor ontwikkeling van de dynamiek

In de toekomst zal de verdeling tussen rust, reuring en ruis in Utrecht er anders uitzien. In de stad met meerdere stedelijke centra is de levendigheid met name rond deze knooppunten in gemengde (hoog)stedelijke gebieden georganiseerd. Stadsstraten verbinden deze knopen met de historische binnenstad. De groenblauwe routes verbinden de woonbuurten en werklocaties met het groen in en om de stad. De verkeersverbindingen maken de stad bereikbaar voor verschillende vervoersmiddelen.



2.3 Verdichting

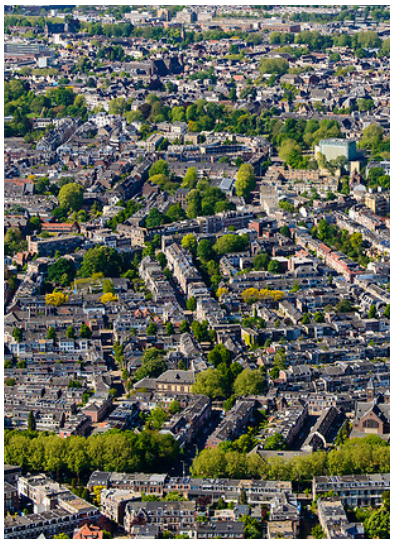
De gemeente kiest er in de RSU2040 voor om de groei van de stad zoveel mogelijk in de stad (verdichting) op te lossen. En deze groei te concentreren rondom een aantal nieuwe plekken waar (in de toekomst) sprake is van nabijheid van zeer goed openbaar vervoer en hoogstedelijke voorzieningen. Daarmee verandert Utrecht van een stad met één centrum, naar een stad met meerdere centra. Door te kiezen voor geconcentreerde groei vermindert de druk op de bestaande wijken en ontstaat er ruimte om de kwaliteit van de bestaande wijken te verbeteren.

Verdichting als een investeringsmotor voor kwaliteit

Hoewel een groot deel van de groei op en rond de knooppunten plaatsvindt, zullen er ook in de bestaande buurten initiatieven ontstaan waarbij verdichting een rol speelt. Verouderde terreinen en ongebruikte gebouwen worden getransformeerd, braakliggende kavels bebouwd en bestaande panden kunnen worden opgetopt. Deze ontwikkelingen moeten bijdragen aan een betere stad, buurt en of straat.
Door het toenemende aantal een- en tweepersoonshuishoudens neemt het gemiddelde aantal personen per huishouden al decennia af. Waar in 1950 nog 3,93 personen in een Nederlands huis woonde, is dat inmiddels gedaald naar 2,11. In Utrecht is het gemiddelde zelfs maar 1,9 personen per huishouden. Verdichting keert deze tendens en draagt daarom ook bij aan voldoende draagvlak voor voorzieningen. Verdichting moet tevens leiden tot meer kwaliteit in de leefomgeving en is een investeringsmotor. Wanneer er bij kleine en grote projecten ook een investering in de omgeving gedaan worden, kan de buurt meeprofiteren; denk aan het opknappen en vergroenen van de openbare ruimte, het verbeteren van voorzieningen, het toevoegen van andere woningtypen, of het verduurzamen van de energievoorziening. Ook bedrijventerreinen kunnen profiteren van verdichting. Om ook in de toekomst een aantrekkelijke vestigingsplaatst te blijven zijn vaak investeringen nodig. bijv: Vergroenen, verduurzamen, Identiteit en positionering, levendigheid, esthetische verbeteringen.

Op de (nieuwe) knooppunten kan en zal de dichtheid hoger en meer stedelijk zijn. De hoge concentratie van mensen die wonen, werken of studeren maken het mogelijk om een hoog voorzieningenniveau te realiseren, inclusief hoogwaardig openbaar vervoer. Omliggende buurten









Boven: Wittevrouwen met 75 won/ha - fsi 1,0
Beneden: Veemarkt met 45 won/ha - fsi 0,9

profiteren van deze nabije voorzieningen. Zo kunnen inwoners bijvoorbeeld gebruik maken van de toegevoegde voorzieningen in de knooppunten en profiteren van de bus of tram die vaker rijden. Elk afzonderlijk knooppunt heeft zijn eigen identiteit en programmering en zijn onderscheidend ten opzichte van elkaar. De grote ontwikkellaties vormen een aanvulling op de bestaande woon- en werkmilieus in de gemeente. De verschillende identiteiten, dichtheden en functies maken de stad interessant en sterk.

Verschijningsvorm van verdichting

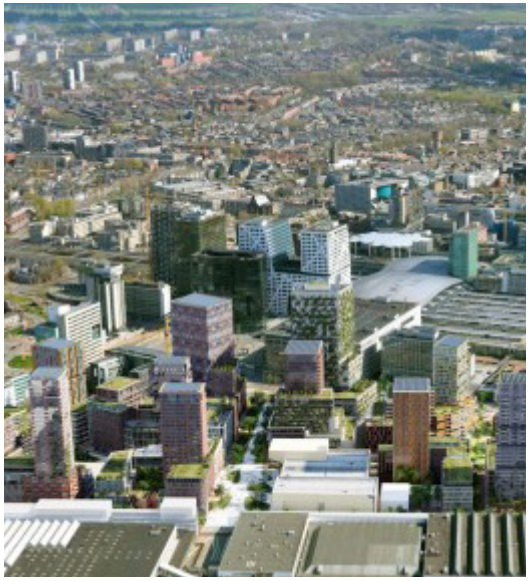
Verdichting kan zich op verschillende manieren uiten, van kleine ingrepen aan een of enkele panden tot grootschalige gebiedsontwikkeling. Hoe stedelijke dichtheid een ruimtelijke vorm krijgt komt voort uit de samenhang tussen de structuren van de stad en de manier waarop deze bebouwd zijn. De structuren van de stad bestaan uit het patroon van straten, pleinen, parken en rivieren, die compact of juist heel ruim opgezet zijn. Binnen die structuren kan de bebouwing bestaan uit een variatie van losse vrijstaande bebouwing tot een rij aaneengesloten panden, waarbinnen met uiteenlopende dieptes en hoogtes eindeloze variaties ontstaan.

In Utrecht bestaat de stedenbouwkundige basisstructuur op dit moment veelal uit een stratenplan met bouwblokken, bestaande uit een voorkant met gebouwen aan de straat en een achterzijde waar zich (gemeenschappelijke) tuinen, parkeerplekken, of bergingen bevinden. In veel gevallen sluiten we met nieuwe bebouwing aan op deze basisstructuur van bouwblokken. Een bouwblok kan in uiteenlopende dichtheden worden vormgegeven. In Tuindorp of Veldhuizen zijn de woningen in de bouwblokken 2 tot 3 verdiepingen hoog. Er zijn in Utrecht ook voorbeelden van meer stedelijke bouwblokken zoals Leidsche Rijn Centrum en Zijdebalen, beiden met een hoogte variërend van 5 tot 7 lagen. Ook het zogenaamde hybride bouwblok kent dezelfde basis; een stedelijk bouwblok van 5 tot 8 lagen, maar in combinatie met torens leidt dit tot een zeer hoge dichtheid. In Utrecht zijn de plannen voor het Beurskwartier hiervan een voorbeeld, of in Merwede waarin hoge en lage gebouwen worden gecombineerd in een stedelijk bouwblok. Het bouwblok - in al zijn vormen - biedt een helderheid van vóór en achterkanten; voordeuren aan de straat, een luw binnenklimaat en daarmee een menselijke maat en schaal.









Boven: Leidsche Rijn Centrum met 110 won/ha - fsi 1,9
Beneden: Beurskwartier met 270 won/ha - fsi 3,4

Utrecht kent ook enkele wijken waar het bouwblok niet de basisopzet is. Wijken zoals Overvecht en Kanaleneiland zijn kenmerkend door hun naoorlogse opzet met dezelfde bouwstempels en stroken, ontwikkeld volgens het destijds - en nogsteeds gewaardeerde - modern gedachtegoed van licht, lucht en ruimte. Het openbaar gebied mist vaak duidelijkheid: veel groenstroken en parkeerterreinen voelen anoniem en onbeheerd aan. Het zorgvuldig bijbouwen en transformeren van woningen kan leiden tot een verbeterde situatie met een duidelijker functie van de onbebouwde ruimte.

Per knooppunt - die in de RSU 2040 zijn aangewezen als hoogstedelijke verdichtingslocatie - moet worden gezocht naar de verschijningsvorm die past bij de identiteit en het stedenbouwkundige karakter van het gebied. De keuze voor hoogbouw is niet vanzelfsprekend en vraagt om een zorgvuldige afweging. Ook zonder toepassing van hoge torens kan er wel degelijk ook in hoge dichtheden gebouwd worden. Zie hiervoor de vele voorbeelden van stedelijke bouwblokken van 5 tot 8 verdiepingen waarin ook hoge dichtheden worden behaald. Dit betekent dat er voor hoogbouw altijd extra argumenten nodig zijn:

- Hoogbouw in een stedelijke omgeving en als onderdeel van een stedelijk weefsel is een doordachte en gelaagde vorm van stedelijkheid. Daarin gaan hoogwaardige woon- en werkmilieus, bereikbaarheid rondom ov-knooppunten en het draagvlak voor voorzieningen samen. Dit sluit aan bij de keuzes die in de RSU2040 zijn gemaakt voor een stad waarin alle dagelijkse functies dichtbij zijn georganiseerd.
- Het hybride stadsblok waarin een stedelijk bouwblok gecombineerd wordt met torens levert een extra hoge dichtheid op die nodig kan zijn als er beperkt ruimte beschikbaar is om veel mensen te huisvesten. De extra hoge dichtheid is op bepaalde plekken gewenst om voldoende stedelijke kwaliteit te creëren en nabijheid te garanderen.
- Het realiseren van hoogbouw is een aanvulling op de bestaande woon- en werkmilieus die aantrekkelijk is voor bepaalde doelgroepen. De diversiteit in leefmilieus neemt toe, waardoor Utrecht aantrekkelijker wordt voor een meer diverse en uiteenlopende groep mensen. Door hoogbouw te realiseren, houden we ook ruimte voor traditionelere woonvormen elders in de stad.
- Daarnaast kan hoogbouw vanuit een stedenbouwkundig oogpunt helpen om de stad leesbaar te maken en belangrijke plekken, de nieuwe centra of stations - te markeren. Ook een specifieke plek in de stedenbouwkundige structuur kan vragen om een hoogteaccent.



79% vindt gebouwen tot 30 meter passen in Utrecht. 54% vindt dat ook hogere gebouwen bij Utrecht horen.

Resultaten uit de Swipocratie

Deze argumenten laten zien dat hoogbouw een rol kan vervullen bij het bereiken van de gewenste verdichting in de aangewezen knooppunten, met behoud van kwaliteit en leefbaarheid. In de volgende paragraaf wordt uiteengezet hoe we met de maximale hoogtes omgaan voor verschillende delen van de stad. In hoofdstuk 3 worden uitgangspunten meegegeven om - indien er wordt gekozen voor hoogbouw - ervoor te zorgen dat deze hoogbouw bijdraagt aan de kwaliteit, leefbaarheid en identiteit van Utrecht.

Hoogbouw in Utrecht

In Utrecht beschouwen we gebouwen hoger dan 30 meter als hoogbouw. Utrecht is een relatieve laagbouwstad waar een gebouw van dertig meter al snel boven de gemiddelde bouwhoogte uitstijgt en daarmee zichtbaar vanuit een brede omgeving. Een tweede belangrijke grens is 70 meter. Deze grens volgt uit de bouwregelgeving; vanaf deze hoogte worden extra technische- en veiligheidseisen aan een gebouw gesteld. Dit heeft financiële consequenties; de kosten per vierkante meter stijgen enorm vanaf deze grens. Hoger bouwen dan de 70-metergrens moet daarom echt meerwaarde hebben voor de stad.
Nieuwe hoogbouw moet zich verhouden tot ons historische centrum met de Dom als belangrijk oriëntatiepunt van Utrecht. De Dom is vooralsnog de hoogste toren met een hoogte van 112,3 meter. In Leidsche Rijn Centrum wordt de Mark gebouwd, het eerste gebouw in Utrecht dat hoger is de Domtoren.

2.4 Hoogtes

Zorgvuldig omgaan met hoogteaccenten

Hoogte is een relatief begrip. Een gebouw van een bepaalde hoogte kan in de ene stad of straat als hoog worden ervaren terwijl hetzelfde gebouw in een andere stad of straat nauwelijks opvalt. Dat heeft alles te maken met de omgeving. De omgeving van de buurt, en de context van de stad als geheel. In de omliggende straten is dat ene hoogteaccent zichtbaar, en tegelijkertijd heeft hoogbouw ook van grotere afstand effect op het silhouet van de stad.

Utrecht ligt in het centrum van verschillende waardevolle (UNESCO) landschappen, heeft een historische binnenstad, en verschillende beschermde stads- en dorpsgezichten rijk aan cultuurhistorie waar grote bouwhoogten veel impact kan hebben. Grote watervlakten als tegenwicht ontbreken. Dit vraagt om een slimme sturing op hoogbouw en een beperkte maximale bouwhoogte. Nieuwe hoogbouw moet zich verhouden tot ons historische centrum met de Dom als belangrijk oriëntatiepunt van Utrecht. Ook in buurten waar geen hoogbouw is toegestaan kunnen hogere accenten wel degelijk grote impact hebben op de beleving in de buurt. De context van de buurt – de stedenbouwkundige opzet – is hierin leidend. Een hoogteaccent van 30 meter past in de ene buurt heel goed, terwijl in een andere buurt eenzelfde toren een enorme impact kan hebben. Om zorgvuldig om te gaan met hoogbouw en hoogteaccenten onderscheiden we in Utrecht vier categorieën waarin we anders omgaan met maximale bouwhoogtes.

Beschermd

Utrecht kent verschillende beschermde stads- en dorpsgezichten, zoals de middeleeuwse binnenstad, Blauwkapel en Haarzuilens, die vanwege hun karakteristiek en ruimtelijke kwaliteit worden beschermd. In deze gebieden wordt altijd uitgegaan van de bestaande bouwhoogte en zijn hoogbouw of hoge accenten niet toegestaan. De mogelijkheid om een beperkt aantal verdiepingen extra toe te voegen ten opzichte van omliggende bebouwing is altijd maatwerk. Het is verplicht om een ruimtelijke onderbouwing op te stellen in het Utrechts planproces. In of nabij werelderfgoed kan een Heritage Impact Assessment nodig zijn.

Basis

Utrecht bestaat uit diverse buurten met elk een eigen karakter. Het overgrote deel van deze buurten vallen in de categorie basis. Denk daarbij aan Tuindorp, Lunetten, Vleuterweide of Zuilen. De stedenbouwkundige opzet bepaalt de samenhang van de buurt. De samenhang is zichtbaar in architectuur, ruimtelijke opzet, bouwhoogtes en gebruik en inrichting van de openbare ruimte. De toegestane hoogte van nieuwe bebouwing in de buurt is gerelateerd aan de hoogte van de omgeving.

Accenten in de bebouwing zijn onder voorwaarden toegestaan. De wenselijkheid en positie van accenten wordt bepaald door verschillende fatoren zoals de positie binnen de stedenbouwkundige structuur van de buurt, de functie(s) en de aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer. Voor de maximale toegestane hoogte van accenten hanteren we als algemeen uitgangspunt twee keer de basishoogte. De basishoogte wordt bepaald door de hoogte van het stedenbouwkundige ensemble waartoe het accent behoort en de gemiddelde hoogte van de aangrenzende bebouwing. Op bijzondere plekken, zoals grootschalig openbare ruimte (een plein, singel of park) kan maximaal 1 tot 2 extra verdiepingen worden toegestaan. Ook voor werklocaties hanteren we dit uitgangspunt.

De grote diversiteit aan gebieden in Utrecht vraagt altijd om een gebiedsspecifieke afweging. Per initiatief wordt de positie en de maximaal toegestane hoogte beoordeeld door de gemeente. Bij initiatieven is het verplicht een ruimtelijke onderbouwing op te stellen voor hoogteaccenten in het Utrechts planproces. Hierbij moeten ook de effecen op beschermde monumenten in beeld worden gebracht.

Basis plus

Een aantal wijken in Utrecht leent zich voor een soepelere omgang met de maximale bouwhoogte. Dit zijn onder andere de naoorlogse wijken zoals Kanaleneiland, Transwijk en Overvecht. Deze wijken worden gekenmerkt door de voor die tijd typerende grootschalige ruimtelijke opzet en een grotere afwisseling tussen hoge en lage gebouwen.
De soepele omgang geldt ook voor nieuwe wijken (in ontwikkeling), zoals Papendorp en Merwede. Ook deze wijken kennen een grootschaligere

stedenbouwkundige opzet, al is deze hier juist compact en gericht op hogere dichtheid en hoogtes. In al deze wijken is hoogbouw tot 70 meter op bepaalde plekken toegestaan.
Voor deze gebieden (zie de kaart op pagina 21) geldt dat op bepaalde plekken tot 70 meter bouwen is toegestaan. Hoogbouw wordt in deze gebieden alleen toegestaan als zij de betekenisvolle structuren van deze wijken versterken en bijdragen aan de oriëntatie en leesbaarheid van de wijk in zijn geheel. De stedenbouwkundige betekenis van het accent bepaalt de uiteindelijke hoogte. Niet op elke plek is dezelfde hoogte passend. De stedenbouwkundige structuren van de wijk en op welke plekken hoogbouw wordt toegestaan wordt (bij voorkeur) vastgesteld in het gebiedsbeleid, zoals gedaan is in de omgevingsvisies van Kanaleneiland-Transwijk en Overvecht. Bij het ontbreken van gebiedspecifiek hoogbouwbeleid wordt, om de wenselijkheid van een eventuele aanvraag te kunnen beoordelen, op het moment van de aanvraag alsnog een hoogbouwkader opgesteld.

Knooppunten

Het uitgangspunt voor hoogbouwzones in de stad is de aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer. Het bouwen van grote hoogte in combinatie met een hoge dichtheid levert veel bewegingen op van bewoners, werknemers en bezoekers. De aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer zorgt voor minder gebruik van auto's, en zorgt juist voor meer langzaamverkeersbewegingen, wat bijdraagt aan de kwaliteit van de stad op straatniveau. De locaties waar hoogbouw mogelijk is, zijn dan ook gekoppeld aan de knooppunten die in de RSU2040 zijn vastgelegd. Deze (nieuwe) knooppunten kennen een hoge dichtheid, waarbij hoogbouw als een van de middelen ingezet kan worden om deze dichtheid te bereiken.

Binnen de knooppunten onderscheiden we drie type gebieden:

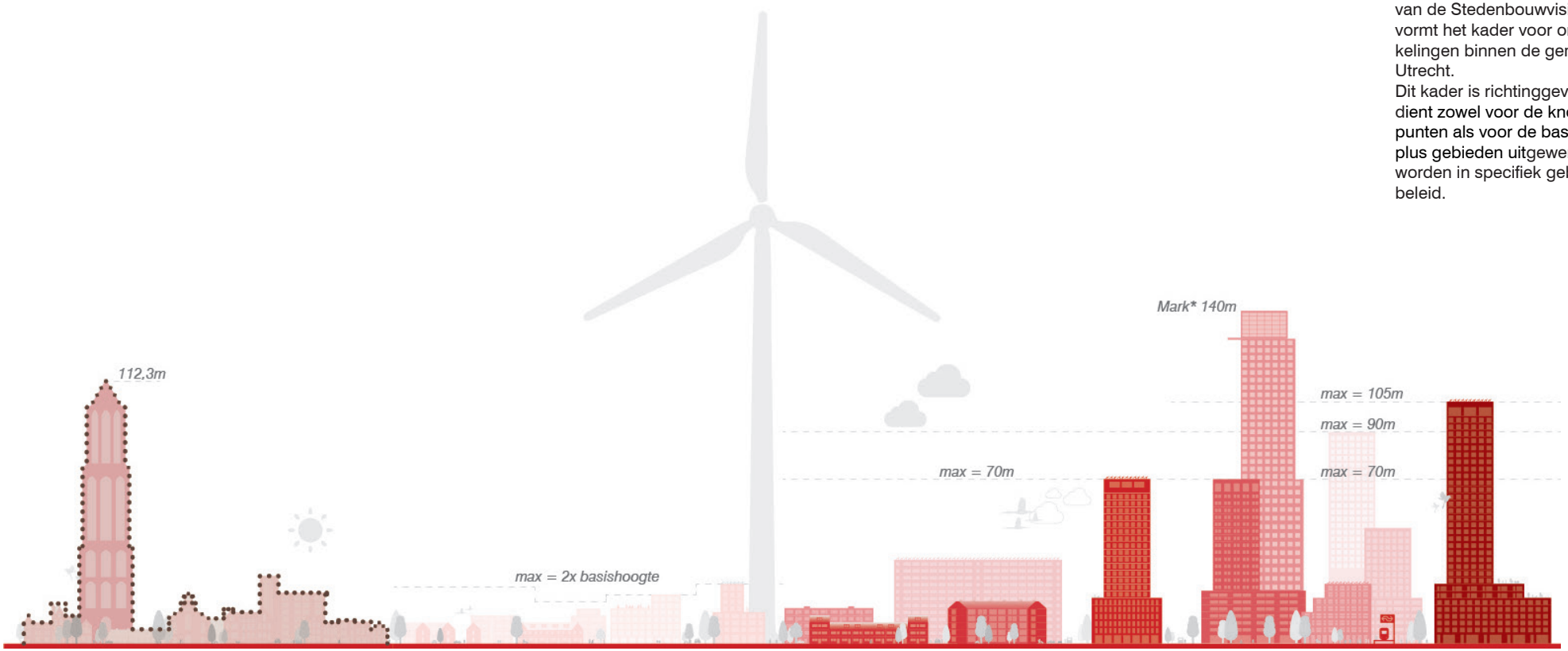
- Knooppunten met een stadsoverstijgende betekenis (XL): hoogbouw tot maximaal 105 meter. De gebieden die hier aan voldoen zijn de (toekomstige) stationsknooppunten: Stationsgebied/Beurskwartier, Leidsche Rijn Centrum en het nieuw te ontwikkelen gebied Lunetten/Koningsweg. Deze centra hebben een stadsoverstijgende betekenis. Het zijn belangrijke bestemmingen in de Metropoolregio Utrecht en het Stedelijk Netwerk Nederland ('Holland Metropole'). Naast de stationsknooppunten behoort ook het Utrecht Science Park tot deze stadsoverschrijdende gebieden. Dit kenniscluster heeft geen station, maar is voorzien van HOV en heeft (inter)nationale aantrekkingskracht.
- Knooppunten met stedelijke betekenis (L): hoogbouw tot maximaal 70 meter. Dit zijn knooppunten die van belang zijn op de stedelijke schaal en gelegen zijn aan het 'HOV-wiel', zoals Papendorp, Rijnsweerd en Overvecht.
- Knooppunten met een stedelijke betekenis (L+): hoogbouw tot 90 meter. Voor de knooppunten Galgenwaard en Westraven geldt een bandbreedte van 70 tot 90 meter als maximale bouwhoogte. In Galgenwaard wordt de bandbreedte verruimd om een kwalitatieve stedenbouwkundige inpassing van het gewenste programma mogelijk te maken. De ruimtelijke beperking van het stadion en de noodzaak voor voldoende groen en openbare ruimte in het gebied leidt tot een beperking van de stedenbouwkundige mogelijkheden. De wens voor lagere bouwhoogtes aan de zijde van de Kromme Rijn leidt tot hogere volumes aan de stadszijde. In Westraven wordt de bandbreedte verruimd om, op voorwaarde van een voldoende hoogwaardige Merwedelijn, een hoogstedelijke knoop te realiseren, die in kwaliteit en beoogd programma aansluit bij de uitgangspunten van de lopende MIRT-trajecten 'OV & Wonen' en 'A1-zone' in samenhang met Rijnenburg. In beide knooppunten zijn reeds gebouwen aanwezig met een hoogte tussen de 70 en 90 meter. In de (toekomstige) gebiedsuitwerkingen van deze knooppunten behoren de bestaande torens onderdeel uit te maken van het stedenbouwkundige ensemble, waarin gestreefd wordt naar een compositie van torens met verschillende hoogtes.

Met deze drie gebiedstypen maken we onderscheid tussen de knooppunten en werken we aan een gelaagd stadssilhouet: zowel binnen de verschillende knooppunten als tussen de knooppunten ontstaat hiermee een ensemble van hoogtes. We borduren voort op het 'Utrechtse': elke buurt een eigen identiteit en herkenbaarheid in de stad. In bijzondere situaties kan incidenteel afgeweken worden van de genoemde 105, 90 en 70 meter. Dit vraagt om een specifiek (vroegtijdig) raadsbesluit.

Studiegebied Rijnenburg

Samen met Rijk en regio werken we aan de programmatische kaders voor Rijnenburg. Uitgangspunt is dat we met Groot Merwede, A12-zone en Rijnenburg de grootste nieuwbouwlocatie van Nederland realiseren.

Disclaimer:
Deze doorsnede is onderdeel van de Stedenbouwvisie en vormt het kader voor ontwikkelingen binnen de gemeente Utrecht.
Dit kader is richtinggevend en dient zowel voor de knooppunten als voor de basis plus gebieden uitgewerkt te worden in specifiek gebiedsbeleid.



Utrecht hanteert vier categorieën met bijbehorende maximale bouwhoogtes

Beschermd

Bouwen en verdichten binnen een beschermd stads- en dorpsgezicht gaat altijd uit van de bestaande bouwhoogte en is passend bij de bijzondere kwaliteit en het karakter van het gebied

Bij initiatieven is het verplicht een ruimtelijke onderbouwing op te stellen in het Utrechts planproces.

Basis

Accenten tot twee keer de basishoogte is het uitgangspunt. De basishoogte wordt bepaald door de hoogte van het stedenbouwkundige ensemble waartoe het accent behoort en de gemiddelde hoogte van de aangrenzende bebouwing.

Bij initiatieven is het verplicht een ruimtelijke onderbouwing op te stellen in Utrechts planproces.

Basis plus

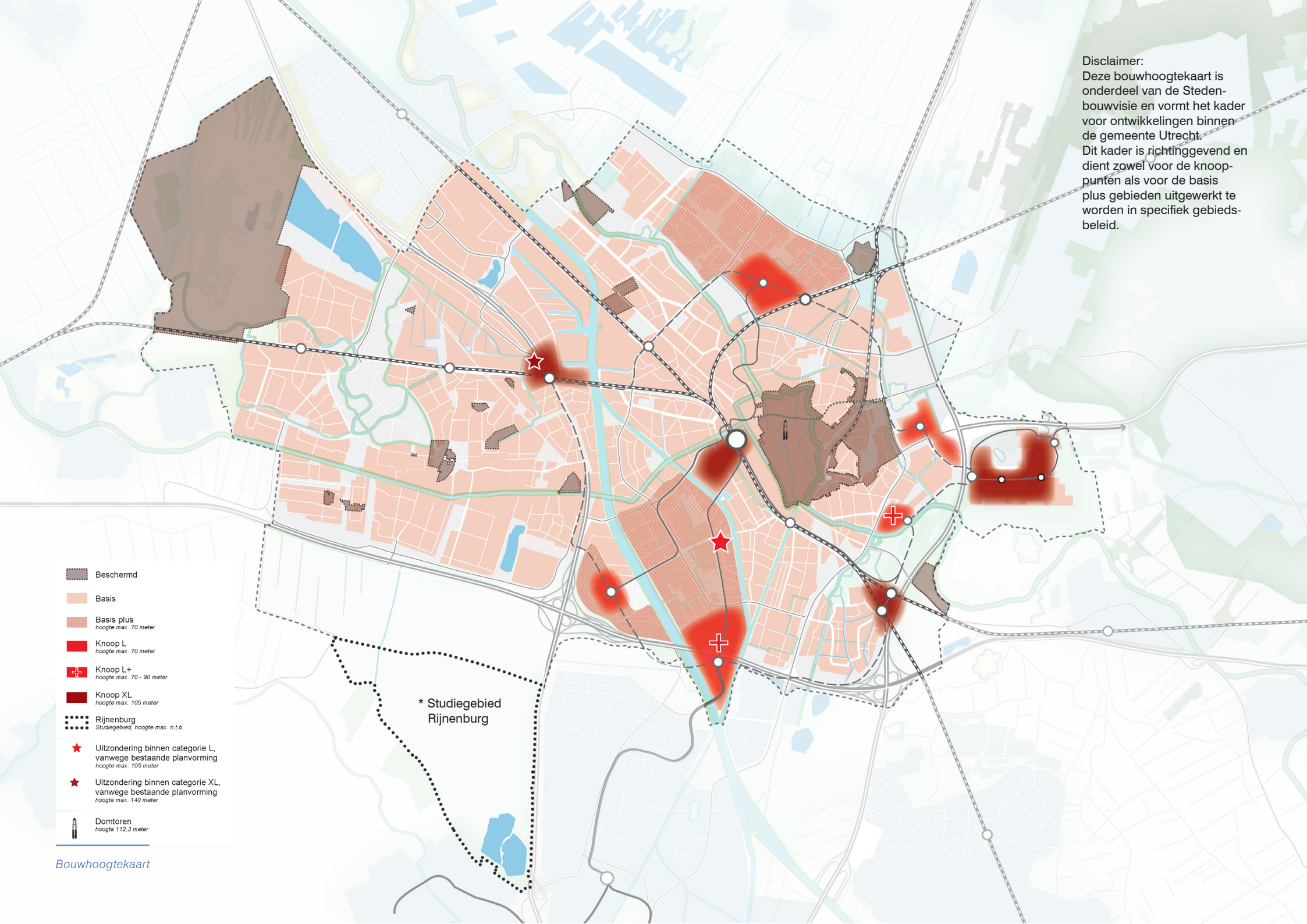
Hoogbouw tot maximaal 70 meter, mits zij de stedenbouwkundige structuur van de wijk versterken

Hoogbouwinitiatieven worden beoordeeld aan de hand van hoogbouwkaart die onderdeel uitmaakt van gebiedsbeleid.
In deze hoogbouwkaart worden de toegestane hoogtes binnen de basis plus-zone op gebouwniveau uitgewerkt.

Knooppunten

Knoop L: hoogbouw tot maximaal 70 meter
Knoop L+: hoogbouw met een bandbreedte van 70 tot 90 meter
Knoop XL: hoogbouw tot maximaal 105 meter

Hoogbouwinitiatieven worden beoordeeld aan de hand van een hoogbouwkaart die onderdeel uitmaakt van gebiedsbeleid. In deze hoogbouwkaart worden de toegestane hoogtes binnen het knooppunt op gebouwniveau uitgewerkt.



Disclaimer:
Deze bouwhoogtekaart is onderdeel van de Stedenbouwvisie en vormt het kader voor ontwikkelingen binnen de gemeente Utrecht.
Dit kader is richtinggevend en dient zowel voor de knooppunten als voor de basis plus gebieden uitgewerkt te worden in specifiek gebiedsbeleid.

Bouwhoogtekaart

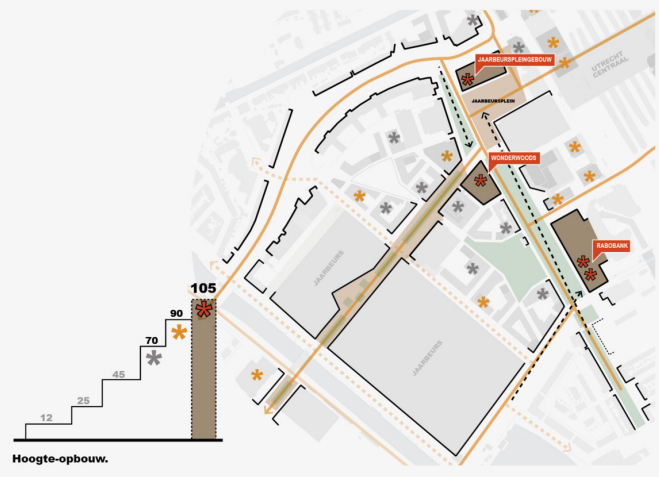
Hiervoor zijn we o.a. sterk afhankelijk van nationale investeringen en flankerende maatregelen door het Rijk. De eerste stap voor Rijnenburg is een Programmatische Verkenning, dit is een beschrijving van de resultaten van uitgevoerde onderzoeken naar mobiliteit, werken en voorzieningen, en welke thematische uitgangspunten worden gehanteerd. Daarna wordt verder gewerkt aan een Uitgangspuntennotitie waarin de uitgangspunten voor de ontwikkeling van Rijnenburg worden vastgelegd, waaronder ook de kaders voor hoogbouw. Naar verwachting wordt de Uitgangspuntennotie in 2026 vastgesteld.

Gebiedsspecifieke uitwerking

Er is altijd een gebiedsspecifieke uitwerking nodig voor een goede inpassing van hoogbouw in verdichtend gebied. De vlekken op de bouwhoogtekaart, die de hoogbouwzones rondom knooppunten aangeven, betekenen niet dat er overal binnen de vlek tot 70 dan wel 105 meter gebouwd mag worden. De gebieden waar hoogbouw is toegestaan zijn zeer verschillend in locatie maar ook in ontwikkelingsfase. Het stationsgebied en het Beurskwartier zijn volop in ontwikkeling terwijl de gebiedsontwikkeling rondom Lunetten-Koningsweg en Westraven nog in een verkennende fase is. De uitwerking en het abstractieniveau van de hoogbouwzones kan per gebied en per ontwikkelfase verschillen en is maatwerk. Hoogbouwinitiatieven worden beoordeeld aan de hand van een hoogbouwkaart die onderdeel uitmaakt van gebiedsbeleid, begeleid met een goede ruimtelijke onderbouwing. In de ruimtelijke onderbouwing staat onder andere de goede inpassing van hoogbouw ten opzichte van de omliggende wijken, het landschap, diverse zichtlijnen en de compositie van de torens onderling beschreven. Voor hoogbouw in en nabij het werelderfgoed Hollandse Waterlinies moet mogelijk een heritage impact assesment gemaakt worden als onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing. De uitwerking die in gebiedsbeleid is vastgelegd is een verdere uitwerking van de bouwhoogtekaart die in deze visie is opgenomen. Op basis van de uitwerking worden initiatieven vanuit de stad getoetst.

.





Boven: voorbeeld van een uitwerking van de toegestande bouwhoogtes in de Omgevingsvisie Kanaleneiland-Transwijk. Onder: voorbeeld van een uitwerking in een hoogbouwkaart met een duidelijke opbouw in hoogtes zoals deze in het Beurskwartier wordt gebruikt.

3 Stedenbouwkundige uitgangspunten

Spelregels voor stedelijke ontwikkeling

In dit hoofdstuk formuleren we stedenbouwkundige uitgangspunten die gezamenlijk de ingrediënten vormen om bij elke ruimtelijke ontwikkeling te sturen op de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. De uitgangspunten komen voort uit, en dragen stuk voor stuk bij aan de vier waarden die uit de toekomstgesprekken naar voren zijn gekomen: de mens voorop, diversiteit en mening, ruimte voor ontmoeting en een aangename en groene leefomgeving.

De uitgangspunten gelden voor de hele gemeente. Bij elke stedelijke ontwikkeling dienen deze uitgangspunten vertaald te worden naar de gebiedseigen oplossingen. De eigenheid, cultuurhistorie en beleving van een plek, is altijd het startpunt bij de vertaling van de uitgangspunten naar het gebied. Zo ontstaat van woongebied tot werkgebied maatwerk dat voortkomt uit de generieke uitgangspunten. Aan de hand van inspirerende voorbeelden uit Utrecht en andere steden wordt bij elk uitgangspunt getoond hoe het in verschillende woon- of werkgebieden toegepast kan worden.

Per uitgangspunt beschrijven we het gewenste doel en geven we richtlijnen mee om tot het doel te komen. Voor de richtlijnen geldt dat een ontwikkeling hieraan moet voldoen, tenzij kan worden aangetoond dat het doel ook met een andere oplossing, met tenminste dezelfde kwaliteit, bereikt kan worden. In de bijlagen zijn voor de verschillende uitgangspunten verwijzingen naar relevant bestaand (thematisch) beleid opgenomen.



1: Ruimte voor gemeenschappen

De buurt is voor veel mensen de plek voor de dagelijkse sociale contacten. Mensen ontlenen hun identiteit deels aan de buurt waarin ze wonen en werken. Jezelf thuis voelen hangt samen met jezelf herkennen in de mensen in jouw omgeving. Het zorgt voor veiligheid en verbondenheid. Als mensen zich thuis voelen maken ze sneller contact met elkaar, voelen ze zich in grotere mate verbonden met hun buurt en nemen gemakkelijker deel aan het leven in de stad. Verbinding met buren zorgt voor weerbaarheid, voorkomt eenzaamheid en houdt bewoners betrokken bij hun eigen leefomgeving.
Een sterke gemeenschap kan als een sociaal vangnet werken bij tegenslag. Buurten met een sterke gemeenschap zijn minder anoniem en sociaal veiliger.

Om je thuis te kunnen voelen in de buurt is het van belang dat je binnen de buurt een gemeenschap van gelijkgestemden kan vormen. Om ontmoeting, zowel binnen de gemeenschap als tussen gemeenschappen, te stimuleren is het nodig om op buurtniveau ruimte te geven aan het vormen van gemeenschappen door openbare ruimte, gezamenlijke ruimtes en semi-openbare ruimtes goed en inclusief in te richten.
Buitenruimten in de stad zijn zoveel mogelijk opengesteld voor het publiek. Tegelijkertijd moeten bewoners, werknemers en ondernemers zich veilig en beschut voelen als ze in of rond hun woning of bedrijf verblijven.
Ook de inrichting van gebouwen kunnen spontane ontmoeting tussen bewoners of werknemers stimuleren. Als laatste is het van belang om wooncarrière binnen de wijk mogelijk te maken. Dit zorgt ervoor dat mensen langer in de wijk kunnen blijven wonen en sociale banden sterker blijven.

Richtlijnen

- Maak wooncarrière binnen de wijk mogelijk. Zorg voor een gezonde mix van verschillende woningtypen op buurtniveau.
- Organiseer de buurt in kleine gemeenschappen. Binnen deze gemeenschappen kennen de bewoners elkaar en voelen ze zich veilig en verbonden. Zorg dat de eenheid te herkennen is in de vorm en grootte van het bouwblok en dat ze een eigen entree heeft. Idealiter zijn deze eenheden maximaal 150 woningen groot.
- Maak en behoud voldoende semi-publieke ruimtes, zoals een bibliotheek, buurthuis of een groene binnentuin, die voor een ieder toegankelijk is. Probeer deze te plaatsen op de overgangszones tussen de gebieden van verschillende gemeenschappen. Dit kunnen de plekken worden van ontmoeting tussen verschillende gemeenschappen.
- Het streven is om buitenruimten zo veel mogelijk voor het publiek open te stellen, met aandacht voor veiligheid en voldoende privacy. Bij gebiedsontwikkeling moeten de afspraken worden vastgelegd die passen bij de gewenste openstelling van buitenruimten voor het publiek.
- Betrek bewoners bij het (ontwerp)proces bij nieuwe projecten. Het zorgt ervoor dat bewoners zich sneller thuis voelen en zich verbonden voelen met hun woonomgeving en mede-bewoners.
- Faciliteer spontane ontmoeting en herkenning tussen bewoners binnen een gebouw middels de routing en ordening in een gebouw bijvoorbeeld via de gezamenlijke trappenhuizen, de brievenbussen en de ontsluiting naar de openbare ruimte.
- Maak mogelijk dat de bewoners gedeeld eigenaarschap gaan voelen over de (semi)publieke ruimte buiten hun woning. Dit kan een gedeelde binnentuin of het groen in de straat zijn, waar de bewoners gezamenlijk zorg voor dragen.

1. Een gemeenschappelijke binnentuin is een geschikte plek voor gedeeld eigenaarschap en ontmoeting. Bewoners kunnen gebruik maken van de gedeelde kwaliteiten van de tuin waar ze gezamenlijk of individueel zorg dragen voor de plek.

2. Een semi-publieke plek, zoals bijvoorbeeld een buurthuis, vormt een verbindende schakel tussen buurtgenoten.

3. De gezamenlijke entree van woningen kunnen ook dienen als gemeenschappelijke ruimte waar bewoners bijeenkomsten organiseren voor buurt- of flatbewoners.

4. Gedeelde ruimtes in het gebouw zijn een extensie van de privéwoning. Hier wordt collectief gespeeld, ontmoet en informeel samengeleefd in kleine gemeenschappen.

5. De (semi-) publieke ruimtes bieden ruimte voor lokale bijeenkomsten voor de gemeenschap.

6. Collectieve voorzieningen bieden gelegenheid voor (spontane) ontmoetingen. De Syp kent een gezamenlijke huiskamer in de plint van het gebouw.







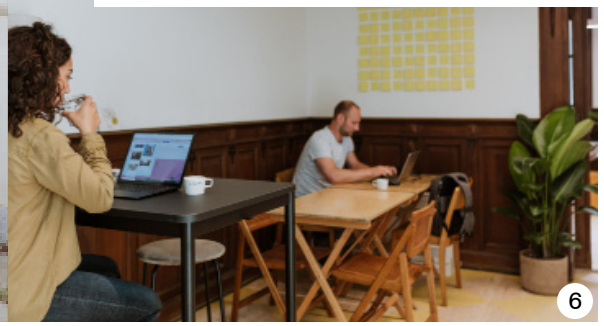


"Heb aandacht voor de buurt en de sterke leefgemeenschappen daarbinnen. Ga daar sensitief mee om"









2: Stedenbouw met een menselijke maat

Om een prettige stad te maken is een heldere structuur met voldoende samenhang en hiërarchie een basisbeginsel. Binnen dat kader geven de gebouwen vorm aan de onbebouwde ruimtes, zowel de openbare als de private. Gebouwen en bouwblokken van verschillende formaten staan 'aan de straat'. De straat is de plek waar adressen, brievenbussen en voordeuren zich bevinden. De gevel oriënteert zich op de straat en de gebouwen hebben een bepaalde samenhang zonder allemaal hetzelfde te zijn. Daarbij gaat het niet alleen over vorm en architectuur: het programma en wat er achter de gevel gebeurt, is net zo goed belangrijk.

Een leesbaar gebouw -een gebouw waarin gebruikers hun woning of werkplek kunnen aanwijzen- draagt bij aan de menselijke maat van het gebouw en het gebied. De maat, schaal en architectuur van een gebouw zijn belangrijk voor de ervaring op straat. Een lange eentonige gevel draagt niet bij aan de verblijfskwaliteit. Bij grotere bouwvolumes kan het daarom noodzakelijk zijn om het volume op te delen in verschillende eenheden. Dit kan door variatie aan te brengen in de architectuur, het bouwvolume, of door een diversiteit aan functies. Een ander middel om meer diversiteit aan te brengen in het straatbeeld is door grote kavels in kleinere delen te ontwikkelen. Hierdoor wordt het eigenaarschap verdeeld over meerdere partijen, wat kan zorgen voor meer betrokkenheid.

Richtlijnen

- Ontwerp gebouwen met aandacht voor alle zijdes. Levendige kopgevels en goede hoekoplossingen zijn essentieel om een gebouw te verankeren in de buurt. Het maken van een bijzondere woningtype of functie op de hoek van een bouwblok geeft de hoek van de straat een eigen gezicht en eigen adres.
- Een juiste korrelgrootte van een gebouw is afhankelijk van de locatie. Een juiste korrel kan je bereiken door te werken met verticale geleding, verspringende rooilijn, variërende hoogte en afwisselend materiaalgebruik. Het is belangrijk rekening te houden met de parcellering. Dit zorgt ervoor dat lijnen als minder lang worden ervaren.
- Wissel repetitie in het bouwblok af met onderscheidende architectonische elementen voor meer reliëf en diepte in de gevel.
- De kap- of dakvormen van de bebouwing van weerszijden van de straat zijn van invloed op het karakter van de openbare ruimte. Zij kunnen de straat beschutting en intimiteit geven, of juist uitstraling geven. Het zijn bouwstenen voor een levendig stadsbeeld .
- De bovenlaag van de bebouwing leent zich voor een afwijkende behandeling. Door de vorm van de toplaag kan de bebouwing een eigen karakter krijgen, en creëert bovendien mogelijkheden tot gebruik, zoals groene daken, wateropvang, zonnepanelen, dakterrassen, die relevant zijn voor duurzaamheid en woonkwaliteit.
- Ontwerp aansprekende architectuur met aandacht voor detaillering. Architectuur mag uitnodigen tot gesprek.

1. Een rijke detaillering zorgt voor diepte en verfijning. Parcellering door middel van gevelopeningen of ambachtelijke metselverbanden maken lijnen optisch minder lang.

2. Verticale geleding en een wisselende repetitie in architectuur en materiaal zorgt voor een passende korrelgrootte in het gebied.

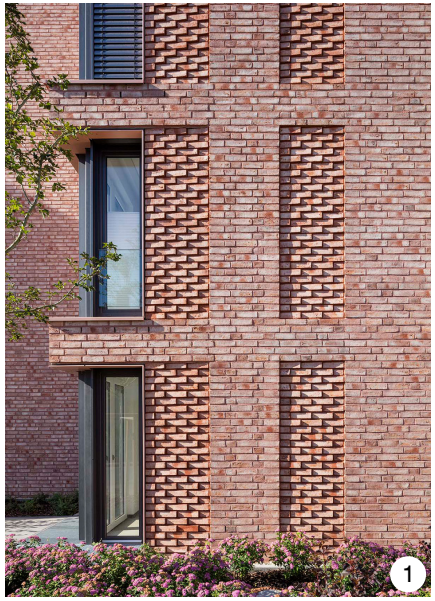
3. Een gesloten hoekoplossing zorgt voor een continue straatbeeld en biedt ruimte aan een afwijkende woning.

4. De functies in dit kantoorgebouw zijn vanaf de buitenzijde zichtbaar in het gebouw.

5. Gebouwen staan aan de straat en vormen een aangename openbare ruimte.

6. De bovenste laag van de bebouwing leent zich goed voor een verbijzondering. Dit zorgt voor een passende maat en schaal dat ervaren wordt vanaf de straat.

7. Extra aandacht voor hoeken en kopgevels in architectuur, of programma, zorgt voor een accent in de straat die van meerder kanten beleefd kan worden.















"Zorg voor raffinement: Utrecht is een verfijnde dame"



Hoogbouw met een menselijke maat

Gebouwen die hoger zijn dan 30 meter noemen we in Utrecht hoogbouw. Hiervoor gelden aanvullende kwaliteitseisen. Hoogbouw in Utrecht wordt altijd ingebed in de omgeving en de straat. Nieuwe hoogbouw is in Utrecht nooit meer een ‘stand alone’, maar is altijd onderdeel van een groter volume of bouwblok en heeft dus een stedelijke laag. Hiermee wordt voorkomen dat de technische functies die noodzakelijk zijn om een toren te laten functioneren, bijvoorbeeld afval en (fiets)parkeren, in de openbare ruimte landen.

De hoogte van de stedelijke laag is afhankelijk van de plek in de stad, maar varieert tussen de vier en acht bouwlagen. Tot deze hoogte houdt men vanuit de woningen of andere functies contact met de straat en verhoudt de bebouwing zich tot de straat. De toren wordt terugliggend ten opzichte van de stedelijke laag aangebracht. Zo wordt hoogbouw op een natuurlijke manier onderdeel van de straatwand, bovendien wordt windoverlast voorkomen (zie uitgangspunt Een aangenaam microklimaat) en ontstaat binnen hoogbouw meer ruimte voor levendige plinten, naast het oplossen van allerlei noodzakelijke functies (zie uitgangspunt Een excellente plint). Om te voorkomen dat de grote schaal van hoogbouw anoniem, eenvormig en sociaal onvelig wordt is een substantiele menging van functies, zoals wonen, bedrijvigheid, onderwijs, buurtfuncties, et cetera verplicht. Door deze mix ontstaat er een diversiteit aan mensen en gebeurtenissen waardoor er gedurende de dag en avond veel gebeurt op straat. Tevens stimuleert het om creatiever en slimmer gebruik te maken van de beschikbare ruimte.

Nieuwe hoogbouw in Utrecht wordt vormgegeven met slanke torens (op een stedelijke laag). Hiermee wordt (zon)licht en lucht in de omliggende ruimte zo veel mogelijk behouden. Ook dragen slanke torens bij aan een mooi stadssilhouet en kunnen zichtlijnen in de stad beter worden gehandhaafd. De omvang van de toren wordt bepaald door zijn functie en hoogte. Het vloeroppervlak dat nodig is om betaalbare hoogbouw te realiseren verschilt per functie. Er wordt gestimuleerd om compacte torens te maken in plaats van andere gebouwvormen. Schijven zijn niet toegestaan omdat zij - aan de brede zijde - te veel het zicht ontnemen. Andere vormen (rond, driehoekig, met afgeronde hoeken) zijn goed denkbaar, het is een kwaliteit als er niet alleen rechthoekige torens gebouwd worden.

Richtlijnen specifiek voor hoogbouw

- Hoogbouw - gebouwen hoger dan 30 meter - heeft een bredere stedelijke laag (een groter volume of een bouwblok). Hoogbouw staat nooit op zichzelf.
- De stedelijke laag is vier tot maximaal acht bouwlagen hoog. De exacte hoogte is afhankelijk van de context van het gebied en is in goede verhouding met de hoogte van de toren.
- Na de stedelijke laag volgt een terugliggende laag (setback). De setback zorgt voor een menselijke maat en aangename beleving op straatniveau. De afstand van de setback staat in verhouding met de hoogte van de toren en de stedelijk laag en wordt mede bepaald door de uitkomsten van de benodigde windonderzoeken.
- In de stedelijke laag van een toren is voldoende ruimte voor een goede inpassing van alle noodzakelijke voorzieningen (technische ruimten, ruimte voor afval, fietsenstalling, parkeren, etc) zodat er voldoende ruimte is voor actieve functies in de plint.
- Een substantiele menging van functies, doelgroepen en/of een variatie in (woon- of werk)types en plattegronden is gewenst in de toren (verticaal bestemmen) en verplicht op blokniveau (horizontaal bestemmen).
- Bij grotere gebiedsontwikkelingen behoren torens onderdeel uit te maken van een stedenbouwkundig ensemble, waarin gestreefd wordt naar een compositie van torens met verschillende hoogtes.
- Hoogbouw wordt vormgegeven met slanke torens.
- Utrechtse hoogbouw wordt beeindigd door de bovenste lagen op een subtiele wijze te verbijzonderen, waarbij technische installaties uit het zicht worden weggewerkt.

1. Hoogbouw staat niet op zichzelf maar is onderdeel van een stedelijke laag. De stedelijke laag wordt met een setback onderscheiden van de rest van het gebouw. Hierdoor ontstaat een menselijke overgang van straat, naar gebouw, naar de toren.

2. De eerste 4 tot 8 bouwalgen vormen de stedelijke laag. De bovenste verdiepingen worden verbijzonderd met een weloverwogen beëindiging van het gebouw.

3. De beëindiging van het gebouw heeft een subtiele verbijzondering.

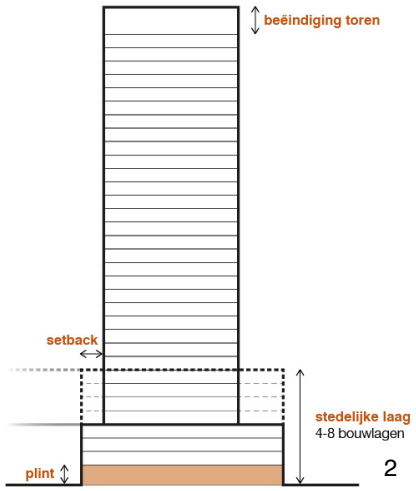
4. De toren krijgt een menselijke maat door opdeling in kleinere eenheden. Zo kun je gemakkelijker aanwijzen waar je woont.

5. De stedelijke laag is voorzien van een actieve plint met een goede binnen- buitenrelatie. De setback kan een onderscheid geven in het programma van het gebouw.

6. Hoogbouw maakt onderdeel van een groter volume en ligt terug vanaf de straat.

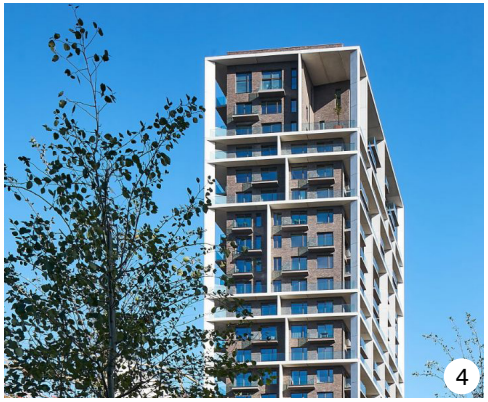
7. 'Stand alone'-torens zorgen voor slecht windklimaat en een gesloten begane grond. Eindeloze repetitie van ramen dragen niet bij aan de leesbaarheid van het gebouw.


1



2


3


4


5

"De Dom moet je kunnen blijven zien"



6


7

3: Zachte overgang publiek-privé

Een goed vormgegeven overgang van een woning naar het openbaar gebied stimuleert spontane ontmoeting. Het voorkomt dode plinten en dichte gordijnen en daarmee anonimiteit en ongewenst gedrag.

De overgang tussen openbaar en privé is in veel gevallen, zoals in een typische woonstraat, de ruimte tussen de stoep en je voordeur; de intermediaire zone. De intermediaire zone kan zich ook bevinden op de galerij of in de portiek waaraan je woont. Soms bestaat de overgang uit de gedeelde ruimte waar je langs komt om je post op te halen, nadat je je auto of fiets hebt geparkeerd in de parkeergarage onder je woning. In grotere woonblokken waar veel mensen samen in een gebouw wonen is extra aandacht nodig voor waar bewoners elkaar tegen komen. Ook moeten gebouwen in de volle breedte toegankelijk zijn.

In het gebouw moeten routes zo vormgegeven worden dat vanuit elke entree (ook parkeren) een ontmoetingsplek (binnentuin, hal, plein) onderdeel van die route is. Het is bijvoorbeeld onwenselijk direct vanuit de parkeergarage naar de woonverdieping te gaan. Iedere bewoner komt eerst door de hal voordat hij/zij naar de woonverdieping kan gaan.

De ruimte tussen publiek en privé is de plek waar het sociale contact met je directe buren plaatsvindt. Of dat nu in een woonstraat is of in de gemeenschappelijke hal, het is de plek waar je even een praatje maakt met je buurman of buurvrouw na het wegbrengen van het afval. Tegelijkertijd is het een plek die je, je kan toe-eigenen door er een paar bloempotten of een bankje neer te zetten. Hoewel het contact in de overgangszone soms vluchtig en kortstondig is, draagt het wel degelijk bij aan de sociale verbinding van de buurt of in het gebouw. De intermediaire zone biedt extra leefruimte en kan een zekere intimiteit en gezelligheid creëren. Daarnaast biedt het ruimte voor extra (gevel)groen in de straat.

In levendige gebieden waar veel functies, zoals winkels, horeca en kantoren, aan de openbare ruimte gelegen zijn kan de intermediaire zone ook van toegevoegde waarde zijn. Het is een zone voor koopwaar, een bankje, of een klein terrasje. Het gebruik van de buitenruimte in samenhang met hetgeen er achter de gevel gebeurt kan op een positieve manier bijdragen aan de levendigheid van de stad.

Richtlijnen

- Zorg voor een intermediaire zone tussen de woning en de openbare ruimte. Voor woningen direct aan de stoep of op een galerij is dit de ruimte voor de deur die mensen kunnen toe-eigenen. Voor woningen in een woonblok is dit een gemeenschappelijke ruimte, waar de bewoners langs komen voordat ze hun woning betreden. Zorg er voor dat de overgang van publiek naar semipubliek of semiprivé, naar privé stapsgewijs is.
- Zorg voor een heldere afbakening van de intermediaire zone, zodat duidelijk is welk gebied door de bewoner toegeëigend kan worden. Dit kan bijvoorbeeld door subtiele verschillen in de materialisering en/of beplanting.
- Voor woonblokken met een parkeergarage geldt dat de parkeergarage niet direct doorgeschakeld naar de woning mag zijn. Dit betekent dat een lift of trap vanuit de parkeergarage eerst stopt bij een gemeenschappelijke ruimte, vanuit waar de bewoners een andere lift of trap nemen naar hun eigen voordeur. Zo kunnen bewoners elkaar tegenkomen en wordt de kans op ondermijning verkleind.
- Bij projecten wordt er in de volle breedte rekening gehouden met de toegankelijkheid van het gebouw. Niet enkel rolstoeltoegankelijkheid.

1. De routing van parkeergelegenheid naar de woonruimte wordt verbonden door een gemeenschappelijke ruimte. Dit geeft ruimte aan ontmoeting en voorkomt ondermijning en anonimiteit.

2. Een duidelijke afbakening van de drempelzone zorgt voor intimiteit en een bepaalde mate van privacy

3. Brede galerijen bieden een plek voor ontmoeting en eigenaarschap.

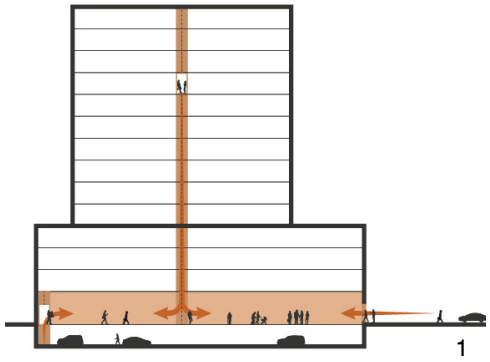
4. Onvoldoende privacy zorgt - ondanks entrees en raamopeningen - voor een gesloten straatbeeld.

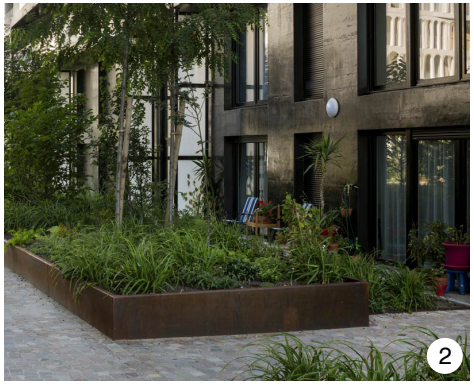
5. De zone voor het huis kan toegeeigend worden door bewoners en nodigt uit voor een praatje met de buren.

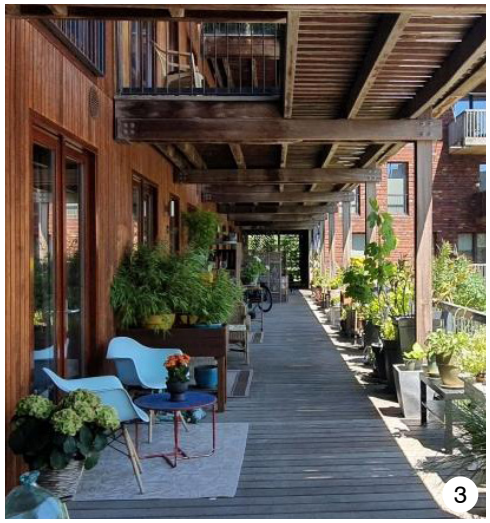
6. Het gebouw en het omliggende landschap lopen in elkaar over bij het Prinses Maxima Centrum en zorgt voor een zachte overgang.

7. De drempelzone kan ook binnen de rooilijn liggen. Dit zorgt voor meer geborgenheid.

8. Een haag zorgt voor een heldere afbakening van de openbare ruimte met de private buitenruimte en zorgt voor privacy.

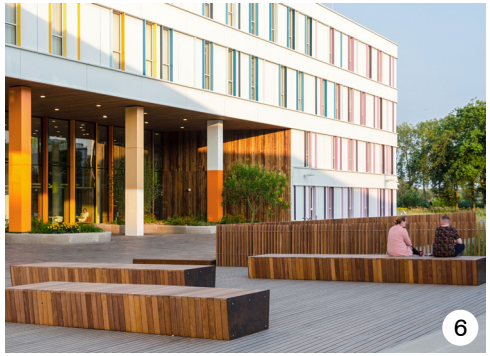

1


2


3


4


5


6


7


8

"Zorg voor zitplekken voor de deur"



4: Een excellente plint

De eerste laag (of eerste lagen) van een gebouw, de plint, is de plek waar interactie plaatsvindt tussen binnen en buiten. Plinten zijn belangrijk voor de uitstraling van een gebouw en de levendigheid en sociale veiligheid in een buurt. De beleving op ooghoogte – hoe we de ruimte ervaren als we er doorheen lopen – speelt een belangrijke rol in de waardering van de leefbaarheid op straat. Het contact tussen het gebouw en de openbare ruimte is daarbij essentieel. Een aantrekkelijke openbare ruimte is gebaat bij een goed ontworpen plint met entrees en ramen op regelmatige afstand.

Hoe een goede plint eruitziet en welke functies er in de plint zitten is afhankelijk van welke plek in de stad de plint zich bevindt. Levendige en actieve plinten zijn plekken in de buurt die kunnen bijdragen aan het functioneren en de leefbaarheid van de wijk: ruimte voor kleinschalige winkels en bedrijven, ateliers voor kunstenaars en ontwerpers, buurtvoorzieningen en dienstverlening. De levendige plint zorgt voor vitale en aantrekkelijke reuringgebieden. Om maximale interactie tussen de binnen en buiten te stimuleren worden de plinten transparant ontworpen. Daarnaast is het van belang is dat plintruimtes niet worden gezien als louter een commerciële ruimte die huur oplevert, maar als een ruimte die bijdraagt aan gebruik en levendigheid van een gebouw, straat en buurt. Een goede plint is dus niet alleen aan ontwerpopgave maar ook een beheer- en managementopgave.

Ook in de rustgebieden moet nagedacht worden over goede plinten. In rustgebieden zal af en toe een levendige functie in de plint zitten, maar zal vooral de woonfunctie dominant zijn. Bij woningen in de plint is er aandacht nodig voor het ontwerp, met name in de woningplattegrond. Slaapkamers grenzend aan de straat zorgen voor dichte gordijnen en anonimiteit. Een keuken daarentegen kan juist extra ontmoeting en contact tot stand brengen. Zorg voor een directe en makkelijke relatie tussen de drempelzone en de verblijfsruimtes van de woning die er direct aan grenzen. Het gebruik van een borstwering, in plaats van glas, zorgt voor meer privacy. Om ‘dode’ plinten te voorkomen worden garages, bergingen en technische ruimtes zo veel als mogelijk buiten het straatbeeld georganiseerd. Ze kunnen binnen een bouwblok worden geplaatst, afgezoomd met woningen of andere functies.

Richtlijnen

- Zorg voor een plezierige beleving op begane grond door zorgvuldige en rijke detaillering en de toepassing van tactiele materialen in de gevel.
- Zorg voor variatie bij langere aaneengesloten plinten, bijvoorbeeld door meerdere entrees over de lengte van het bouwblok. Deze entrees kunnen van woningen, bedrijven of voorzieningen zijn.
- Zorg ervoor dat grootschalige functies worden afgezoomd met kleinschalige units.
- Indien utilitaire functies onderdeel moeten uitmaken van de plint van het gebouw (bijvoorbeeld door vereiste toegang vanaf de straat) dan bevinden deze functies zich aan de minst publieke zijde van het gebouw. Entrees naar utilitaire functies zijn mee-ontworpen binnen de architectuur van het gebouw.
- Raamopeningen moeten zorgen voor voldoende uitzicht van binnen naar buiten, maar ook voldoende privacy bieden. Voorkom bij woningen het gebruik van te veel glas op de begane grond, omdat deze in de praktijk vaak worden gesloten met gordijnen. Ook de indeling van de woningplattegrond heeft invloed op het straatbeeld.
- Afhankelijk van de ligging in de stad voorziet de plint in de behoefte voor diverse functies (winkels, horeca, bedrijvigheid en maatschappelijke voorzieningen) en zorgt de diversiteit aan functies voor levendigheid gedurende de dag: in de ochtend, middag en avond.
- Voor een aantrekkelijk reuringgebied met diversiteit aan voorzieningen is diversiteit aan huurprijzen van plintruimte wenselijk.

1. Een goede plint is afgestemd op een de inpandige functie waarin de beleving van binnen en buiten naadloos met elkaar verbonden is.

2. Een gesloten plint door installaties en weerspiegelende ramen met dichte gordijnen dient - vooral over langere afstand - voorkomen te worden.

3. Een geïntegreerd bankje bij een raamopening nodigt uit tot gebruik.

4 Een afgebakende ruimte biedt winkeliers de mogelijkheid hun waar te stallen.

5. In de gevel van deze woningen is een bijzondere gevelsteen opgenomen waar staaldraden in gespannen kunnen worden. Zo kunnen bewoners hun eigen gebouw vergroenen en de detaillering draagt bij aan het aangename straatbeeld.

6. Nutsvoorzieningen maken onderdeel uit van het gebouw en zijn in de architectuur geïntegreerd.

7. Het gebruik van detail en tactiele materialen zorgen voor een fijne beleving vanaf de straat. De hoogte van de plint varieert, heeft meerdere entrees en een arcade die een brug slaan tussen gebouw en openbare ruimte.


1


2


3

“Een levendige plint met ‘ogen op straat’ zorgt voor een veilig gevoel”




4




5



6



7

5: Buurten nodigen uit om te lopen

Buurten in de gemeente Utrecht stimuleren inwoners om te lopen, zowel functioneel, recreatief als sportief. Dat heeft meerdere voordelen, van directe persoonlijke gezondheid tot een duurzamere omgeving; het is immers een schone en goedkope vorm van mobiliteit met een kleine ruimtevraag. Lopen heeft fysieke en mentale gezondheidseffecten en het verhoogt de leefbaarheid doordat het ontmoetingen stimuleert en de zelfredzaamheid vergroot. Daarnaast draagt het vaak bij aan de economische gezondheid van een buurt. Door de focus op de voetganger maken we ruimte in de stad, letterlijk. Meer ruimte voor groen, klimaatadaptie, spelen, bewegen, verplaatsen, verblijven en ontmoeten. Alles wat wonen in onze compacte en groeiende stad zo fijn maakt. Lopen begint bij de voordeur en wordt naast fietsen voor korte afstanden in Utrecht de meest vanzelfsprekende en aantrekkelijke manier om een bestemming te bereiken.

Om een uitnodigende buurt voor voetgangers te zijn moet de ruimte zo ingericht worden dat je er ook daadwerkelijk graag wilt en kunt lopen. Om te kunnen lopen is voldoende ruimte, verkeersveiligheid en sociale veiligheid randvoorwaardelijk. Door minder auto's in het straatbeeld een plek te geven ontstaat hiervoor ruimte. Daarnaast zijn voldoende brede stoepen en een fijnmazig netwerk, waarbij dagelijkse voorzieningen op loopafstand aanwezig zijn, van belang. Voor de fijnmazigheid is het nodig dat de afstand tussen bouwblokken voldoende klein is. Naast het functionele netwerk is er op wijkniveau een netwerk van groene ommetjes dat vanuit ieder huis 'om de hoek' ligt. Barrières in het netwerk, zoals drukke straten of een spoorlijn, dienen beslecht te worden om keuzevrijheid te vergroten. Veiligheid, zowel fysiek als sociaal, wordt georganiseerd door voldoende ogen op straat en een goede bescherming tegen de fysieke gevaren van andere weggebruikers.

Naast deze randvoorwaarden – de ondergrens – heeft de kwaliteit van een route een grote impact op de keuze om wel of niet te gaan lopen. De beleving, een aantrekkelijke inrichting en comfort zijn belangrijk: denk aan voldoende groen, keuze tussen zon of schaduw, niet worden weggewaaid en voldoende rustpunten (zie de uitgangspunten een aangename openbare ruimte en een aangenaam microklimaat). Een prettige beleving op ooghoogte stimuleert lopen. Er dient daarom voldoende visuele variatie in een straat gecreëerd te worden. Het is van belang dat er aandacht is voor detaillering en materiaalgebruik van de gebouwen naast de stoep, met name in de eerste bouwlagen (zie uitgangspunt Excellente plinten).

Een houvast om te zorgen voor een beloopbare buurt voor iedereen moet er gedacht worden vanuit de meest kwetsbare doelgroepen. Wanneer de openbare ruimte toegankelijk en veilig is voor kwetsbare voetgangers, zoals mensen met beperking, ouders met jonge kinderen en ouderen, dan zal deze goed beloopbaar zijn voor iedereen.

Richtlijnen

- Ontwerp gebouwen en buurten met de beleving voor voetgangers en fietsers centraal.
- Richt routes met kwaliteit en groen in. Wandelroutes lopen zo veel als mogelijk langs groen en onder de kronen van bomen.
- Stimuleer lopen door keuzevrijheid te bieden. Richt een fijnmazig netwerk in dat verschillende type plekken met elkaar verbindt. De maaswijdte van het stratenpatroon tussen bouwblokken is bij voorkeur niet groter dan 50 tot 100 meter.
- Zet in op het verbeteren van de verbinding tussen verschillende buurten en naar groenvoorzieningen door barrières te slechten. Creëer zo min mogelijk nieuwe barrières. Bij ongelijkvloerse kruisingen blijft het langzaam verkeer idealiter op maaiveld.
- Lopen in de buurten is inclusief. Ontwerp vanuit de meest kwetsbare doelgroepen, zodat de ruimte voor iedereen toegankelijk, comfortabel en sociaal veilig is.

1. Routes waar de wandelaar centraal staat maken een aantrekkelijke plek in de wijk waar mensen graag een ommetje maken.

2. Fijne straten om te wandelen zijn ingericht met groen. Bomen en beplanting leveren een esthetisch bijdrage maar zorgen ook voor verkoeling tijdens warmere periodes.

3. Een wandelpad verbindt belangrijke plekken in het Werkspoorkwartier en vormt daarmee voor werknemers een aantrekkelijke route om bijvoorbeeld tijdens de lunch een ommetje te maken.

4. Straten waar de verhouding tussen verharding (voor auto's) en groen en bomen uit balans is, zijn niet uitnodigend om te wandelen.

5. Doorgangen in een fijnmazig netwerk hebben een bepaalde maat- en schaal waardoor de route veilig voelt. Entrees van woningen maakt de beleving aangenamer.

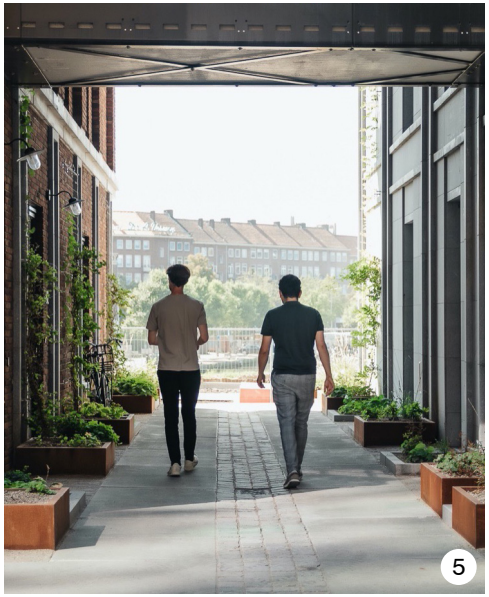
6. Barrières zijn voor wandelaars overbrugd waardoor een aaneengesloten wandelnetwerk ontstaat.















6: Een uitnodigende openbare ruimte

De openbare ruimte is de plek waar de bewoners -zowel mens en dier- van de stad samenkomen en samenleven. Een ideale buitenruimte nodigt uit tot bewegen, verblijven, verplaatsen, sporten, spelen, ontmoeten, ontdekken, recreëren en ontspannen. Het heeft voor ieder wat wils en is door iedereen te gebruiken. Het is belangrijk dat de verblijfskwaliteit op orde is en dat de openbare ruimte voldoende beschutting biedt zodat mensen, dieren en planten kunnen samenleven.

Een belangrijke functie van de openbare ruimte is het faciliteren van allerlei vormen van ontmoeting. Betekenisvolle sociale contacten zijn belangrijk voor ons welzijn en gezondheid, en ze zorgen voor leefbare buurten en wijken. Ontmoetingen vinden plaats op allerlei manieren, van kortstondige spontane ontmoetingen tot ontmoetingen die uitgroeien tot vriendschappen. Multifunctionele ruimten waar verschillende mensen (variërend in leeftijd, etniciteit, opleidingsniveau, etc.) op hetzelfde moment verschillende dingen doen, zorgen voor toevallige ontmoetingen, contact en kennismaking met elkaar. De ruimtes moeten gelegenheid bieden voor zowel gezamenlijke gebeurtenissen als individuele ontmoetingen. Het is belangrijk in een stad dat de openbare ruimte in de basis voor iedereen toegankelijk is (publiek). Er zijn plekken waar je even kunt zitten zonder een drankje te moeten bestellen en waar je zelf je eigen broodje kunt eten.

Bij een verdichtende stad neemt de druk op de openbare ruimte toe. Als er meer woningen en bedrijven worden gebouwd komen er meer fietsen, auto's, afvalcontainers, goederenstromen, et cetera. Daarnaast vraagt de energietransitie om een enorme ruimtelijke opgave om de benodigde energievoorzieningen in te passen in nieuwe, maar ook in de bestaande buurten. Al deze ruimtevragers staan op gespannen voet met elkaar. Alle functies die niet positief bijdragen aan de uitstraling en gebruikswaarde van de openbare ruimte moeten zo veel als mogelijk inpandig worden opgelost. Hierdoor blijft er in de openbare ruimte meer ruimte over voor de voetganger, groen in de volle grond en ruimte voor ontmoeting. Voor een goed ingerichte openbare ruimte is sturing op de ondergrond essentieel.

Richtlijnen

- Zorg voor duidelijk afgebakende openbare ruimte door middel van goed geplaatste en ontworpen volumes. Maak een helder netwerk van straten pleinen en plekken met een duidelijke hiërarchie.
- Stimuleer in de openbare ruimte (intensief en) meervoudig ruimtegebruik door meerdere activiteiten op en rond dezelfde plek te mogelijk te maken.
- Stimuleer ontmoeting tussen verschillende groepen door het programmeren van een diversiteit aan voorzieningen rond parken, pleinen en andere verblijfsgebieden.
- Zorg voor helder bestemde openbare ruimte (gebruik) passend bij de context (rustige woonwijk of druk centrumgebied).
- Alle utilitaire voorzieningen die behoren bij een gebouw worden geïntegreerd in het plan en liggen altijd binnen de rooilijn om de openbare ruimte te ontlasten.
- Nutsvoorzieningen moeten inpandig ingepast worden om de openbare ruimte te ontlasten. Wanneer dit niet mogelijk is dan worden ze achter de rooilijn ingepast, bijvoorbeeld geclusterd met een ander gebouw of op een binnenterrein. Pas wanneer er gemotiveerd kan worden dat dit niet mogelijk is, wordt een locatie in de openbare ruimte onderzocht. Er wordt in eerste instantie gezocht naar een verharde plek. Als er echt nergens een andere plek beschikbaar is, is het plaatsen in het groen mogelijk.

1. Een aangename zitplek faciliteert een korte stop op de route of een spontane ontmoeting.

2. De fijne openbare ruimte langs de singel nodigt uit om te sporten, verblijven en ontmoeten.

3. De benodigde nutsvoorziening is ingepast in het buurtcafe.

4. Een parkeerterrein op maandag is de plek voor de markt op dinsdag. Intensief en meervoudig ruimtegebruik zorgt er voor dat de plek maximaal wordt benut.

5. Een waterelement zorgt voor speelplezier en brengt verschillende type mensen bij elkaar.

6. Het skatepark op het Jaarbeursplein zorgt voor levendigheid en is een belangrijke ontmoetingsplek.

7. De hiërarchie van het netwerk is helder onderscheiden door middel van materiaalgebruik. Aan het netwerk zijn zitplekken waar spontane ontmoetingen plaats kunnen vinden.


1


2




3


4


5


6


7

7: Gevarieerd en verbonden groenblauw

Groen in de stad is het fundament voor gezond stedelijk leven. Het zorgt voor een aantrekkelijke leefomgeving voor de inwoners van Utrecht waar mensen elkaar kunnen ontmoeten, tot rust kunnen komen, ontspannen of verkoeling zoeken. Daarnaast zorgt het voor een gezondere leefomgeving: schonere lucht, sneller herstel, een beter microklimaat en meer beweging. Groen legt CO2 vast en beperkt de gevolgen van klimaatverandering door hemelwater vast te houden, de stad te verkoelen en het ecosysteem robuuster te maken voor meer biodiversiteit. Een gezonde bodem en een goede waterkwaliteit is een belangrijke voorwaarde voor een goed functionerend groenblauw systeem.

Door verdichting wordt de menselijke druk op het groen in en om de stad steeds groter. Op alle schaalniveaus wordt gewerkt aan een versterking van het groenblauwe raamwerk waarin mens, plant en dier samengaan. De mogelijkheden voor groen worden door zowel de boven- als ondergrondse ruimte beperkt. Het is daarom belangrijk om de verschillende waarden van groen en blauw met elkaar te combineren, en te koppelen aan andere functies. Op gebouwniveau kunnen daken, gevels en (verhoogde) binnenterreinen gebruikt worden als plekken om te vergroenen. Daarnaast kan door natuurinclusief te bouwen nest- en verblijfsruimte voor dieren worden gerealiseerd. Dieren, bomen, bodem en water maken ook deel uit van de stad. Bij gebiedsontwikkeling is het essentieel dat er wordt ingezet op een gezonde stad in de brede zin. Een houvast hiervoor kan zijn om gebiedsontwikkelingen te beschouwen ‘door de ogen’ van een paar doelsoorten. Om ervoor te zorgen dat groen bijdraagt aan een aantrekkelijke leefomgeving is het essentieel dat de condities voor bomen, struiken en planten om te kunnen groeien op orde zijn.

Richtlijnen

- Zorg voor een robuust groen en blauw systeem. Stem de inrichting van groen af op de waterfunctie, bodemsoort, het natuurtype en de doelsoorten die in de omgeving gewenst zijn. Gebruik een diversiteit aan soorten ten behoeve van de biodiversiteit.
- Zorg voor verbonden groen. Groen op daken, gevels en in tuinen staat niet op zichzelf maar sluit zo veel als mogelijk aan bij het groen in de openbare ruimte en de stedelijke groenstructuur. Eventuele barrières worden voorzien van een passagemogelijkheid voor dieren.
- Zorg dat het gerealiseerde groen aan meerdere doelen/waarden bijdraagt en combineer andere functies, zoals waterberging, zo veel mogelijk met groen.
- Natuurlijke oplossingen gaan voor technische oplossingen.
- Idealiter worden bomen, struiken en planten in de volle grond geplaatst. Zorg daarbij voor voldoende onder- en bovengrondse groeiruimte voor bomen, struiken en planten. Dit kan ook door uitsparingen in (de benodigde) parkeergarage.
- Zorg op daken, gevels en binnentuinen voor een goede leeflaag voor groen.
- Houd hemelwater vast waar het valt (minimaal 90%) en gebruik het bij voorkeur nuttig. Bijvoorbeeld als bewatering van het groen.
- Voorkom (grond)wateroverlast door rekening te houden met de hoogte van het bouw- en vloerpeil van gebouwen.
- Maak gebouwen en de buitenruimte natuurinclusief bijvoorbeeld door middel van nestvoorzieningen voor soorten zoals de huismus, de gierzwaluw en de dwergvleermuis.

1. Een groene inrichting van de straat door bewoners zorgt voor een aangename sfeer en binding met de eigen leefomgeving.

2. Een leeflaag met onvoldoende dikte zorgt voor schrale beplanting die onvoldoende bijdraagt aan een fijn leefklimaat voor mens en dier.

3.. Een (verhoogde) binnentuin heeft een goede leeflaag nodig voor robuust groen. Bomen, en planten die uit kunnen groeien tot hun volwassen grote zorgen voor een fijne plek voor de bewoners en de biodiversiteit.

4. Gevels worden benut voor groen.

5. Het duurzaam vergroenen van bedrijventerreinen maakt de vaak verharde terreinen tegelijkertijd aantrekkelijker voor werknemers, klanten en leveranciers.

6. De binnentuin van een van de woonblokken in de Veemarkt vormt een gedeelde groene oase die bedacht is door toekomstige bewoners. Privetuinen grenzen via een zachte overgang aan een gedeelde ruimte.

7. Verbindingswegen, zoals de Eykmanlaan, bieden ruimte voor waterberging en biodiversiteit.

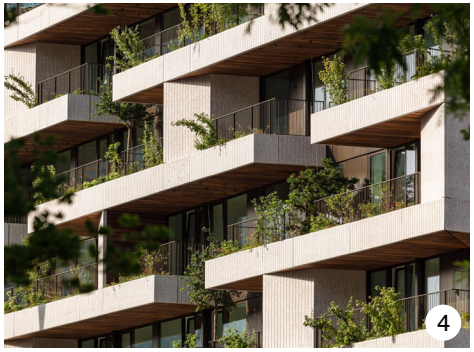
"Geen voortuin is prima als er een park om de hoek is"

















8: Een aangenaam microklimaat

Het weer beïnvloedt in steeds grotere mate het gebruik van onze leefomgeving. Vooral voor verblijfsplekken is een aangenaam microklimaat van belang omdat dit de plekken zijn waar veel mensen zich langdurig bevinden. Factoren die van belang zijn voor een aangenaam microklimaat zijn wind, zon, groen, schaduw en geluid.

De invloed van wind kan zowel positief als negatief zijn. Een briesje kan verkoelend zijn op hete dagen, maar wind kan ook vervelend of zelfs gevaarlijk zijn. Bij de ontwikkeling van nieuwbouw, vooral als deze hoger is dan de naastliggende omgeving, moet windhinder en windgevaar voorkomen worden. Bij windgevaar kunnen windsnelheden zo hoog worden dat mensen omvergeblazen worden. Er is sprake van windhinder als op loop- of verblijfsniveau de drempelsnelheid voor windhinder te vaak wordt overschreden. Bij het meten van windhinder wordt er voor verschillende activiteiten (doorlopen, slenteren en verblijven) een drempelwaarde gedefinieerd. Afhankelijk van het type gebied en het daaraan gekoppelde activiteit kunnen strengere eisen aan het windklimaat worden gesteld. Over het algemeen zijn op plekken waar veel mensen verblijven de eisen strenger. In doorloopgebieden zijn de eisen minder hoog. Slentergbieden zitten hier tussenin.

De zon werkt vaak uitnodigend en dus positief voor het maken van een aangenaam microklimaat. In gebieden met woningen, winkels en (groene) ontmoetingsplekken ligt het onttrekken van zonlicht dan ook gevoeliger dan in gebieden met veel grootschalige infrastructuur en bedrijvigheid. Naast de effecten van bezonning op de openbare ruimte dienen ook de effecten op bestaande woningen en binnenterreinen te worden beoordeeld bij een initiatief. Naast het willen stimuleren van voldoende zonuren, wordt het steeds urgenter om hittestress te voorkomen. Het ontwerpen van voldoende groen, schaduwen het inzetten van het verkoelende effect van wind is dus net zo belangrijk. Met name in de zomer.

Geluid is van grote invloed op gezondheid. Ongewenst geluid is een vaak onderschatte oorzaak van gezondheidsproblemen. Vanwege deze negatieve gezondheidseffecten wordt er gestreefd naar lage geluidsbelasting op gevels van woningen. Per woning is één geluidsluwe gevel randvoorwaardelijk. Bewoners krijgen hiermee de mogelijkheid zich even terug te trekken van het rumoer in de stad. Om ervoor te zorgen dat bewoners van stedelijke bouwblokken geen overlast van elkaar ondervinden, door bijvoorbeeld een spelend kind op de galerij of een aantal bewoners die afspreken in de gezamenlijke binnentuin, is ook hier een goede akoestiek van wezenlijk belang.

Richtlijnen

- Windonderzoek is verplicht bij hoogbouw en bij grotere gebiedsontwikkelingen (500 woningen of meer). De initiatiefnemer moet vroeg en in meerdere fases van het ontwerpproces onderzoek laten doen door een gespecialiseerd bureau. Windonderzoek moet altijd uitgevoerd worden volgens de landelijke methode. Windgevaar en windhinder moeten beiden (apart) onderzocht worden.
- Windgevaar is nooit toegestaan. Windhinder wordt getoetst op basis van vooraf vastgestelde windklassen per activiteit (doorlopen, slenteren of verblijven).
- Windoverlast veroorzaakt door gebouwen wordt opgelost door de positionering van volumes binnen het stedenbouwkundig plan en/of de vorm van het gebouw (zoals rondingen of setbacks). Maatregelen in de openbare ruimte (zoals schermen of bomen) zijn ongewenst om windoverlast op te lossen.
- Voor hoogbouw (of gebouwen aan een representatieve openbare ruimte) moet voor het gehele gebied een zonnestudie gedaan worden waarin sunspots en representatieve ruimtes zijn aangewezen.
- Neem de bezonning op woningen en bijbehorende (gezamenlijke) buitenruimte vroegtijdig mee in het ontwerp.
- Voor elke ontwikkeling moet de bezonning op omliggende woningen worden uitgewerkt op basis van twee bezonningsuren per dag, met als toetsingsdatum 21 maart of 21 september.
- Neem de geluidsbelasting op de gevels en de akoestiek van de verblijfsplekken vroegtijdig mee in het ontwerp van het gebouw. Elke woning heeft één geluidsluwe gevel. Verblijfsplekken zijn bijvoorbeeld een gezamenlijke binnentuin, een brede galerij of een individueel balkon.

1. Setbacks in de bouwvolumes verminderen windhinder en voorkomen dat maatregelen achteraf opgelost moeten worden in, of ten kostte van, de openbare ruimte.

2. Op het Jaarbeursplein gebruiken mensen de trap als zitplek om te genieten van de zon.

3. Het voorkomen van windhinder is belangrijk voor de veiligheid en leefbaarheid van de stad.

4. Een luifel tegen valwinden is een ongewenste oplossing, en dient voorkomen te worden.

5. Inzicht in geluidsbelasting en akoestiek zorgt voor een beter ontwerp van een gebouw waar gebruikers fijner kunnen verblijven.

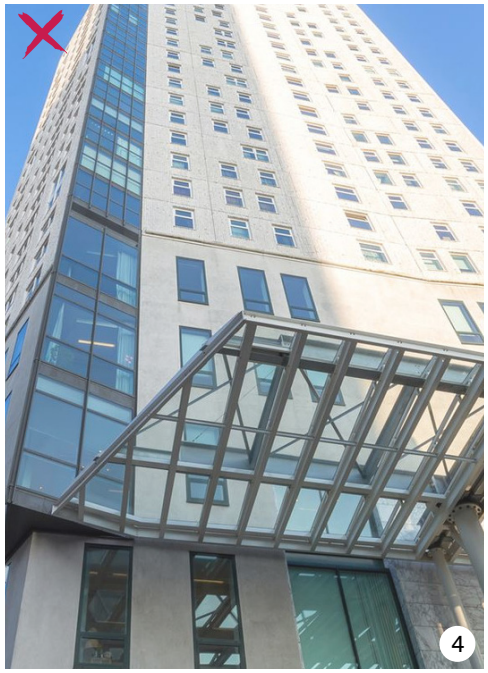
6. Een waterelement zorgt voor verkoeling tijdens warme periodes.

7. Voldoende groen zorgt jaarrond voor een beter microklimaat. Bomen laten zon toe in de winter en beschermen tegen de zon in de zomer met hun bladerdak.


1


2


3


4


5


6

"Houd rekening met wind bij hoge gebouwen. Bij ons huidige huis kunnen we soms de voordeur amper open krijgen vanwege de wind"


7

9: Laat ruimte voor het onverwachte

Aan de rafelranden van de stad ‘gebeurt het’. Het zijn niet de letterlijke randen van de stad, maar de plekken waar nieuwe ideeën ontstaan, waar onderkomens goedkoop zijn en waar creatieve geesten elkaar opzoeken. Rafelranden laten zich niet plannen. Ze ontstaan juist bij het ontbreken van planning. Op plekken die langzaam hun functie verliezen, waar meer leegstand is, minder regels en daarmee ruimte voor initiatief. Een gemeente heeft behoefte aan deze goedkope, laagdrempelige plekken, waar meer vrijheid is. De creatieve en culturele sector floreert op plekken waar veel kleine nieuwe bedrijfjes zich kunnen vestigen. Vaak zorgen ze ervoor dat een vergeten plek weer op de kaart komt te staan en bij een groter publiek bekend wordt, zoals de Vechtclub XL de Merwedekanaalzone activeert en Perron E het wisselspoorgebied.

De rafelrandjes van de stad dreigen vaak verloren te gaan op het moment dat de gebiedsontwikkeling start, terwijl deze onverwachte plekken vaak van meerwaarde zijn voor de buurt en de stad als geheel. Wanneer een ontwikkeling nog niet is gestart kan leegstaand vastgoed gebruikt worden voor tijdelijke initiatieven. Braakliggende kavels kunnen ingezet worden voor (tijdelijke) natuurontwikkeling of placemaking: het geven van gebruikswaarde aan de plek. Het omarmen en het inpassen van de broedplaatsen draagt bij aan de eigenheid en identiteit van de plek en dienen zo veel mogelijk behouden te blijven, ook na de ontwikkeling.

Eigenaarschap - collectief of individueel - draagt positief bij aan de ontwikkeling van de stad en zorgt voor betrokkenheid. Ruimte bieden aan (collectieve) initiatieven, zoals bijvoorbeeld (collectief) particulier opdrachtgeverschap, is belangrijk. Bewoners of andere gebruikers hebben ruimte nodig om individueel of gezamenlijk hun eigen (woon) omgeving eigen te maken. Er is plek nodig om te kunnen rommelen. Dit kan bijvoorbeeld vooraf een plek krijgen in het ontwerptraject waarbij (toekomstige) gebruikers betrokken worden bij bijvoorbeeld de inrichting van een gezamenlijke binnentuin. Of achteraf waarin er ruimte wordt gegeven aan gebruikers om ruimte toe te eigen (zie principe zachte overgang openbaar privé). Ook de mate van flexibiliteit in de woningplattegronden speelt hierin een rol. Wanneer woonruimtes aan te passen zijn aan de eigen (veranderende) situatie dan zorgt dit voor een hogere waardering en binding met de eigen woonomgeving.

Richtlijnen

- Biedt ruimte voor de tijdelijke invulling van leegstaand vastgoed of lege kavels.
- Behoud bestaande lokale ondernemers, broedplaatsen en andere initiatieven, zoals (collectief) particulier opdrachtgeverschap in (gebieds) ontwikkelingen zo veel mogelijk.
- Behoud industriele panden, panden met erfgoedwaarden en markante gebouwen.
- Zorg bij nieuwe (gebieds)ontwikkelingen voor commerciële en maatschappelijke ruimtes met verschillende huurprijzen voor een diversiteit aan aanbod.
- Aanpassingen in de woningplattegrond zijn mogelijk, zodat woonruimtes aan te passen zijn aan de eigen situatie van de bewoner.
- Houdt rekening met nazorg na oplevering van een project. In de eerste gebruiksfase van een project zijn altijd aanpassingen nodig, die pas naar boven komen bij het gebruik.

1. Op het Berlijnplein in Leidsche Rijn biedt het placemaking concept RAUM een bruisende plek in de wijk.

2. De binnentuin biedt de bewoners ruimte voor eigen invulling en is een plek waar men samen kan zijn.

3. Het Hof van Cartesius is een verzameling van circulaire gebouwen dat is uitgegroeid tot een proeftuin voor circulair en groen ondernemen.

4. De culturele vrijplaats De Nijverheid is een creatieve verzamelplaats voor de creatieve sector voor experimenten, exposities en inspiratie.

5. In het wooncomplex Space-S (Eindhoven) hadden bewoners zelf invloed op de indeling van hun appartement en waren zij zelf aan zet bij het afbouwen.

6. Een woonstraatje waarin bewoners ruimte hebben om te rommelen en hun eigen invulling geven.

7. Het buurtcentrum Hoge Weide maakt onderdeel uit van de plint van het gebouw.



1


2


3




4


5


6



7

10: Meervoudig ruimtegebruik

Door binnenstedelijke verdichting wordt de ruimte binnen de stad schaars. Slim omgaan met de ruimte, meer integraal en gebruik makend van nieuwe technologische mogelijkheden, biedt een kans. Het meervoudig gebruiken van ruimte zorgt ervoor dat er meer ruimte overblijft voor andere functies. Er ontstaat een verschuiving van het claimen van ruimte voor elke functie apart naar het combineren van functies die elkaar versterken. Meervoudig ruimtegebruik wordt gestimuleerd voor het combineren van functies in het gebouw, op het dak van een gebouw en in de aangrenzende (semi)publieke ruimte van een gebouw.

Het combineren van verschillende functies in een gebouw zorgt voor levendigheid in de buurt en brengt mensen in contact met voorzieningen die ze nog niet kennen. Clustering van functies kan een beeldbepalend gebouw opleveren en een duidelijke herkenbare plek voor voorzieningen in de buurt. Door voorzieningen goed te positioneren in de buurt worden mobiliteitsstromen beperkt.

Het dak van een gebouw vraagt extra aandacht. In het verleden werden daken vaak monofunctioneel gebruikt voor het oplossen van functionele zaken. Het dak kan een oplossing bieden voor veel ruimtevragende functies, zoals groen, waterberging, het opwekken van energie en buitenruimte. Geen dak mag onbenut blijven. Deze ‘ruimtevragers’ kunnen met elkaar gaan concurreren. We maken daarom onderscheid tussen hoger en lagergelegen daken. In hoge gebouwen kijken veel mensen op daken uit, waardoor met name de lagergelegen daken van een gebouw aantrekkelijk moeten worden vormgegeven en gebruikswaarde kunnen bieden voor mens en dier, terwijl hoger gelegen daken beter geschikt zijn om zaken als techniek, waterberging en energieopwekking op te lossen.

Ook in de (semi)openbare ruimte zijn veel kansen voor meervoudig ruimtegebruik. Ruimtes kunnen op verschillende tijden anders gebruikt worden. Parkeerplekken van bijvoorbeeld kantoren of sportclubs worden vaak op specifieke momenten intensief gebruikt en kunnen op andere momenten anders worden ingezet. Een ander voorbeeld is het schoolplein dat na sluitingstijd een speelplek wordt voor de buurt of het waterplein wat volloopt als het hard regent. Ook inrichtingselementen kunnen tot verschillend gebruik uitnodigen, zoals de rand van een plantenbak waarop je kunt zitten.

Richtlijnen

- Het bundelen van voorzieningen in multifunctionele accommodaties, of het mengen van functies in een gebouw (mixed-use gebouw) heeft de voorkeur boven monofunctionele ontwikkelingen.
- Verschillende functies delen zoveel mogelijk dezelfde ruimte in gebouwen. Denk aan sporthallen die overdag door leerlingen van een school gebruikt worden en ’s avonds voor recreatieve doeleinden.
- Private ruimtes van voorzieningen en bedrijven kunnen na openingstijden opengesteld worden voor publiek gebruik. Denk aan schoolpleinen die als speelplek kunnen dienen en parkeerterreinen die ook gebruikt kunnen worden door omwonenden.
- Een dak heeft altijd ten minste twee functies. Functies die te combineren zijn, zijn ontmoeting, energie, waterberging en groen. Installaties tellen niet mee in de functiemix, maar dienen wel goed ingepast te worden.

1. De Acamdemie 10 in Leidsche Rijn combineert een school, sporthal en verhoogd schoolplein tot een compact gebouw.

2. Door sportvelden op het dak van de IKEA te realiseren, kan zowel de winkel uitbreiden als de sport- en sociale activiteiten in de buurt behouden worden.

3. Zonnepanelen in combinatie met groen geven een meervoudige functie aan een dak.

4. Een schoolplein is na de lessen toegankelijk voor de hele buurt en is tegelijkertijd een groene, koele plek in de buurt.

5.Wateropvang wordt gecombineerd met een fijne openbare ruimte die uitnodigt om te spelen.

6. Het dak van een parkeergarage in Kopenhagen is een plek om te sporten en te spelen en functioneert als ontmoetingsplek voor diverse mensen.

7. Verharde parkeerterreinen in een bouwblok bieden geen enkel vorm van dubbelgebruik voor bijvoorbeeld spelen of groen.

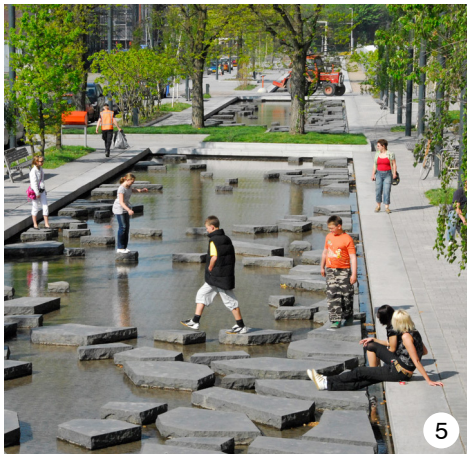
8. De schaarse ruimte in de gemeente wordt niet optimaal benut door de gymzaal naast de middelbare school te positioneren.



















"Vergroen de speelplekken en schoolpleinen. Zorg dat ze ook na schooltijd toegankelijk zijn"

11: Een toekomstbestendig gebouw

De manier waarop we de gebouwde omgeving ontwikkelen en gebruiken heeft direct effect op de leefomgeving. Grondstoffen raken op en de grote hoeveelheden afval en vervuilende productieprocessen beschadigen de natuur en onze directe leefomgeving. De manier waarop we bouwen moet bijdragen aan een positieve milieu-impact tijdens de realisatie en het gebruik van de gebouwen. Om dat te bereiken moeten we vaker bestaande gebouwen renoveren of transformeren zodat we hun waarde kunnen behouden. Bij nieuwbouw maken we voornamelijk gebruik van hergebruikte en/of biobased materialen en hernieuwbare energie. Daarnaast hebben al deze (vernieuwende) manieren om te bouwen ruimtelijke consequenties: ze kunnen leiden tot een ander beeldkwaliteit en verschijningsvorm van de gebouwen dan wat we tot nu toe gewend zijn.

Gebouwen hebben verschillende gebouwschillen, met elk een andere levensduur. Het is daarbij vooral van belang dat de fundering, de constructie en de schil lang meegaan, gezien de hoeveelheid grondstof die er mee gemoeid is. Het casco van gebouwen heeft de langste technische levensduur en moet voldoende overmaat in zich hebben om zonder grote ingrepen te kunnen transformeren. Binnen het casco kunnen afzonderlijke ruimtes worden samengevoegd of gesplitst om zo een andere doelgroep of functie te bedienen.

Belangrijke kenmerken van de circulaire transitie zijn het minimaliseren van het gebruik van eindige grondstoffen, het aanpasbaar maken van het gebruik van de bebouwing en zo bouwen dat het gebouw in de toekomst hoogwaardig hergebruikt kan worden. Materialen blijven in de gebruikscyclus en worden geen afval. Wanneer hout als materiaal gebruikt wordt voor het casco leidt dit tot ruimere dimensies van het casco door een combinatie van constructieve en bouwfysische eigenschappen zoals sterkte en stijfheid, brandveiligheid en akoestiek. Dit zorgt voor ruimere verdiepingshoogtes dan bij het gebruik van traditionele materialen.

In het streven naar energieneutrale gebouwen is het niet altijd voldoende om zonnepanelen enkel op daken te leggen. Bij projecten met hoge dichtheden is er vaak onvoldoende dakoppervlak om het benodigde energieverbruik op te wekken, zeker in combinatie met andere functies. Zonnepanelen kunnen daarom ook in de gevels worden opgenomen, mits zij geïntegreerd worden in de architectuur van het gebouw. Daarnaast speelt de oriëntatie, vorm en de schil van een gebouw een belangrijke rol in de energiehuishouding en hebben ook effect op de vorm en/of beeldkwaliteit van het gebouw.

Richtlijnen

- Onderzoek of het mogelijk is om bestaande gebouwen te herbestemmen, renoveren of transformeren voordat sloop en nieuwbouw plaatsvindt. Optoppen kan bijdragen aan zowel verdichting als verduurzaming van bestaande gebouwen.
- Nieuwe gebouwen moeten in de toekomst een andere functie of doelgroep kunnen huisvesten, zonder dat er grote ingrepen nodig zijn. Het casco moet voldoende flexibel ontworpen worden om te kunnen transformeren voor een andere doelgroep of functie of om individuele woningen te kunnen splitsen of samenvoegen. Een ruime verdiepingshoogte maakt de plintruimte toekomstbestendig.
- Onderzoek welke ruimte er is binnen de stedenbouwkundige context voor een afwijkende oriëntatie, vorm, bouwhoogte en materiaalgebruik, die ervoor kan zorgen dat het gebouw een kleinere impact heeft op het milieu tijdens de realisatie en het gebruik van het gebouw.
- Architectonische vormgeving draagt bij aan de energiehuishouding van gebouwen, door te ontwerpen met natuurlijke ventilatie en zonlicht.
- Om in de energiebehoefte te voorzien zijn zonnepanelen - naast de benutting van het dakoppervlak - ook in de gevel toegestaan. Zij dienen geïntegreerd te worden in de architectuur van het gebouw.
- Waar mogelijk toepassen van biobased bouwmateriaal en hergebruik van bouwmateriaal.

1. Zonnepanelen zijn geïntegreerd in de gevel en mee ontworpen in de architectuur van het gebouw.

2. Het gebouw Nijenoord was voorheen een schoolgebouw van de Hogeschool Utrecht en is nu getransformeerd naar een woongebouw.

3. Architectonische vormgeving draagt bij in de energiehuishouding van gebouwen. Door te ontwerpen met natuurlijke ventilatie en inval van zonlicht heeft een kleinre impact op het milieu en draagt bij aan het woon- of werkgenot.

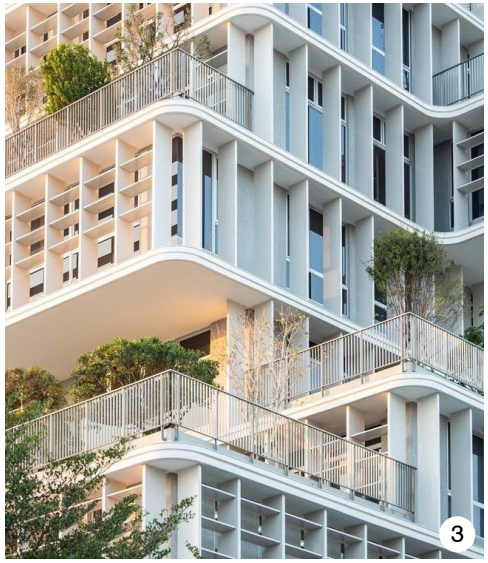
4. Houtbouw legt CO^2 vast in de bebouwing en is hierom toekomst gericht. Hoogbouw in een houten constructie wordt al toegepast. HAUT (Amsterdam) telt 21 verdiepingen en is 73 meter hoog. Het gebouw is voornamelijk gebouwd met hout en beschikt over gevels die energie opwekken.

5. HoutWerk is een bedrijfsverzamelgebouw met een volledig houten constructie in het Werkspoorkwartier. Foto genomen tijdens de bouw.

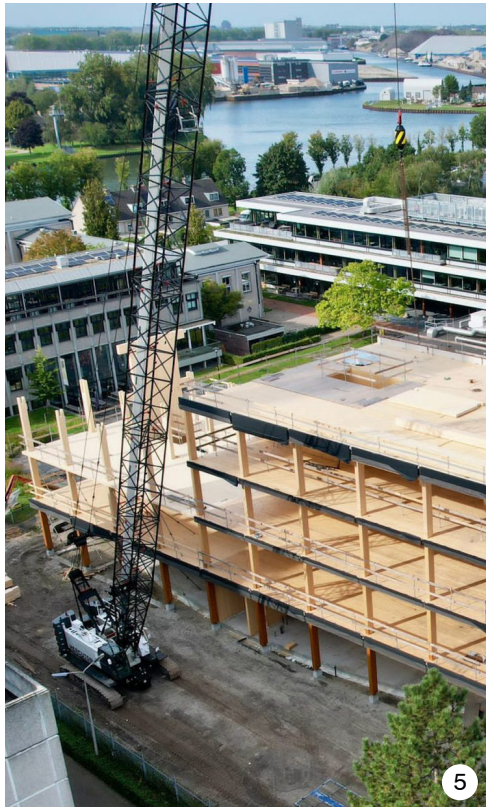




"Sloop niet tenzij je de materialen kan hergebruiken. Beperk het gebruik van nieuw materiaal"







4 En nu verder?

In Utrecht sturen we op zowel kwaliteit en leefbaarheid in de bestaande en groeiende stad als groeien in balans. Deze stedenbouwvisie is een toevoeging aan de RSU2040 en zet uiteen op welke manier we met aandacht voor kwaliteit en leefbaarheid in een verdichtende stad ontwikkelen. Deze visie doet geen aanpassingen aan de programmatische uitspraken uit de RSU2040, de prioritering van de knooppunten en/of de planologische opgaven van de stad. De stedenbouwvisie werkt door in thematisch beleid, in gebiedsbeleid en in projecten.

Met de RSU 2040 en deze stedenbouwvisie omarmen we de diversiteit van buurten en wijken in Utrecht en hun verschillende identiteiten. In de bestaande woonwijken is op veel plekken rust en behoud van bestaande kwaliteiten belangrijk. In de (in voorbereiding zijnde) Nota Omgevingskwaliteit wordt per bestaand gebied het karakter beschreven en de bijbehorende aandachtspunten. Bij de herijking van de omgevingsvisie Utrecht hebben we ook aandacht voor de uitwerking van de grotere verstedelijkingsknooppunten. De uitwerking per knooppunt werken we samen met de andere betrokkenen overheden en initiatiefnemers uit. Daarbij gaat het zowel om de uitgangspunten om tot kwalitatief goede ontwikkelingen te komen, als om keuzeopties over identiteit, dichtheid en hoogbouw. Hiermee willen we voorkomen dat alle knooppunten op elkaar gaan lijken.

De ruimtelijke projecten en gebiedsontwikkeling realiseert de gemeente Utrecht samen met haar partners. Vanaf heden dient bij de uitwerking van ruimtelijke ontwikkelingen deze visie als uitgangspunt mee te worden genomen. Hierbij dient altijd een afweging gemaakt te worden tussen de beschikbare financiën, de beoogde ambities en de doorlooptijd van de gebiedsontwikkeling of het ruimtelijke project. Voor realisatie van de ambities uit de RSU en de stedenbouwvisie zijn we ook afhankelijk van financiële bijdragen onze partners bij het Rijk, provincie en regio.

De investeringen zorgen ervoor dat de bestaande stad op orde is, dragen bij aan de kwaliteit van de bestaande stad en zijn randvoorwaardelijk voor de groei van de stad. Net zoals ander ruimtelijk beleid werken de uitgangspunten uit deze visie als een handelingsperspectief voor de uitwerking van ruimtelijke plannen van de gemeente en initiatiefnemers in het fysiek domein. Voor de ruimtelijke onderbouwing van deze plannen biedt deze visie handvatten hoe om te gaan met een maximale bouwhoogte in specifieke delen van Utrecht en hoe kwaliteit en leefbaarheid hierbij leidend zijn voor de ontwikkeling van de stad.

Gebiedsontwikkeling is een proces van lange adem met een steeds toenemende complexiteit, door meer maatschappelijke vraagstukken en ambities, druk op de financiële haalbaarheid en aandacht voor samenwerking met Utrechters. Bekend is dat beschikbare ruimte en financiële middelen beperkt zijn. In de ruimtelijke projecten en grotere gebiedsontwikkelingen zullen de effecten van de stedenbouwvisie zichtbaar zijn. Twee jaar voor het einde van de looptijd van deze stedenbouwvisie evalueren we de werking en effecten van deze visie. Op deze manier blijft Utrecht ook in de toekomst de mooie stad die het nu is om in te wonen, te werken en te recreëren.

Bijlage 1: **Toekomstgesprekken**
Wat Utrechters verstaan onder kwaliteit en leefbaarheid

Inleiding

Wat heeft Utrecht nodig om prettig in te kunnen leven? Hoe zorgen we ervoor dat de groei niet ten koste gaat van kwaliteit maar juist daaraan bijdraagt? Hoe zien we de toekomst van Utrecht voor ons? Hoe leven we samen in de stad over 20 of 30 jaar, en wat vraagt dat van de inrichting van de stad?

Utrecht is volop in beweging. De stad ontwikkelt niet alleen voor de toekomstige Utrechter, maar ook voor de huidige Utrechtse inwoners en ondernemers. Om te weten te komen wat Utrechters belangrijk vinden voor de ontwikkeling van de stad hebben we voor de zomer van 2023 met behulp van een digitale enquête en straatinterviews opgehaald wat Utrechters belangrijk vinden voor de toekomstige inrichting van de stad. Dit deden we aan de hand van de laagdrempelige onderzoekstool Swipocratie. In het najaar van 2023 zijn we op allerlei manieren en momenten met verschillende (groepen) Utrechters verdiepend in gesprek gegaan over bovenstaande vragen. De gesprekken vonden plaats op verschillende locaties en manieren, met een mix van prikkelende en uitnodigende vormen voor iedereen. Soms organiseerden we deze gesprekken en activiteiten zelf. Soms sloten we aan bij wat anderen al organiseerden.

Het vinden van antwoorden op bovenstaande en andere vragen stond centraal in de toekomstgesprekken met de stad.

De inbreng uit de peilingen en gesprekken hebben we gebruikt om de uitgangspunten vorm te geven. Niet alle opbrengsten konden een plek krijgen in de richtlijnen voor kwaliteit en leefbaarheid bij ruimtelijke ontwikkelingen. Wat daarin geen plek kon krijgen is meegegeven aan de collega's van ander (thematisch) beleid van de gemeente Utrecht.

Eerste en tweede ronde toekomstgesprekken

In de eerste ronde hebben ruim 4.600 mensen met behulp van een digitale enquête (aan de hand van de onderzoekstool Swipocratie) en 553 straatinterviews aangegeven wat zij belangrijk vinden voor de toekomstige inrichting van de stad. In de Raadsbrief Uitkomsten enquête toekomstgesprekken stedenbouwvisie voor Utrecht staat een uitgebreide terugkoppeling van de resultaten uit de eerste ronde.

De opbrengsten uit de digitale enquête zijn samengebracht in drie uiteenlopende thema's. We herkennen hierin de dilemma's die geuit worden als we spreken over de verdichtende stad, waarbij ook het behoud van de kwaliteit van de huidige leefomgeving voor veel deelnemers als belangrijk wordt ervaren.

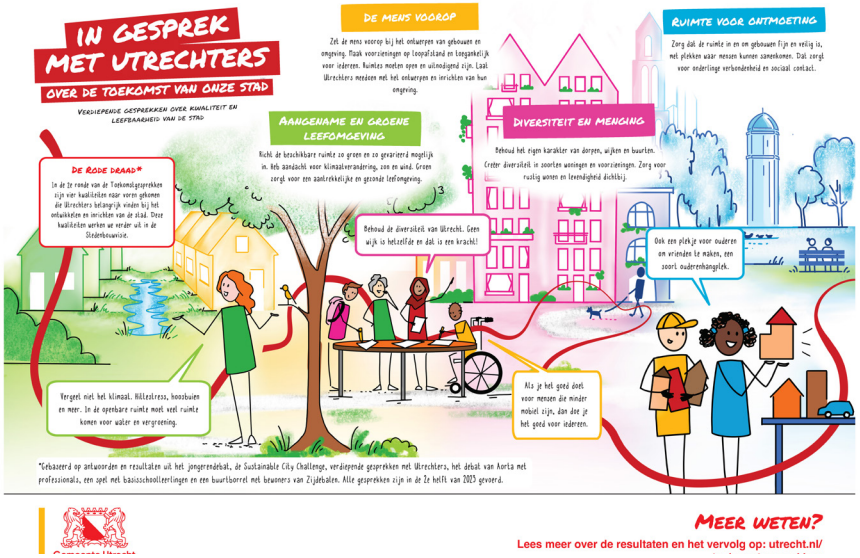
- We hebben te maken met klimaatverandering, maar ook met woningnood. Hoe kunnen we toch zoveel mogelijk verdichten en daarbij ook rekening houden met vergroening? Welke keuzes moeten we maken?

- Hoe kunnen we in een drukker wordende stad zorgen voor voldoende rust? En hoe houden we de wijken tegelijkertijd voldoende levendig?
- Hoe zorgen we dat in de stad iedereen zich fijn kan (blijven) voelen en prettig kan (blijven) samenleven? Hoe maken we hoogbouw met een groene buitenruimte van hoge kwaliteit? En wat verstaan we dan onder kwaliteit?

In het najaar van 2023 zijn we in de tweede ronde van de toekomst-gesprekken op allerlei manieren en momenten met verschillende (groepen) Utrechters verdiepend in gesprek gegaan. In deze verdiepende gesprekken over deze thema's hebben we vooral de relatie gezocht tussen één van de thema's en de relatie met leefbaarheid en de kwaliteit van de gebouwde omgeving. Hieruit zijn vier waarden naar voren gekomen die Utrechters belangrijk vinden bij het ontwikkelen en inrichten van een leefbare de stad. Deze waarden zijn de basis voor de verdere uitwerking later in dit document:



Tijdens de straatinterviews zijn 553 Utrechters gesproken over wat zij belangrijk vinden voor de toekomstige inrichting van de stad. In totaal hebben 4600 mensen de digitale enquete ingevuld. (Lees de enqueteresultaten op utrecht.nl/stedenbouwvisie)



Beeldverslag tweede ronde (Lees de gespreksverslagen op utrecht.nl/stedenbouwvisie)

- De mens voorop: Zet de mens voorop bij het ontwerpen van gebouwen en omgeving. Maak voorzieningen op loopafstand en toegankelijk voor iedereen. Ruimtes moeten open en uitnodigend zijn. Laat Utrechters meedoen met het ontwerpen en inrichten van hun omgeving.
- Diversiteit en menging: Behoud het eigen karakter van dorpen, wijken en buurten. Creëer diversiteit in soorten woningen en voorzieningen. Zorg voor rustig wonen en levendigheid dichtbij.
- Ruimte voor ontmoeting: Zorg dat de ruimte in en om gebouwen fijn en veilig is, met plekken waar mensen kunnen samenkomen. Dat zorgt voor onderlinge verbondenheid en sociaal contact.
- Aangename en groene leefomgeving: Richt de beschikbare ruimte zo groen en zo gevarieerd mogelijk in. Heb aandacht voor klimaatverandering, zon en wind. Groen zorgt voor een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving

Vier Utrechtse waarden voor kwaliteit en leefbaarheid

De mens voorop

In alle gesprekken komt de “identiteit van Utrecht” terug. Wat is dat precies? Duidelijk is dat deze overal in Utrecht anders is en dat dit het uitgangspunt voor al je ontwikkelingen moet zijn. De diversiteit van Utrecht is een kracht. Haarzuilens is echt anders dan Zuilen. Het eigen karakter van een buurt moet ook bij veranderingen zoveel mogelijk behouden blijven. Verken met elkaar wat een plek fijn maakt en zorg dat de nieuwe ontwikkeling past bij het bestaande. De sociale onderdelen en de stenen gebouwen zijn samen een ding: dat is niet los te zien. Zorg voor genoeg aandacht voor de bestaande structuren. Hoe zorg je dat ingrepen in de ruimte bijdragen aan de bestaande buurt? Gebruik historische landschappelijke elementen (dijken/linten/bomenrijen/waterlopen) om een plek meer identiteit te geven. Gebruik de geschiedenis van een plek om de openbare ruimte vorm te geven.

Participatie is een ander onderwerp wat steevast terugkomt in alle gesprekken. Het komt erop neer dat je per gebied en per ontwikkeling moet kijken hoe te participeren. Identiteit van de buurt is immers belangrijk en afhankelijk daarvan wordt besloten hoe de participatie in te steken. Elke ontwikkeling in Utrecht verdient een eigen aanpak; probeer niet alles in regels te vatten. Bij verdichting draait het om de nieuwe en om de oude bewoners: heb oog voor allebei. Steeds over een klein hoekje praten werkt ook niet goed, je moet plannen ergens aan kunnen relateren, aan een groter geheel. Aan de leefomgeving van de bewoners. Zorg voor maatwerk en laat ruimte voor initiatieven. En faciliteer nazorg: na een tijdje kijken of het werkt en of je nog moet bijstellen. Maar spreek aan de voorkant wel duidelijke kaders af.

Diversiteit en menging

De balans tussen rust en drukte is een veel gehoord thema. In een stad als Utrecht ontkom je bijna niet aan de reuring. Deze is altijd dichtbij. En dat is ook juist wat veel mensen wensen. Rust en reuring om de hoek. Wonen in rust maar reuring dichtbij is veel gehoord. Als voorbeeld wordt de Croeselaan genoemd: dit is een drukke doorgaande route waar verschillende voorzieningen te vinden zijn. Maar wie afslaat en de Dichterswijk ingaat, vindt rust en een onverwachts groen ommetje in de vorm van het Ringpark. Het is allemaal op loopafstand: zowel rust als reuring.

En: niet alles hoeft overal. Een afwisselend ritme wordt als fijn ervaren. Probeer ook de rustige straten rustig te houden. Concentreer een zo divers mogelijk aanbod van functies en voorzieningen en faciliteer ontmoeten op herkenbare plekken: bijvoorbeeld door horeca met een overgang van privaat naar publiek (dus aan een plein of het groen). Ook dragen levendige plinten bij aan reuring en een veilig gevoel op straat. Gebruik kruispunten om duidelijke, herkenbare en samenhangende plekken vol reuring te creëren. Materiaal en inrichting kunnen helpen bij het sturen naar het gewenste gebruik. Probeer verschillende verkeerstromen te scheiden waar nodig en te mengen waar mogelijk. Dit vergroot de toegankelijkheid en inclusiviteit. Al met al is de conclusie dat we contrasten moeten houden en moeten creëren: zorg voor rust en stilte, voor levendigheid en drukte.



Kinderen bouwen hun stad van de toekomst

Ruimte voor ontmoeting

Neem de menselijke maat als startpunt: de voetganger centraal. Stedenbouw en architectuur zijn belangrijk voor de beleving en ook om een gebied of gebouw een kenmerk te geven. Begin bij gebiedsontwikkeling met het ontwerpen en inrichten van de relatie met de openbare ruimte. Dit is cruciaal voor sociale samenhang. Zorg dat iedereen zich thuis kan voelen: creëer diversiteit binnen een bouwblok (dit stimuleert ook doorstroming). Alleen gebouwen of bouwblokken met alleen woonprogramma's zijn niet meer van deze tijd. Net als alleen andere programma's zoals werken. Organiseer overgangszones tussen publiek en privaat: ook bij hoogbouw. Dit vergroot de kans op ontmoetingen. Stedelijke ontwikkeling kan zo meer hand in hand gaan met kwaliteit van leven.

Omarm de dorpse sfeer: ontwerp meer woonstraten en woonerven, met brede stoepen, en ruimte om voor je huis te zitten. Je moet je welkom en veilig voelen. Er zijn voorbeelden van nieuwe gebieden die wat anoniem voelen, zoals Leidsche Rijn Centrum. Tegelijkertijd wordt er gesteld dat een markant gebouw, zoals de bibliotheek op het Brusselplein, een plek als Leidsche Rijn Centrum wel een eigen smoel geeft. Uiteindelijk geldt wel: iedere buurt is anders dus het vormgeven van de openbare ruimte, het toevoegen van voorzieningen en het verdichten blijft maatwerk.

Verdicht vooral op nieuwe plekken, waar je alle ruimte hebt om het goed te doen. En doe het op plekken die hun functie verliezen of die wellicht niet meer aan de eisen van deze tijd voldoen maar wel geschikt zijn. Verdicht met kwaliteit, met levendige plinten, toekomstbestendige en "monumentale" ontwerpen, brede straatprofielen, voldoende voorzieningen, fijne en bruikbare openbare ruimtes, gebruiksgroen en met aandacht voor cultuurhistorische waarden. In de omliggende openbare ruimte moet veel ruimte komen voor water en vergroening, terwijl tegelijkertijd de druk op openbare ruimte groter wordt. Hou Utrecht toegankelijk voor alle mensen: alle leeftijden, alle inkomens, wel of geen beperking, etc. En heel belangrijk: ontwerp ook voor kinderen.

Utrecht is een kleine grote stad, we kunnen best wat hoger bouwen. Maar cluster de hoogbouw wel zoveel mogelijk. Maak torens bovenop stedelijke blokken in plaats van losstaande torens. Zorg voor de verbinding tussen hoogbouw en de omgeving. Creëer in de plint functies voor iedereen. Dit



Gesprekken tijdens de buurtborrel bij Zijdebalen

zijn ontmoetingsplekken en de openbare ruimte loopt van buiten door naar binnen. Vermijd schaduw en wind en zorg juist voor openheid en licht met genoeg ruimte voor (verticaal) groen. Let bij hoogbouw ook op de beëindiging van het gebouw. Maak niet alleen maar gebouwen met een platte bovenkant, maar ontwerp ook kronen. Ontwerp ook voor gezinnen op hoogte en niet alleen voor een- of tweepersoonshuishoudens.

Aangename en groene leefomgeving

Mensen hechten waarde aan kwalitatief en divers groen. Niet alleen voor mensen, maar ook zeker voor dieren. Groen voor veel mensen is veel meer dan bomen alleen. Maak groen (bio)divers en ecologisch waardevol. Voeg ook op andere manieren groen toe aan het straatbeeld. Zorg voor variatie in kleur en hoogte. Zorg dat er meer aandacht is voor verticaal groen, zoals geveltuinen, plantenwanden en moswanden. Focus op bomen die veel blad hebben. Vergroen speelplekken en schoolpleinen.

Een ander belangrijk punt is het toevoegen van groene ommetjes: groene verbindingen tussen stukjes groen in de buurt. Zo ontstaat er een groen netwerk van fijne plekken. Dit hoeft niet altijd de kortste route te zijn: comfort gaat boven snelheid. Ook op pleinen en kruispunten kan meer groen worden toegevoegd. Kijk naar gemeentelijke percelen, de zogenaamde "overhoeken", "reststroken", en "snippergroen", en geef deze daar waar



Gesprek over de kwaliteit van de stand aan de hand van bestaande straten in Utrecht.

mogelijk aan de bewoners. Samen tuinieren leidt tot eigenaarschap en dit bevordert de sociale cohesie. Dit zijn dus bij uitstek plekken om te vergroenen en te ontmoeten.

Vergroenen voor klimaatadapatie is belangrijk. Realiseer wadi's, groene daken, waterdoorlatende bestrating en groen om hittestress tegen te gaan. Straten vergroenen in het kader van klimaatadaptatie moet ook bijdragen aan de 'beleefbaarheid' van groen: denk ook aan het bevorderen van ontmoetingen en sociale cohesie, gebruik voor sporten en biodiversiteit. Focus op groen dat voor meerdere doeleinden bruikbaar is, Ook belangrijk: groen moet zorgen voor rust.

Tenslotte

We constateren dat waarden van volwassenen, studenten, kinderen en 'ruimtelijke professionals' voor een groot gedeelte overlappen. Iedereen redeneert vanuit hetzelfde uitgangspunt: de gedeelde liefde voor Utrecht en een fijne leefomgeving.

Utrecht is een prachtige, historische stad met veel kwaliteiten. Een stad met een rijke geschiedenis. Utrecht heeft de sfeer van een dorp met alle mogelijkheden en voorzieningen van een grote stad. Die combinatie van rust en reuring is de kracht van Utrecht en die willen we behouden bij het ontwikkelen van de stad. Utrecht, dat zijn tien diverse wijken, maar overal zie je de Dom. Utrecht zal zich altijd blijven ontwikkelen, maar wel op zijn Utrechts: met oog voor het historisch karakter van de stad en door ontwikkelingen altijd in te zetten om de stad beter te maken.

Met de opbrengsten van de toekomstgesprekken in de hand zijn stadsbrede uitgangspunten uitgewerkt over hoe we bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening meer kunnen sturen op het belang van de kwaliteit van de leefomgeving.

Uit de rode draad van de gesprekspartners halen we ook zorgen/aandacht voor de rol van de openbare ruimte. Want het leven van een stad speelt zich niet alleen af in de gebouwen en wordt ook niet alleen door de architectuur en schoonheid van de gebouwen bepaald. Uiteindelijk is niet alleen de inrichting, gebruik en beheer van de openbare ruimte hier van grote invloed op, maar ook de wijze waarop we omgaan met de ondergrond, de cultuurhistorische waarde van gebouwd, ruimelijk en archeologisch erfgoed en/of de wijze waarop de energietransitie op de maatschappij afkomt. Dergelijke thema's werken we uit in separaat thematisch of gebiedsbeleid. In dit document spreken we hier al wel stadsbrede uitgangspunten voor af. Waar mogelijk verwijzen we naar vastgesteld thematische beleid, beleid in ontwikkeling of proberen we aan te geven waar we nog beleid missen.

Bijlage 2: **De Utrechtse praktijk**

Uitgangspunten vertaald naar verscillende plekken in de gemeente

Het karakter, de geschiedenis en beleving van elk gebied en plek zorgt voor een andere uitwerking van de stedenbouwkundige uitgangspunten voor ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Zo ontstaat lokaal maatwerk, maatwerk dat voortkomt uit de stadsbrede uitgangspunten. Niet alle 11 uitgangspunten hebben overal in Utrecht dezelfde uitwerking. Een aantrekkelijke plint ziet er in een woonbuurt anders uit dan in een hoog stedelijk knooppunt.

Hoe een stedenbouwkundig uitgangspunt vertaald wordt naar een ruimtelijke ingreep is afhankelijk van de identiteit van de plek, de dichtheid van het stuk stad en de stedelijke dynamiek: rust, reuring of ruis. Deze context geeft een bepaalde invalshoek van waaruit destadsbrede uitgangspunten vertaald worden naar gebiedseigen oplossingen. Dit zorgt voor de kenmerkende diversiteit in Utrecht, zowel in de bestaande als nieuwe stad, die Utrechters zo waarderen.

Dit hoofdstuk illustreert aan de hand van enkele ‘droombeelden’ hoe dezelfde stadsbrede uitgangspunten tot verschillende uitkomsten kunnen leiden op verschillende plekken in de stad. Ook verbeelden ze verschillende manieren waarop de verdichting in Utrecht zonder verlies van de Utrechtse waarden kan plaatsvinden. Deze droombeelden zijn één van de mogelijke uitwerkingen van de uitgangspunten.

Als voorbeeld zijn de stedenbouwkundige uitgangspunten op een aantal typisch Utrechtse plekken toegepast namelijk:

- Een vooroorlogse woonwijk
- De na-oorloogse woonwijk
- Een werkgebied
- Een stedelijke knoop
- De stadsstraat
- Een dorpskern

Vooroorlogse woonwijk

1. Meer detaillering en geleding in de gevel zorgt voor een aantrekkelijker straatbeeld. Het toevoegen van buitenruimte op de eerste verdieping zorgt voor meer diepte en draagt tevens bij aan de sociale veiligheid op straat.

2. Bewoners kunnen de ruimte voor de gevel personaliseren met een bankje en groen. Het geeft tevens een aanleiding om meer buren te ontmoeten voor je huis.

3. Er is een betere balans tussen de ruimte voor de auto en ruimte voor verblijf. Het zorgt voor een veiligere leefomgeving met ruimte om te spelen en elkaar te ontmoeten.

4. Divers groen in de straat is aantrekkelijk voor zowel mensen als dieren. Water kan tijdens hevige regenbuien beter opgevangen worden en bomen zorgen voor schaduw tijdens hete dagen.

5. In de buurt is er ruimte voor een nieuw buurthuis, waar maatschappelijke voorzieningen worden gecombineerd met nieuwe woningen.



Na-oorlogse woonwijk

1) Door garageboxen en bergingen om te bouwen naar nieuwe woningen ontstaat er een aantrekkelijke straatbeeld. Het openen van de gevel zorgt voor meer sociale controle en vergroot het gevoel van veiligheid. De afstand tussen de woning en de stoep zorgt samen met een goede woningindeling voor voldoende privacy, terwijl het contact met de straat blijft.

2) Door nieuwe woningen levensloopbestendig te maken kunnen ouderen binnen de buurt verhuizen. Zo kan doorstroom worden gestimuleerd en blijft de buurt divers en blijven bewoners betrokken bij hun buurt.

3) Woningeigenaren hebben de mogelijkheid om de woning te vergroten als bijvoorbeeld hun gezinssituatie verandert. Bij grotere appartementsgebouwen kunnen de opbrengsten van een of twee extra verdiepingen gebruikt worden om de renovatie die noodzakelijk is om het gebouw te verduurzamen te bekostigen.



Werkgebied

1. Het clusteren van autoparkeerplaatsen in combinatie met mobiliteitshubs zorgt voor efficiënter gebruik van de ruimte, die die ingezet kan worden om de openbare ruimte te vergroenen. Mobiliteitshubs maken het aantrekkelijke voor werknemers om met de bus, de fiets, of lopend naar werk te komen.

2. Het verlaagde groen zorgt voor lokale opvang en infiltratie van water. Het groen nodigt werknemers uit om een rondje te wandelen tijdens de lunchpauze.

3. Nieuwe initiatieven en startende ondernemers kunnen een plek vinden om zich te vestigen. De sociale duurzaamheid wordt bevorderd door gemeenschappelijke werkruimtes waardoor samenwerking en kennisdeling wordt bevorderd.

4. Meervoudig ruimtegebruik maakt intensivering en verduurzaming van bedrijventerreinen mogelijk. Er ontstaat meer ruimte voor bedrijvigheid en daken kunnen bijvoorbeeld worden benut voor het opwekken van energie, wateropslag en groen.



Stedelijke knoop

1. Rondom knooppunten wordt ingezet op de ontwikkeling van gemengde stedelijke milieus waar je kan wonen, werken en waar veel voorzieningen zijn. Het zijn levendige stedelijke plekken met ruimere openingstijden waar je een nieuwe mensen ontmoet.

2. In de plint van het gebouw zijn winkels en voorzieningen die het gebied aantrekkelijk maken om te bezoeken en er even te verblijven.

3. Torens worden altijd bovenop een stedelijke laag met een setback ten opzichte van de rooilijn gebouwd. Hierdoor ontstaat een menselijke schaal in de straat, en word windhinder voorkomen.

4. Door tijdens de transformatie van een kantoorpand naar een woongebouw het casco te laten staan, wordt materiaal en energie bespaard. Door ramen toe te voegen aan de blinde gevels ontstaat er meer contact met de straat.

5. Parkeervoorzieningen voor auto's en fietsers en technische voorzieningenworden inpandig opgelost, zodat de openbare ruimte voor de voetganger kan worden ingericht.



Stadsstraat

1. Stadsstraten zijn levendige plekken met een divers aanbod aan voorzieningen. Op de brede stoep kan je flaneren en verblijven, maar het zijn ook aantrekkelijke straten om je van A naar B te verplaatsen. Wandelen en fietsen wordt gestimuleerd, maar winkels kunnen ook bevoorraad worden.

2. De inrichting van de plint zorgt voor een afwisselend straatbeeld. Naast grotere ruimtes zitten kleinere ruimtes om zo een divers aanbod aan winkels en voorzieningen mogelijk te maken. Een transparante vormgeving van de plint zorgt ervoor dat er interactie is tussen binnen en buiten.

3. De overgang van het gebouw naar de straat is helder afgebakend. Zo is het voor winkels en horeca duidelijk welke ruimte zij op de stoep kunnen gebruiken.

4. In de stadsstraat is er ruimte om op gepaste wijze te verdichten. Bijvoorbeeld door bestaande gebouwen op te toppen. De extra woningen zijn een impuls voor de buurt. In de verte is de grootstedelijke verdichting rondom een knooppunt zichtbaar. De stadsstraat vormt een logische route naar deze knoop.



Dorpskern

1) Een buurthuis en de bibliotheek maken gebruik van dezelfde ruimtes in een multifunctioneel gebouw en stimuleren op deze manier ontmoeting.

2) De meest publieke ruimtes van het gebouw zijn aan de straatzijde gepositioneerd zodat er contact tussen binnen en buiten ontstaat.

3) Verdichting rondom belangrijke ontmoetingsplekken zorgt voor draagvlak van de aanwezige voorzieningen en levendigheid in de openbare ruimte.

4) Verdichting sluit aan in maat, schaal en materiaalgebruik bij de bestaande bebouwing in de omgeving en heeft een menselijke maat.



Bijlage 3: **Richtlijnen uit relevant beleid**

Uitgangspunt 1: Ruimte voor gemeenschappen
- Publieke ruimte openbaar toegankelijk (RSU 2040)
- Thuis voor iedereen: In onze stad woont een enorme diversiteit aan mensen. Dit koesteren we en we bieden perspectief op de woningmarkt. (Koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen)
- 'Gemeenschapskracht' draagt bij aan de gezondheid en een hogere kwaliteit van leven. Het is belangrijk dat zowel de gebouwde voorzieningen als de openbare ruimte uitnodigen tot ontmoeting en verbinding. (Koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen)
- Meer en betere plekken voor ontmoeting en voldoende voorzieningen op het gebied van zorg, welzijn, cultuur, sport en onderwijs. (Nota Gezondheid 2024-2027)

Uitgangspunt 2: Stedenbouw met een menselijke maat
- We koesteren en benutten ons erfgoed; bij gebiedsontwikkeling wordt cultuurhistorisch erfgoed als identiteitsdrager ingezet. (Erfgoednota)

Uitgangspunt 3: Zachte overgang openbaar-prive
- Het toestaan van terrassen vraagt een zorgvuldige afweging tussen de belangen van de ondernemers en het algemeen belang van de stad. (Beleidsregel terrassen)

Uitgangspunt 5: Buurten nodigen uit om te lopen
- Utrecht wereldfietsstad en wandelstad (RSU2040)
- Fiets en voetganger voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer (RSU 2040)
- De belangrijkste functies voor dagelijks gebruik zijn binnen tien minuten bereikbaar vanaf de woon- of werkomgeving. (RSU 2040)
- Kruispunten moeten goed en veilig oversteekbaar zijn, met korte oversteeklengtes en wachttijden (mobiliteitsplan 2040)
- Bij nieuwe ontwikkelingen moet het voetgangersnetwerk een maaswijde krijgen van 50-100 meter (mobiliteitsplan 2040)
- Opheffen of verminderen van barrières (grote wegen, trambanen, spoorlijnen, waterwegen) met nieuwe passages en verbetering van bestaande passages. (Mobiliteitsplan 2040)
- Utrecht wil toegankelijk zijn voor iedereen. Dat betekent dat mensen met een beperking de openbare ruimte zo gelijkwaardig mogelijk kunnen gebruiken. Dit geldt zowel voor mensen met een visuele handicap als mensen met fysieke handicaps. De gemeente stelt Agenda 22 als eis bij al haar plannen. (Kadernota kwaliteit openbare ruimte)

Uitgangspunt 6: Een uitnodigende openbare ruimte
- Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij (RSU 2040)
- Meer aandacht voor een aantrekkelijke openbare ruimte. Dit betekent: meer aandacht voor de cultuurhistorische kwaliteiten en meer rust en samenhang in de inrichting. (kadernota kwaliteit openbare ruimte)
- Meer en betere plekken voor ontmoeting en voldoende voorzieningen op het gebied van zorg, welzijn, cultuur, sport en onderwijs. (Nota Gezondheid 2024-2027)

Uitgangspunt 7: Gevarieerd en verbonden groenblauw
- Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040:
- Groen tenzij
- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut
- Groene buitenruimte binnen looptijd vanaf elke woning. Waar mogelijk is dit groen verbonden aan ander groen.
- Streven naar 40% groen in iedere buurt.
- We bouwen natuurinclusief. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de Utrechtse soortenlijst.
- Groen moet multifunctioneel zijn en zoveel mogelijk waarden dienen (bijvoorbeeld klimaatbestendig, biodiversiteit, gezondheid, ontmoeting)

- Visie Klimaatadaptatie:
- Iedereen heeft op maximaal 200 meter afstand van de woning een koele, groene plek in de openbare ruimte. Deze plek is minimaal 200 m^2.
- Buien tot aan 80 mm per uur richten geen schade aan in panden en zorgen niet voor onbegaanbare wegen.
- Het hemelwater (minimaal 90%) wordt vastgehouden waar het valt en wordt nuttig gebruikt.

Uitgangspunt 8: Een aangenaam microklimaat
- In elke straat kan je op een hete dag in de schaduw lopen en fietsen door 30% schaduw. Op de belangrijkste loop- en fietsroutes is dit percentage op het heetst van de dag 40%.
- We voorkomen gezondheidsschade als gevolg van hittestress en zon. Inwoners ademen schonere lucht in en ondervinden minimale geluidshinder. (Beleidsnota Gezondheid 2024-2027)
- Elke nieuwe woning moet een geluidluwe zijde krijgen (Beleidsnota Geluid en Trillingen)

Uitgangspunt 9: Ruimte voor het onverwachte
- Blijvend investeren in ruimte voor kunstenaars om te werken en presenteren. Bij gebiedsontwikkeling ruimte voor kunst en cultuur reserveren en bewaken. (Cultuurnota 2025-2028)

Uitgangspunt 10: Meervoudig ruimtegebruik
- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut (RSU 2040)
- Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit (RSU 2040)
- De gemeente neemt een actieve rol aan in het bij elkaar brengen van partijen, stimuleert slimme en creatieve combinaties en neemt initiatief om ook zelf in bestaande en nieuwe situaties tot deze combinaties te komen. Meervoudig ruimtegebruik is daarmee een uitgangspunt bij gebiedsontwikkeling. (Koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen)

Uitgangspunt 11: Een toekomstbestendig gebouw
- Circulair tenzij (RSU 2040)
- Utiliteits- en woningbouw in Utrecht is volledig circulair in 2050 (Ontwerp visie Utrecht circulair 2050)
- Utrecht ontwikkelt en beheert maatschappelijk vastgoed circulair in 2050 (Ontwerp visie Utrecht cirulair 2050)
- Utrecht bouwt zo duurzaam mogelijk (nieuwbouw zo veel mogelijk energieneutraal) en zorgt daarmee voor een minimale energiebehoefte en maximale energieopwekking aan de gebouwen. (RSU 2040)
- Utrechts energieprotocol

Begrippenlijst

- **Accent:** Een deel van een gebouw of bouwblok dat hoger is dan de rest van het gebouw of bouwblok.
- **Blinde gevel:** Gevel zonder ramen of deuren
- **Broedplaatsen:** Een verzamelgebouw voor (vaak) startende kunstenaars en creatieven.
- **Casco:** Het geraamte van het gebouw.
- **FSI:** Floor space ratio is een cijfer dat de verhouding tussen het terreinoppervlakte en vloeroppervlakte weergeeft. Deze wordt berekend door de totale vloeroppervlakte van gebouwen op een terrein te delen door het oppervlakte van het terrein. Dit maakt het mogelijk om de dichtheid van een gebied in een cijfer weer te geven.
- **Herbestemming:** In dit geval verandert de functie van het gebouw, maar blijft de uiterlijke verschijningsvorm ongewijzigd. Bijvoorbeeld wanneer een kantoorpand wordt omgebouwd tot appartementencomplex.
- **Hoogbouw:** Een verticale bouwvorm die ook horizontaal uitgevoerd kan worden. (Met deze definitie worden kerktorens, schoorstenen, windmolen, etc uitgesloten.) In Utrecht noemen we gebouwen hoger dan 30 meter hoogbouw.
- **Inpandig:** Binnen een gebouw
- **Intermediaire zone:** De zone tussen privaat eigendom en openbare ruimte.
- **Knopen:** (Hoog)stedelijke gebieden met goed openbaar vervoer
- **Korrelgrootte:** Schaal van de zichtbare indeling van percelen en bebouwing.
- **Leeflaag:** Laag van substraat of grond waar bomen, struiken en planten in kunnen groeien.
- **Levensloopbestendige wijk:** Wijk waar je van jong tot oud kan blijven wonen in een geschikte woning
- **Maaswijdte:** Onderlinge afstand tussen straten
- **Menselijke maat:** Maat, schaal en proportie waarbij mensen zich prettig voelen
- **Meervoudig ruimtegebruik:** Inrichting waarbij meerdere functies op eenzelfde locatie een plaats krijgen zodat de ruimte efficiënter benut wordt.
- **Natuurinclusief bouwen:** Er wordt bewust ruimte voor biodiversiteit gecreëerd op, aan of in het gebouw of de (openbare) omgeving, zodat er meer diverse planten- en diersoorten kunnen leven.
- **Nutsvoorzieningen:** Een algemen voorziening zoals: elektriciteit, telecommunicatie, water, gas, riolering, ventilatie en airconditioning.
- **Openbare ruimte:** Of publieke ruimte, is de ruimte of plaats die voor iedereen toegankelijk is. Het is een fysieke plaats waar een groot deel van het publieke leven zich afspeelt.
- **Optoppen:** Het aanbrengen van een of meerdere nieuwe bouwlagen boven op een bestaand gebouw.
- **Parcellering:** Zichtbare indeling in percelen.
- **Plint:** Eerste verdieping(en) van een gebouw. Het deel van het gebouw dat op ooghoogte zichtbaar is.
- **Polycentrische stad:** Een stad met meerdere centra.
- **Publieke ruimte:** Of openbare ruimte, is de ruimte of plaats die voor iedereen toegankelijk is. Het is een fysieke plaats waar een groot deel van het publieke leven zich afspeelt.
- **Renovatie:** Hierbij is het doel om via aanpassingen de fysieke staat van het gebouw te verbeteren.
- **Rooilijn:** De grens tussen de openbare ruimte en de aangrenzende (private) eigendom.
- **Setback:** Deel van het gebouw dat terugligt ten opzichte van het gebouwdeel eronder.
- **Stadsstraten:** Levendige straat waar doorgaand verkeer samenvalt met functies die mensen aantrekken.
- **Stedelijke laag:** Eerste lagen van een gebouw (tot max. 8 lagen).
- **Swipocratie:** Online participatiemiddel.
- **Tactiele materialen:** Tactiliteit is een term in de architectuur die aangeeft hoe een materiaal aanvoelt en hoe de gewaarwording van degene is die het materaal aanraakt.
- **Transformatie:** Wanneer de uiterlijke verschijningsvorm van een gebouw verandert, bijvoorbeeld door de gevel te vernieuwen of elementen toe te voegen op, in of naast het bestaande gebouw.
- **Utilitaire functies:** functies die noodzakelijk zijn om een gebouw te laten functioneren
- **Volle grond:** Voedingsbodem dat deel uitmaakt van de niet-bebouwde bodem.
- **Wooncarrière:** de ontwikkeling van opeenvolgende woningen waarin iemand gedurende diens leven woont.

Afbeeldingen

Afbeeldingen
De afbeeldingen in deze visie zijn gemaakt door medewerkers van gemeente Utrecht of De Zwarte Hond tenzij hieronder vermeld:

Fotografen Beeldbank Utrecht:

Rebecca Brockbernd:	Sterrenwijk
Ilona Hulshof-Hoeve	USP, flats in Overvecht
Tom Philip Janssen	Jutfaseweg, Amsterdamsestraatweg, Voorstraat, Orincodreef
Gerrit Serne	Catherijnesingel
Michelle van Benschop	Kromme Rijn, Catherijnesingel, informeel woonstraatje
Geert Broertjes	Werkspoorkwartier, Jan van Scorelstraat
Kamiel Scholten	RAUM, Moreelsebrug
Rob Aarsen	Terrassen a/d gracht
Cathy van Schaik	Buurtcentrum Het Zand
Robert Oosterbroek	Leidsche Rijn Centrum
Mike Spaans	Geveltuin
Maartje Kuperus	Smaragdplein, geluidsmeting
Marit van Osch	Wadi Eykmanlaan
Thomas Duiker	Speelfontein

Overige ontwerpers en fotografen:
Heren 5 architecten / Delva Landscape Architects & Urbanism © Luuk Kramer - De Deeltuin, Veemarkt, Utrecht
© Rufus de Vries - Portiek Ariaweg, Amersfoort
LEVS Architecten - Render Binck Blocks, Den Haag
Rübsamen Partner Architekten - Studentenwoningen Bielefeld, Duitsland
Happel Cornelisse Verhoeven Architects © Karin Borghouts - Cadix, Antwerpen
RHAW Architecture © Marcel van der Burg - Wisselspoor, Utrecht
NL Architects en anderen © Heymans - Render Vertical, Amsterdam
Kaan Architecten © Sebastian van Damme - Zalmhaven, Rotterdam
BRUT Architecture © Steven Neyerink - Scheldezicht, Antwerpen
Perkins+Will - Toronto Metropolitan University, Toronto
Mutabilis Landscape Architecture © Hervé Abbadie - Boulogne Billancourt, Parijs
KENK Architecten - Woongebouw Malburgen, Arnhem
B+B Landschapsarchitecten - Prinses Maxima Centrum, Utrecht
Van Schagen Architecten © Stijn Brakkee - Renovatie flats Kanaleneiland
Marlies Rohmer © Thea van de Heuvel - School Spaandammerhout, Amsterdam
M3H Architecten - Rozenprieel, Haarlem
Dok Architecten © Arjen Schmitz - Leidsche Rijn Centrum, Utrecht
B+B Landschapsarchitecten - Winkelstraat de Laat, Alkmaar
Flux Landschape Architecture - Werkspoorpad, Utrecht
CULD / Inbo - Little C, Rotterdam
AAUPC - Herontwikkeling Trapèze, Boulogne Billancourt, Parijs
Rijnboutt - Zijdebalen, Utrecht
Janne Saario © Angeliek de Jonge - Skatepark Jaarbeursplein, Utrecht
DENC ©klaas Eissens - Distrubutiebedrijf Wehkamp, Zwolle
Dam en Partners Architecten © Jurriaan Balke - De Admirant, Eindhoven
RAUM, Raum, Berlijnplein, Utrecht
© Rufus de Vries - Space-S, Eindhoven
WRK Architecten, Sportvelden IKEA, Utrecht
Buro Sant en Co - Roombeek, Enschede
JAJA architects © Rasmus Hjortshøj - Park 'n Play, Kopenhagen
UNStudio © Rohspace - Kantoorgebouw Seoul, Zuid-Korea
Keywow Architecture - Kantoorgebouw Taichung
Team V Architecture © Jannes Linders - Haut, Amsterdam

Kaartmateriaal:
Het kaartmateriaal in deze visie is bedoeld om de ambities in de visie te verbeelden. Aan het kaartmateriaal kunnen geen rechten worden ontleend.

Reactienota Visie stedenbouw Utrecht 2040

‘ruimtelijke kwaliteit in de tienminutenstad’



Reactienota
Visie stedenbouw Utrecht 2040

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Inhoudsopgave

1 Inleiding
1.1 Doel reactienota 3
1.2 Opbouw reactienota 3
1.3 Inspraak en participatieproces 3
1.4 Inspraakreacties 3
1.5 Wijze van beoordelen van de inspraakreacties 3
1.6 Belangrijkste punten die zijn aangepast 4
1.7 Wijze van vaststelling en Utrechtse Standaard 4

2 Samenvatting inspraakreacties en aanpassingen
2.1 Wonen 5
2.2 Hoogbouw & Verdichting 5
2.3 Erfgoed 6
2.4. Mobiliteit 6
2.5 Participatie 6

3 Aanpassingen op het concept
3.1 Tekstuele en visuele wijzigingen in ontwerp visie 8

Bijlage 1: Inspraakreacties en beantwoording

1 Inleiding

1.1 Doel reactienota

Tussen 4 oktober en 17 november 2024 hadden we de kans om ieders mening te horen over de ontwerp Visie stedenbouw Utrecht 2040: Ruimtelijke Kwaliteit in de tienminutenstad. Gedurende deze periode van zes weken kon iedereen reageren door een inspraakreactie (zienswijze) aan de gemeente te versturen.

Door deze inspraakreacties kunnen we de opgestelde ontwerp visie beter maken. In deze reactienota vindt u de opmerkingen van bewoners, vastgoedeigenaren, ondernemers en andere belanghebbenden, plus onze antwoorden daarop. Vervolgens wordt de definitieve visie met daarbij de reactienota door het college B&W aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorgelegd.

1.2 Opbouw reactienota

In het volgende gedeelte van hoofdstuk 1 krijgt u een beknopte uitleg over het participatieproces, de belangrijkste thema's uit de inspraakreacties, hoe we deze hebben beoordeeld en wat de volgende stappen zijn voor de vaststelling van de plannen.

In hoofdstuk 2 beginnen we met een thematische samenvatting van enkele onderwerpen die aan bod zijn gekomen en lichten op hoofdlijnen toe hoe we hierop hebben gereageerd.

In hoofdstuk 3 bieden we een overzicht van de verbeteringen of wijzigingen die in de Visie Ruimtelijke Kwaliteit in de tienminutenstad 2040 zijn doorgevoerd naar aanleiding van de inspraakreacties of ambtelijke reacties op de ontwerp Visie.

In bijlage 1 (2-kolommenstuk) van deze reactienota vindt u een overzicht van alle inspraakreacties en onze antwoorden in een tabel.

1.3 Inspraak en participatieproces

Om te komen tot de Visie stedenbouw Utrecht 2040: Ruimtelijke Kwaliteit in de tienminutenstad is er een intensief participatietraject doorlopen. De inbreng uit de peilingen en gesprekken hebben we gebruikt om de uitgangspunten van deze visie vorm te geven.

- Om te weten te komen wat Utrechters belangrijk vinden voor de ontwikkeling van de stad hebben we voor de zomer van 2023 ruim 4.600 mensen met behulp van een digitale enquête en 553 straatinterviews opgehaald wat zij belangrijk vinden voor de toekomstige inrichting van de stad.
- In het najaar van 2023 zijn er op allerlei manieren en momenten met verschillende (groepen) Utrechters "toekomstgesprekken" gevoerd. In deze verdiepende gesprekken is vooral over de relatie van leefbaarheid en de kwaliteit van de gebouwde omgeving gesproken.
- Hieruit zijn vier waarden naar voren gekomen die Utrechters belangrijk vinden bij het ontwikkelen en inrichten van een leefbare de stad. Deze waarden vormen de basis voor de ontwerp Visie: (1) de mens voorop, (2) diversiteit en menging, (3) ruimte voor ontmoeting en (4) aangename en groene leefomgeving.
- Ook hebben er een drietal technische bijeenkomsten plaatsgevonden met de commissie ROG van de gemeenteraad om ze te betrekken bij het opstellen van de Visie.

Sinds 4 oktober 2024 is de ontwerp Visie stedenbouw Utrecht 2040: Ruimtelijke Kwaliteit in de tienminutenstad online te vinden op de website van de gemeente Utrecht. Tijdens de zienswijze periode (4 oktober tot 17 november 2024) hebben er twee fysieke exemplaren in de hal van het stadskantoor gelegen en konden mensen een zienswijze achter laten.

1.4 Inspraakreacties

Er zijn in totaal 17 inspraakreacties/zienswijzen ingediend. Het gaat om de inspraakreacties van bewoners, ondernemers, vastgoedeigenaren, gebruikers, en belangenorganisaties.

1.5 Wijze van beoordelen van de inspraakreacties

Een inspraakreactie bevat de mening, zorgen, wensen en suggesties van een indiener. De meningen in een inspraakreactie of de inspraakreactie zelf zijn nooit te beoordelen als goed of fout. Elke inspraakreactie is bestudeerd, om te bezien of de reactie aanleiding biedt om de ontwerp Visie aan te passen.

Doel is dat de inspraakreacties met de reacties kenbaar worden gemaakt aan de gemeenteraad, zodat de gemeenteraad alle belangen kan afwegen en in de raad transparante besluitvorming plaatsvindt over de Visie stedenbouw Utrecht 2040: Ruimtelijke Kwaliteit in de tienminutenstad. De doorgevoerde wijzigingen of aanvullingen naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in hoofdstuk 3.

Als een inspraakreactie een specifieke vraag bevat, wordt deze in bijlage 1 van deze reactienota beantwoord.

1.6 Belangrijkste punten die zijn aangepast

Naar aanleiding van de inspraakreacties en aanvullende ambtelijke opmerkingen heeft de gemeente de ontwerp Visie stedenbouw Utrecht 2040: Ruimtelijke Kwaliteit in de tienminutenstad op meerdere punten aangepast of verduidelijkt. Het gaat onder meer om de volgende punten:

- Het is extra benadrukt dat voor hoogbouw het kader uit de Visie voor de knooppunten en de basis-plus gebieden uitgewerkt dient te worden in specifiek gebiedsbeleid.
- Benadrukt dat de culturele achtergrond en gebruiken van inwoners onderdeel is van de identiteit van een plek.
- Er hebben verduidelijkingen plaatsgevonden op de uitgangspunten die gaan over verschillende thema's zoals groen, water, erfgoed en mobiliteit.
- Naar aanleiding van zienswijzen gerelateerd aan de na-oorlogse wijken hebben we een beschrijving van deze wijken aangepast om het nog steeds gewaardeerde ontwerpprincipe van 'licht, lucht en ruimte' beter te reflecteren.
- Het belang van meervoudig ruimtegebruik is op meer diverse manieren geïllustreerd.

1.7 Wijze van vaststelling en Utrechtse Standaard

De Visie stedenbouw Utrecht 2040: Ruimtelijke Kwaliteit in de tienminutenstad wordt vastgesteld door de raad. Het college van burgemeester en wethouders legt de definitieve versie van de Visie voor aan de gemeenteraad ter besluitvorming.

Voordat de gemeenteraad de plannen vaststelt, kan het voorstel van het college besproken worden in de raadscommissie Ruimtelijke ordening en grondzaken. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. Ook kan de raad besluiten om een raadsinformatiebijeenkomst te organiseren, waarin ze zich breder laat informeren en bewoners en andere belanghebbenden vraagt hun mening te geven over de plannen. Na vaststelling wordt de Visie stedenbouw Utrecht 2040: Ruimtelijke Kwaliteit in de tienminutenstad (hierna Visie) toegevoegd aan de omgevingsvisie Utrecht, als aanvulling op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (hierna RSU2040). Met vaststelling van deze Visie kan de hoogbouwvisie uit 2005 worden ingetrokken.

Na vaststelling van de definitieve Visie zullen de beleidsuitspraken met inzet van andere instrumenten van de Omgevingswet, in het bijzonder de (thematisch) beleidsnota (gericht op formuleren van doelstellingen), het uitvoeringsprogramma (gericht op het formuleren van concrete maatregelen) en het omgevingsplan (gericht op het opnemen van juridisch bindende regels binnen het grondgebied van de gemeente Utrecht) inhoudelijk verder moeten worden uitgewerkt. Bij die specifieke uitwerking kan alleen onderbouwd afgeweken worden van de vastgelegde principes. De Visie zal ook haar vertaling krijgen in thematisch en gebiedsbeleid van de gemeente Utrecht.

2 Samenvatting inspraakreacties en aanpassingen

In de inspraakreacties komt een aantal thema's vaker voor waarover de insprekers zich zorgen maken en waarvan zij vinden dat dit aangepast of aangescherpt moeten worden in de Visie. Dit hoofdstuk bevat per thema een samenvatting van de inhoud van de zienswijzen. Per thema staat een beknopte samenvatting, onze reactie, het antwoord en is aangegeven of de reactie heeft geleid tot aanpassingen in de Visie. Alle wijzigingen die zijn doorgevoerd zijn zichtbaar in hoofdstuk 3. In bijlage 1 (2-kolommenstuk) zijn alle inspraakreacties los terug te lezen en is per vraag of opmerking van iedere inspraakreactie een antwoord gegeven.

2.1 Wonen

Reacties

Enkele inspraakreacties uiten hun zorgen over het bouwen in hoge dichtheden, wat impliceert dat er alleen kleine woningen gebouwd gaan worden. Daarnaast wordt getwijfeld of dat wel bijdraagt aan de woonvisie en de daarin gestelde uitgangspunten voor woningbouw in balans.

Antwoord

Het bouwen van woningen binnen de bestaande stad in hoge dichtheid betekent in veel gevallen dat er appartementen worden gebouwd. In de bevolkingsprognose zien we dat de gemiddelde huishoudensgrootte steeds kleiner wordt, door het toenemende aantal alleenstaanden. Doordat de woningen kleiner worden stelt u terecht dat de druk op de openbare ruimte toe neemt. Daarvoor hebben we extra aandacht, door in de Visie de beoogde kwaliteit te benoemen om ervoor te zorgen dat Utrecht leefbaar blijft. Daarnaast wordt in de Visie het belang van gemengde wijken onderschreven. Het is echter maatwerk per wijk en plek hoe daar invulling aan gegeven wordt.

Hoe we sturen op (sociale) woningbouw kunt u lezen op:
https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/wonen

Aanpassing

Omtrent dit thema zijn geen inhoudelijke aanpassingen doorgevoerd in de Visie.

2.2 Hoogbouw & Verdichting

Reacties

Enkele inspraakreacties zijn het niet eens met het in de RSU2040 gepresenteerde groeimodel van Utrecht. Deze inspraakreacties hebben een andere blik op de noodzaak en/of het doel van verdichting. Voor hoogbouw zijn onder de inspraakreacties zowel voorstanders van beperking op hoogte van gebouwen als tegenstanders. Er worden verdere beperkingen voorgesteld en er wordt voorgesteld om de positie van de Dom als uitgangspunt te hanteren. Andere inspraakreacties stellen voor om de hoogte niet langer te beperken zodat verdichting op een paar plekken geconcentreerd kan worden en zodat er een interessante skyline gerealiseerd kan worden.

Antwoord

De gemeente kiest er met de RSU2040 voor om de groei van de stad zoveel mogelijk rondom (nieuwe) knooppunten in de stad op te lossen. Een keuze voor verdichting, als onderdeel van een stedelijk weefsel, is een doordachte en duurzame vorm van stedelijkheid. Hierin gaan hoogwaardige woon- en werkmilieus, bereikbaarheid rondom ov-knooppunten en het draagvlak voor voorzieningen samen.

De hoogbouwvisie bevat een gebalanceerde set aan spelregels en richtlijnen om verdichting en hoogbouw in goede banen te lijden. Met de beperkingen en richtlijnen omtrent verdichting en hoogbouw kunnen we ervoor zorgen dat in Utrecht de diversiteit in leefmilieus toeneemt. Hiermee wordt Utrecht aantrekkelijker voor een meer diverse en uiteenlopende groep mensen. Door hoogbouw te realiseren, nabij knooppunten, behouden we ook de ruimte voor traditionelere woonvormen elders in de stad. Daarnaast kan hoogbouw vanuit een stedenbouwkundig oogpunt helpen om de stad leesbaar te maken en belangrijke plekken, de nieuwe centra of stations - te markeren.

Aanpassing

Omtrent dit thema zijn geen inhoudelijke aanpassingen doorgevoerd in de Visie. Tekstueel zijn er een aantal verduidelijkingen doorgevoerd om misverstanden te voorkomen. Zo is benadrukt dat voor het bijbouwen in de naoorlogse wijk er waardering blijft voor de oorspronkelijke

ontwerpuitgangspunten ‘licht, lucht en ruimte’ (p.17) en dat voor de uitwerking van hoogbouw bij knooppunten en basis-plus gebieden altijd specifiek gebiedsbeleid wordt opgesteld (p. 20)

2.3 Erfgoed

Reacties

In één van de reacties wordt geconstateerd dat de Visie bij uitstek een middel is om de cultuurhistorische waarden te borgen en versterken. Dezelfde indiener concludeert echter ook dat de concept Visie hierin tekortschiet omdat ze te eenzijdig is gericht op hoogbouw en de rechtvaardiging daarvan, de andere waardevolle aspecten ten spijt. Ze pleit ervoor om cultuurhistorie expliciet toe te voegen aan de overkoepelende waarden en richtlijnen genoemd in de Visie. Daarnaast pleit ze voor een gedegen analyse en waardering van erfgoed en cultuurhistorie op stedelijk niveau.

Antwoord

In de RSU 2040 wordt uitgebreid stilgestaan bij de betekenis van de historie van Utrecht voor de ruimtelijke ontwikkelingen die nu en in de toekomst spelen in de stad. In de Visie wordt verder niet uitgebreid ingegaan op de cultuurhistorische waarden van de stad. Deze maken impliciet onderdeel uit van de identiteit van de plek, wat als startpunt dient voor gebiedsontwikkeling. De identiteit van een plek wordt gevormd door - naast cultuurhistorische waarden - de stedenbouwkundige karakteristiek, hoe een gebied door de eeuwen heen gebruikt wordt en door bewoners. Voor de beschrijving van de verschillende karakteristieken van het gebied verwijzen we naar de welstandsnota. Ook in de huidige bestemmingsplannen (en straks in het omgevingsplan) staan meer gedetailleerdere omschrijvingen van cultuurhistorische waarden.

Hoe we als gemeente omgaan met het Utrechtse erfgoed verwijzen we graag naar de Erfgoednota.

Aanpassing

Omtrent dit thema is in de Visie de relatie tussen hoogbouw en beschermde monumenten toegevoegd. Meer specifiek is de mogelijkheid van een ‘heritage impact assesment’ benoemd voor de ruimtelijke onderbouwing van hoogbouw in of nabij Unesco werelderfgoed. Tekstueel is de begrijpelijkheid verbeterd door het begrip ‘geschiedenis’ aan te passen naar ‘cultuurhistorie’.

2.4 Mobiliteit

Reacties

Enkele inspraakreacties uiten hun zorgen over bereikbaarheid door de groei van Utrecht. Daarnaast worden enkele toevoegingen voorgesteld omtrent gezonde mobiliteitsvormen, fietsen en fietsparkeren.

Antwoord

De gemeente Utrecht wil bereikbaar en aantrekkelijk blijven, ondanks de groei. We geven daarbij voorrang aan gezonde en duurzame vormen van verplaatsen. Hiernaast is het mengen van functies een belangrijk instrument om reisbewegingen te verminderen. Utrecht wil een stad zijn waarin gezondheid en leefbaarheid voorop staan. Daarom geven we voorrang aan duurzame vervoermiddelen.

Veel van de voorgestelde toevoegingen of motivatie omtrent keuzes worden uitgelegd in het mobiliteitsbeleid van de gemeente.

Aanpassingen

Omtrent dit thema zijn op basis van de zienswijze geen inhoudelijke aanpassingen doorgevoerd in de Visie. Op basis van ambtelijke reacties zijn wel enkele functies met grote goederenstromen benoemd als aandachtspunt bij gebiedsontwikkeling en is in het principe ‘uitnodigende openbare ruimte’ benadrukt dat ook goederenstromen van invloed zijn op de openbare ruimte.

2.5 Participatie

Reacties

Enkele inspraakreacties uiten hun zorgen over de gevoerde participatie (Samen stad maken), de timing van het opstellen van producten (in relatie tot de beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht en het Masterplan Centrum Overvecht) en de waarde en representativiteit van de ingezette participatiemiddelen (o.a. de straatgesprekken en Swipocratie). Er worden vraagtekens gezet bij de transparantie van de gemeentelijke beleidsontwikkeling. Tegelijkertijd hebben we ook inspraakreacties ontvangen die het participatieproces omtrent de Visie en de toekomstgesprekken als zeer waardevol hebben ervaren.

Antwoord

We zijn het traject voor de Visie gestart met het bevragen van mensen voordat er begonnen is met schrijven.

De eerste enquête is afgenomen door middel van de participatietool beeldende manier snel een (eerste) indruk te krijgen hoe mensen denken over bepaalde onderwerpen zonder dat ze zich direct hoefden te verdiepen of naar een bijeenkomst te komen. Daarnaast zijn straatinterviews afgenomen. Ruim 4500 mensen hebben op deze manier meegedaan aan de eerste fase van de participatie. Van dit aantal zijn er meer dan 553 mensen persoonlijk op straat gesproken door ruim 100 collega's verdeeld over verschillende locaties in alle wijken van Utrecht. Het heeft ons waardevolle input opgeleverd voor de verdere uitwerking van de Visie.

Door de gesprekken op straat, bij de markt, in het winkelcentrum, maar ook doordat respondenten aan het einde van de online enquête een boodschap konden achterlaten, hebben we veel extra input kunnen ophalen. Ook deze informatie is meegenomen bij het bepalen van de rode draad en de dilemma's en onderwerpen waar verdieping op nodig is in de volgende ronde van de toekomstgesprekken. Inwoners lieten weten dat ze het goed vinden dat de gemeente op deze manier informatie ophaalt en echt de tijd neemt om in gesprek te gaan. Tegelijkertijd hoorden we ook vaak dat "de gemeente toch niets doet met deze informatie en haar eigen gang gaat". Een notie waar we veel aandacht voor hebben, juist omdat we de informatie waardevol vinden en zo goed mogelijk en transparant willen verwerken. Dit is ook een belangrijke ambitie vanuit Samen stad maken waarvoor inmiddels nieuw beleid is vastgesteld.

In de tweede fase, tijdens de verschillende verdiepingsbijeenkomsten, hebben we zoveel mogelijk geluisterd naar de terechte zorgen en ervaringen van mensen om daar in de Visie met uitgangspunten voor te komen zodat we hier ook op kunnen sturen bij het maken van de plannen. Onze insteek is vooral geweest om transparant te zijn in wat we opgehaald hebben en hoe we hier mee om zijn gegaan. Dat hebben we op verschillende momenten naar deelnemers teruggekoppeld en via de verschillende kanalen van de gemeente ook aan andere geïnteresseerden teruggegeven. De Visie geeft uitgangspunten mee die uiteindelijk door vertaald moeten worden naar een specifieke locatie. Zo kunnen we maatwerk leveren, maar wel maatwerk die voortkomt uit stadsbrede uitgangspunten. Dat biedt iedereen meer duidelijkheid.

Aanpassingen

Omtrent dit thema zijn geen inhoudelijke aanpassingen doorgevoerd in de Visie.

Swipocratie in te vullen. Deze tool is bedoeld om op een laagdrempelige,

3 Aanpassingen op de ontwerp Visie stedenbouw Utrecht 2040: Ruimtelijke Kwaliteit in de tienminutenstad.

Tekstuele en/of visuele wijzigingen in ontwerp visie

Onderwerp	Pag. ontwerp	Pag. def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
H1. Inleiding			Geen aanpassingen	

H2. Sturen op Kwaliteit en Leefbaarheid				
Identiteit	8	8	Culturele achtergrond en gebruiken benoemd als onderdeel van de identiteit van de plek	zienswijze
Logistiek	13	13	Functies met grote goederenstromen benoemd als aandachtspunt bij gebiedsontwikkeling	ambtelijk
Dynamiek	14	14	Afbeelding: centrum in dezelfde kleur weergegeven als de stedelijke knooppunten	zienswijze
Naoorlogse wijk	17	17	Waardering voor de ontwerpuitgangspunten ‘licht, lucht en ruimte’ toegevoegd bij het onderwerp naoorlogse wijk	zienswijze
Erfgoed	18	18	Relatie hoogbouw en beschermde monumenten toegevoegd	ambtelijk
Hoogbouw	20	20	Uitwerking van hoogbouw in gebiedsbeleid voor knooppunten en basis-plus gebieden toegevoegd	ambtelijk
Rijnenburg	22	22	Omschrijving ontwikkeling Rijnenburg aangepast naar aanleiding van Programmatische verkenning	ambtelijk
Erfgoed	22	22	Heritage impact assesment benoemd als mogelijk onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing van hoogbouw in of nabij Unesco werelderfgoed.	ambtelijk

H3. Stedenbouwkundige uitgangspunten				
Erfgoed	23	23	‘Geschiedenis’ aangepast naar ‘cultuurhistorie’	ambtelijk
Digitale toegankelijkheid	24-25	-	Pagina’s met illustraties verwijderd ten behoeve van de digitale toegankelijkheid van het document	ambtelijk
Sociale veiligheid	36	34	Sociale veiligheid toegevoegd als criteria van de goed beloopbare buurt	zienswijze
Mobiliteit	38	36	Goederenstromen toegevoegd als ruimteclaim	ambtelijk
Water	40	38	Water als integraler onderdeel opgenomen in de omschrijving en richtlijnen van principe gevarieerd en verbonden groenblauw. Nieuwe richtlijn met betrekking tot wateroverlast opgenomen.	ambtelijk
Meervoudig ruimtegebruik	46	44	Specifieke context van sportaccommodaties toegevoegd als voorbeeld van meervoudig ruimtegebruik.	zienswijze
Duurzame gebouwen	49	47	Voorbeeld aangepast in Utrechts voorbeeld van houtbouw	zienswijze

H4. Hoe nu verder?			Geen wijzigingen	

Bijlage 1 Inspraakreacties en beantwoording

Nr.	Reactie	Antwoord
1	Wat een gemiste kans om toch weer aan die hoogtelimiet van 105 meter te blijven vasthouden. Kijk naar Amsterdam daar weten ze wel hoe het hoort. We hebben al een tafelberg bij het station, wat voor hoogvlaktes willen jullie nog meer creëren?	Utrecht ligt in het centrum van verschillende waardevolle (UNESCO) landschappen, heeft een historische binnenstad, en verschillende beschermde stads- en dorpsgezichten. De stad heeft een rijke cultuurhistorie waar grote bouwhoogten veel impact kan hebben. Grote watervlakten als tegenwicht ontbreken, en Utrecht heeft een veel kleinere, compactere schaal dan bijvoorbeeld Amsterdam of Rotterdam. Om die reden moet nieuwe hoogbouw zich verhouden tot ons historische centrum en de Dom als belangrijkste oriëntatiepunt van Utrecht. Per knooppunt wordt een ruimtelijke uitwerking gevraagd waarin een goede inpassing van hoogbouw ten opzichte van de omliggende wijken, het landschap, diverse zichtlijnen en de compositie van de torens onderling wordt beschreven. Zo zorgen we ervoor dat nieuwe hoogbouw enerzijds aansluit bij de bestaande stad en anderzijds in voldoende variëteit in hoogte voorziet.
2a	Eerder dit jaar heb ik deelgenomen aan een van de 'toekomstgesprekken' die de aanleiding vormden voor deze zienswijze. Ik moet zeggen dat ik zeer positief verrast ben door het concept dat jullie hebben toegestuurd, zeker vergeleken met het basisdocument waar die gesprekken op gebaseerd waren. De aandacht voor diversiteit binnen de gemeente loopt als een rode draad door het hele document heen, en dat is denk ik zeer positief. Zeker omdat gewerkt wordt met een duidelijke en heldere definiëring, wat het daadwerkelijk behalen van de ambities op dat vlak bevordert. Daarnaast vond ik het ook erg prettig om te lezen dat in het document over de steden én dorpen in de gemeente gesproken wordt, en dat de dorpen ook een gelijkwaardige, eigen plek in de visie hebben gekregen. Er zijn drie punten waarop ik denk dat de visie nog wat verder aangescherpt kan worden, zodoende hieronder deze (beknopte) zienswijze. Ik kijk uit naar de definitieve versie! Concretisering van burgerparticipatie De participatie die de basis vormde voor deze visie is zorgvuldig verlopen en wordt zorgvuldig toegelicht, maar er is wel heel beperkte aandacht voor participatie in de rest van het stedelijke ontwikkelingsproces dat de visie uitzet. Er wordt enkel gesproken van het belang van maatwerk en tegen 'one size fits all', maar zonder enige indicatie van in welke delen van de stedelijke ontwikkeling die de visie uitzet welke vormen van participatie wenselijk zijn, ben ik bang dat het risico bestaat dat dit er sneller helemaal bij inschiet. Verdere specificatie op dit punt is dus denk ik wenselijk. Dat zou	Wat fijn dat u onze aanpak, de gesprekken en de uitwerking als positief heeft ervaren. We willen graag met Utrechters de stad maken. We hebben in dit proces samen opgetrokken met collega's van Samen Stad Maken die tegelijkertijd werkten aan de nieuwe beleidsnota Samen Stad Maken, waar het kompas dat u beschrijft onderdeel van is. Daarnaast is er de afgelopen periode gewerkt aan het actualiseren en verbeteren van het Utrechts Plan Proces voor Gebiedsontwikkeling. Een proces dat de spelregels bevat hoe we zelf en als gemeente de planprocessen doorlopen. Dit is in november vastgesteld door de gemeenteraad. Ook daarin is actief samen opgetrokken met Samen Stad Maken om hier beter op te kunnen sturen.

	heel mooi gekoppeld kunnen worden aan het nieuwe Utrechtse Participatiekompas, deze visie zou een mooie gelegenheid kunnen zijn om duidelijk te illustreren hoe dat kompas gebruikt kan worden om de juiste vormen van participatie te vinden.	
2b	Oog voor diversiteit en concretere maatregelen bij het mogelijk maken van 'wooncarrières' binnen een wijk of dorp. Heel goed dat deze visie het belang van wooncarrières duidelijk erkend wordt, maar ik denk dat er meer aandacht zou moeten zijn voor hoe dit gerealiseerd kan worden gelet op de uitdagingen op de huidige woningmarkt. Voor koopwoningen is dit namelijk relatief eenvoudig te realiseren: bouw woningen in verschillende prijsklassen op verschillen plekken. Maar voor met name sociale huurwoningen is dit een heel ander verhaal: iedereen wordt op één hoop gegooid en eigenlijk opnieuw over de gemeente verdeeld. Natuurlijk kies je waar je inschrijft, maar met de huidige enorme wachtlijsten is het vooral een kwestie van goed gokken. Ik denk dat er maatregelen zijn die kunnen helpen bij dit probleem. Bijvoorbeeld op bepaalde plekken (dorpskernen als Vleuten en De Meern, volksbuurten als Elinkwijk en Sterrenwijk) kernbinding als voorrangsfactor opnemen, net als bijvoorbeeld in Kamerik (gem. Woerden) en volgens mij ook Haarzuilens gebeurt. Of door bijvoorbeeld af en toe lotingen alleen open te zetten voor mensen met kernbinding, als dat mag. Zo zorg je dat de mogelijkheid voor een wooncarrière binnen een wijk of dorp er niet alleen is voor rijke mensen, maar ook voor mensen met minder geld.	We willen wooncarrière mogelijk maken binnen de wijk door te zorgen voor een gezonde mix van verschillende woningtypen op buurtniveau. In Utrecht is al sprake van buurtvoorrang bij sociale huur in de kern Haarzuilens en passen we ook loting toe. Dit is terug te vinden in de Huisvestingsverordening. Met de nieuwe beleidsnota wonen, die momenteel wordt opgesteld, kijken we hoe we in de toekomst omgaan met (buurt)voorrang. We zien ook dat er doordat we steeds meer verschillende voorrangsregels hebben toegevoegd de afgelopen jaren, het voor woningzoekers onduidelijker is geworden waar ze nu wel en niet voor in aanmerking komen. Dus we zoeken ook naar een vereenvoudiging van het systeem.
2c	Benadruk niet alleen het belang van hoogwaardig openbaar vervoer, maar ook van kleinschalig en ontsluitend openbaar vervoer De visie spreekt zeer regelmatig over openbaar vervoer, maar wel altijd over hoogwaardig openbaar vervoer. Dit terwijl de visie ook duidelijk onderscheid maakt in de zes verschillende soorten gebieden, waar ook rustiger gebieden bijzitten. De hyperfocus op hoogwaardig openbaar vervoer heeft de afgelopen jaren gezorgd voor een verschraling van het kleinschaliger openbaar vervoer op dit soort plekken, zoals in Terwijde-Noord, op de Kanaalstraat en in de Schaakbuurt. Dat terwijl voor de mensen daar juist die bus die ieder halfuur voor de deur stopt belangrijk kan zijn, omdat de HOV-verbindingen er niet dichtbij komen. Het is denk ik belangrijk om, aan de hand van de definities voor drukkere en rustiger plekken, ook het belang van de ontsluitende factor van het openbaar vervoer in rustiger delen van de gemeente te erkennen. Anders dreigen deze rustige gebieden (groenblauwe structuren en woongebieden) in de praktijk toch het kind van de rekening te gaan worden.	Openbaar Vervoer is een belangrijke schakel in de tienminutenstad. Zowel het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) als het aanvullende ontsluitende openbaar vervoer. Het bouwen in hogere dichtheden maakt het mogelijk om voldoende draagvlak voor HOV-verbindingen te krijgen. Aanvullend OV zal hierbij altijd noodzakelijk blijven. Hoe we in de toekomst ons OV systeem willen vormgeven kunt u lezen in het mobiliteitsbeleid.
3a	Ik heb wat vragen over één aspect in de stedenbouwvisie: fietsparkeren. Misschien is dit een onderdeel wat vooral thuis hoort in het mobiliteitsplan, maar ik vermoed dat er enige overlap is.	In het uitgangspunt een uitnodigende openbare ruimte onderschrijven we uw mening over het belang van goede openbare ruimte. We herkennen dat fietsparkeren een van de ruimtevragers is die beslag legt op de beschikbare

	Zowel in het mobiliteitsplan als in de stedenbouwvisie staat dat Utrecht wil inzetten op fietsen en voetgangers. Daar ben ik erg blij mee. Parkeren van auto's zal worden teruggedrongen. Ook prima. Maar er staat weinig over parkeren van fietsen, terwijl dat in de dagelijkse praktijk ook een uitdaging begint te worden. Ik ben maar leek, maar ik zie de volgende ontwikkelingen: - Er komen meer mensen per fiets naar het centrum. Die willen allemaal een plek om hun fiets te stallen, zo dicht mogelijk bij waar ze moeten zijn. Dit neemt ruimte in, vaak ook van looppaden van voetgangers. - Er zijn meer weesfietsen. Die nemen plek in. Het lijkt dat de gemeente de taak oppakt om die te identificeren en weg te halen. - De schaarse openbare ruimte willen we goed gebruiken. In de stedenbouwvisie staat een mooie plaat met wat je allemaal zou willen doen: bijv. in de stadstraat (pagina 61). Daarin zit ook ruimte voor het parkeren van fietsen.	openbare ruimte. Bij nieuwe ontwikkelingen kunnen we sturen op de ruimte die de fiets inneemt op straat. Met de Visie geven we handvatten om deze afweging te kunnen maken. Over het algemeen geldt hierbij; hoe hoger de dichtheid van de gebouwen en woningen, hoe meer voorzieningen (waaronder fietsparkeren) inpandig moeten worden opgelost. Deze afwegingen die gemaakt moeten worden zijn per gebied en project anders. Daarnaast streven we steeds meer naar ruimte voor de voetganger, handhaving op weesfietsen en/of foutgeparkeerde fietsen en het aanbieden van fietsparkeer oplossingen in het centrumgebied. Utrecht heeft specifiek beleid voor auto- en fietsparkeren waarin specifiekere kaders zijn opgenomen voor fietsparkeren in het centrum, bestaande buurten en nieuwbouw. Zie hiervoor het parkeerbeleid fiets en auto.
3b	Om concreet te blijven: ik denk dat fietsparkeren een probleem gaat worden omdat te veel van de openbare ruimte in beslag neemt. In de stedenbouwkundige visie is een deel hiervan geadresseerd: nieuwe hoogbouw moet inpandige parkeerplekken voor fietsers hebben. Echter: ik mis een oplossing voor het parkeren van fietsen bij bestaande bouw en in het centrum. Hopelijk kan dit aspect ook worden meegenomen in de visie.	Het uitbreiden van fietsparkeren in de Binnenstad en in bestaande buurten is een belangrijk punt waar we separaat van de Visie aan werken. Zie daarvoor het parkeerbeleid fiets en auto.
4a	De concept stedenbouwkundige visie geeft een duidelijk beeld van hoe de gemeente met de beschikbare ruimte wil omgaan en waar haar prioriteiten liggen. Al ben ik als architect afgestudeerd heeft stedebouw me altijd gefascineerd. We maken zelf stedebouwkundige plannen maar adviseren ook al enige jaren de gemeente Amsterdam op het gebied van stedebouwkundigevisies, en dan met name op het gebied van meer inclusieve gebiedsontwikkeling. Aangezien het woord inclusiviteit een modewoord geworden is waar ieder een eigen inhoud aangeeft, spreken we de laatste tijd liever over gebiedsontwikkeling die ontwikkeld wordt vanuit een sterk bewustzijn van wie de eindgebruiker is of zal zijn. Vanuit deze bril heb ik ook gekeken naar de concept stedenbouwvisie. Ik zal ik hieronder puntsgewijs aangeven wat mijn bevindingen zijn.	Bij het opstellen van de Visie hebben we ons ingespannen om - met behulp van een digitale enquête en straatinterviews - een diverse groep inwoners te spreken over wat zij belangrijk vinden voor ruimtelijke ontwikkeling van de stad. In de Visie gaan we er impliciet vanuit dat de beoogde kwaliteit en leefbaarheid in de stad voor iedereen - voor alle leeftijden, etniciteiten, geder, etc. - is bedoeld. De veranderende samenstelling van de stad kan zeker invloed hebben op de uitwerking van de Visie in gebiedsontwikkelingen, nu of straks. De Visie kent generieke uitgangspunten die vertaald worden naar gebiedseigen oplossingen (maatwerk) bij gebiedsontwikkeling. De identiteit en de (toekomstige) gebruikers hebben daarop een belangrijke invloed.

	Algemene punten In Utrecht vormen migranten in 1996 27% van de bevolking, dat is bijna 30 jaar later 40% (Statistieken Gemeente Utrecht) Als je deze trend blijft volgend dan zal dat in 2040 richting de 50% zijn. Hierin worden 3de generatie migranten niet meegenomen. Dus mensen met een migratieachtergrond vormen een niet te verwaarlozen deel van de bevolking van Utrecht. De vraag is in hoeverre dit gegeven een rol heeft gespeeld bij het opstellen van de concept stedenbouwkundige visie.	
4b	Het woord "identiteit" komt wel 26 voor in dit document, maar nergens wordt gesproken over de bijzondere etnische identiteit van wijken als Overvecht en Kanaleneiland, waar er respectievelijk 63% en 75% mensen met een migratieachtergrond wonen. In beide wijken heeft ongeveer 10% van de bewoners een Westerse migratieachtergrond, dus het overgrote deel heeft een niet Westerse migratieachtergrond. Dit heeft onherroepelijk invloed op het ruimte gebruik. Om een voorbeeld te noemen. Mensen met een migratieachtergrond gaan zelden of niet bij elkaar op de koffie, maar de sociale ontmoeting is voor hun minstens zo belangrijk. Deze ontmoetingen vinden vaak plaats in de openbare of semiopenbare ruimte. Hoe faciliteer je deze ontmoetingen? Iets directer, hoe transformeer je je denken vanuit hangjongeren (die je wilt vermijden), naar een ontmoetingsplekken waar jongeren kunnen chillen? Trouwens, ook de autochtone Nederlander doet steeds meer dingen in de openbare en semiopenbare ruimte. Koffie to-go was een onbekend begrip 30 jaargeleden. Studeren of werken in een café ook. Maar nu is het gemeengoed in onze steden.	We spreken in de Visie over de identiteit van een wijk of plek. Een essentieel onderdeel in deze identiteit zijn de mensen die in de wijk wonen of die een plek gebruiken. Als een bepaalde plek of gebied vooral gebruikt wordt door mensen met een migratieachtergrond kan dat inderdaad betekenen dat we op die plek meer inzetten op ontmoeting in de openbare of semiopenbare ruimte. In het uitgangspunt Ruimte voor gemeenschappen benoemen we heel specifiek om (toekomstige) bewoners te betrekken bij het (ontwerp)proces van nieuwe projecten. Juist om ervoor te zorgen dat zij - ongeacht welke migratieachtergrond zij hebben - zich thuis kunnen voelen en zich verbonden voelen met hun woonomgeving.
4c	Het woord "ontmoeten" komt 11 keer voor, maar waar moet een ruimte aan voldoen waardoor mensen elkaar daar gaan ontmoeten. Het bordje "hier ontmoeten" werkt niet. Hoe groot moet de portiek van een woongebouw zijn zodat de pakketjes er kunnen worden opgeslagen, een bezoeker kan aanbellen en twee buren met elkaar in gesprek kunnen zijn? Hoe breed moet een galerij, gang of corridor zijn dat mensen elkaar ontmoeten? Wat we zeker weten is dat je in een te kleine ruimte elkaar ontwijken en dus sluit je de ontmoeting uit.	Ontmoeting, spontaan en gepland, is belangrijk voor de leefkwaliteit. Een bordje “hier ontmoeten” werkt inderdaad niet. We hebben in de Visie enkele richtlijnen opgenomen die bij een nieuwe ontwikkeling de voorwaarden moeten scheppen voor ontmoeting. We vragen initiatiefnemers te onderbouwen hoe zij aan de richtlijnen voldoen of op welke andere manier ze de voorwaarden voor ontmoeting scheppen binnen hun project. Daarnaast hebben we als richtlijn opgenomen om bewoners te betrekken bij

		het (ontwerp)proces om ervoor te zorgen dat zij zich sneller thuis voelen en zich sneller verbonden voelen met hun woonomgeving en medebewoners.
4d	blz 8. Het gaat over de identiteit van Utrecht. Zo heeft Kanaleneiland met zijn naoorlogse portiekflats een compleet andere uitstraling dan Lunetten met experimentele woningbouw uit de jaren 70. Daarnaast heeft Kanaleneiland ook een hele andere etnische opbouw dan de meeste wijken in Utrecht, ongeveer 75% heeft een migratieachtergrond waarvan 65% niet westers. Hierdoor zal het ruimtelijke programma anders zijn. Zo komen in de meeste delen van Utrecht gebedsgebouwen leeg te staan, maar op Kanaleneiland is dat anders. Maar zie ook het voorbeeld hierboven. blz 9. Ook de Kanaalstraat heeft zijn zeer specifieke karakter wat mede een gevolg is van de bevolkingssamenstelling. Met name het gebruik van de openbare ruimte is hier heel anders dan de rest van de stad. blz 17 Utrecht kent ook enkele wijken waar het bouwblok niet de basisopzet is. Wijken zoals Overvecht en Kanaleneiland zijn kenmerkend door hun naoorlogse opzet met dezelfde bouwstempels en stroken, ontwikkeld volgens het destijds modern gedachtegoed van licht, lucht en ruimte. Deze twee wijken hebben ook de hoogste concentratie migranten in Utrecht. Kanaleneiland 75% en Overvecht 63%, beide wijken hebben 10% Westerse migranten. Dus ook de bevolkingssamenstelling zal invloed moeten hebben op hoe je de ruimte gaat (her)definiëren. We maken ruimte voor mensen, en de kunst is om naast de overeenkomsten (het overgrote deel) ook de bijzonderheden te ontdekken. Ontwerpen zowel voor het gemiddelde als voor de uitzondering. Bij toegankelijkheid weten we al redelijk goed hoe we dit doen, de entree van een (publiek) gebouw moet uitnodigend zijn voor de meerderheid van de mensen die goed ter been zijn als voor de kleine groep die in een rolstoel zit.	We spreken in de Visie een aantal keer over de identiteit van een wijk of plek. Een essentieel onderdeel in deze identiteit zijn de mensen die in de wijk wonen of die een plek gebruiken. Als we benoemen dat de identiteit van een plek meegenomen moet worden in een ontwikkeling dan wil dat dus zeggen dat ook de culturele achtergrond van de inwoners of gebruikers van de wijk of plek moet worden meegenomen. We zullen dit toevoegen aan paragraaf 2.1
4e	blz 26.	We nodigen Utrechters uit om hun mening te geven of om mee te doen bij ontwikkelingen in hun wijk, buurt of straat. Uitgangspunt is altijd: wie mee wil doen, kan meedoen. Alleen zo wordt de stad echt van iedereen en kunnen

	Betrek bewoners bij het (ontwerp)proces bij nieuwe projecten. Het zorgt ervoor dat bewoners zich sneller thuis voelen en zich verbonden voelen met hun woonomgeving en mede-bewoners. Om je thuis te voelen moet je je herkennen en erkent voelen. Hoe zorg je hiervoor in wijken met de meerderheid migranten terwijl zij niet vertegenwoordigd zijn aan tafel en hun denkwijzen soms bij voorbaat afgewezen worden omdat het niet past binnen het bekende narratief van ontwerpers en beleidmakers.	bewoners en andere betrokkenen invloed uitoefenen op alle ontwikkelingen in de stad. Op www.utrecht.nl/participatie kunt u lezen hoe we als gemeente de samenwerking met bewoners organiseren. Daarbij is extra aandacht voor inclusie en diversiteit. We doen extra moeite om degene voor wie we het doen (de gebruiker) actief te betrekken en op die manier het soms ongehoorde geluid te horen. Bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van woningbouw niet alleen naar omwonenden luisteren, maar minstens net zo veel naar de toekomstige bewoners. Of voor Utrechters voor wie het lastig is om hun stem te laten horen. Bijvoorbeeld omdat het onderwerp ingewikkeld is of omdat ze zich niet aangesproken voelen. Dit vraagt van ons dat wij taal en vorm aanpassen om zo een bredere groep Utrechters te bereiken. We krijgen dan een beter beeld van de verschillende wensen om daarmee een betere afweging van belangen te maken.
4f	blz 26. Faciliteer spontane ontmoeting en herkenning tussen bewoners binnen een gebouw middels de routing en ordening in een gebouw bijvoorbeeld via de gezamenlijke trappenhuizen, de brievenbussen en de ontsluiting naar de openbare ruimte. Waar moet een ruimte aan voldoen om een ontmoeting te faciliteren, heel pragmatisch welke maat moet een gang, corridor of galerij hebben dat mensen elkaar ontmoeten? Onderzoek van socioloog Maurice Crul wijst uit dat om je thuis te voelen in je buurt je je buren moet ontmoeten. Dus ook iemand met rechtse ideeën die zijn Marokaanse buurman ontmoet in de portiek zal zich thuis (blijven) voelen in zijn buurt. Terwijl als je elkaar niet ontmoet dat vervreemd de autochtone bewoner van zijn buurt. Vanuit onze stichting Social Design Foundation hebben we samen met Maurice Crul, professor aan de VU een onderzoek opgezet voor de gemeente Amsterdam om wetenschappelijk vast te leggen welke ruimten werken en welke niet, als het gaat om ontmoeten.	De Visie omvat generieke uitgangspunten voor de gehele stad. Op visieniveau wordt er gestuurd op de kwaliteit en leefbaarheid in Utrecht. De precieze maatvoering van gangen en galerijen die nodig is voor ontmoeten kunnen we niet in deze visie opnemen omdat dit veel te gedetailleerd is, en wellicht ook per situatie verschilt. De uitgangspunten, zoals benoemd in hoofdstuk 3, dienen per gebiedsontwikkeling vertaald te worden naar gebiedseigen oplossingen en/of regels. In de planvorming van de projecten wordt de benodigde maatvoering uitgewerkt.
4g	blz 26. Maak mogelijk dat de bewoners gedeeld eigenaarschap gaan voelen over de (semi)publieke ruimte buiten hun woning. Dit kan een gedeelde	Eigenaarschap kan ontstaan door een uitgekiende configuratie van gebouwen en buitenruimte. Een heldere afbakening van buitenruimte helpt hierbij. Daarnaast kan het helpen om te investeren in de ‘zachte’ kant zodat er een gemeenschap kan ontstaan of worden versterkt. We vragen

	binnentuin of het groen in de straat zijn, waar de bewoners gezamenlijk zorg voor dragen. Hoe krijg je eigenaarschap als je niet voelt dat het voor jou is en van jou is? Bijvoorbeeld, hoe worden bankjes geplaatst in de openbare ruimte, naast elkaar en gericht op het uitzicht? Of worden ze geplaatst met zicht op de straat of het pad? In Amsterdam Zuidoost gaan mensen de straat op met 1 doel, andere mensen ontmoeten, dan plaats je de bankjes anders. Je kan de banken ook zo plaatsen dan mensen met elkaar in gesprek kunnen gaan, dus in hoek van 90 graden.	initiatiefnemers te onderbouwen hoe zij aan de richtlijnen voldoen of op welke andere manier ze de voorwaarden voor eigenaarschap scheppen binnen hun project.
4h	blz 28. Een bijzondere woningtype Als je luistert naar woonwensen van 40% van Utrecht met een migratieachtergrond komen daar misschien hele vernieuwende ideeën voor woonvormen uit, zoals bijvoorbeeld een meerdere generatie woning. blz 28. Ontwerp aansprekende architectuur met aandacht voor detaillering. Architectuur mag uitnodigen tot gesprek. De vraag is dan, wie moet of mag de architectuur aanspreken? De ontwerpers en beleidmakers van Nederland? Een redelijk homogene groep waar het gedachtengoed van de witte westerse man van middelbare leeftijd nog steeds de overhand heeft. blz 34. Een keuken daarentegen kan juist extra ontmoeting en contact tot stand brengen. Is dit voor alle bevolkingsgroepen waar? Mijn vermoeden is dat dit voor een groot deel van de bewoners van Kanaleneiland geen waarheid is.	Aansprekende architectuur moet iedereen in de gemeente aanspreken. Bij gebiedsontwikkeling is de identiteit van de plek maar ook van bewoners startpunt van ontwikkeling. In het beleid van Samen Stad Maken is het leidende principe inclusiviteit en diversiteit, waarbij we moeite doen om een zo divers mogelijk groep mensen te spreken bij gebiedsontwikkeling. Architectuur heeft een belangrijke rol in de uiting van de identiteit van de plek en de bewoners/gebruikers. Dit kan leiden tot iets wat 'afwijkt', en daarom juist kan uitnodigen tot gesprek.
4i	blz 36. Een houvast om te zorgen voor een beloopbare buurt voor iedereen moet er gedacht worden vanuit de meest kwetsbare doelgroepen. Waarom noem je hier de vrouw niet? We leven helaas in een wereld waarbij er mannen zijn die denken dat ze vrouwen lastig mogen vallen, andersom komt bijna niet voor. Dus als het veilig is voor de vrouw is het veilig voor de man. Helaas wordt ook nog steeds de vrouw (50% van de maatschappij)	Sociale veiligheid is één van de randvoorwaarden voor een beloopbare buurt. We weten dat met name vrouwen bepaalde routes vermijden vanwege de veiligheid. We ontwerpen een sociaal veilige openbare ruimte voor iedereen. Daarvoor zijn meerdere richtlijnen opgenomen om dit te bewerkstellingen. In het uitgangspunt Buurten nodigen uit om te lopen (pagina 36) voegen we sociaal veilig - naast toegankelijk en comfortabel - toe aan de richtlijn 'lopen in de buurten is inclusief'.

	over het hoofdgezien. We ontwerpen vanuit de reference men. Zo werd pas in 2018 voor het eerst met een dummy met de fysiologie van een vrouw gewerkt bij de crash test voor auto's. De maatreferenties die we in de bouw gebruiken zijn meestal afgestemd op de gemiddelde man. Je kan een probleem pas oplossen als je het benoemt.	
4j	blz 38. Betekenisvolle sociale contacten zijn belangrijk voor ons welzijn en gezondheid, en ze zorgen voor leefbare buurten en wijken. Hier hoort het chillen van jongeren met een migratieachtergrond ook bij, veelal hangjongeren genoemd als we hun moeten identificeren in gesprekken in het vakgebied van stedebouw en gebiedsontwikkeling. blz 44. Het omarmen en het inpassen van de broedplaatsen draagt bij aan de eigenheid en identiteit van de plek en dienen zo veel mogelijk behouden te blijven, ook na de ontwikkeling. De uitdaging is dat de waarde van rafelrand ontwikkelingen niet (direct) uit te drukken zijn in euro's. Gebiedsontwikkeling wordt veelal gestuurd op euro's. Hetzelfde geldt voor de waarde van het maken van buurten waar mensen zich thuis voelen. De kosten voor het herstellen van sociale problemen die ontstaan in wijken waarin mensen zich niet thuis voelen die zijn wel uit te drukken in euro's maar deze kosten komen pas later naar boven, lang nadat de ontwikkelaar vertrokken is. Wij mogen dan als gemeenschap deze kosten dragen. Mijn interesse voor Utrecht is niet alleen professioneel, ik ben er zelf geboren, en op gegeven moment woonde de hele familie van mijn Utrechtse moeder in Overvecht. Mogelijk leest u iets van dat sentiment ook terug. Hopelijk dragen bovenstaande opmerkingen bij tot het komen tot een stedenbouwkundige visie voor alle Utrechters, ook de Utrechter met een migratieachtergrond. Natuurlijk sta ik ervoor open om mijn bevindingen nader toe te lichten mocht u daar behoefte aan hebben	Het behouden van broedplaatsen, rafelranden en eigenheid is inderdaad een uitdaging. We vragen initiatiefnemers te onderbouwen hoe zij aan de richtlijnen voldoen of op welke andere manier ze de voorwaarden voor het behoud van broedplaatsen scheppen binnen hun project.
5a	Met belangstelling heb ik uw stedenbouwkundige visie gelezen. Vele uitgangspunten en ideeën kan ik onderschrijven. Maar ik heb moeite met	Utrecht groeit. Om het verwachte aantal inwoners in Utrecht in 2040 een thuis te kunnen bieden, zijn er 60.000 nieuwe woningen nodig. In de

	het immens groot aantal woningen dat aan de stad Utrecht toegevoegd gaat worden. Ik vraag me af waarop deze ambitieuze planning gebaseerd is. Hoe meer woningen er bijgebouwd gaan worden, hoe groter het aantal mensen dat naar Utrecht zal trekken om daar te gaan wonen. Zo'n planning heeft een aanzuigende werking. Een groter stad is niet altijd een beter leefbaardere stad. Om stad van deze omvang te gaan realiseren, zullen naast het bebouwen van de polder Rijnenburg m.n. die wijken die nu al veel inwoners tellen, nog zwaarder belast gaan worden door voornamelijk dáár de toestroom van nog meer bewoners te laten plaatsvinden. Ik heb het idee dat men probeert daar de schade zo klein mogelijk te maken door verdichting.	RSU2040 is daarom gekozen om de verdere groei van de stad te accommoderen. Door de groei aan woningen, banen en andere voorzieningen te concentreren op een aantal (nieuwe) knooppunten en Rijnenburg, vermindert de druk op de bestaande wijken. Zo ontstaat er ruimte om de kwaliteit van de bestaande wijken te verbeteren. De Visie borduurt voort op de beslissingen die genomen zijn in de RSU2040 en stelt deze niet ter discussie. Wat we bouwen – en met welke kwaliteit – heeft grote impact op de gehele stad. In de Visie benoemen we de beoogde kwaliteit om ervoor te zorgen dat Utrecht leefbaar blijft.
5b	De gebieden die u hiervoor op het oog hebt, zijn de naoorlogse wijken waar de hoogbouw al in ruime mate aanwezig is. Zoals ik in de plannen kan lezen, zal dit m.n. gebeuren door het plaatsen van nog méér en hogere hoogbouw, het optoppen van de lage(re) appartementengebouwen, het volbouwen van kleine open binnentuinen waar nu nog speelplaatsen gevestigd zijn, het laten verdwijnen van parkeerplekken en versmallen van wegen eventueel ten gunste van bebouwing. Dit zal het woongenot van de (huidige) bewoners nauwelijks ten goede komen. In het verleden is geprobeerd de leefbaarheid en de onderlinge cohesie in deze wijken te vergroten. Ondanks dat er veel aandacht en geld is besteed aan de groenvoorzieningen en ontmoetingsplekken heeft dit jammer genoeg nauwelijks tot resultaat geleid. Ik woon al meer dan 50 jaar in Overvecht en heb dus meegemaakt hoe dit verlopen is. Door nog meer hoogbouw (ook al spreekt u van: een openbare ruimte die uitnodigt uit tot ontmoeting) zal m.i. de anonimiteit zeker niet afnemen. Ook schrijft u dat de hoogteaccenten in balans moeten zijn met de omliggende bebouwing, maar ik vraag me af als ik de omgevingsvisie lees of wat dit betreft de zienswijze van de huidige bewoners hierin ook meegenomen zal worden en ook zal meetellen.	In alle wijken van Utrecht zijn er initiatieven om meer woningen en werkplekken te maken. We werken hier als gemeente aan mee als ze een meerwaarde hebben voor de stad en de buurt. Leefbaarheid speelt mee in deze afweging. In Overvecht kan dat anders zijn dan in bijvoorbeeld Lunetten of de binnenstad. De identiteit van een wijk of plek speelt hierin een grote rol. In de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040 staat verder uitgewerkt hoe de ontwikkeling van Overvecht er de komende 15 jaar uit kan gaan zien. U kunt hier meer over lezen op: Omgevingsvisie Overvecht
5c	Al met al moet ik zeggen dat ik aan deze concept-visie veel haken en ogen zie zitten. Mijn vraagtekens betreffen in eerste instanties de m.i. te ambitieuze groeiplannen van Utrecht en de manier waarop deze groei vorm gegeven gaat worden: verdichting in de naoorlogse wijken. Daarom roep ik u op deze concept-visie nog eens te overwegen	In alle wijken van Utrecht zijn er initiatieven om meer woningen en werkplekken te maken. We werken hier als gemeente aan mee als ze een meerwaarde hebben voor de stad en de buurt. Leefbaarheid speelt mee in deze afweging. In Overvecht kan dat anders zijn dan in bijvoorbeeld Lunetten of de binnenstad. De identiteit van een wijk of plek speelt hierin een grote rol. In de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040 staat

		verder uitgewerkt hoe de ontwikkeling van Overvecht er de komende 15 jaar uit kan gaan zien. U kunt hier meer over lezen op: Omgevingsvisie Overvecht
6a	Via uw website hebben wij kennisgenomen van de concept-stedenbouwvisie. Wij, Galgenwaard Development BV, zijn een van de initiatiefnemers van de gebiedsontwikkeling rond stadion Galgenwaard. Als eigenaar van de vier hoekkantoren en commerciële ruimten gevestigd in de zuidtribune hebben wij de afgelopen jaren in samenwerking met de gemeente Utrecht gewerkt aan de Stedenbouwkundige Uitwerking (SU) voor het projectgebied. Momenteel zijn wij gevorderd tot een schetsontwerp voor onze gebouwen en krijgt het ontwerp voor de openbare ruimte vorm. Deze werkzaamheden, in combinatie met de SU en andere stukken, moeten uiteindelijk samenkomen in een Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Het vertrekpunt voor alle werkzaamheden is vastgelegd in een met de gemeente Utrecht overeengekomen IPOC en IDOC met ambities die aansluiten op onder andere de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 en de verschillende relevante beleidsstukken en overige randvoorwaarden. Wij zijn verheugd in de concept-stedenbouwvisie te lezen dat voor knooppunt Galgenwaard een bandbreedte voor de bouwhoogte van 70 tot 90 meter zal gaan gelden. Door de toekomstige toren aan de noordzijde naar een gewenste hoogte van circa 90 meter te kunnen brengen ontstaat tezamen met de drie andere nieuwe torens (circa 60m, 70m en 50 m) rondom het stadion een stedenbouwkundig samenspel van torens aflopend naar de Kromme Rijn en de Lunetten. In het totaal van de vier torens is het mogelijk om het gewenste programma van wonen (ca. 500 woningen) en werken (ca. 18.000m2), in combinatie met de overeengekomen ambities, in een compact gebied te realiseren. Hierbij ontstaat meer ruimte voor ontmoeten, verbinden en verbijzonderen in een veel groenere en kwalitatief hoogwaardige omgeving. Wij wensen u succes met het afronden van de concept-stedenbouwvisie naar een definitieve versie.	Bedankt voor uw positieve reactie.

7a	Laat ik beginnen met dat ik het geen goed idee vind om de stad te laten groeien. Dit zal het karakter van de stad aantasten. Waarom moet Utrecht zo groot worden? Waarom niet accepteren dat onderhand de grens aan de groei is bereikt? Waarom moet men perse in Utrecht wonen? Het karakter is nu al in negatieve zin veranderd nu de stad groter is geworden vergeleken met twintig jaar geleden om maar wat te noemen.	De groei en veranderingen van onze stad zijn van alle tijden. Om iedereen die in Utrecht wil wonen een eerlijke kans te geven, zijn 60.000 nieuwe woningen nodig. De keuze om deze groei te accommoderen is gemaakt in de (reeds vastgestelde) Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. In de Visie stellen we deze groei niet ter discussie, maar benoemen we de beoogde kwaliteit als we bouwen, om ervoor te zorgen dat Utrecht leefbaar blijft. Want wat we bouwen – en met welke kwaliteit – heeft grote impact op de gehele stad.
7b	Veel Utrechters werken buiten Utrecht en veel van buiten de stad werken in Utrecht. Of men werkt in een hele andere wijk. Hoe valt dit te rijmen met dat wonen en werken binnen tien minuten bereikbaar is? Moet men dan van baan wisselen? Wat als die niet vlak in de buurt is? Moet men dan in een ander type baan gaan werken? Mag je in principe dus niet wat verder weg van jouw woonomgeving werken? De stimulering van een paar beroepstakken is wel erg beperkt. Een heleboel zullen daar niet in gaan werken doordat ze daar de vaardigheden of opleiding niet voor hebben of doordat ze daarin niet willen werken. Op grond waarvan zou er behoefte zijn aan ruim 70.000 arbeidsplaatsen? Is dit een reële behoefte of is dit een gecreëerde c.q. opgelegde behoefte? Werken vlakbij wonen is dus een illusie.	Om bij de groei de specifieke kwaliteiten van de stad te behouden, kiest Utrecht voor een stad waarin alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn. Overal in Utrecht wil de gemeente dat woningen, werklocaties, maatschappelijke voorzieningen, sportvoorzieningen en groen dichtbij bij elkaar liggen, zodat inwoners er gemakkelijk en snel gebruik van kunnen maken. Ook maken we de keuze om de groei van de stad te concentreren op een aantal plekken. Daarmee verandert Utrecht van een stad met één centrum, naar een stad met meerdere centra. Op deze nieuwe knooppunten komen veel stedelijke functies samen: een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen. Werken op tien minuten van de woning is geen verplichting. We beperken hiermee de groei van het aantal vervoersbewegingen.
7c	Veel hobby's zijn in een andere wijk of buiten Utrecht. Dat betekent nog steeds veel verkeer van en naar de hobby's. Of mag men geen hobby's beoefenen die verder weg zijn dan tien minuten? Is het streven dat men verplicht zal worden om alles binnen de eigen wijk te doen ook al heb je geen interesse in de activiteiten die in je eigen wijk worden aangeboden? Ook hierom is alles bereikbaar binnen tien minuten een illusie. Extra groen gaat ten koste van iets anders. Ik heb het idee vooral van parkeerplekken. Oftewel er komt parkeerdruk. Volgens mij is dit een strategie om de auto uit te bannen.	De tien-minutenstad is een ruimtelijk concept en geen harde eis. We maken het in de toekomst wel gemakkelijker om op korte(re) afstand van de woning of werkplek een hobby te beoefenen. Hiermee beperken we de groei van het aantal vervoersbewegingen, stimuleren we gezonde manieren van verplaatsen (fietsen en wandelen) en houden we de stad leefbaar.
7d	Waaruit bestaat de nieuwbouw? Vooral flatgebouwen of ook veel woningen? Als ik het zo zie, worden er vooral appartementen gebouwd.	Het bouwen van woningen binnen de bestaande stad in hoge dichtheid betekent in veel gevallen dat er appartementen worden gebouwd. In de bevolkingsprognose zien we dat de gemiddelde huishoudensgrootte steeds kleiner wordt, door het toenemende aantal alleenstaanden. Doordat de

	Men heeft dus geen eigen tuin. Bouwen is duur. De opmerking dat woningen kleiner worden, wekt de indruk dat een aantal woonruimtes erg klein worden. Bij de Watervogelbuurt wordt nu gebouwd en de sociale huurappartementen zijn 30 m2; oftewel pietepeuterig klein. Een deel van de middenhuur-appartementen is trouwens ook klein. Ik neem aan dat de openbare ruimte ontmoetingsruimte wordt doordat men zo klein woont net zoals vroeger in de arbeiderswijken en naar buiten gedreven wordt voor activiteiten en ontmoeting. Binnenshuis zal dat lastiger worden.	woningen kleiner worden stelt u terecht dat de druk op de openbare ruimte toeneemt. Daarvoor hebben we extra aandacht, door in de Visie de beoogde kwaliteit te benoemen om ervoor te zorgen dat Utrecht leefbaar blijft.
7e	Volgens mij wil de gemeente daarom de krappe woonruimte compenseren door de buitenruimte door deze aantrekkelijk in te richten. Een gedeelde binnentuin lijkt mij verschrikkelijk. Altijd anderen om je heen als je in de tuin zit. Ik vraag mij af of bij tuinieren door bewoners in een gemeenschappelijke tuin het kostenaspect niet meespeelt dat dit de gemeente weinig tot niets kost en dus weinig te maken heeft met oog voor de bewoners. Naar mijn idee worden privétuinen geweerd ten gunste van gemeenschappelijke tuinen. Er wordt wel heel erg ingezet op dingen gezamenlijk doen in plaats van individueel. Waarom niet personen een eigen tuin gunnen? Bij delen is het nooit echt van jou en kan je het niet zelf inrichten/beplanten met de planten die jij wilt. Wat als je weinig behoefte hebt om steeds anderen te ontmoeten? Of bepaalde typen bewoners? Het lijkt alsof het min of meer opgedrongen wordt om met allerlei personen om te gaan. Wat als bepaalde groepen de ruimte gaan domineren en juist voor een onveilig gevoel zorgen? Kan een intermediaire zone niet leiden tot veel activiteit vlakbij woningen dus juist een onrustige omgeving? Dat levendigheid dus in huis wordt opgedrongen?	Ruimte binnen de stad is schaars en niet iedereen heeft behoefte aan het onderhoud van een tuin. Door ook woningen te maken waarbij er groenruimte gedeeld wordt, kan er ook voor deze groep mensen in de behoefte worden voorzien. Utrecht wil plek bieden voor iedereen, daarom zetten we in op verschillende woonmilieus die aanvullend zijn op de woonmilieus die Utrecht al kent.
7f	Als windenergie één van de energieleveranciers wordt, waar komen de windmolens? Want vlakbij woonomgevingen leidt tot gezondheidsschade en in groen is slecht voor de natuur. Ze nemen bovendien veel ruimte in. Zonnevelden nemen ook veel ruimte in.	In onze beleidsnota "Opwekgebieden voor schone energie in Utrecht" (en blijage) kunt u lezen waar er windturbines kunnen komen. In de beleidsnota wijzen we focus en zoekgebieden aan waar schone opwek mogelijk kan worden gemaakt. U kunt de bestanden hier nalezen: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/duurzame-stad/energie/energie-opwekken/gebieden-schone-energie

7g	Het lijkt alsof men niet meer zelf mag bepalen hoe men de eigen tuin inricht. Hetzelfde met daken en gevels. Men mag daar toch zelf over beslissen? Hoe moet men zich het vergroenen van gevels voorstellen? Wat planten tegen de gevel? Bomen zo plaatsen dat ze niet leiden tot schaduw in huis.	In Utrecht stimuleren we een groene inrichting van de tuin, het dak en de gevel, met als doel om de gevolgen van klimaatverandering te beperken en te zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. Bij de ontwikkeling van nieuwe gebouwen stellen we randvoorwaarden op hoe we dit kunnen realiseren. Voor bestaande gebouwen en prive-eigendom zal de gemeente dit enkel stimuleren, maar de keuze blijft aan de eigenaar of bewoner.
7h	De gemeente wil een gezonde binnenstad met veel economische activiteiten. Door auto's te weren uit de binnenstad, lopen winkels inkomsten mis en een aantal zal dus failliet gaan. Dit staat haaks op een gezond ondernemersklimaat. Nu al wordt er geklaagd over derving van inkomsten door het weren van auto's uit de binnenstad. Dat zal alleen maar erger worden. De gemeente wil lopen stimuleren. Voor veel activiteiten zal men verder weg moeten. Of wordt dat verboden? Wordt fietsen straks ook ontmoedigd? Gaat groen ook ten koste van fietsenstallingen?	Utrecht wil een stad zijn waarin gezondheid en leefbaarheid voorop staan. Daarom geven we voorrang aan duurzame vervoermiddelen. Om de binnenstad een aantrekkelijk gebied om te wonen, werken en recreëren te houden nemen we maatregelen om duurzame vormen van mobiliteit te stimuleren. Hoe we dit doen kunt u lezen op: https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/verkeer-en-mobiliteit Een fiets- en voetgangersvriendelijke verblijfsuitstraling met minder auto overlast komt ondernemers tegemoet. Uit onderzoek blijkt dat fietsers en voetgangers in binnensteden gemiddeld meer besteden en in meerdere winkels dan automobiliteiten
7i	Wat wordt verstaan onder voldoende ogen op straat om de veiligheid te vergroten? Overal camera's zoals in China?	Met 'ogen op straat' bedoelen we dat er zicht vanuit woningen op de straat is. Dit vergroot 's avonds als het minder druk is op straat het gevoel van veiligheid.
7j	Wat wordt bedoeld dat woningen minder grondgebonden zijn?	Met grondgebonden woningen bedoelen we een woning met een woonlaag op de begane grond. Grondgebonden woningen hebben meestal ook een tuin. Een voorbeeld van een niet-grondgebonden woning is een appartement in een (flat)gebouw.
7k	Bij nieuwbouw kan men niet zelf bepalen wanneer men energie verbruikt? In de nieuwbouw bij de Jaarbeurs moet men eerst kijken of men wel kan douchen. Dan wordt bepaald handelen dus gestuurd en heeft men geen vrije keuze meer.	De steeds grotere vraag naar energie vraagt erom dat we met elkaar ervoor zorgen dat de zogenaamde piekmomenten voorkomen worden om ervoor te zorgen dat er gedurende dag voldoende energie beschikbaar is. Dat vraagt om slimme oplossingen maar ook een gedragsverandering bij de inwoners van de gemeente.
7l	Op welke manier draagt verdichting bij aan de kwaliteit in de leefomgeving? Verdichting lees ik als veel bebouwing bij elkaar.	Verdichting draagt bij aan voldoende draagvlak voor voorzieningen, zoals winkels, horeca, maatschappelijke voorzieningen en openbaar vervoer. Verdichting moet tevens leiden tot meer kwaliteit in de leefomgeving en is een investeringsmotor. Wanneer er bij kleine en grote projecten ook een investering in de omgeving gedaan worden, kan de buurt meeprofiteren; denk aan het opknappen en vergroenen van de openbare ruimte, het

		verbeteren van voorzieningen, het toevoegen van andere woningtypen, of het verduurzamen van de energievoorziening.
7m	Mag men nog zelf kiezen hoe groot men wil wonen? Of wordt dit voorgeschreven aan de hand van de gezinssamenstelling? Betekent wooncarrière in een buurt dat een buurt met duurdere woningen goedkope woningen erbij krijgt met de ermee gepaard gaande overlast? Of duurdere woningen in wijken met veel goedkope woningen? Ik vraag mij af of de animo groot is om daar te komen wonen. Net zoals ik mij kan voorstellen dat personen die de middelen hebben om te verhuizen naar een grotere woning, die buiten een wijk met veel goedkope woningen zullen proberen te vinden. Bij weinig glas op de begane grond niet kans op weinig lichtinval in de woning?	Voor sociale huurwoningen wordt er bij toewijzing van de woning op gelet dat de grootte van de woning (aantal kamers) past bij het aantal mensen in het huishouden. Dit staat in de Huisvestingsverordening. Voor middenhuur, vrije sectorhuur en koopwoningen geldt deze regel niet. Veel mensen die niet voor werk of studie verhuizen, willen graag in hun eigen buurt blijven wonen. In het woonbeleid streven we daarom naar gemengde woonwijken: dus een mix van grote, kleine, dure en goedkope woningen in een wijk. Hiermee vergroten we de kans op het vinden van een passende woonruimte in de eigen wijk als mensen meer gaan verdienen, het gezin groter wordt, of bijvoorbeeld als de kinderen het huis uit zijn en mensen juist kleiner willen gaan wonen. Hoe we sturen op (sociale) woningbouw kunt u lezen in het woonbeleid.
7n	Betekent aanpassingen in de woningplattegrond aanpassingen intern? Waar moet dan aan gedacht worden? Een kamer splitsen in tweeën of van twee kamers één maken? Is men verplicht om private ruimtes voor publiek gebruik open te stellen? Gaat men daar niet zelf over?	Er wordt naar gestreefd dat gebouwen flexibeler zijn en dat aanpassing in woningplattegronden gemakkelijker mogelijk zijn. Het gaat vaak om inpassingen intern, zodat een woning bijvoorbeeld aangepast kan worden voor een andere doelgroep met andere wensen of zodat een woning kan veranderen naar een andere functies. Het gaat er ook om dat als je een woning koopt dat je gemakkelijk in staat bent om als eigenaar zelf wijzigingen kunt aanbrengen in je woning zonder ingewikkelde, dure constructieve ingrepen. Wanneer er wordt gesproken over het openstellen van private ruimtes voor het bredere publiek dan gaat het vaak om gezamenlijke ruimtes die in beheer zijn van bijvoorbeeld woningbouwcorporaties. Er wordt niet verwacht van bewoners om hun eigen private woonruimte open te stellen.
7o	Leiden zonnepanelen in gevels niet tot lelijk uitzicht voor overburen? Die kijken tegen zwarte rechthoeken aan.	Zonnepanelen in de gevel moeten goed ingepast worden in de architectuur van het gebouw.
7p	Leidt de ontwikkeling van knooppunten niet tot aantasting van de leefbaarheid van een gebied? Wordt een stedelijk knooppunt niet heel druk met ruimere openingstijden? De Koningsweg is nu groen met leuke huizen. Een station en hoogbouw leidt tot een heel ander karakter met veel meer activiteit. Het rustige karakter verdwijnt. Zal voor Lunetten ook gelden en wie weet ook voor andere plekke**n.**	In de Visie leggen we vast dat voor de leefbaarheid van de stad het van belang is dat er op elke plek een goede balans tussen rust, reuring en ruis is. In stedelijke knooppunten is het mogelijk dat er meer functies zijn die levendigheid aantrekken. De balans tussen rust en drukte wordt per gebied uitgewerkt in gebiedsbeleid.

7q	Komt een brede stoep waar je kan zitten in de plaats van een eigen tuin? Hoe voorkom je dat anderen op een bankje voor jouw huis gaan zitten en eventueel overlast veroorzaken?	Een brede stoep wordt gestimuleerd bij gebouwen waar geen voortuin aanwezig is. Een brede stoep is bedoeld voor de bewoner of gebruiker om deze zelf in te richten. Veel mensen vinden een bankje voor de deur fijn, maar dit is niet verplicht.
7r	Worden garageboxen onteigend? Of wordt de auto zo onmogelijk gemaakt dat niemand meer een auto heeft en dus geen garagebox meer nodig zal hebben? Worden meerdere garageboxen en bergingen één woning of worden het piepkleine woningen? Worden bergingen onteigend?	Wanneer garageboxen of bergingen onderdeel uitmaken van de eerste verdieping van een gebouw dan wordt het gestimuleerd om deze om te vormen naar een andere functie, zoals wonen. Dit heeft als doel om de levendigheid en sociale veiligheid in de straat of buurt te verbeteren. De Visie stelt uitgangspunten op voor alle ontwikkelingen in de gemeente, maar is geen uitgewerkt plan.
7s	Hoogwaardig openbaar vervoer. Bij de trein is regelmatig en te vaak vertraging. Hoe wordt dit voorkomen bij het hoogwaardige openbare vervoer?	Openbaar Vervoer is een belangrijke schakel in de tienminutenstad. Zowel het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) als het aanvullende ontsluitende openbaar vervoer. Het bouwen in hogere dichtheden maakt het mogelijk om voldoende draagvlak voor HOV-verbindingen te krijgen. Aanvullend OV zal hierbij altijd noodzakelijk blijven. De gemeente bevorderd HOV en is in overleg met de vervoerbedrijven en bij de herinrichting van de openbare ruimte om dit mogelijk te maken. Hoe we in de toekomst ons OV-systeem willen vormgeven kunt u lezen in het mobiliteitsbeleid.
8a	Met veel interesse hebben we vanuit de BIZ-vereniging voor de Woonboulevard Utrecht (WBU), waarin de ondernemers op de boulevard zijn verenigd, kennisgenomen van de Concept Stedenbouwvisie voor Utrecht in 2040. We zien dat het document goed aansluit bij de RSU waarbij er in 2040 wordt gestreefd naar een stad waarbij voorzieningen, verdeeld over 5 centra, voor iedereen binnen 10 minuten te bereiken zijn. We zijn hierbij blij om te zien dat de A12 zone, waar de Woonboulevard onderdeel van uitmaakt, een van deze 5 centra is. We hopen dat dit -met deze ambitie in het achterhoofd- betekent dat de gemeente, net als de ondernemers van de WBU, ook de komende jaren blijft investeren in de kwaliteit van dit gebied. We zien in de MIRT verkenningen en onderzoeken die op dit moment worden uitgevoerd wel dat het behoud van de functie voor de woonwinkels op de Woonboulevard onder druk staan met de sterke behoefte aan het toevoegen van woningen.	De Visie borduurt voort op de reeds vastgestelde RSU 2040. De kwalitatieve uitgangspunten, zoals beschreven in de Visie, zijn generiek voor de gehele stad. Op het moment dat er een gebiedsontwikkeling start zullen deze generieke uitgangspunten worden vertaald naar gebiedsspecifieke maatregelen. De Visie gaat niet over programmering en/of investeringen die in een gebied noodzakelijk zijn.

	Hoewel zowel de RSU als deze concept-stedenbouwvisie gaan over de langere termijn, hopen we ook dat er op de korte en middellange termijn, waar mogelijk, ook wordt geïnvesteerd in de attractiviteit door de aanpak van de openbare ruimte (vergroenen, verbeteren van verbindingen voor voetganger (oversteekbaarheid Hollantlaan) en fietsers) vooruitlopend en in lijn met deze lange termijn plannen en in lijn met de punten 3.6 en 3.7 uit deze concept-stedenbouwvisie. Bij het handen en voeten geven aan de stedenbouwvisie geven we, namens de ondernemers en vastgoedeigenaren van de Woonboulevard graag nog een paar aandachtspunten mee.	
8b	Achtergrond WBU Woonboulevard Utrecht is de grootste woonboulevard in het westen van Nederland. Met ruim 65 woonwinkels (ca 105.000 vierkante meter) is de keuze voor de bezoeker enorm. Ter vergelijking zijn Woonmall Alexandrium 60.000 vierkante meter en Villa Arena 75.000 vierkante meter. Naast deze brede keuzemogelijkheden zijn de uitstekende bereikbaarheid langs de A12 én het grotendeels nog gratis auto parkeren belangrijke onderscheidende kenmerken en sterk bepalend voor het succes van de boulevard. Recent onderzoek van DtnP en INretail (“Woonwinkelclusters in de veranderende stad”) laat zien dat dergelijke clusters zoals de WBU economisch heel relevant zijn, dat de fysieke winkel hier (ondanks de online mogelijkheden) een belangrijke positie heeft en goed worden bezocht (ca. 4 miljoen bezoeken per jaar). De woonboulevard is in economisch opzicht een relevante en unieke werklocatie binnen Utrecht WBU heeft de afgelopen jaren –ondanks het uitblijven van investeringen in de openbare ruimte- opnieuw omzetgroei laten zien. WBU is een belangrijke werklocatie en werkgever, alleen bij IKEA zijn ruim 480 medewerkers onder contract. WBU is een relevante bezoekstrekker voor Utrecht 70% van de bezoekers komt van buiten de Gemeente Utrecht.	In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is de locatie van de woonboulevard aangeduid als te transformeren naar gemengd stedelijk gebied. De belangrijke functie van de woonboulevard voor de regio zien wij als gemeente natuurlijk ook. Maar het gebied van de woonboulevard en omgeving biedt ook mogelijkheden voor verdichting en vergroening. De Visie geeft daar richtijnen voor. Met een excellente plint beogen we een gevarieerd aanbod aan functies in de plint van een gebouw of een gebied als geheel. Deze invulling is afhankelijk van de ligging en het karakter van het gebied. Met een mix aan huurprijzen beogen we dat ook functies (zoals maatschappelijke voorzieningen) die een lagere huurprijs kunnen betalen toch zich kunnen vestigen in de plint van een gebouw. De uiteindelijke invulling van plinten danwel bijbehorende huren zijn van veel factoren afhankelijk en maakt onderdeel uit van een gehele gebiedsontwikkeling.

	95% komt met de auto van Den Bosch tot Breukelen, van Wageningen tot Woerden. In het directe verzorgingsgebied circa 515.000 huishoudens en ruim 1,1 miljoen inwoners, ca. 4 miljoen bezoeken op jaarbasis Een bijzonder gebied vraagt om voldoende aandacht Om de positie van de Woonboulevard als een van de grootste en sterkste boulevards te behouden en te versterken investeren winkeliers en eigenaren doorlopend. Zo is er de afgelopen jaren door hen al veel geïnvesteerd in de inrichting en uitstraling van het vastgoed. Om dit zo te houden vraagt dit ook om scherpe keuzes bij de positionering van dit gebied. Evenredige aandacht vanuit de Gemeente Utrecht is voor deze investeringen wat ons betreft een voorwaarde. We zijn dan ook blij dat de gemeente het gebied rondom de A12 zone heeft gekenmerkt als één van de vijf belangrijke centra binnen de strategie van een stad waarin voorzieningen binnen 10 minuten voor handen moeten zijn. Onze aandachtspunten in het licht van de Concept Stedenbouwvisie 2040 ▪ Wil dit gebied nú en in de toekomst aantrekkelijk zijn en blijven voor bewoners én gebruikers dan vraagt dit om een groenere en aantrekkelijkere openbare ruimte; wij gaan graag nú al aan de slag met het vergroenen van de openbare ruimte en sluiten hierbij graag aan bij de ontwerpprincipes van de concept Stedenbouwvisie (nummer 3.6 en 3.7; we horen graag meer over de nadere uitwerking van de voorgenomen ‘groene routes’ zoals die eerder zijn genoemd binnen de RSU want toelichting hierop is vooralsnog uitgebleven; ▪ Stedenbouwkundig uitgangspunt 3.4 spreekt over een excellente plint; hierbij wordt melding gemaakt dat variëteit in huurprijzen voorwaarde is voor een aantrekkelijk reuringgebied; wij willen opmerken dat als dit reuringgebied een woonwinkelcluster betreft, zoals de WBU, deze winkels zich hier alleen kunnen vestigen bij een zekere huurprijs; dat je anders het risico loopt dat huurprijzen te hoog komen liggen en dat je geen excellente plinten realiseert maar uiteindelijk blijft zitten met lege en levenloze plinten (een dergelijke leegloop dreigt nu onder meer in Den Haag bij de Megastores);	

8c	In het gebied van de WBU achten wij verdichting door functies zoals kantoren en sporten/bewegen toe te voegen (zie ook de voetbalvelden op het dak van IKEA) kansrijk; we zien nu al dat woonwinkelen en werklocaties zoals Dotslash zich in het gebied goed laten combineren; hierdoor ontstaat aan de randen ook meer ruimte voor het realiseren van woonmilieus zeker ook omdat in en rondom dit gebied wordt nagedacht over aanzienlijke hoogtes; ▪ WBU blijft de enige plaats in Utrecht voor concentratie van woonwinkels; de concentratie van de winkels is juist de kracht van het gebied, ze versterken elkaar door elkaars aanwezigheid, dit geldt ook voor IKEA die hier beter functioneert met de andere woonwinkels in de buurt dan solitair gelegen IKEA-vestigingen; ▪ Ontwikkelingen elders mogen niet ten koste gaan van ontwikkelingsruimte WBU; We wensen de gemeente tot slot veel succes toe bij de uitwerking van de concept-stedenbouwvisie in concrete plannen. Daar waar dit ons gebied betreft blijven we over de uitwerking hiervan graag in gesprek. Mochten er naar aanleiding van deze aandachtspunten nog vragen zijn dan lichten wij deze graag nader toe in een gesprek.	Het gebied is onderdeel van de ontwikkeling Groot Merwede. De transformatie naar een gemengde woon- en werkmilieu is onderwerp van onderzoek. Hoe kunnen functies gemengd worden, wat voor type werklocaties zijn nodig en werken aanvullend op elkaar? Wat voor gebied wordt dit in de toekomst? Met meervoudig ruimtegebruik wordt ingezet op het slimmer omgaan met de schaarse ruimte door functies te combineren. De sportvelden op de IKEA zijn daar inderdaad een goed voorbeeld van. Meervoudig ruimtegebruik kan ook plaats vinden door (openbare) ruimte gedurende de dag of de week voor verschillende functies te gebruiken. De Visie geeft dit als generieke richtlijn mee voor de gehele gemeente. Toepassing van deze richtlijnen in een gebied vraagt om maatwerk en gebiedspecifieke afwegingen.

9a	De Historische Vereniging Oud-Utrecht (in het vervolg Oud-Utrecht) heeft met belangstelling kennisgenomen van het concept van de ‘Stedenbouwvisie Utrecht 2040’. Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om op dit concept onze zienswijze te geven. In de kern komt zienswijze van Oud-Utrecht neer op de volgende punten: Een stedenbouwvisie is bij uitstek een middel om de cultuurhistorische waarden te borgen en versterken in en door wisselwerking met de dynamiek van de stad; Het voorliggende concept schiet daarin te kort: de visie is te eenzijdig gericht op hoogbouw en de rechtvaardiging daarvan, de andere waardevolle aspecten ten spijt; De stedenbouwvisie is te volgzaam op de maatschappelijke ontwikkeling, ze is weinig autonoom en authentiek; in een stedenbouwvisie dient juist de ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteit van de stad het vertrekpunt te zijn; Cultuurhistorie dient daarom expliciet te worden toegevoegd aan de overkoepelende waarden; Een autonome en authentieke visie vereist een gedegen analyse en waardering van op stedelijk niveau bepalende structuren; niet alleen om het behoud, maar vooral ook om de betekenis voor en de bijdrage aan de ontwikkeling van de stad; een dergelijke analyse en waardering ontbreekt, waardoor het potentieel van de ruimtelijke kwaliteit en het cultuurhistorisch erfgoed voor de stedelijke ontwikkeling niet tot uitdrukking komt en keuzes niet expliciet gemaakt kunnen worden. Cultuurhistorie dient daarom te worden toegevoegd aan de uitgangspunten en spelregels voor de ruimtelijke ontwikkeling; dat is in lijn met de bedoeling van de omgevingswet waarin de integrale benadering en afweging uitgangspunt is, en met het belang van de omgevingswet en -instrumenten	In de RSU 2040 wordt uitgebreid stilgestaan bij de betekenis van de historie van Utrecht voor de ruimtelijke ontwikkelingen die nu en in de toekomst spelen in de stad. In de Visie wordt niet uitgebreid ingegaan op de cultuurhistorische waarden van de stad. Deze maken impliciet onderdeel uit van de identiteit van de plek, wat als startpunt dient voor gebiedsontwikkeling. De identiteit van een plek wordt gevormd door - naast cultuurhistorische waarden - de stedenbouwkundige karakteristiek, hoe een gebied door de eeuwen heen gebruikt wordt en door bewoners. Voor de beschrijving van de verschillende karakteristieken van het gebied verwijzen we naar de welstandsnota. Wel is de mogelijkheid van een ‘heritage impact assesment’ benoemd voor de ruimtelijke onderbouwing van hoogbouw in of nabij Unesco werelderfgoed. Tekstueel hebben we ook de begrijpelijkheid verbeterd door in het document het begrip ‘geschiedenis’ aan te passen naar ‘cultuurhistorie’. Ook in de huidige bestemmingsplannen (en straks in het omgevingsplan) staan meer gedetailleerdere omschrijvingen van cultuurhistorische waarden. Hoe we als gemeente omgaan met het Utrechtse erfgoed verwijzen we graag naar de Erfgoednota

	om het behouden, benutten en beleven van het cultuurhistorisch erfgoed te borgen.	
9b	Een gemiste kans Oud-Utrecht zet zich in voor het cultuurhistorisch erfgoed van Utrecht. Cultuurhistorisch erfgoed bepaalt in hoge mate de identiteit van een stad, en zeker van onze stad Utrecht. Oud-Utrecht staat niet alleen voor het behoud van het cultuurhistorisch erfgoed, maar ook voor het benutten en beleven ervan. Utrecht kent daarvan vele geslaagde voorbeelden, van middeleeuwse kerken tot twintigste-eeuwse fabriekshallen. De afgelopen 50 jaar is steeds duidelijker geworden dat cultuurhistorie geen hinder voor, maar ‘smaakmaker’ van de vooruitgang is: de singels zijn hersteld, Cereol een leuke plek om te wonen en te ontmoeten, de limes na 2000 jaar weer	In de ruimtelijke ontwikkeling van de stad neemt de geschiedenis van de stad een centrale plaats in. En dat is niet voor niets. De historische waarde maakt de stad aantrekkelijk, mooier en draagt bij aan een prettig en gezond woonklimaat. Mensen en bedrijven willen er graag wonen, werken of zich hier vestigen. In paragraaf 2.1 van de Visie onderschrijven we uw analyse over het belang van erfgoed in de ruimtelijke ontwikkeling. Op pagina 23 beschrijven we hoe cultuurhistorie wordt geborgd bij stedelijke ontwikkelingen: "Bij elke stedelijke ontwikkeling dienen deze uitgangspunten vertaald te worden naar de gebiedseigen oplossingen. De eigenheid, geschiedenis en beleving van

	zichtbaar en beleefbaar. Cultuurhistorisch erfgoed maakt Utrecht Utrecht, Zuilen Zuilen, Lunetten Lunetten, niet alleen in zijn fysieke verschijningvormen, ook in de uitdrukking die deze geven aan sociale, culturele en economische waarden uit heden en verleden. Een stedenbouwvisie is bij uitstek een middel om deze waarden te expliciteren en te sublimeren, omdat daarin het erfgoed niet op zich, maar juist in een dynamische, maatschappelijke context wordt geplaatst, waarin verleden, heden en toekomst in wisselwerking treden. Oud-Utrecht moet constateren dat het concept dat nu voor ligt daarin tekortschiet, en dat is een gemiste kans. Met alle respect en waardering voor de zinvolle uitgangspunten en overkoepelende waarden, komt de stedenbouwvisie bij ons toch vooral over als een hoogbouwnota 2.0. Uit de verdichtingsopgave waarvoor de stad staat is dat niet geheel onbegrijpelijk, maar het lijkt nu dat deze stedenbouwvisie eerder een stedenbouwkundige ‘verpakking’ is van keuzes die op andere gronden reeds gemaakt zijn het intensieve en uitgebreide participatietraject ten spijt.	een plek, is altijd het startpunt bij de vertaling van de uitgangspunten naar het gebied"
9c	Te volgzaam, weinig autonoom en authentiek De stedenbouwvisie is in onze ogen te volgzaam. Eén van de doelen lijkt daarvoor een teken aan de wand: ‘We beogen de doorlooptijd van projecten te verkorten’, met het argument ‘…omdat er minder ruimte is voor discussie over basisprincipes’ (p.5). De stedenbouwvisie zou juist het document moeten zijn waarin en waarmee die discussie gevoerd wordt. We kunnen ons goed verenigen met het uitgangspunt: de stedenbouwvisie ‘vormt een richtinggevend kader voor de stedelijke omgeving’ en samen met de RSU 2040 ‘het startpunt om vroegtijdig het gesprek te voeren over de beoogde kwaliteit en leefbaarheid bij ruimtelijke ontwikkelingen’ (p.5). Dat stelt wel eisen aan de statuur.	De Visie beoogt om vroegtijdig het gesprek aan te gaan met initiatiefnemers over de kwaliteit en leefbaarheid van gebiedsontwikkelingen. Door aan het begin van het proces de kaders wat betreft deze beoogde kwaliteit scherp te stellen, en te bediscussiëren, worden zij vroegtijdig in het ontwerp meegenomen en voorkomen we vertraging later in het proces. Op deze manier wordt een integrale afweging gemaakt tussen verschillende belangen, die niet los is te zien van de maatschappelijke dynamiek. We zijn van mening dat de Visie - samen met de welstandsnota en erfgoednota - de ruimtelijke kwaliteit van de gemeente benaderen als een te onderscheiden belang.

	Oud-Utrecht had liever gezien dat in deze visie de ruimtelijke, en dus ook de cultuurhistorische kwaliteit als een autonome waarde was benaderd en gepresenteerd. Niet los van de maatschappelijke dynamiek, maar wel met een autonome en authentieke bijdrage daaraan. Dat kan op punten tot tegenstellingen leiden, maar dat maakt de keuze scherp.	
9d	Voeg een vijfde overkoepelende waarde toe: verbinding van verleden, heden en toekomst De geschiedenis, de cultuurhistorie en het erfgoed bepalen in hoge mate de identiteit en het karakter van de stad, de wijken en de buurten. Ze worden wel hier en daar genoemd, maar niet expliciet gemaakt en ingezet als een inspirerende en stimulerende kwaliteit. Voeg daarom een vijfde overkoepelende waarde toe: 'Verbinding van verleden, heden en toekomst'. Koester en behoud de erfenis uit verleden, ze is eenmalig, uniek en onvervangbaar en bepaalt de identiteit: ruimtelijk, maatschappelijk en emotioneel. Benut deze erfenis, baat ze uit: laat dit kapitaal uit het verleden renderen in heden en toekomst. Borg dit door iedereen deze erfenis te laten beleven.	We kiezen er niet voor om een 5e waarde toe te voegen aan de Visie. Zowel in de RSU als de Visie is geborgd dat de geschiedenis van een plek, het erfgoed en de cultuurhistorische waarde een belangrijk vertrekpunt zijn bij ontwikkelingen in de gemeente. De vier waarden die in paragraaf 1.3 van de Visie worden gepresenteerd zijn een vertaling van de opbrengst van de gesprekken die met Utrechters naar voren zijn gekomen. Ze dienen als input voor de stedenbouwkundige principes in hoofdstuk 3 maar zijn niet uitputtend voor wat onder leefbaarheid en kwaliteit kan worden verstaan. In hoofdstuk 2 van de Visie beschrijven we daarom ook het belang van erfgoed en cultuurhistorie bij ontwikkelingen. Daarnaast verwijzen we graag naar de Erfgoednota waarin staat beschreven hoe we als gemeente omgaan met het Utrechtse erfgoed
9e	Begin met een gedegen analyse en waardering De stedenbouwvisie stelt (p.9): 'Deze ontstaansgeschiedenis is op veel plekken in Utrecht zichtbaar en zorgt ervoor dat de stad leesbaar is: je kunt herkennen waar je bent in de stad op basis van deze structuren en de gebouwde omgeving. Het karakter is in de basis ontstaan door het onderliggende bodem- en watersysteem in combinatie met de tijdsperiode waarin de verschillende buurten zijn gebouwd. De positie in de stad en de ligging aan stedelijke structuren is tevens van invloed op de identiteit van een plek. Ook dragen de landschappelijke kenmerken bij aan de wijze waarop de eigenheid van een plek wordt ervaren. Het Utrechts erfgoed, de historische, maar ook hedendaagse monumenten zijn dragers voor de Utrechtse identiteit. Op de schaal van gebouwen zijn bijvoorbeeld de bouwstijl, compositie, maat en schaal, materiaalgebruik en detaillering van belang. Bij elke locatie zijn er aanknopingspunten die benut kunnen worden in het ontwerp. Bij elke ontwikkeling moet de vraag gesteld worden of een ontwikkeling zich moet voegen naar het bestaande, of het bestaande juist een impuls moet geven	In de RSU 2040 wordt uitgebreid stilgestaan bij de betekenis van de historie van Utrecht voor de ruimtelijke ontwikkelingen die nu en in de toekomst spelen in de stad. Hierin wordt ook aangegeven dat de gemeente bij stedelijke ontwikkeling rekenschap geeft van het erfgoed dat er is, de betekenis ervan voor de stad herkent en er opnieuw waarde aan toevoegt. Belangrijke structuren op de stedelijke schaal worden hier benoemd. De Visie onderschrijft deze punten en stelt ze randvoorwaardelijk aan de kwalitatieve groei van de stad. Voor de beschrijving van de verschillende karakteristieken van het gebied verwijzen we naar de welstandsnota

	met meer eigenheid.’ Dat onderschrijven wij van harte. Maar eigenheid is al intrinsiek aan cultuurhistorisch erfgoed. Dat behoeft eerder respect en versterking dan een impuls met meer eigenheid. Daarbij willen we nog eens benadrukken dat het bij erfgoed het niet alleen gaat om (individuele) monumenten, maar ook - en zeker op het niveau van een stedelijke visie - om de onderlinge samenhang, de ensembles, de structuren, het groen, het water, de zichtlijnen, de straten en pleinen en – niet te vergeten de sociale en emotionele waarden die daaraan verbonden zijn. Een gedegen analyse van de ruimtelijke kwaliteit en stedenbouwkundige en cultuurhistorische waardering daarvan is onontbeerlijk om de laatste vraag uit bovenstaand citaat gefundeerd en weloverwogen te beantwoorden. Die analyse en waardering ontbreken in deze visie. Om vooruit te kijken moet je eerst weten waar je staat en waar je vandaan komt. Alleen noemen dat de ontstaansgeschiedenis en daaruit voortgekomen structuren en gebouwde omgeving bepalend zijn voor karakter en identiteit is niet genoeg. De stedenbouwvisie moet de structuren en elementen die daarvoor op stedelijk niveau bepalend zijn, concreet benoemen en vervolgens aangeven hoe deze behouden, benut en beleefd kunnen worden in de dynamische ontwikkeling van de stad. Nogmaals, dat vraagt om een gedegen analyse en waardering. Als voorschot daarop kunnen we zonder daarbij uitputtend te willen zijn een aantal van die structuren en elementen benoemen: Zichtlijnen op de Domtoren (en waar deze inmiddels reeds zijn verdwenen) - Oriëntatie van de Vaartsche Rijn op de torens van de Nicolaikerk - De kaarsrechte Amsterdamsestraatweg als onderdeel van de Route Impériale no 2 - Letterlijk Oog in Al - De singels - Oude verkavelingen en waterlopen: Hoofddijk, Zwarte Water - De Maliebaan, maar ook de Beneluxlaan, de as van Berlage en de Carnegiedreef - Het Merwede- en AR-kanaal, de Leidsche Rijn - De Oosterspoorbaan - De grote parken, Amelisweerd, Noorderpark, het veenweidegebied - De forten en lunetten	

	- En nog meer We verwijzen hierbij naar de RSU 2040 waarin zeer concreet de cultuurhistorische waarden en hun betekenis voor de ruimtelijke ontwikkeling worden benoemd (o.a. p.55). Deze stedenbouwvisie zou daarvan de uitwerking en concretisering moeten zijn, maar we vinden daarvan, behoudens wat algemene woorden en zinnen, in deze stedenbouwvisie niets terug.	
9f	Het zicht ontnomen De noodzaak hiervoor blijkt al uit hoe de visie omgaat met het icoon van onze stad: de Domtoren. 'De Dom moet je kunnen blijven zien'. Deze uitspraak van een bewoner staat centraal in de paragraaf over hoogbouw met een menselijke maat (p.30,31). Elke Utrechter zou het gezegd kunnen hebben. Echter, dat zicht op de Domtoren is velen inmiddels al ontnomen, en zal nog velen ontnomen worden. En van ver is de Domtoren allang niet meer het herkennings- en oriëntatiepunt. De visie: 'Nieuwe hoogbouw moet zich verhouden tot ons historisch centrum met de Dom als belangrijk oriëntatiepunt van Utrecht. De Dom is vooralsnog de hoogste toren met een hoogte van 112,3 meter. In de Leidsche Rijn Centrum wordt de Mark gebouwd, het eerste gebouw in Utrecht dat hoger is dan de Domtoren.' Er komen er dus meer? Waarom de Domtoren niet benoemd als het belangrijkste oriëntatie- en identiteitspunt? Als we de Domtoren zien als het icoon van Utrecht, dan moeten we ook borgen dat de Domtoren dat icoon blijft en het zicht op de Domtoren wordt geborgd.	In de Visie stellen we dat nieuwe hoogbouw moet zich verhouden tot ons historische centrum met de Dom als hoogste oriëntatiepunt. Utrecht staat voor een schaalsprong. De komende decennia zal de stad verder groeien, waarbij de ruimtelijke structuur van de stad mee groeit. Bij deze ontwikkeling zal de stad, die vanuit de historie concentrisch georganiseerd is, groeien naar een stad met meerdere kernen. Zo krijgt Utrecht verschillende verschijningsvormen. Hoogstedelijke centra met hoge dichtheden in gemengd programma, naast de bestaande wijken die ook groeien maar minder ingrijpend. Met de groei van de stad zal ook het stadssilhouet van Utrecht veranderen. In de komende decennia zullen nieuwe oriëntatiepunten worden toegevoegd. Hoogbouw kan daarbij helpen om de stad leesbaar te maken en belangrijke plekken, zoals de nieuwe knooppunten - te markeren. De Visie is kaderstellend voor nieuwe hoogbouw.
9f	Utrecht ligt in het centrum van verschillende waardevolle (UNESCO) landschappen, heeft een historische binnenstad, en verschillende beschermde stads- en dorpsgezichten rijk aan cultuurhistorie waar grote bouwhoogten veel impact kan hebben. Grote watervlakten als tegenwicht ontbreken. Dit vraagt om een slimme sturing op hoogbouw en een beperkte maximale bouwhoogte. Nieuwe hoogbouw moet zich verhouden tot ons historische centrum met de Dom als belangrijk oriëntatiepunt van Utrecht.' Waarom een 'slimme' sturing op hoogbouw. Wat is er 'slim'? Dat proeft als het kan eigenlijk niet, maar met een trucje wel! Maak vooral duidelijk wat gewenst is en wat niet, wat kan en wat niet. XL max 105m is absoluut wel 7,3 m lager dan de Domtoren, maar op het	Met slimme sturing op hoogbouw bedoelen we dat we gericht sturen op hoogbouw door een beperkt aantal locaties aan te wijzen voor hoogbouw. Binnen deze vlekken is een gebiedsspecifieke uitwerking nodig, die rekening houdt met een goede inpassing van hoogbouw ten opzichte van de omliggende wijken, het landschap, diverse zichtlijnen en de compositie van de torens onderling. De effecten van hoogbouw op beschermde monumenten en ons werelderfgoed hebben wij hier - onterecht - niet in benoemd als onderdeel van de benodigde ruimtelijke onderbouwing. Wij zullen dit aanpassen in de Visie in paragraaf 2.4

	zicht even hoog. Door hun breedte, kleur en materiaal domineren deze nieuwe gebouwen inmiddels het stadsbeeld en de Domtoren, die er vanuit verschillende gezichtspunten inmiddels geheel achter schuil gaat. Helaas nemen gedane zaken geen keer, maar wij pleiten er sterk voor de schade niet verder te vergroten. De voorgestelde bouwhoogte voor Lunetten/Koningsweg en USP van max 105 vindt volgens de stedenbouwvisie een rechtvaardiging in het feit dat de één tot een knooppunt is benoemd en de ander blijkbaar (inter)nationale aantrekkingskracht heeft. Een stedenbouwkundige argumentatie vanuit de ruimtelijke kwaliteit en de cultuurhistorische waarden ontbreekt. We lezen niets over de impact van deze hoogbouw op de nabije, maar vooral ook verre omgeving als het fraaie, maar ook kwetsbare Kromme Rijngebied. Datzelfde geldt voor argumentatie voor de categorie L+ 90m in Galgenwaard en Westraven.	
9g	Voeg een twaalfde uitgangspunt toe: de cultuurhistorische waarden behouden, benutten en beleven De stedenbouwkundige uitgangspunten (hoofdstuk 3) vormen de spelregels voor de stedelijke ontwikkeling en gezamenlijk ‘de ingrediënten om bij elke ruimtelijke ontwikkeling te sturen op de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. De uitgangspunten komen voort uit, en dragen stuk voor stuk bij aan de vier waarden die uit de toekomstgesprekken naar voren zijn gekomen: de mens voorop, diversiteit en mening, ruimte voor ontmoeting en een aangename groene leefomgeving’. Daaraan ziet Oud-Utrecht dus nog een vijfde waarde ‘de verbinding van verleden, heden, toekomst’ toegevoegd. ‘De uitgangspunten gelden voor de hele gemeente. Bij elke stedelijke ontwikkeling dienen deze uitgangspunten vertaald te worden naar de gebiedseigen oplossingen. De eigenheid, geschiedenis en beleving van een plek, is altijd het startpunt bij de vertaling van de uitgangspunten naar het gebied.’ Onontkoombaar is dan ook dat – naast het opnemen van de waarde ‘de verbinding van verleden, heden, toekomst’ en een gedegen analyse en waardering van de op stedelijk niveau bepalende structuren en elementen –	Met de combinatie van de aandacht voor erfgoed in zowel de RSU 2040, de Erfgoednota als in de Visie is het belang van erfgoed bij nieuwe initiatieven voldoende geborgd in de planvorming. We kiezen er daarom voor om geen 12e principe toe te voegen.

	aan de elf stedenbouwkundige uitgangspunten een twaalfde uitganspunt moet worden toegevoegd: ‘behouden, benutten en beleven van de cultuurhistorische waarden’. Oud-Utrecht wil graag bijdragen om dit twaalfde uitgangspunt op eenzelfde wijze als de overige elf uit te werken en zo gewenst van een quote te voorzien. Daarnaast kan het belang van cultuurhistorische waarden worden benoemd bij uitgangspunten als ‘Ruimte voor gemeenschappen’, ‘Stedenbouw met een menselijke maat’, ‘Uitnodigende openbare ruimte’ en ‘Gevarieerd en verbonden groenblauw’. Dit is ook in lijn met de omgevingswet, waarvan de grondslag een integrale benadering en afweging is. Bovendien is geven de omgevingswet en nieuw wettelijke kader en nieuwe instrumenten om het behoud, de benutting en de beleving van het cultuurhistorisch erfgoed in de bredere context van zijn omgeving te borgen en te stimuleren. Tenslotte nog een citaat uit ‘Tenslotte’ (p.55) en enkele slotopmerkingen. ‘Utrecht is een prachtige, historische stad met veel kwaliteiten. Een stad met een rijke geschiedenis. Utrecht heeft de sfeer van een dorp met alle mogelijkheden en voorzieningen van een grote stad. Die combinatie van rust en reuring is de kracht van Utrecht en die willen we behouden bij het ontwikkelen van de stad. Utrecht, dat zijn tien diverse wijken, maar overal zie je de Dom. Utrecht zal zich altijd blijven ontwikkelen, maar wel op zijn Utrechts: met oog voor het historisch karakter van de stad en door ontwikkelingen altijd in te zetten om de stad beter te maken.’ Oud-Utrecht onderschrijft dit helemaal met een onderstreping van ons. Want het zijn mooie woorden, maar ze vragen voor deze stedenbouwvisie nog wel een extra slag, aanscherping en consequente keuzen om te voorkomen dat mooie woorden in holle frasen opgaan.	
10a	Centrummanagement Utrecht (CmU) en de Vereniging van Commercieel Onroerend goed eigenaren Centrum Utrecht (VCOC) hebben de Concept	De Visie borduurt voort op de uitgangspunten die vastgesteld zijn in de RSU2040, en stelt deze niet ter discussie. De Visie is gericht op het sturen

	Stedenbouwvisie 2040 met interesse gelezen. Middels deze brief maken wij gebruik van de mogelijkheid voor het indienen van een zienswijze met enkele aandachtspunten van onze kant. “De dynamiek van de stad” Dat er nieuwe “subcentra” gecreëerd worden vinden wij zoals we eerder opgemerkt in onze inspraakreactie op de RSU niet onlogisch. Op sommige plekken in het centrumgebied zien we dat traditionele winkelstraten verkleuren naar straten met winkels. Die gebieden vragen vervolgens wel om een invulling met een actieve plint. We zien hierbij ruimte ontstaan voor andere functies, zoals horeca, cultuur, sport, ontspanning, en kantoor/werkplekken. Overigens ontstaat die ruimte niet alleen in de plint maar ook op andere verdiepingen waar wonen ((tijdelijk) door (landelijke) regelgeving) financieel niet haalbaar is. Dat vraagt soms wel om meer flexibiliteit in het gedateerde conservatieve (en sectorale) bestemmingsplan. Het is aannemelijk dat de retailfunctie van de binnenstad geleidelijk andere vormen aanneemt. Een binnenstad met te weinig retail en horecafuncties lijkt ons echter ook in de meest verre toekomstvisie onwenselijk, zonder place-to-buy is er geen place-to-be. Als al deze functies te overweldigend een plek vinden in de andere tienminutencentra, dit zou met name gelden voor het bovenmatig toevoegen van retailfuncties en niet-dagelijkse functies, vormt dit wat ons betreft een bedreiging voor de economische vitaliteit van het historische centrumgebied.	op kwaliteit en leefbaarheid in de gehele gemeente. De Visie stuurt niet op programmering of identiteit van specifieke gebieden.
10b	Wij zagen in de RSU te weinig borging voor de economische vitaliteit van het centrum. De afbeelding op pagina 14 van deze concept-stedenbouwvisie zou je, hopelijk onterecht, als lezer opnieuw op het verkeerde been kunnen zetten, waarbij het centrumgebied met de Domtoren duidelijk minder “reuring” en functies laat zien dan de overige tienminutencentra in de afbeelding. In combinatie met de wens om plinten met vergelijkbare functies te vullen, bestaat het risico dat noch de plinten, noch de centra op tien minuten, noch het historische centrumgebied voldoende potentieel hebben om economisch levensvatbaar te blijven. Een becijfering of inschatting van de economische impact van gewijzigd koop- en recreatiegedrag en in welke mate dit gecompenseerd wordt door inwonersgroei ontbreekt. Dat de druk op het centrum te groot is en/of te groot wordt kunnen CmU en	De tekening op pagina 14 geeft een globale indeling van gemeente met een verdeling van rust, reuring en ruis. Het is een abstracte weergave, waarin we aangeven dat de knooppunten over het algemeen gebieden met veel reuring zijn. In de tekening is de historische binnenstad onterecht niet aangegeven als gebied met veel reuring. We zullen dit aanpassen in de tekening.

	VCOC niet bevestigen. Onze cijfers wijzen op het tegendeel. De zorg daarover zou nog verder moeten afnemen als de ambities in de Omgevingsvisie binnenstad in samenhang met de RSU worden bekeken.	
10c	“Gevarieerd en gebonden Groenblauw” In het onderdeel over vergroening zien wij, op basis van projecten waar we op dit moment zelf bij betrokken zijn op Achter Clarenburg en de Steenweg in het centrum, ook wel mogelijkheden voor verticaal groen of andere vormen van groen dat bijvoorbeeld boven de weg kan groeien (begeleid door een overspanning). Om dit mogelijk te maken is er meer regie nodig op de locaties waar kabels en leidingen zouden moeten lopen om ook hier het plaatsen van groen mogelijk te maken. In de omgevingsvisie Binnenstad is hiervoor al een aanzet gemaakt waarbij door actieve regie kabels en leidingen bijvoorbeeld dichtbij gevels worden geplaatst zodat je in het midden van de straat ruimte maakt voor groen dat ook kan wortelen zonder de kabels en leidingen de beschadigen. Bij het plaatsen van groen is het uiteraard belangrijk om voldoende oog te houden voor de zichtbaarheid en bereikbaarheid van de voorzieningen in het centrumgebied en de straten om te borgen dat de excellente plint geen inactieve plint gaat worden.	De Visie geeft generieke uitgangspunten en richtlijnen die gelden voor de gehele gemeente. Bij ontwikkelingen dient er een vertaling gemaakt te worden naar gebiedseigen oplossingen, zodat deze aansluit bij de lokale context. Wij herkennen de problematiek rondom de sturing op de ondergrond. Dat is een van de redenen waarom er wordt gewerkt aan nieuw beleid voor de ondergrond. Daarvoor verwijzen wij u graag naar het beleid voor bodem grondwater en ondergrond.
10d	Aanbevelingen CmU en VCOC • Borg de economische vitaliteit van het centrum; waak ervoor dat functies die logischerwijs een plek zouden moeten hebben in het historische centrumgebied (m.n. niet-dagelijkse functies) door omstandigheden ongewenst en onbedoeld hun plek vinden in de tienminutencentra en daarmee kannibaliserend werken op het economisch functioneren van het centrum (zgn donut-economie); CmU en VCOC zijn van mening dat een matig functionerend tienminutencentrum en een beschadigd historisch centrumgebied nooit een gewenste uitkomst mogen zijn van de concept Stedenbouwvisie noch de RSU, terwijl dat risico er nu wel is en mogelijk versterkt wordt door elementen uit de RSU. • CmU is nog steeds niet automatisch akkoord met de eerdere aanname uit de RSU dat het historische centrumgebied overbelast is en wij kunnen dit cijfermatig onderbouwen; De “beperkte groei van het toerisme” mag nooit te beperkt zijn en wij bevelen u aan deze groei gericht te faciliteren op basis van een duurzame bezoekers strategie, niet in de laatste plaats ten behoeve van het toenemende belang van cultuur en musea voor het historische centrumgebied.	De Visie borduurt voort op de uitgangspunten die vastgesteld zijn in de RSU2040, en stelt deze niet ter discussie. De Visie is gericht op het sturen op kwaliteit en leefbaarheid in de gehele gemeente. Dat geldt voor zowel de bestaande binnenstad als in de nieuw te ontwikkelen centra.

	Niettegenstaande onze aanbevelingen en aandachtspunten vinden wij de concept-stedenbouwvisie als aanvulling op de RSU door de oogharen bekeken een visie die past bij de stad. Wij vertrouwen erop dat die de gemeente en ons ook de handvaten bied om samen te bouwen aan economisch vitale en toekomstbestendige centrumgebieden.	
11a	Zienswijze Wijkplatform Overvecht op concept-stedenbouwvisie Wij vinden een stedenbouwvisie heel welkom in een tijd waarin ruimtelijke kwaliteit onder druk staat door verduurzaming, woningbouwproductie en de mobiliteitstransitie, terwijl stedenbouw bij uitstek de integrerende ontwerpende discipline is die nu nodig is. De visie spreekt liefde uit voor onze stad en het vak stedenbouw, al zouden we er graag meer liefde in terug willen zien voor wijken zoals onze wijk Overvecht. We hebben de stedenbouwvisie dan ook met belangstelling gelezen en reageren wat ons opvalt voor Overvecht.	Dank voor de reactie op de concept Visie. Wij waarderen de betrokkenheid van het Wijkplatform Overvecht bij de Visie.
11b	1. Identiteit We verheugen ons dat de diversiteit gekoesterd wordt. Echter lezen we ook op p. 17 over Overvecht en Kanaleneiland: “Wijken zoals Overvecht en Kanaleneiland zijn kenmerkend door hun naoorlogse opzet met dezelfde bouwstempels en stroken, ontwikkeld volgens het destijds modern gedachtegoed van licht, lucht en ruimte. Het openbaar gebied mist vaak duidelijkheid: veel groenstroken en parkeerterreinen voelen anoniem en onbeheerd aan. Het bijbouwen en transformeren van woningen kan leiden tot een verbeterde situatie met een duidelijker functie van de onbebouwde ruimte.” Wij vinden dit een te eenzijdig negatief waardeoordeel en herkennen dit uit de uitgangspuntennotitie voor de Omgevingsvisie waar we destijds ook op gereageerd hebben. Het schetst hoe beperkt er vanuit het stadskantoor en door experts/buitenstaanders naar onze wijk (en) gekeken wordt als simpele verdichtingslocaties waar deze verdichting alleen maar voordelen zal brengen zonder de risico’s en nadelen te benoemen. Vaak wordt er verwezen naar problematiek of leefbaarheid. Leefbaarheid is echter iets totaal anders dan ruimtelijke beleving. En beide subjectief. Het is maar net waar en hoe je kijkt. Wij hechten er waarde aan te benadrukken dat voor bewoners veel plekken vaak juist wel herkenbaar, duidelijk en betekenisvol zijn. Bovendien genieten veel mensen van de licht, lucht en groene ruimte in Overvecht. Graag zouden wij deze positieve beleving terugzien in de stedenbouwvisie immers achter deze stedenbouwkundige principes zat een gezond stedelijk leven gedachte nog voor de term bestond. En deze principes maken deel uit van de identiteit van Overvecht. De principes van licht, lucht en ruimte	We begrijpen uw zorg. Het is niet de intentie om Overvecht of Kanaleneiland als een simpele verdichtingslocatie te beschrijven waarbij verdichting alleen maar voordelen zal brengen. We nuanceren de omschrijving in de Visie waarin we aangeven dat de principes van de oorspronkelijke opzet nog steeds gewaardeerd worden en dat mogelijke verdichting zorgvuldig moet plaats vinden. De specifieke karakteristiek met de kwaliteiten van Overvecht en van andere wijken in de gemeente Utrecht wordt beschreven in de welstandsnota.

	zouden juist gekoesterd moeten worden. Wij verwijzen in dit kader ook graag naar de zienswijze van Oud-Utrecht op de concept-omgevingsvisie, hieronder een aantal citaten uit deze zienswijze: “Overvecht vormt in Utrecht de schakel tussen de periode van wederopbouw en stadsuitbreidingen en de periode van groeiende welvaart en de suburbanisatie die daarop volgt. De stedenbouwkundige structuur, de omvang en de bebouwingstypologie is landelijk gezien vrij uniek.” “Oud-Utrecht constateert dat een visie vanuit het perspectief van erfgoed en vanuit de verbindende rol die erfgoed kan vervullen in de ontwerp-omgevingsvisie geheel ontbreekt.” “Door deze kwaliteiten onvoldoende te onderkennen ontstaan voorstellen die rationeel ogen vanuit bijvoorbeeld de optiek van verdichting langs een HOV-as, maar een aantasting betekenen van de ruimtelijke kwaliteit, de principes van de oorspronkelijke opzet en de beleving van bewoners.” T.a.v. van identiteit zegt de visie dat deze vaak wordt bepaald door historische structuren. In Overvecht, wat een relatief jonge wijk is, gaat het om de originele bouwstructuren, waarvoor gekozen is toen de wijk gebouwd werd. Ruime groene opzet, molenwiekbouw, flats waardoor ruimte blijft voor groen, een goed doordacht spel van hoog- en laagbouw etc. Behoud van deze structuren is belangrijk voor de identiteit, dus graag ook toepassen in de nieuw te bouwen woningen/buurten. Dat de ruime en groene opzet van Overvecht juist ook heel erg gewaardeerd wordt door bewoners is ook te lezen is in het participatieverslag bij de concept-Omgevingsvisie. Dit maakt ook duidelijk hoe belangrijk de inbreng van kennis en ervaring van bewoners uit de verschillende buurten van de wijk is. Er wordt te weinig voorgesorteerd op het benoemen (in latere uitwerkingen) van de unieke kwaliteiten van Overvecht. Kortom, we zien het belang en waardering van de cultuurhistorische aspecten van deze wijken graag ook benoemd worden in deze stedenbouwvisie in plaats van enkel (subjectieve) nadelen te benoemen van enkele plekken.	
11c	2. Dynamiek van de stad 10-minutenstad, slaat vooral op voorzieningen in relatie tot wonen. Het is een mooi uitgangspunt waar ook toen Overvecht werd ontworpen aandacht voor was.	Door in te zetten op binnenstedelijke verdichting grijpen we de groei van de stad aan als kans om de kwaliteit te verbeteren en toe te voegen, ook in de bestaande stad. Bijvoorbeeld door het uitbreiden en verbeteren van het OV, fietsverbindingen en het groen in de stad. Daarnaast draagt

	3. Verdichting Uitgangspunt in de nota is dat verdichting vnl. op knooppunten met openbaar vervoer plaatsvindt. Dit is ook uitgewerkt in de concept-omgevingsvisie. Verder moet verdichting bijdragen aan een betere leefomgeving door investeringen in groen, voorzieningen en duurzaamheid. Voor ons in Overvecht is dit een zorgpunt. Soms kun je beter helemaal niet verdichten als je een betere leefomgeving nastreeft. We maken bezwaar dat dit een (nogal krampachtige) vergoelijking wordt voor dichtbouwen. Ook noemen we weer het vooroordeel over Overvecht op p.17 “Het openbaar gebied mist vaak duidelijkheid: veel groenstroken en parkeerterreinen voelen anoniem en onbeheerd aan.” Hoewel er plekken zijn die beter ingericht en geherwaardeerd kunnen worden, herkennen wij als bewoners die anoniem en onbeheerd aanvoelende parkeerterrein en groenstroken vaak helemaal niet. De oplossing hiervoor wordt meteen gezien in het bijbouwen en transformeren van woningen, wat kan leiden tot een verbeterde situatie met een duidelijkere functie van de onbebouwde ruimte. Dit hoeft echter niet zo te zijn. De waardering en gebruik van deze plekken door bewoners heeft soms aandacht nodig, maar dat staat niet gelijk aan de noodzaak om het te bebouwen. Eenmaal bebouwd krijgt Utrecht dit nooit meer terug. Voorop zou moeten staan een heiligverklaring van de groenstructuur, als kwaliteit op zich, maar ook cultuurhistorisch en eerste ordenend principe bij verdichting. p. 15 “Ook bedrijventerreinen kunnen profiteren van verdichting.” Wij onderschrijven dit en vinden dat het bedrijventerrein ook kan profiteren van mengen van functies zoals wonen naast werken. In Overvecht zien we dat op dit gebied binnen de concept-Omgevingsvisie geen ambitie is, ook niet om het te onderzoeken. Graag zien wij dit opgenomen in de nieuwe versie.	binnenstedelijke verdichting bij aan het behouden van het groen rondom de stad. Welke afweging er in Overvecht wordt gemaakt rondom thema’s als cultuurhistorie en het behoud van de groenstructuur is uitgewerkt in de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040. Hierin is ook de afweging over het al dan niet toestaan van woningbouw op bedrijventerrein Nieuw Overvecht uitgewerkt.
11d	4. Hoogtes Op p. 18 staat “Een aantal wijken in Utrecht leent zich voor een soepelere omgang met de maximale bouwhoogte. Dit zijn onder andere de naoorlogse wijken zoals Kanaleneiland, Transwijk en Overvecht. Deze wijken worden gekenmerkt door de voor die tijd typerende grootschalige ruimtelijke opzet en een grotere afwisseling tussen hoge en lage gebouwen.” Wij vinden: Niets soepel! Hoogbouw kan alleen als dit past in het zorgvuldig ontworpen ensemble van 10, 4 en 2 hoog bebouwing in de wijk dat de wijk sinds jaar en dag is en het in verhouding staat tot bestaande bebouwing. Er zit een logisch systeem achter en dat moet minstens zo blijven, liefst versterkt worden. Hier is duidelijk behoefte aan een	De hoogbouwkaart uit de Visie is sturend op stadsniveau en geeft met zones aan waar er hoe hoog gebouwd mag worden. De visie heeft een hoog abstractieniveau en is kaderstellend voor gebiedsbeleid. Op pagina 22 beschrijven we dat er altijd een gebiedsspecifieke uitwerking nodig is voor deze zones om meer gedetailleerd te bekijken waar en hoe hoogbouw past binnen het specifieke gebied. We zien dat onvoldoende helder staat aangegeven dat dit geldt voor zowel de knooppunten als de basis plus-zones. We zullen dit in de tekst duidelijker aangeven. Voor Overvecht is de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040 de gebiedsuitwerking waarin

	cultuurhistorische verkenning als onderdeel van dit nieuwe beleid. In Overvecht wordt op bepaalde plekken hoogbouw tot 70 meter toegestaan. Daar zijn veel zorgen over alsook over de mate van verdichting. Veel mensen ervaren hoogbouw tot 70 meter als onprettig en dus niet passend bij een menselijke maat (maat, schaal en proportie waarbij mensen zich prettig voelen) - ook met stedelijke laag met setback. Het gaat ook om de hoeveelheid hoogbouw. We roepen daarom op tot nadrukkelijker benoemen van plekken en manieren waar extra hoogbouw op een acceptabele manier uitgevoerd kan worden in Overvecht. In de Omgevingsvisie is bijvoorbeeld gekozen voor met name gebundelde verdichting langs een HOV-as waar al hoge dichtheden zijn en waar de flats in een kenmerkende U-vorm zijn geplaats voor optimale bezonning en waar al een groene aangename omgeving is met ruimte voor ontmoeting. Deze kwaliteiten dreigen aangetast te worden. Wij hebben behoefte aan verduidelijking wat in balans zijn met de omliggende bebouwing voor deze buurten in Overvecht betekent. “Per knooppunt - die in de RSU 2040 zijn aangewezen als hoogstedelijke verdichtingslocatie - moet worden gezocht naar de verschijningsvorm die past bij de identiteit en het stedenbouwkundige karakter van het gebied. De keuze voor hoogbouw is niet vanzelfsprekend en vraagt om een zorgvuldige afweging.“ Precies, dus ook in Overvecht. We zijn het er kortom niet mee eens dat nog meer hoogbouw zonder meer mogelijk lijkt te worden gemaakt in onze wijk zonder zorgvuldige inpassing en ongeacht consequenties voor woonkwaliteit. Overvecht wordt gezien als hoogbouwwijk door de vele tienhoog-flats van ongeveer 30 meter. Alsook flats van 8 verdiepingen van ongeveer 27 meter. Bewoners beschouwen deze flats allemaal als hoogbouw. In de visie wordt alleen boven de 30 meter beschouwd als hoogbouw. Dat vinden we onterecht en onwenselijk vanuit het perspectief van bewoners. Graag antwoord ter verduidelijking en aanpassing dat de vele flats in Overvecht ook tot hoogbouw gerekend worden. We pleiten daarnaast voor een aanvullende studie waarin de typische bebouwingsstructuur van Overvecht wordt geduid en dat deze onderdeel wordt van beleid. Op de kaart waar Overvecht als knoop L genoemd wordt, staat een grote rode vlek die ook over laagbouwbuurten en parkzones getekend staat. Deze vlek komt niet overeen met de uitwerking in de concept-omgevingsvisie en we willen graag dat dit aangepast wordt.	beschreven staat hoe er, en op welke plekken er met hoogbouw wordt omgegaan. De classificering ‘hoogbouw’ voor alle gebouwen hoger dan 30 meter heeft implicaties voor nieuwe gebouwen. We stellen meer eisen aan de kwaliteit en inpassing van deze gebouwen omdat ze meer impact hebben op hun omgeving. Dat sommige van de flatgebouwen van Overvecht van 27 meter hoog niet onder deze definitie vallen heeft geen verdere consequenties. We passen de visie daarom niet aan.
11e	Stedenbouwkundige uitgangspunten Uit de participatierondes komen 4 waarden:	De classificering ‘hoogbouw’ voor alle gebouwen hoger dan 30 meter heeft implicaties voor nieuwe gebouwen. We stellen meer eisen aan de kwaliteit

	1. Mens voorop 2. Diversiteit en menging 3. Ruimte voor ontmoeting 4. Aangename en groene leefomgeving Die worden verdeeld over de volgende onderdelen 1. Ruimte voor gemeenschappen Is in Overvecht al voldoende. Prima uitgangspunt voor nieuwe woningen. 2. Menselijke maat Hierin veel aandacht voor de architectuur. Staan we achter maar zie ook onze reactie hierboven en onze zienswijze op de concept-Omgevingsvisie. 3. Zachte overgang publiek-privé Uitgangspunten zien er wel goed uit. Voor de gemeenschappelijke hal hebben de experimentele flats in Overvecht wellicht model gestaan. Prima. Aandachtspunt is het verdwijnen van balkons na renovatie of ontbreken ervan bij nieuwbouw waardoor het gebouw naar binnen gekeerd is en er minder contact is met de buurt. 4. Een excellente plint Is inderdaad ook een beheeropgave, zie de vele afgeplakte ramen op de NPD-strook. En zie ook ons commentaar over de garageboxen bij de Na-oorlogse woonwijk op p. 5 van deze zienswijze.	en inpassing van deze gebouwen omdat ze meer impact hebben op hun omgeving. Dat sommige van de flatgebouwen van Overvecht van 27 meter hoog niet onder deze definitie vallen heeft geen verdere consequenties. We passen de visie daarom niet aan.
11f	5. Buurten nodigen uit om te lopen Natuurlijk is er niemand tegen groen, extra wandelpaden etc. Maar er staat ook “door de focus op de voetganger maken we ruimte in de stad, letterlijk…” en “…minder auto’s in het straatbeeld...” En er wordt gesproken over straten waar de verhouding tussen verharding (voor auto’s) en groen en bomen uit balans zijn, die niet uitnodigend zijn om te wandelen. Maar ons is niet duidelijk wat is het criterium voor dat “uit balans zijn”. Bovendien zien we dat wandelpaden juist op veel plekken smaller zijn worden. 6. Een uitnodigende openbare ruimte De bedoeling is dat mensen hier elkaar kunnen ontmoeten. In de praktijk zien we dat op veel plekken zitbankjes worden weggehaald zoals bij diverse winkelcentra. In Overvecht hebben we ook hoog gewaardeerde spetterbadjes -deel van het gebouwde erfgoed van onze wijk-, waar de ouders op bankjes kunnen zitten om de kinderen in de gaten te houden en om elkaar te ontmoeten. Maar er is steeds discussie over het behoud daarvan. Die discussie moet dus stoppen. 7. Gevarieerd en verbonden groenblauw Hier is niets op tegen. Onze zorgen liggen meer op het behoud van ons groen en blauw.	De richtlijnen uit de Visie zijn voor de gehele gemeente opgesteld en zijn daarmee generiek van aard. Per gebied, buurt of ontwikkeling wordt er een vertaling gemaakt naar de juiste oplossing die past bij het gebied en de buurt. Een juiste balans tussen de ruimte voor auto's, groen en de voetganger is per wijk verschillend en zal dus ook tot een andere afweging kunnen leiden. Vanwege het veranderende klimaat hebben we juist richtlijnen opgenomen om bij gebiedsontwikkelingen hier beter op te kunnen sturen. In de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040 is gezocht naar een juiste balans en komen genoemde thema's aan bod door middel van spelregels en uitgangspunten voor verdere zorgvuldige afweging en uitwerking.

	8. Een aangenaam microklimaat Onze zorgen over behoud van het microklimaat zijn al verwoord in de zienswijze van de Omgevingsvisie. M.n. de bezonning, hittestress en geluidshinder in de gebieden die dicht gebouwd lijken te gaan worden in de wijk. Dit zijn mooie uitgangspunten voor de nog te bouwen buurten. De vraag is wel hoe realistisch ze zijn in relatie tot de enorme bouwopgave die de stad zich oplegt.	
11g	9. Laat ruimte voor het onverwachte Mooie uitgangspunten. In een aantal herkennen we elementen die wij ook in onze visie “Einsteinkwartier” hadden opgenomen. 10. Meervoudig ruimtegebruik - Ook hier hadden wij een element van opgenomen in onze visie Einsteinkwartier: Ondertunnel de Einsteindreef waardoor er op gebouwd kan worden, maar die ook de verkeerssituatie van Overvecht Noord naar Overvecht Zuid veel beter maakt. Ook de NRU zou ondertunneld kunnen worden, daar kan een groot deel (en misschien wel meer) van de woningbouwopgave op landen! - Meervoudig ruimtegebruik zoals het in de stedenbouwkundige visie voorgesteld wordt, heeft ook een andere kant. Een schoolplein dat na de lessen toegankelijk voor de hele buurt wordt, zonder dat er ook geregeld toezicht is, wordt in de praktijk een hangplek waar jongeren overlast veroorzaken. 11. Een toekomstbestendig gebouw	In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht wordt aangegeven dat schoolpleinen onderdeel kunnen worden van de openbare ruimte, buiten schooltijden. Maar dat hier wel maatregelen bij horen zodat de schoolpleinen netjes blijven. Bij ontwikkelingen waarbij meervoudig ruimtegebruik een rol speelt zal er aandacht zijn voor zowel de kansen als de risico's.
11h	Het voorbeeld van de parkeergarage in Kopenhagen roept de vraag op over de degelijkheid van deze gebouwen: er zijn in NL de laatste jaren verschillende parkeergarages ingestort. Ook zien we de sociale veiligheid als risico. Jammer dat op foto nr. 5 een voorbeeld uit Amsterdam staat, terwijl wij in Utrecht de Werkspoorfabriek hebben in 2020 door de BNA (Brancheverenigingen Nederlandse Architectenbureaus) genomineerd als een van de tien finalisten in de verkiezing 'Beste Gebouw van het jaar 2020' o.a. wegens de circulaire gebiedsontwikkeling.	We zullen het Utrechtse voorbeeld toevoegen bij het uitgangspunt toekomstbestendig gebouw
11i	Hoe nu verder? Wij hebben behoefte aan verduidelijking hoe de Nota Omgevingskwaliteit zich verhoudt tot de Omgevingsvisie Overvecht en het Masterplan	De RSU 2040 is onderdeel van de omgevingsvisie Utrecht, de ‘koers’ van Utrecht. Dat is het beleid voor de lange termijn: de stip op de horizon. De Visie wordt aan deze koers toegevoegd als kwaliteitskader. Aan de Visie is geen uitvoeringsplanning gekoppeld.

	Overvecht Centrum. Ook roept de nota de vraag op hoe de uitvoeringsplanning van deze visie er uit gaat zien en hoe de participatie gaat plaatsvinden. Hopelijk gaat in de participatie de nota “Geen Utrecht zonder U” een hoofdrol spelen, waarin de bewoner centraal staat.	De beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht is een uitwerking van de koers van Utrecht op gebiedsniveau. Hierin worden concrete keuzes gemaakt om de gestelde ambities te kunnen realiseren. Sinds 2022 werkt een team van betrokken inwoners en ondernemers uit de wijk, eigenaren van grond en gebouwen en de gemeente aan een toekomstplan voor Overvecht Centrum. De eisen en wensen waaraan de gebouwen en openbare ruimte in dit gebied aan moeten voldoen worden hierin nog preciezer opgeschreven. De Commissie Omgevingskwaliteit Utrecht (COU) is een onafhankelijke commissie die het Utrechtse gemeentebestuur adviseert over aanvragen voor een Omgevingsvergunning en over de integrale kwaliteit van de fysieke leefomgeving: welstand, monumenten, stedenbouw, inrichting van de openbare ruimte en cultuurhistorie. De COU is de opvolger van de Welstandscommissie Utrecht. De Nota Omgevingskwaliteit wordt op dit moment ontwikkeld om de welstandsnota 'De schoonheid van Utrecht' te vervangen. De Nota Omgevingskwaliteit moet de COU in staat stellen om beter te kunnen adviseren op ruimtelijke ontwikkelingen.
11j	De Utrechtse praktijk Na-oorlogse woonwijk: hier vinden we elementen die uit de visie Einsteinkwartier komen, bijv. de levensloopbestendige woningen die aangepast kan worden aan de levensfase van bewoners. p. 36 “Door minder auto’s in het straatbeeld een plek te geven ontstaat hiervoor ruimte.“ versus p. 58 “Door garageboxen en bergingen om te bouwen naar nieuwe woningen ontstaat er een aantrekkelijk straatbeeld. Het openen van de gevel zorgt voor meer sociale controle en vergroot het gevoel van veiligheid.” Bij veel garageboxen is al genoeg sociale controle van ogen op de eerste verdieping of vanuit huizen aan de overkant. Veel garageboxen worden gebruikt auto’s te stallen en dus juist niet op straat te parkeren. Deze auto’s komen in dit geval dan op straat wat ook niet wenselijk is. Ook hebben bewoners garageboxen in bezit of gehuurd voor opslag omdat de ruimte binnenshuis beperkt is. Dit draagt op sommige plekken juist bij tot meer ogen op straat en sociale interactie bij de boxen (ruimte voor het onverwachte!). Bovendien kan het bijdragen aan de wijkeconomie omdat het ondersteunend kan zijn aan de activiteiten van diverse kleine bedrijfjes. Zonder mogelijkheden tot opslag dichtbij huis zouden bewoners zich gedwongen zien om bijv. te huren bij private opslagbedrijven die niets bijdragen aan werkgelegenheid in de wijk.	Sociale veiligheid is een belangrijk aandachtspunt in de na-oorlogse wijken. De inrichting van de buitenruimte en het ontwerp van de gebouwen draagt hier niet altijd aan bij. Garageboxen zorgen voor een gesloten gevel en uitstraling. We begrijpen dat de garageboxen een functie vervullen en praktisch zijn voor bewoners. We herkennen het beeld niet dat veel garageboxen worden gebruikt om auto’s in te stallen. Bij een herontwikkeling van garageboxen zal moeten worden onderzocht welke functies verdwijnen en of die een andere plek in de wijk kunnen krijgen.

	Wij vinden dit een voorbeeld waarbij te veel vanuit het positieve wordt beredeneerd en die totaal voorbij gaat aan de nadelen voor bewoners. Wij vinden het dan ook onwenselijk dat de mogelijkheid van een garagebox gebruik te maken alleen mogelijk wordt voor mensen met een koopwoning/c.q. koopgarage.	
11k	Werkgebied Gaat men hier met het OV, de fiets of te voet naar het werk? Hoe realistisch is het om op een bedrijventerrein de auto te laten staan? Vooral als die auto gebruikt moet worden voor vervoer van bedrijfsgoederen. Wij danken u alvast voor uw reactie.	(Bedrijfs)auto's, busjes en vrachtwagens zijn en blijven in de toekomst belangrijk voor goed functionerende bedrijventerreinen. We constateren echter ook dat er op bedrijventerreinen de ruimte voor nieuwe bedrijven schaars is. Niet iedereen die op een bedrijventerrein werkt heeft gedurende de dag een (bedrijfs)auto nodig voor zijn/haar werk. Veel mensen reizen alleen van/naar hun werk en kunnen deze verplaatsing mogelijk ook met OV, fiets en/of lopend maken. Minder (geparkeerde) auto's op straat kan helpen om de schaarse ruimte beter te benutten. Daarnaast zien we dat het op veel bedrijventerreinen op dit moment niet veilig of aantrekkelijk is om met het OV, de fiets of te voet naar het werk te gaan. Hierin investeren kan helpen het autogebruik te verminderen. Daarbij zorgt een verschuiving naar OV, fiets en lopen er ook voor dat noodzakelijk autoverkeer ook in de toekomst mogelijk blijft.
12a	Utrecht kent meer dan 700 sport- en beweegaanbieders in de stad. SportUtrecht heeft formeel de rol als belangenbehartiger en vertegenwoordiger van de Utrechtse sportwereld. Om die rol van belangrenbehartiger goed in te kunnen vullen bestaat het zogenoemd 'Utrechts Sportcollectief'. Daarin is een groot deel van sportclubs vertegenwoordigd met de vertegenwoordigers van de 14 sport(tak)netwerken. Niet vertegenwoordigde clubs zijn van harte welkom. Als trekkersgroep van het Utrechts SportCollectief stemmen wij, namens de verschillende sporttaknetwerken in de stad, altijd af met SportUtrecht, zodat er steeds vanuit een mond is meegedacht en gepraat vanuit het breed Utrechts sportbelang. Samen met de 14 sporttaknetwerken in de stad is dit jaar een eigen programma ontwikkeld met 67 punten op basis van meerdere creatieve sessies. Dit programma dient als basis voor de gesprekken met de gemeente over de nieuwe nota Sport en Bewegen. Veel standpunten uit ons programma hebben een link met de (schaarse) ruimte in Utrecht. Om deze reden willen	De Visie geeft uitgangspunten mee voor leefbaarheid en kwalititeit in de stad. Er worden geen uitspraken gedaan over de betaalbaarheid van (sport)accomodaties. Het beleid van Utrecht op het gebied van sport kunt hier lezen.

	we met onze reactie een positieve bijdrage leveren aan het versterken van de Stedenbouwvisie. In de bijlage hebben we ons hele programma opgenomen. Hieronder leggen we een link tussen onderdelen uit ons programma die een directe link hebben met de Stedenbouwvisie. Hierin volgen wij de opzet van ons eigen programma. Vanzelfsprekend zijn wij bereid in een gesprek ons zienswijze toe te lichten. 1. Voor het Utrechts SportCollectief is de betaalbaarheid van de sportaccommodaties belangrijk voor het aantrekken en behouden van leden en het stimuleren van inclusiviteit en diversiteit, zodat iedere bewoner van de stad Utrecht de mogelijkheid heeft om te sporten en bewegen. Het liefst in zijn of haar eigen buurt.	
12b	2. De capaciteit van de sportaccommodaties is belangrijk voor het behouden van een gezond en gebalanceerd sportaanbod aan de bewoners van de stad Utrecht, waarbij rekening wordt gehouden met variatie in aanbod en niveau van sporten. Dit betekent dat bij de ontwikkeling van nieuwe woonwijken en de verdichting van bestaande buurten, rekening moet worden gehouden met de behoefte aan extra sportvelden, -hallen en andere sportvoorzieningen. In het Concept-Stedenbouwvisie zien wij dit helaas onvoldoende terugkomen. Laat ruimte voor sport en bewegen evenredig meegroeien met de ontwikkeling van de stad (aantal inwoners) (zoals bedoeld met de barcode).	De Visie doet geen uitspraken over de programmatische invulling van stedelijke ontwikkelingen. Hiervoor wordt in de RSU2040 de methodiek van de Utrechtse Barcode gepresenteerd. Deze methodiek helpt de gemeente om te zorgen voor een gebalanceerde en integrale groei van de stad. Sport is hier ook een onderdeel van.
12c	3. Sporten met wachtlijsten of sporten die groeien moeten prioriteit krijgen voor extra ruimte. Neem ook het ruimtebeslag van iedere sport mee in de keuzes. En ook ontwikkelingen van een sport zoals de leegstand op zondag op voetbalvelden; alleen uitbreiding als er (meer) op zondag wordt gespeeld.	De Visie doet geen uitspraken over de programmatische invulling van stedelijke ontwikkelingen. Hiervoor wordt in de RSU2040 de methodiek van de Utrechtse Barcode gepresenteerd. Deze methodiek helpt de gemeente om te zorgen voor een gebalanceerde en integrale groei van de stad. Sport is hier ook een onderdeel van.

12e	4. Het Utrechts SportCollectief bepleit dat in co-creatie wordt gekeken naar het concept van Open Sportparken ten behoeve van het optimaal benutten van de publieke ruimte en het voldoen aan de verordeningen in de Omgevingswet ten aanzien van een gezondheid bevorderende leefomgeving. Het Utrechts SportCollectief vindt dat alleen co-creatie (met de sportaanbieders) kan leiden tot een veilige, effectieve en bevorderende inrichting van de Open Sportparken. Wij zijn absoluut voorstander om meer te doen met de beschikbare capaciteit om de leefbaarheid te vergroten. En sportaccommodaties zijn de plek bij uitstek voor sociale cohesie. En tenslotte valt er veel winst te behalen voor de sociale veiligheid maar ook voor de urban sports. Er is vaak incourante ruimte rondom sportparken die goed gebruikt kan worden voor sport in de openbare ruimte. Voor Het Utrechts SportCollectief is het belangrijk dat de Open Sportparken bijdragen aan sportparticipatie voor alle inwoners van de stad door de bereikbaarheid van deze parken en de verbindingen met andere voorzieningen in de stad Open parken moeten extra voorzieningen hebben om aantrekkelijk te zijn voor(nieuwe) sporters, met een goede verbinding met de omgeving. Bijvoorbeeld goede beweeglinten als een logisch onderdeel van het netwerk aan open sportparken. Goede samenwerking tussen de gemeente en sportaanbieders is hier noodzakelijk. Er moet wat ons betreft gedacht worden vanuit een netwerk van open parken.	We willen graag samen met Utrechters de stad maken. Hierbij is het belangrijk dat duidelijk is hoeveel invloed mensen hebben bij een project. We hebben een indeling gemaakt van verschillende vormen van samenwerking. Bij elke ontwikkeling kiezen we samen met Utrechters de best passende samenwerkingsvorm voor dat moment. U kunt hier meer over lezen het beleid voor samenwerken met bewoners
12f	5. Leg nog meer nadruk op het ontwerpen van toegankelijke sportsportaccommodaties in Utrecht voor alle uniek-sporters (sporters met een handicap) en bezoekers. Ook de bestaande accommodaties en voorzieningen.	We willen dat alle Utrechters gewoon invulling kunnen geven aan hun leven. Ook als zij een beperking hebben. U kunt meer lezen over beleid voor toegankelijkheid
12g	6. In de "Concept Stedenbouwvisie 2040" wordt het doel gesteld om dagelijkse voorzieningen, waaronder sportfaciliteiten, op loopafstand bereikbaar te maken. Dit	De Visie doet geen uitspraken over de programmatische invulling van stedelijke ontwikkelingen. Hiervoor wordt in de RSU2040 de methodiek van de Utrechtse Barcode gepresenteerd. Deze methodiek helpt de gemeente

	concept sluit aan bij de ambitie van "Het Utrechts SportCollectief" om iedereen in staat te stellen om binnen 10 minuten fietsafstand hun gewenste sport te beoefenen. Dit geldt natuurlijk niet voor alle sporten, maar met name voor de meer gangbare sporten (zoals hockey, voetbal, tennis, fitness) die over de stad zijn verdeeld. Als er maar 2 honk- en softbalclubs wordt dit lastiger. Wij maken ons zorgen of de '10-minuten'- ambitie ook wordt gerealiseerd. De groei van sportaccommodaties en voorzieningen blijft in onze optiek sterk achter bij de groei van de woningbouw. Hiernaast maken we ons zorgen dat sportaccommodaties steeds meer naar de randen van de stad worden verplaatst.	om te zorgen voor een gebalanceerde en integrale groei van de stad. Sport is hier ook een onderdeel van.
12h	7. Sportaanbieders promoten het lopen en fietsen naar de club. Voor bezoekers (bijvoorbeeld teams die op bezoek komen) en sporten met een regionale aantrekkingskracht zijn goede parkeerfaciliteiten (o.a. verlicht, invaliden parkeerplekken, elektrisch laden) en slim omgaan met parkeerplekken noodzakelijk door parkeerplekken te combineren met anderen zoals bij Den Hommel of parkeerplaats De Rivierenwijkers. Wij zouden in de stedenbouwvisie meer aandacht willen voor deze specifieke (sport)context.	Het door uw geschetste beeld van slim omgaan met de beschikbare ruimte sluit goed aan bij principe 10. Meervoudig ruimtegebruik. In de definitieve versie van de Visie nemen we hier een verwijzing op naar deze specifieke (sport)context van meervoudig ruimtegebruik.
12i	8. Wij zijn zeer blij dat er aandacht is voor (sociaal) veilige fiets en wandelroutes naar voorzieningen. Vooral sportaanbieders met sportaccomaties aan de randen van de stad geven aan dat zij minder aantrekkelijk zijn voor sporters als de veiligheid niet goed is geborgd. Overvecht Noord is bijvoorbeeld slecht bereikbaar met openbaar vervoer en slecht verlicht. Het gaat hierbij zowel om de bereikbaarheid voor lopen, fietsen en openbaar vervoer (zowel voor kinderen als volwassen), goede straatverlichting en het veilig parkeren.	De gemeente Utrecht wil bereikbaar en aantrekkelijk blijven, ondanks de groei. We geven daarbij voorrang aan gezonde en duurzame vormen van verplaatsen. Sociale veiligheid van routes is hierbij een belangrijk aandachtspunt. U kunt hierover meer lezen in het mobiliteitsbeleid.

12j	9. Wij willen dat bij de groei, herontwikkeling en/of verbouw van de stad elke sporter zijn sport moet kunnen uitoefenen. Het collectief wil dat de gemeente zorgt voor vervangende ruimte voor de sport (honkbal en softbal in Nieuw Welgelegen, zwemwater), vergelijkbaar met de benadering bij scholen. Dit standpunt is voor een stad in ontwikkeling en transitie een belangrijke, nog ontbrekende 'spelregel' in de Stedenbouwvisie.	De Visie doet geen uitspraken over de programmatische invulling van stedelijke ontwikkelingen. Hiervoor wordt in de RSU2040 de methodiek van de Utrechtse Barcode gepresenteerd. Deze methodiek helpt de gemeente om te zorgen voor een gebalanceerde en integrale groei van de stad. Sport is hier ook een onderdeel van.
12k	10. De kosten voor de huur van de (gemeentelijke) accommodaties en faciliteiten moeten in verhouding staan met de financiële mogelijkheden van de sportverenigingen en sportaanbieders om zo een breed sportlandschap te behouden. Dit staat momenteel enorm onder druk. De stedelijke uitbreiding en verdichting moet er in onze ogen op gericht zijn dat nieuwe (sport)voorzieningen slim worden verweven in de bouwopgave zodat kosten voor accommodaties beheersbaar blijven. Dit versterkt de leefbaarheid van de stad. Een integraal huisvestingsplan kan hierbij helpen.	De Visie geeft uitgangspunten mee voor leefbaarheid en kwalititeit in de stad. Er worden geen uitspraken gedaan over de betaalbaarheid van (sport)accomodaties. Het beleid van Utrecht op het gebied van sport kunt u lezen op: https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/sport
12l	11. Voor Het Utrechts SportCollectief is de betrokkenheid van de sportverenigingen en de anders georganiseerde sportaanbieders bij de ontwikkeling van sportaccommodaties om zo vanuit co-creatie te komen tot een vitale balans in de realisatie, de ontwikkeling, het behoud, het beheer, de veiligheid en waar mogelijk de financiering van sportaccommodaties. Sportaanbieders willen vroegtijdig betrokken worden bij deze (her)ontwikkelingen. Op deze wijze kunnen we de beperkte ruimte optimaal inrichten. De sport wil graag haar kracht, kennis (welke ruimtebehoefte bestaat er, aan welke sporteisen moet de accommodatie voldoen), ervaring en ideeën inbrengen. Maak gebruik van de bestaande gemeenschapskracht. Er moet een eerlijke verdeling van ruimte zijn. Sporten mogen niet worden uitgesloten van uitbreiding. Waar nodig een eerlijke verdeling	We willen graag samen met Utrechters de stad maken. Hierbij is het belangrijk dat duidelijk is hoeveel invloed mensen hebben bij een project. We hebben een indeling gemaakt van verschillende vormen van samenwerking. Bij elke ontwikkeling kiezen we samen met Utrechters de best passende samenwerkingsvorm voor dat moment. U kunt hier meer over lezen op: https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/beleid-en-omgevingsvisie/beleid-voor-samenwerken-met-bewoners

	combineren met efficiënt gebruik; een sporthal specifieker maken voor een sport is efficiënter en zal het verenigingsleven helpen tot bloei te komen. Bij strijd om de ruimte wil het Utrechts SportCollectief faciliterend optreden.	
12m	12. Om de beperkte ruimte optimaal te benutten, wil de sport graag creatief meewerken met de gemeente en denken aan nieuwe oplossingen. Creëer nieuwe faciliteiten, zoals 'De Sporttoren', om ruimte te bieden aan diverse sportactiviteiten en efficiënt gebruik te maken van het beschikbare stadsoppervlak. Wie vinden de sporttoren in Denemarken een aansprekend voorbeeld: Creëer meer onder één dak. Begin met ideeën.	Efficiënt omgaan met de ruimte sluit aan bij de Visie. We geven uw voorbeeld ter inspiratie door aan onze collega's van de afdeling Sport.
12n	13. Wij zijn blij dat in de Stedenbouwkundige visie het meervoudig gebruik van ruimte wordt gestimuleerd. Denk aan: a. Combineren van functies in gebouwen (Sporthallen die overdag door scholen worden gebruikt en 's avonds voor recreatieve sporten) b. Benutten van daken voor de sport c. Integreren van functies in de openbare ruimte: Schoolpleinen die na schooltijd als speelplek voor de buurt dienen en parken die ruimte bieden voor sport, recreatie en evenementen. d. Flexibel gebruik van ruimtes: ruimtes die gedurende de dag voor verschillende doeleinden kunnen worden gebruikt, bijvoorbeeld een vergaderruimte die 's avonds als sportzaal dient. Vanuit veel sportaanbieders wordt aangegeven dat zaalsport-accommodaties niet altijd multi-sportaccommodaties hoeven te zijn die gecombineerd moeten worden met middelbare scholen. Het creëren van slimme sport specifieke accommodaties zou voor grotere zaalsporten juist efficiënter kunnen zijn, bijvoorbeeld voor basketbal en turnen. En ook andere vormen van 'multi' gebruik blijven relevant zoals het samenbrengen van meerdere functies, zoals BSO, zorg en fysiotherapie, onder één dak.	Het door uw geschetste beeld van slim omgaan met de beschikbare ruimte sluit goed aan bij principe 10. Meervoudig ruimtegebruik. In de definitieve versie van de Visie nemen we hier een verwijzing op naar deze specifieke (sport)context van meervoudig ruimtegebruik.

12o	14. De gemeentelijke visie om ongelijk te investeren voor gelijke kansen wordt ondersteund, met de nadruk op eerlijke en transparante ondersteuning bepaalde sporten en verenigingen. Duidelijk moet worden hoe 'ongelijk investeren voor gelijke kansen' wordt ingevuld. Wij zijn wel benieuwd hoe dit principe concreet wordt vertaald vanuit de Stedenbouwvisie. Betekent dit meer sportfaciliteiten- en accommodaties in kwetsbare wijken?	De Visie doet geen uitspraken over de programmatische invulling van stedelijke ontwikkelingen. 'Ongelijk investeren voor gelijke kansen' houdt in dat we de middelen die we beschikbaar hebben naar de mensen gaan die dit het hardst nodig hebben. Hoe hier invulling aan gegeven wordt is te lezen in het coalitieakkoord 2022-2026.
12p	15. De "Concept Stedenbouwvisie 2040" benadrukt het belang van een fijnmazig netwerk van wandelroutes, veilige oversteekpunten en een aantrekkelijke openbare ruimte met groen, schaduw en rustpunten. Dit stimuleert sporters om te voet of met de fiets naar sportlocaties te gaan, wat bijdraagt aan hun algehele welzijn en de leefbaarheid van de stad. Wij onderschrijven dit en vinden dat sportaanbieders hier een actieve rol in hebben.	We werken continue aan het verbeteren van het wandel- en fietsnetwerk van Utrecht. Als we dit doen in de buurt van sportvoorzieningen nemen we sportaanbieders mee in de planvorming.
	16. Voor het Utrechts SportCollectief betekent inclusiviteit ook dat sport fysiek bereikbaar is voor iedereen, dat er goede doorstroom is tussen de verschillende sporten en aanbieders om iedere levensfase van een inwoner van de stad te kunnen ondersteunen en dat iedere inwoner de sport kan vinden die het beste past en waar het meeste plezier uit wordt gehaald tijdens de beoefening. Succes met het afronden van de visie en neem gerust contact op om onze reactie	We willen dat iedereen in Utrecht gezond en prettig kan sporten en bewegen. U kunt hierover meer lezen in het sportbeleid.
13a	Vooraf Als bewoners van Overvecht zijn wij medio 2023 overvallen door de plannen voor onze wijk zoals die neergelegd zijn in het concept Omgevingsvisie Overvecht. Wij hebben onze visie daarop gegeven in onze persoonlijke zienswijzen en in een gezamenlijke zienswijze met onze buurt. Wij hebben vooral ernstige kritiek op de wijze waarop de participatie is ingezet en uitgevoerd. We hebben dat verwoord in het document "De fuik in" en proberen hierover in gesprek te gaan met alle betrokken partijen: de	Het is ons bekend dat u meerdere zienswijzen heeft ingediend op de omgevingsvisie Overvecht. We betreuren het dat u de participatie als onvoldoende heeft ervaren. De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces van de omgevingsvisie Overvecht, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Niet alles wat er is georganiseerd, is zichtbaar voor iedereen. Zo hebben er meer dan 200 gesprekken (één-op-één of in kleine groepjes) met Overvechters

	manier waarop de gemeente Utrecht die participatie tot nu toe heeft uitgevoerd brengt naar ons idee schade toe aan de democratie. Nu ligt het concept Stedenbouwvisie voor ons en mogen we vóór 17-11 opnieuw een zienswijze indienen. Opnieuw proberen we gemeentelijke beleidsontwikkeling te begrijpen en de gebruikte instrumenten te beoordelen. Opnieuw kunnen we dat niet doen zonder de termen “onwaarheid, misleiding, onjuiste voorstelling van zaken” te gebruiken. We doen dat niet graag maar we doen het uit vanuit grote zorgen .	verspreid over de wijk plaatsgevonden. Veel Overvechters hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. We hebben tijdens het proces de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema’s, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema’s, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken.
13b	Zachte waarden en steenharde conclusies We zien dat het concept Stedenbouwvisie uitgaat van zachte, nauwelijks gedefinieerde, waarden als “historiciteit, identiteit, menselijke maat, leesbaarheid”, waarop letterlijk steenharde conclusies, over sloop, verdichting, hoogbouw gebaseerd worden. De argumenten en redeneringen die hier worden verwoord rammelen! Zie voor uitwerking van een drietal begrippen Bijlage 1. Het geheel wekt sterk de indruk dat de inhoud van deze nota bepaald is door het gegeven dat er x aantal woningen gebouwd moeten worden én het standpunt dat dat beschermd gebied en “basisgebied” een identiteit heeft die daarmee niet belast mag worden. De basis+ wijken daarentegen wordt een identiteit toegeschreven die zich leent voor een “soepele omgang”! Verdichten, transformeren, hoogbouw toepassen. Zo lezen we op blz. 18: “Een aantal wijken in Utrecht leent zich voor een soepelere omgang met de maximale bouwhoogte. Dit zijn onder andere de naoorlogse wijken zoals Kanaleneiland, Transwijk en Overvecht. Deze wijken worden gekenmerkt door de voor die tijd typerende grootschalige ruimtelijke opzet en een grotere afwisseling tussen hoge en lage gebouwen.” … “worden gekenmerkt door de voor die tijd typerende…” hebben we hier niet een wezenlijk stukje identiteit te pakken?	Zowel in de RSU als de Visie is geborgd dat de geschiedenis van een plek, het erfgoed en de cultuurhistorische waarde een belangrijk vertrekpunt zijn bij ontwikkelingen in de gemeente. In paragraaf 2.1 van de Visie stellen we dat dit erfgoed er in elke wijk of op elke plek anders uit kan zien en anders beleefd wordt. Omdat er in een aantal Utrechtse wijken er al meer hogere gebouwen staan geeft de Visie ontwikkelingen in deze buurten de ruimte om aan te sluiten bij de bestaande opzet. In de Visie wordt geen afweging gemaakt tussen sloop, verdichting of bijbouwen op een specifieke plek. Deze afweging wordt in het gebied gemaakt op basis van de identiteit. De uitwerking hiervan en spelregels hiervoor zijn te vinden in de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040.
13c	Wie iets weet van architectuur weet dat deze wijken zijn neergezet op basis van een aantal goed doordachte principes: verhoudingen tussen groen en bebouwing, verhoudingen tussen hoog en laag, bezonning, licht en lucht, aantallen woningen en inwoners per hectare.	Met de RSU 2040 heeft Utrecht de koers ingezet om de groei van de stad in goede banen te leiden. Hoewel de grootste groei van aantal woningen geprogrammeerd is rondom (nieuwe) knooppunten, zal ook een deel in de

	Vraag is nu waaróm zou deze identiteit wél mogen worden aangetast? In gesprek met Dhr. Fred Dekkers (GL), naar aanleiding van het concept Omgevingsvisie Overvecht, merkt hij op dat het probleem weleens wil zijn dat het geheugen van bewoners wat verder teruggaat dan het geheugen van (een nieuwe generatie) beleidsmakers. Dat lijkt hier duidelijk het geval. Ook Overvecht heeft inmiddels een geschiedenis, niet alleen wat bewoning betreft maar ook wat betreft de strijd die bewoners hebben moeten voeren tegen het volbouwen van de wijk waar gemeente en woningbouwverenigingen voorstanders van waren. In dit concept Stedenbouwvisie vinden we daar niets van terug. Die geschiedenis is wel te vinden in het boekje “Overvecht” in de serie “De Utrechtse Wijken” uitgegeven door het Utrechts Archief in 2002. Op blz. 41 t/m 43 bijvoorbeeld: Overvecht zou rond 1970 afgerond worden met de bouw van enkele zeer hoge torenflats. Tijdens de bouw veranderden de plannen tav omvang en bouwhoogte enkele keren. Protesten van bewoners hadden uiteindelijk succes: in 1979 waren de woontorens voorgoed van de baan! Totdat in 1984….en in 1998 ….en toen nog in 2001… We vrezen dat het de andere na-oorlogse wijken niet veel beter is vergaan. Op blz. 17 van het concept Stedenbouwvisie blijkt dat de oorspronkelijke bouwprincipes licht, lucht en ruimte voor de buitenwijken wél bekend zijn maar worden die kenmerken negatief beoordeeld: “Het openbaar gebied mist vaak duidelijkheid: veel groenstroken en parkeerterreinen voelen anoniem en onbeheerd aan. Het bijbouwen en transformeren van woningen kan leiden tot een verbeterde situatie met een duidelijker functie van de onbebouwde ruimte.” Mist het openbaar gebied vaak duidelijkheid? En zo ja, is dan bijbouwen en transformeren de juiste of enige oplossing? Waarom wordt dit zo stellig beweerd? Ons oordeel over het concept Stedenbouwvisie: de conclusies in dit document volgen niet uit de besproken waarden maar de inhoud is toegeschreven naar hetgeen al van te voren vaststond: verdichting en ophoging zal alleen plaatsvinden in de buitenwijken.	bestaande stad, waaronder Overvecht, plaats vinden. Door in te zetten op binnenstedelijke verdichting grijpen we de groei van de stad aan als kans om de kwaliteit te verbeteren en toe te voegen. Bijvoorbeeld door het uitbreiden en verbeteren van het OV, de fietsverbindingen en het groen in de stad. Meer woningen zijn soms nodig als draagvlak voor stedelijke voorzieningen, zoals het OV en maatschappelijke voorzieningen (van school, huisarts tot speeltuin). Bijbouwen van woningen is niet altijd het antwoord op een ongedefinieerde openbare ruimte maar kan dat wel zijn. Welke keuzes er voor verdichting in relatie tot de openbare ruimte in Overvecht worden gemaakt is te vinden in de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040. De Visie geeft uitgangspunten mee om - als er een ontwikkeling plaats vindt - te sturen op leefbaarheid en kwaliteit. Dit zijn generieke uitgangspunten die vertaald dienen te worden naar het gebied. De identiteit van de plek en gebiedskarakteristieken, zoals in Overvecht, zijn hierin het startpunt.
13d	Utrecht in balans? Dit staat in schril contrast met de voornemens en besluiten die te lezen staan in het document Woonvisie, Utrecht beter in balans, 2019. In de 58 blz. van dit document staat in vele alinea’s verwoord dat Utrecht wil werken aan gemengde wijken waarin 35% van het woningaanbod binnen de sociale huursector moet liggen. In het concept Stedenbouwvisie wordt dit voornemen op geen enkele manier benoemd, laat staan verder ingevuld . De begrippen “sociale woningbouw”, “sociale sector” “woningbouw in	In de Visie wordt het belang van gemengde wijken onderschreven. Het is echter maatwerk per wijk en plek hoe daar invulling aan gegeven wordt. Hoe we sturen op (sociale) woningbouw kunt u lezen op: https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/wonen

	balans” komen niet voor in dit concept. Zelfs in Bijlage 3: “Richtlijnen uit relevant beleid” vinden we geen verwijzing naar deze Woonvisie. De buitenwijken of basis+wijken zijn wél te vinden. Verdichten, transformeren, hoogbouw toepassen!	
13e	C. Samenhang, inzichtelijkheid, vindbaarheid van beleid: De nieuwe Omgevingswet koppelt veel maatschappelijke factoren aan elkaar en dat dwingt gemeenten bestaande werkwijzen en structuren binnen de beleids-ontwikkeling aan te passen: bestemmingsplannen vloeien voortaan voort uit Omgevingsplannen en voor Omgevingsplannen worden Omgevingsvisies opgesteld. Mede vanwege het brede terrein waarover beslissingen moeten worden genomen schrijft de wet participatie van burgers voor. Een goed streven dat past binnen onze democratie maar ondanks vele mooie woorden blijkt dat de gemeente Utrecht hier nog niet goed raad mee weet. Als bewoners moeten we zeer veel moeite doen om de relevante beleidsstukken en informatie tot onze beschikking te krijgen en ook dan lukt het nog niet! Dit werkt bijzonder belemmerend! We zijn ons er dan ook van bewust dat wij niet alles kunnen overzien en doorgronden. Vraag blijft voor ons bijvoorbeeld: hoe kunnen de conceptplannen voor Overvecht nu zo ver uitgewerkt zijn (ze zouden morgen op het bordje van de Raad kunnen liggen) terwijl het concept Stedenbouwvisie nog vastgesteld moet worden? We nemen het onszelf niet kwalijk: Raadsbrieven, nota’s, concepten, notities, beleidsvoornemens, koersen, opleggers, toegevoegde documenten met bijlages, woondeals, huisvestingsverordening, notulen, waarin richtlijnen, knelpunten, doelstellingen, opdrachten, strategische denkrichtingen over elkaar heen buitelen. Deze stukken staan vaak bol van wollig taalgebruik, grappig bedoelde illustraties of imaginaire straatbeelden. Cabaretier Pieter Derks heeft hier al een mooie voorstelling over gemaakt. Zie de video vanaf minuut 4 Vermakelijk, scherp, en pijnlijk herkenbaar! We vragen ons ernstig af of er ook maar één raadslid of wethouder is die het geheel wél kan overzien? Wij hebben die indruk niet.	Zowel de Omgevingsvisie Overvecht als de Visie zijn nadere uitwerkingen van de koers van Utrecht, vastgelegd in de RSU2040. Hierbij geldt de Visie voor de hele stad en is het een toevoeging aan de RSU2040. De Omgevingsvisie Overvecht is een gebiedsuitwerking van de RSU2040 voor de wijk. Beide processen hebben parallel plaatsgevonden. Uitgangspunten vastgelegd in beide documenten sluiten elkaar niet uit. Ook is de Omgevingsvisie Overvecht uitgewerkt binnen de kaders van de RSU2040 en de Visie. Het is niet te voorkomen dat er gelijktijdig aan verschillende documenten wordt gewerkt. We zorgen er altijd voor dat documenten op elkaar aansluiten.
13f	Swipocratie We hebben ernstige inhoudelijke kritiek op het instrument Swipocratie en op de manier waarop het instrument	Swipocratie is een peiling die niet getest is op representativiteit/validiteit, het is dus geen statistische toets. De respondenten zijn ook op geen enkele manier geselecteerd. De afdeling Onderzoek & Advies heeft meegewerkt

	en de uitkomsten daarvan in de Raadsbrief van 4 oktober 2023 worden gepresenteerd. We begrijpen dat inmiddels de verdiepende gesprekken op basis van de uitkomsten hiervan hebben plaatsgevonden. Het lijkt erop alsof de ontoereikendheid van dit instrument niet is onderkend. In het concept Stedenbouwvisie zelf worden de resultaten niet meer expliciet benoemd. Wel wordt de lezer gehinderd door plaatjes die uitspraken of uitkomsten van de Swipocratie weergeven. Zijn ze willekeurig of niet willekeurig gekozen? Ze sturen de lezer in ieder geval een bepaalde kant op. Hieronder onze kanttekeningen bij de “Swipocratie”: a. In de Raadsbrief staat: “De leeftijdscategorie 18-25 is voor meer woningen in de buurt (63%), terwijl de andere leeftijdscategorieën aangeven hier geen behoefte aan te hebben.” Dit is misleidend. Letterlijk luidde de stelling, item 26: “Ik wil meer woningen in mijn buurt.” De uitleg dat andere leeftijdscategorieën “er geen behoefte aan hebben” klopt dan niet: ze zijn tegen. In totaal is meer dan 60% van de respondenten tegen meer woningen in de buurt. n de Raadsbrief staat: “Wat betreft hoogbouw zijn respondenten van alle leeftijden het met elkaar eens: tussen de 5-10 verdiepingen hoog bouwen (15-30 meter) kan prima (79%), maar hoger bouwen dan de Dom ziet men niet zitten (70% is tegen).” Dit is misleidend: de vraag, item 18, had betrekking op de stad Utrecht en niet op de eigen buurt. Letterlijk luidde de stelling: ‘Ik vind gebouwen tussen de 5 en 10 verdiepingen passen in Utrecht’. Onjuiste en misleidende presentatie van de uitkomsten: In de Raadsbrief van 23-10-2023 wordt de opbrengst van de enquêtes maar ten dele gepresenteerd. Weghouden van informatie is nooit een goed idee. Wij vragen ons af waarom dat zo gedaan wordt: waarom niet een goede samenvatting gegeven die overzicht en inzicht in de informatie biedt? Dat overzicht zou te vinden zijn in de bijlagen: - Het “visueel verslag toekomstgesprekken”: dit is kennelijk grappig bedoeld. Het geeft geen overzicht. Bepaalde topics of uitspraken worden uitgelicht en op die manier krijgen we nog eens selectieve informatie voor ogen. De link naar www.utrecht.nl/toekomstgesprekken werkt niet. -	aan de totstandkoming en de verwerking van de vragen. Het is bedoeld om op een laagdrempelige, beeldende manier snel een (eerste) indruk te krijgen hoe mensen denken over bepaalde onderwerpen. Zo ontstaat een ‘moodboard’ en konden we de rode draad en onderwerpen vaststellen voor de volgende ronde, waarin we verdiepende gesprekken hebben gevoerd. Door meer dan 500 gesprekken op straat, maar ook doordat respondenten aan het einde van de online enquête een boodschap konden achterlaten, hebben we veel extra input kunnen ophalen. Ook deze informatie is meegenomen bij het bepalen van de rode draad en de dilemma’s en onderwerpen waar in de verdiepende ronde van de toekomstgesprekken op ingegaan is. Inwoners lieten weten dat ze het goed vinden dat de gemeente op deze manier informatie ophaalt en echt de tijd neemt om in gesprek te gaan. Tegelijkertijd hoorden we ook vaak dat “de gemeente toch niets doet met deze informatie en haar eigen gang gaat”. Een notie waar we veel aandacht voor hebben, juist omdat we de informatie waardevol vinden en zo goed mogelijk en transparant willen verwerken.

	Voor een accurater beeld bekijken we het “Infographic resultaten Swipocratie” Op deze pagina zien we geclusterde uitspraken, percentages daarbij en percentages respondenten per wijk. Je krijgt een idee van de stellingen maar ziet nog niet hoe het een en het ander zich tot elkaar verhoudt. - Het is wel belangrijk om daarna de 39 items in de “Uitgebreide uitkomsten Swipocratie” even goed in te duiken. Pas dan zie je de stellingen zoals die tegenover zijn geplaatst en kun je beoordelen of de resultaten juist en volledig zijn weergegeven. De antwoorden zeggen dus niets over hoogbouw in de eigen wijk. Het is het meest waarschijnlijk dat men hoogbouw prima vindt, zolang het niet in de eigen wijk plaatsvindt. Dezelfde misleiding vindt plaats met de daaropvolgende vragen over gebouwen tussen 10 en 25 verdiepingen, gebouwen met meer dan 25 verdiepingen en gebouwen met meer dan 50 verdiepingen. Deze vragen hebben betrekking op de stad en niet op de wijk. Doordat andere vragen in de enquête wel over de buurt gaan (groen, cultuur etc.) wekt de enquête de indruk dat de vragen over hoogbouw ook over de wijk gaan. Men gebruikt ook wel de zinsnede “op straat” waarbij helemaal onduidelijk is welke omgeving er wordt bedoeld. De enquête bestaat uit stellingen die weliswaar over bouwen en wonen en woonomgeving gaan maar ze lijken toch heel willekeurig bij elkaar geraapt. Vragen over de vorm van de toren of spits van hoge gebouwen bijvoorbeeld. Dat kan een relevant item zijn binnen de discussie over toepassing van hoogbouw maar inzicht in die materie kun je niet verwachten van de toevallige passant die de Dom wel kent maar geen idee heeft van de lading van deze vraag. De uitkomst van zo’n vraag moet dan ook zeer sceptisch worden bekeken. Een duidelijke visie achter de vragen, omgebouwd tot stellingen, lijkt te ontbreken. b. Welk idee zit er achter het instrument Swipocratie? Uit de Raadsbrief : “De enquête was door middel van de participatietool Swipocratie in te vullen. Swipocratie is een peiling die niet getest is op representativiteit/validiteit, het is dus geen statistische toets. De respondenten zijn ook op geen enkele manier geselecteerd.” Deze formulering wekt de indruk dat degene die de brief heeft opgesteld zelf niet begrijpt waar het over gaat. Er worden wat begrippen lukraak achter elkaar gezet: representativiteit en validiteit hebben niets met	

	statistisch toetsen te maken. Zie voor uitleg hiervan bijlage 2. (“Ik swipe nu naar links en dus tegen, maar onder voorwaarde x en y ben ik eigenlijk best voor”). De Raadsbrief plaatst zelf ook een paar kanttekeningen bij de methode naar aanleiding van negatieve reacties van respondenten: ze vonden de vragen te zwart-wit, te sturend en de moeilijke keuzes te simpel voorgesteld. Ze hadden behoefte om hun keuze te nuanceren dan wel te onderbouwen. Gelukkig dat deze respondenten de zaak doorzagen maar waarom trok niemand van de beleidsmakers daar de conclusie uit dat de inzet van Swipocratie een verkeerde keus is? Daarover zegt de Raadsbrief: “Deels is dit te verklaren omdat ons vertrekpunt bij het opstellen van de enquête staand beleid was. Zo wordt in de RSU 2040 bijvoorbeeld de ambitie opgenomen om te vergroenen. We laten mensen daarom niet kiezen tussen wel of niet vergroenen, maar juist tussen verschillende manieren van vergroenen. We snappen dat het hierdoor kan voelen alsof men een richting in wordt geduwd. Tijdens de toekomstgesprekken is er tijd en ruimte om juist op thema’s en dilemma’s te verdiepen, nuance aan te brengen en met elkaar te delen onder welke voorwaarden iets wel of niet zou kunnen.” Nee, gemeente Utrecht: het “voelt” niet alleen alsof men een richting wordt ingeduwd: het ís zo. Er ís sprake van staand beleid dat de keuzes van respondenten inperkt terwijl dat niet is beschreven of benoemd bij het afnemen van de enquêtes. De Raadsbrief geeft de vragen rondom “vergroenen” als voorbeeld maar de inperking wegens “staand beleid” geldt zeer waarschijnlijk ook de andere onderwerpen zoals uiteraard de woningbouw. We wijzen u daarom nog even terug naar onze conclusie onder A. Wij stellen dat een dergelijk krakkemikkig instrument géen bruikbare informatie op kan leveren en niet gebruikt mag worden als basis voor bouw- en woonbeleid. Het is kwalijk dat dat door beleidsmedewerkers en B&W niet gezien is, dat het een rol gekregen heeft bij het tot stand komen van de visie en ongetwijfeld ook een aardige kostenpost heeft opgeleverd. Dringend advies voor de toekomst: bepaal vooraf goed welke informatie nodig is, laat je adviseren door een goede onderzoeksinstelling en kies dan een onderzoeksinstrument dat wel aan de nodige kwaliteitseisen voldoet.	
13g	E. Het grote Wensdenken: winkelcentra als gemeenschapskernen. Blz. 4: “ Onze historische binnenstad blijft het hart van de stad. Dat koesteren en	De knooppunten ontwikkelen zodat er voor meer Utrechters voorzieningen dichtbij zijn. Het gaat hierbij niet alleen om winkels maar juist om een breed aanbod van bijvoorbeeld sport, zorg, en cultuur. U kunt hierbij bijvoorbeeld denken aan een huisartsenpost, een sportschool en een theater of

	behouden we. Net als veel dorpen en wijken en de landschappen rond de stad. Dat is een van de redenen om extra centra te ontwikkelen op andere plekken in de stad. Die centra noemen we knooppunten. De plaats waar openbaar vervoer en wegen bij elkaar komen. Rond deze knooppunten willen we woningen en kantoren bouwen, met daarin allerlei voorzieningen, zoals winkels, sportgelegenheden en zorginstellingen." Dit beleidsvoornemen strookt wél met eerdere plannen: ook in de RSU 2040 wordt geschreven over een "hoofdwinkelstructuur" waaronder binnenstad/centrum, perifere winkelgebieden, bovenwijkse centra en lokale centra. Allemaal met winkelclusters die aangelegd, ingericht dan wel gerenoveerd en onderhouden moeten worden. Nergens vinden we een alinea die deze ontwikkeling problematiseert: - Hoe creëer je eigenlijk aantrekkelijke centra in nieuwe woonwijken, nieuwe stadskernen of knooppunten? Welke elementen heb je daarvoor nodig? De gebruikelijke aantrekkingskracht van stadscentra wordt vaak bepaald door de historische bouw ervan, door de oude kerken, stadhuizen, originele gebouwen, door intieme plekken, door de geschiedenis die zich er heeft afgespeeld. Die kun je niet zomaar nabouwen: kerken spelen geen centrale rol meer in het maatschappelijk leven, winkelcentra (shoppingcenters if you prefer) evenmin. - We leven in een tijd waarin digitaal winkelen de fysieke winkels om zeep helpt. "Winkelen/shoppen" is geen eigentijds tijdverdrijf meer. In elke stad, en elk centrum groeit de leegstand en moeten gemeenten moeite doen om de gebouwen in het centrum inhoud te geven, rendabel te houden, en de sfeer in het centrum vast te houden. Hoe doe je dat? Laat staan wanneer het gaat om nieuw op te zetten centra: bouw je dan niet voor leegstand en verloedering. Zadel je de (nieuwe) wijk niet al per definitie op met problemen? Nergens in al deze beleidsnota's vinden we een gedachte, een idee, een poging om de nieuwe centra inhoud en levenskracht mee te geven. Het adagio is: …we bouwen nieuwe centra en pimpen de oude centra en winkelstrips…. We zien wel….Dat noemen wij het grote Wensdenken. Dat vinden wij een groot probleem.	bibliotheek. Cultuurhistorie kan een belangrijke drager zijn voor de ontwikkeling van een gebied, maar dat is niet noodzakelijk. Een goed ingerichte openbare ruimte, aangename gebouwen en aantrekkelijke voorziening en een gezonde mix tussen woningen en werkplekken zijn belangrijk. Hoe deze mix eruitziet kan per knooppunt verschillen. In Overvecht wordt dit in de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht en in het Masterplan Overvecht verder uitgewerkt.
13h	Ter afsluiting Al lijken de steigers om de buitenwijken van Utrecht te verdichten en te verhogen al bijna klaar te staan, er zijn voor de gemeente zeker nog redenen om pas op de plaats te maken. We wijzen de problemen die de landbouw met zich meebrengt en op de meest recente cijfers omtrent de verhouding landbouwgrond en bebouwd gebied: 54% landbouwgrond en 13% bebouwing (woon- en bedrijventerreinen) Bron: Nederland in cijfers, CBS, 2020	Zowel binnenstedelijk verdichten als bouwen in het buitengebied heeft voor- en nadelen. Ook in het buitengebied zijn claims die het lastig maken om woningen te bouwen, zoals landbouw, recreatie, natuurontwikkeling en energieopwekking. In de RSU2040 is de koers voor de groei van Utrecht in de volgende volgorde vastgelegd: 1. Eerst verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten 2. Dan verdichten op knooppunten aan de rand van de stad en binnenstedelijk

	Het is niet ondenkbaar dat er een omslag in het denken en in het beleid komt en dat dan de keuze gemaakt kan worden om méer buitengebied te bebouwen. Utrecht zou er dan voor kunnen kiezen om stad en wijken uit te breiden met leefbare wijken én met daarbinnen grotere oppervlaktes die groen kunnen blijven. In die situatie zou voor ieder mens misschien dezelfde menselijke maat gehanteerd kunnen worden. We eindigen dan ook met een citaat van econoom Frank Kalshoven uit de Volkskrant van 16 november: “Nederland heeft, in tegenstelling tot wat vaak wordt beweerd, géén ruimteprobleem. Wel: irrationeel ruimtegebruik.”	3. Tot slot: verdichten op locaties buiten de stad. Groei is hierbij geen doel op zich. Op termijn wordt ook de polder Rijnenburg gebouwd aan een compacte gemengde stedelijke wijk. De Visie borduurt voort op deze uitgangspunten die vastgesteld zijn in de RSU2040, en stelt deze niet ter discussie.
14	Onlangs is de concept-stedenbouw visie gepresenteerd. Hierin viel op dat er een beperking (een uitzondering daargelaten) op de hoogte van hoogbouw in onze mooie stad wordt gelegd. Niet hoger bouwen dan de Domtoren is voor enkelen een emotioneel argument. Maar waarom weegt een emotioneel argument (niet onderbouwd door kennis) zo zwaar mee in een beleidsdocument voor een grote stad in groei? De hoogtebeperking werkt juist beperkend in de speelruimte die de stad heeft, de gemeente belemmert zichzelf in de keuzevrijheid om op bepaalde plekken, daar waar het nodig is en kan, op basis van de expertise van de stedenbouwkundigen en planologen wél de keuze te kunnen maken om hoger te bouwen dan de Dom. Als het de zichtbaarheid van de Domtoren is, is een zichtlijnenbeleid op z’n minst zo’n goed alternatief, maar die zie ik in de concept- stedenbouwvisie niet terugkomen. En een stad als Rotterdam is ook niet onleefbaar met gebouwen hoger dan die bewuste 112 meter. Als er wordt gebouwd en de hoogte van een kwalitatief zeer hoogstaand gebouw is 115/120 meter, is de hoogte dan bijvoorbeeld meer doorslaggevend dan de kwaliteit en architectonische uitstraling (ofwel de beleving)? Dit kan toch niet de bedoeling zijn van een stad in groei. Het participeren is op sommige vlakken te ver doorgeslagen, laat de beslissingen over vorm en hoogte bij de experts en niet de emotie die regeert. De sky is nooit de limit geweest in Utrecht, laat dit het wel zijn om de speelruimte te krijgen en houden om beslissingen naar de toekomst op het vlak van hoogbouw in eigen hand (lees: de professionals binnen de	Utrecht ligt in het centrum van verschillende waardevolle (UNESCO) landschappen, heeft een historische binnenstad, en verschillende beschermde stads- en dorpsgezichten rijk aan cultuurhistorie waar grote bouwhoogten veel impact kan hebben. Grote watervlakten als tegenwicht ontbreken. Dit vraagt om een slimme sturing op hoogbouw en een beperkte maximale bouwhoogte. Nieuwe hoogbouw moet zich verhouden tot ons historische centrum met de Dom als belangrijk oriëntatiepunt van Utrecht. Hoogbouw kan vanuit een stedenbouwkundig oogpunt worden ingezet om de stad leesbaar te maken of belangrijke plekken te markeren. Op verschillende plekken in de stad gelden daarom verschillende maximale bouwhoogtes. In Utrecht is hoogbouw geen doel op zich en moet het altijd een meerwaarde hebben voor de omgeving. Meningen over hoe hoog er in Utrecht gebouwd mag worden lopen zeer uiteen. Uit de Swipocratie is gebleken dat de voorstanders van hoogbouw hoger dan de Dom sterk afneemt (van 54% voor hoogbouw vanaf 70 meter naar 31% voor hoogbouw hoger dan 150 meter). Dit signaal vanuit de inwoners is naast de ruimtelijke argumenten meegenomen in de afweging van de maximaal toegestane hoogte in de gemeente. Met de principes vastgelegd in de Visie kunnen we als gemeente voldoende sturen op de kwaliteit van hoogbouw in de stad. We denken dat het op dit moment niet noodzakelijk is om aanvullend hierop nog een hoogbouwvisie te maken.

	gemeente Utrecht) te houden, zonder (hoogte)beperkingen. Dan rijst de vraag die ik graag beantwoord zie: Is er een duidelijk onderbouwde visie om onder de 105 meter meter hoogte te blijven, buiten de emotionele grens van de 112 meter van de Domtoren? Al met al aardig wat ingrediënten die het 't waard maken om naast de stedenbouwvisie een aparte hoogbouwvisie te creëren die deze elementen meer specificeert. Het nieuwe hoogbouwbeleid van de gemeente Amsterdam (juli 2024) kan als inspiratiebron dienen.	
15a	Vriendelijk dank voor de mogelijkheid om te reageren op de concept-stedenbouwvisie. We maken er graag gebruik van. Mobiliteit is eerste afgeleide van locatiekeuze Hoewel een stedenbouwvisie niet direct gaat over mobiliteit, is mobiliteit wel een direct gevolg van keuzes over de stedenbouwkundige inrichting van de stad en van de ruimtelijke spreiding van functies. Mobiliteit komt in de visie aan bod en we zijn blij dat de fiets daar consequent genoemd wordt, samen met de voetganger en als uitgesproken voorkeur vóór de andere vervoerwijzen. De visie zet hiermee de ingezette lijn van de afgelopen jaren voort en dat is mooi. We schetsen hier kort de grote voordelen van de fiets voor de leefbaarheid van de stad. Om die voordelen te kunnen benutten, moet in de ruimtelijke planvorming goed rekening worden gehouden met de mobiliteit die dat zal veroorzaken: - De fiets draagt bij aan gezondheid in de stad omdat fietsen geen lawaai en geen uitstoot veroorzaakt; - De fiets is bijzonder ruimte-efficiënt, zowel rijdend als stilstaand neemt een fiets maar heel beperkt ruimte in ten opzichte van gemotoriseerde modaliteiten; - Fietsen is goedkoop, in vergelijking met andere modaliteiten, wat betreft het bezit en gebruik van een fiets en wat betreft de aanleg en onderhoud van infrastructuur. Functies mixen voor kortere verplaatsingen Om verplaatsingen te voet en op de fiets maximaal te faciliteren, willen we dat functies in wijken met elkaar gemengd worden. Dat zorgt ervoor dat verplaatsingen vermeden kunnen worden of ten minste een stuk korter kunnen zijn, in tegenstelling tot sterk monofunctionele wijken.	De gemeente Utrecht wil bereikbaar en aantrekkelijk blijven, ondanks de groei. We geven daarbij voorrang aan gezonde en duurzame vormen van verplaatsen. Hiernaast is het mengen van functies een belangrijk instrument om reisbewegingen te verminderen. Hier kunt u meer lezen over het mobiliteitsbeleid van de gemeente.

	We willen een mix van woningen dichtbij en in bedrijventerreinen en kantoren dichtbij en in woonwijken. Ook basisvoorzieningen moeten in elke woonwijk beschikbaar zijn: een basisschool, huisarts, supermarkt. Concentratie van dit type basisvoorzieningen is ongewenst, omdat concentratie zorgt voor langere verplaatsingsafstanden.	
15b	Stallen bij woningen Om het gebruik van de fiets maximaal te faciliteren moet de fiets bij woningen kunnen worden gestald op een veilige plek. Bij voorkeur aan de voorkant van het huis. Huidige praktijk in bestaande woonwijken is dat de auto voor de deur in het zicht staat, en dat de fiets achter het huis in een schuurtje staat. Daar staat de fiets uit het zicht en om de fiets te kunnen gebruiken moeten meer deuren en poortjes worden geopend en weer gesloten dan om de auto te kunnen gebruiken. Dat willen we graag omgekeerd zien. De fiets moet in het zicht, de auto uit het zicht. De fiets moet voor het grijpen staan, de auto mag best om de hoek staan, zodat je een stukje moet lopen. Of onder de woningen. Stallen bij bedrijven Bij bedrijven moeten goede fietsenstallingen worden gerealiseerd, dicht bij de hoofdingang van het gebouw. Met voldoende capaciteit, overdekt en veilig afsluitbaar, met oplaadpunten voor e-bikes (en zonnepanelen op het dak voor de energievoorziening). Voor fietsers moet een kleedruimte met lockers en een douche beschikbaar zijn. Stallen bij basisvoorzieningen in de wijk Bij de basisvoorzieningen in de wijk moet voldoende ruimte zijn om fietsen veilig te parkeren. Bij scholen, bij de huisarts, bij de supermarkt moet de fiets dicht in de buurt van de deur veilig neergezet kunnen worden. Stallen bij centrumvoorzieningen Bij (centrum)voorzieningen, zoals de treinstations, concertzalen en podia, sportcomplexen, grootschalige onderwijsinstellingen, concentraties van horeca etc moeten voldoende grote fietsenstallingen gerealiseerd worden, met veilige, vlotte en rechtstreekse routes daarnaartoe. De stallingen zijn bij voorkeur bewaakt, overdekt, 24 uur gratis en ten minst zo lang opengesteld als de voorzieningen open zijn.	Richtlijnen voor fietsparkeren zijn geen onderdeel van de Visie. Utrecht heeft specifiek beleid voor auto- en fietsparkeren waarin specifiekere kaders zijn opgenomen voor fietsparkeren in het centrum, bestaande buurten en nieuwbouw. Zie hiervoor het parkeerbeleid fiets en auto.
15c	Koester de maat van de stad Utrecht heeft een mooie maat, als het gaat om fietsafstanden. We willen dat voor nieuwbouwplannen eerst mogelijkheden voor inbreiding worden benut.	In de RSU2040 kiezen we voor een volgordelijkheid van verstedelijking, namelijk: starten met verdichten op binnenstedelijke locaties nabij multimodale mobiliteitsknooppunten, waar de voorzieningen al

	Bouw in nieuwe uitleggebieden, zoals Rijnenburg, leiden tot langere verplaatsingsafstanden, die minder gemakkelijk op de fiets afgelegd kunnen worden. Bovendien liggen zulke uitleggebieden vaak aan de andere kant van grootschalige infrastructuur als spoorlijnen, snelwegen en kanalen en andere waterwegen. Die zorgen voor barrièrewerking. Waar bruggen en viaducten ontbreken zorgt dat voor grote omrijafstanden, die de verplaatsingsafstand nog verder doen toenemen.	(grotendeels) aanwezig zijn conform het principe van de 10-minutenstad. Daarna inzetten op nieuwe verstedelijkingsknooppunten waar ov en verstedelijking samenkomen. Tot slot ontwikkelen we gebieden buiten de stad. De Visie borduurt voort op deze uitgangspunten die vastgesteld zijn in de RSU2040, en stelt deze niet ter discussie.
15d	Nieuwe uitleggebieden Als nieuwe uitleggebieden ontwikkeld gaan worden (de verwachte groei van de stad maakt dat waarschijnlijk wel noodzakelijk), zorg dan niet alleen voor basisvoorzieningen maar ook voor meer stedelijke voorzieningen. We kopieren hier onze inbreng voor de raadsinformatie Rijnenburg d.d. 12 november in. Geachte raadsleden, Op 12 november bespreekt u de Programmatische Verkenning Rijnenburg. Met het oog op de belangen van de toekomstige bewoners willen we u graag een aantal aandachtspunten meegeven voor de inrichting van het gebied en voor verbindingen naar en van het gebied, die grote invloed kunnen hebben op het gebruik van de fiets en andere modaliteiten. Nabijheid van basisvoorzieningen Door basisvoorzieningen op wijkniveau te realiseren, hoeven bewoners voor hun dagelijkse behoeften de wijk niet uit. Dat scheelt enorm in het aantal (lange afstands)verplaatsingen. Als voorzieningen ‘om te hoek’ zijn, kunnen verplaatsingen daarnaartoe te voet of op de fiets gemaakt worden. We vragen om voorzieningen die vanaf dag 1 belangrijk zijn voor de bewoners op wijkniveau te realiseren: supermarkten, kinderdagverblijven, basisscholen, horeca. Ondersteun ondernemers die dit aanbod kunnen bieden in de eerste fase, als er nog te weinig mensen wonen voor een sluitende businesscase. Om de hoek van Rijnsweerd, in Leidsche Rijn, hebben bewoners veel te lang in een tijdelijke supermarkt hun boodschappen moeten doen, waardoor velen ervoor kozen om met de auto naar andere supermarkten met een beter aanbod te rijden. Maak van de supermarkt geen sluitpost: geef de nieuwe bewoners van Rijnenburg meteen een volwassen supermarkt op een aantrekkelijke en definitieve	De Visie geeft generieke uitgangspunten mee voor leefbaarheid en kwaliteit bij gebiedsontwikkeling. Deze zijn generiek voor de gehele gemeente en dienen bij gebiedsontwikkeling (groot of klein) vertaald te worden naar lokaal maatwerk. In de Visie worden geen specifieke uitspraken gedaan over Rijnenburg. Het uitgangspunt voor woningbouw in Rijnenburg is dat het een duurzame wijk wordt met een compleet aanbod voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten komen, conform de barcode uit de RSU2040. We nemen uw input mee bij de verdere uitwerking van de plannen voor Rijnenburg.

	plek.	
15e	Fietsverbindingen kruisen de snelwegen Zorg voor vlotte en veilige fietsverbinding naar de centrumvoorzieningen in de binnenstad van Nieuwegein (hemelsbreed 4 km) en Utrecht (6,5 km). Deze verbindingen kruisen de snelwegen A27 en A12. Zorg dat die verbindingen daadwerkelijk fietsbaar zijn: een trap met een fietsgootje is geen fietsvoorziening, een mooie goed verlichte tunnel of geleidelijk stijgende brug wel. En zorg ervoor dat de fietsverbindingen klaar zijn vóórdat de eerste bewoners hun intrek nemen. Fiets en openbaar vervoer Zorg voor optimale bereikbaarheid per openbaar vervoer. Wacht niet met de exploitatie van een hoogfrequente OV-verbinding tot de exploitatie rendabel wordt, die verbinding moet vanaf dag één beschikbaar zijn. Wacht niet met de exploitatie van openbaar vervoer tot alle bewoners twee auto's voor de deur hebben staan – oftewel, kies ervoor ook hier af te wijken van het scenario dat in Leidsche Rijn is gevolgd. Exploitatietekorten van de vervoerder dienen door de overheid te worden gecompenseerd. Zorg voor voldoende en veilig fietsparkeren bij OV-knopen in de wijk. Kenmerken: overdekte, goed verlichte, bewaakte stallingen, die de eerste 24 uur gratis zijn. Met directe, aantrekkelijke fietsroutes vanuit de woonwijken naar de OV-knopen. Fietsparkeren bij woningen Fietsparkeren bij grondgebonden woningen bestaat doorgaans uit schuurtjes achter de huizen. Bij niet-grondgebonden woningen is fietsparkeren doorgaans in een berging in de plint van het gebouw. De fiets staat dus doorgaans uit het zicht. Auto's staan doorgaans de hele dag in het directe zicht van de woning geparkeerd. Om de fiets te kunnen gebruiken moeten veel meer deuren en poortjes worden geopend en gesloten dan bij het gebruik van de auto. Denk in Rijnsweerd nu eens na of dat niet andersom kan. Waarom zouden fietsen niet aan de voorkant van de woningen overdekt worden gestald? Door in de voortuin een stukje uit te graven, een dakje neer te zetten met sedum erop en een veilig fietsenrek te plaatsen komt de fiets direct in beeld en kost het veel minder moeite om de fiets te nemen. Een berging onder een flatgebouw hoeft geen duister doolhof te zijn, zie onderstaande afbeelding: het kan ook met een glazen pui in de plint. En auto's hoeven niet pal voor de deur te staan, maar kunnen prima uit het zicht onder de	Richtlijnen voor fietsparkeren zijn geen onderdeel van de Visie. Utrecht heeft specifiek beleid voor auto- en fietsparkeren waarin specifiekere kaders zijn opgenomen voor fietsparkeren in het centrum, bestaande buurten en nieuwbouw. Zie hiervoor het parkeerbeleid fiets en auto.

	woningen of op een parkeerterrein om de hoek. Dat zorgt ook voor een aantrekkelijker straatbeeld dat kinderen uitnodigt om te spelen en bewoners uitnodigt om elkaar te ontmoeten. De fiets moet aantrekkelijk gepresenteerd en in het zicht staan. We willen dat het makkelijker wordt om de fiets te pakken dan de auto. Toon lef en doorbreek de standaard! Fietsvoorzieningen bij basisvoorzieningen Bij de supermarkten, het kinderdagverblijf, de basisscholen en de horeca moet de fiets gemakkelijk en veilig geparkeerd kunnen worden. Reserveer daarvoor voldoende ruimte, dicht bij de hoofdingang van de gebouwen. Denk met name in de directe omgeving van de ingang van scholen na of het nodig is dat die straten toegankelijk moeten zijn voor auto's. In veel steden wordt gewerkt aan schoolstraten: straten die tijdens het in- en uitgaan van de scholen afgesloten zijn voor auto's. Dat kan in Rijnenburg eenvoudig als uitgangspunt worden gehanteerd, om te stimuleren dat leerlingen veilig te voet of op de fiets naar school komen. Fietsvoorzieningen bij bedrijven Investeer in uitstekende fietsvoorzieningen bij de bedrijven in de wijk. Bij de bouw kunnen de toekomstige werkgevers worden geholpen met een fietsenstalling naast de hoofdentree van het pand (in plaats van aan het verst weg gelegen eind van het parkeerterrein), inclusief oplaadpunten (en zonnepanelen op het dak), een kleedruimte met lockers en een douche. Timing Timing is superbelangrijk, het is hierboven ook al aangegeven. De basisvoorzieningen voor bewoners en de fietsinfrastructuur moeten gereed zijn vóórdat de eerste woningen worden opgeleverd. Als dat niet gebeurt, worden de eerste bewoners verleid om twee auto's aan te schaffen om de lange afstanden naar basisvoorzieningen in Nieuwegein en Utrecht te kunnen afleggen. En die twee auto's krijg je met geen mogelijkheid meer weg, zien we aan Leidsche Rijn en aan veel andere VINEX wijken, waar het autobezit per huishouden ook na meer dan 25 jaar nog altijd erg hoog is. Tot slot Er zijn op dit moment nog geen bewoners die zelf voor hun toekomstige belangen kunnen opkomen. We hebben u met deze inbreng willen	

	inspireren om te zorgen voor een fietsvriendelijke wijk. Wie fietst, rijdt geen auto, dus een optimale invulling van de wijk voor de fiets scheelt een berg autoverplaatsingen. Bovendien blijkt uit talloze onderzoeken dat wie veel fietst gezonder, fitter en gelukkiger is. Bovendien worden daarmee problemen met de doorstroming van het noodzakelijke autoverkeer door en vanuit de wijk zo veel mogelijk beperkt, wat bijdraagt aan bereikbaarheid van de regio, zonder kostbare investeringen in extra rijstroken voor de snelwegen. Die tasten de groenvoorzieningen maar weer aan, die onze groeiende stad juist hard nodig heeft. Ten slotte We zijn graag bereid om onze reactie mondeling toe te lichten. We blijven graag op de hoogte van de verdere ontwikkelingen van de stedenbouwkundige visie.	
16a	Inleiding: Als gedreven Utrechter volgt ik al bijna 40 jaar de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en de Regio Utrecht. Dit komt voort uit een ooit gevolgde studie Architectuur en Volkshuisvesting aan de TH Delft. Hierbij ben ik betrokken geraakt bij het continue veranderingsproces van de gebouwde omgeving. Nu na mijn pensionering ben ik actief volger van ruimtelijke processen in de stad Utrecht. Met name door politieke besluitvorming en behandeling van bouwplannen in de commissie Omgevingskwaliteit te volgen. Komen inzichten tot stand over het verminderen van ambities in de verschillende procesfasen van SPVE c.q startdocument naar SO, VO of Definitief Ontwerp van ruimtelijke plannen naar voren. Om te komen tot een aantal gerichte opmerkingen over de voorliggende Stedenbouwvisie beperk ik mij tot het thema van het Groen – Blauwe netwerk. En in het bijzonder daarbij de ecologische en groene diversiteit. 1 Het RSU 2040, Dit vastgestelde document en de aanvulling erop is de basis van de groei van de Stad Utrecht. De gewenste structuur wordt hierin weergeven. Een structuur met knooppunten en verdichtingsmogelijkheden van de Stad Utrecht. Echter dit document met de Barcode methodiek acht ik niet meer dan een berekeningsmethodiek om te komen tot een capaciteitsbepaling. Als voorbeeld noem ik hierbij de ontwikkeling rondom het Stadion Galgenwaard. Een capaciteitsbepaling van 1000 woningen en eventuele uitbreiding Stadion etc. Echter nu verschijnen nieuwsberichten dat er	Op dit moment wordt er gewerkt aan het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE) voor het gebied Galgenwaard. Hierin worden, naast de programmatische eisen, ook de kwaliteitskaders voor het plan beschreven. Naast het SPvE wij ook al bezig zijn met de plannen voor de openbare ruimte, zodat wij in deze fase al telkens kunnen bewaken dat er een goede balans is tussen het toevoegen van 1000 woningen en het creëren van een prettige openbare ruimte. De Commissie Omgevingskwaliteit adviseert op de ruimtelijke kwaliteit van gebiedsontwikkelingen. U kunt hier meer informatie over vinden op onze website: Gebiedsontwikkeling Galgenwaard en Omgeving

	voorlopig maar plek is voor 500 woningen. Maar niets hoe de ruimtelijke kwaliteit getoetst gaan worden. Laat staan hoe er waarborgen komen voor ruimtelijke kwaliteit.	
16b	2 De concept Stedenbouwvisie zou een antwoord moeten gaan geven op de uitwerking van het RSU 2040 op een ander aggregatie niveau. Meer naar gebiedsniveau en bouwplanniveau toe. En hier gaat het mis. Er komen voorbeelden op verschillende thema's van wat wel een goed voorbeeld is en wat beslist niet gedaan moet worden. Dit wordt gedaan aan de hand van beeldkwaliteiten. Mijns inziens moet dit meer gedaan gaan worden vanuit het perspectief van wat kan een gebied aan. En onder welke randvoorwaarden moet dit uitgewerkt en getoetst gaan worden. Dit is een andere benaderingswijze .	De Visie wordt toegevoegd aan de koers van Utrecht en vormt de aanvulling op de RSU 2040 op de principes kwaliteit en leefbaarheid. Er is bewust voor gekozen om de kwaliteits- en leefbaarheidsaspecten van de gemeente als geheel te bekijken. Hierbij ontstaat er bij elke ontwikkeling de ruimte om vanuit het gebiedsbeleid en vanuit de identiteit van de plek een uitwerking te maken.
16c	3 Het Groen – Blauwe netwerk is niet alleen op structuurniveau van belang. Maar ook de daaraan gerelateerde groene - en ecologische aspecten dienen juist bij verdichtingsopgaves een belangrijke rol te spelen. Niet alleen verticaal en horizontaal groen in oppervlaktes of beeldkwaliteiten, maar juist het het benoemen van kwaliteiten, en zichtbaar maken, is van belang. Maar ook het overeind houden en toetsten van die kwaliteiten in de verschillende planprocesfasen. Het moeten basisvoorwaarden voor verdichting zijn. Te veel wordt dit ingevuld door wat ik noem "een lijstje van het instituut Stadsecologen" Als regelmatig participant al ruim 25 jaar van het MAGIE overleg met o.m de stadsecologen. Kom ik te veel tegen dat men maar beperkt betrokken is bij planontwikkeling. Met bijv. wel de wettelijke taken, maar niet vergroten van de ambitie op groen en ecologische waarden. Dit wordt mede veroorzaakt door capaciteisproblemen bij het instituut Stadsecologen. Maar ook het gebrek aan ecologen met verschillende achtergronden. De water ecologen en landbouw ecologen zijn zeer beperkt aanwezig in de ambtelijke organisatie. Maar ook de erkenning van het Instituut Stadsecologen als een volwaardige deskundige partner in de planontwikkeling. Als student Bouwkunde aan de TH Delft kreeg ik in 1973 en 1974 les van lector van Leeuwen van de Hogeschool Wageningen in inleidingen van de Ecologie. Voor het ontwerp op stedenbouwniveau en bouwplanniveau heb ik daar veel van geleerd. Nu wordt het containerbegrip Duurzaamheid veel gehanteerd en ingevuld. Maar de ruimtelijke vertaalslag is ongrijpbaar en onduidelijk.	De gemeente Utrecht wil het groen in de stad voor iedereen bereikbaar houden en de kwaliteit verbeteren. Grote groengebieden en belangrijke groene verbindingen wil de gemeente verder ontwikkelen, verbeteren en beschermen. Hoe we dat doen is uitgewerkt in het groenbeleid, te vinden op onze website: Groenbeleid
16d	4 Invulling . Te veel worden fouten gemaakt vanuit het IBU(ingenieursbureau Utrecht) met de uitwerking van inrichtingen van de openbare ruimte .	Regenwater nuttig gebruiken in de stad draagt bij aan een leefbare stad. Dit principe onderschrijven we in de Visie. Hoe we als gemeente in de toekomst om willen gaan met (regen)water is te lezen op onze website in het

	Er wordt onvoldoende rekening gehouden met ervaringen opgedaan in andere projecten. Ik noem dan de ontwikkeling van Leidsche Rijn. Hierbij is het principe van regenwater laten infiltreren in de bodem d.m.v van wadi,s kwaliteitsvol uitgewerkt . Bij projecten van herinrichten van wegen is nu te zien dat men de aanleg van wadi, s technies verkeerd doet en geen gedegen uitwerking doet van de beplanting van deze infiltratie zones. Het wordt doorverwezen naar het Handboek Openbare Ruimte. Wat inmiddels bij de toetsing van plannen een Black Box geworden is. Dit is bedoeld als een voorbeeld van illustratie hoe het met de uitwerking van de ruimtelijke kwaliteit gaat. Ik mis dan ook de relatie met verkeers infrastructuur in de concept Stedenbouwvisie	thematisch beleid water. Inrichtingsprincipes voor wadi's zijn voor de Visie van een te gedetailleerd uitwerkingsniveau. Deze worden in het Handboek Openbare Ruimte (HOR) vastgelegd. Als u vragen of opmerkingen over het HOR hebt, dan kunt u mailen naar HOR@utrecht.nl. Als u vragen of opmerkingen hebt over de toetsing van inrichtingsplannen openbare ruimte, dan kunt u mailen naar BInG@utrecht.nl.
16e	5. Oude kadernota Stadsnatuur. In de loop van de jaren 90 is deze nota uitgebracht door Stadwerken o.l.v van de directeur Lambert Koops . Als zijn afscheidskado bij zijn pensionering werden waterplassen langs de spoorlijn in Overvecht de Koopse Plassen genoemd. In die kadernota werden beeldkwaliteiten ontwikkeld voor oevers langs watergangen. natuurlijke oevers maar ook drijvende eilanden en onderwateroplossingen voor kwalitatief waterbeheer. Nu zie ik dat dit ook ontwikkeld wordt in het Merwede Lab. Het ontwikkelen van studies van de partners in het Merwedekanaal zone gebied te samen met externe deskundigen. In dit verband vernam ik dat het Kwaliteitsteam Merwede voor dit gebied zich binnenkort verdiept in de ruimtelijke kwaliteit op maaiveldniveau. Veel is afhankelijk welke supervisor als adviseur de kwaliteits bewaking doet en waar zijn of haar belangstelling ligt. Ik mis in dit geval vrouwelijke supervisoren. Ik ken er maar een mw de Jonge van bureau Wissing betrokken bij Papendorp en Groenewoud. Ook kan ik vaak aflezen aan de ruimtelijke plannen hoe de betrokkenheid van de ambtelijke projectmanager is. Dit zou zo niet moeten zijn. Er moet een gedegen basis zijn, waaraan ruimtelijke plannen moeten voldoen. En dat richt ik mij alleen maar op het thema groen en ecologie. Natuurlijk zijn andere thema's ook van belang. Maar kom tot een kwaliteitsvolle en toekomstbestendige mix.	We onderschrijven het belang van een goede groenblauwe invulling bij gebiedsontwikkelingen.
16f	6. bewoners. De stedenbouwvisie 2040 is ontwikkeld samen met bewoners. - Echter er ontbreekt een kader op welke wijze men wenst om te gaan met de omwonenden van een verdichtingslocatie. - Op zich zou de nota 'Samen de Stad maken " hier voorwaarden voor moeten kunnen bieden.	In het projectteam van de Visie zaten ook collega's uit het sociaal domein en vanuit Samen Stad Maken. We hebben in dit proces opgetrokken met collega's Samen Stad Maken die tegelijkertijd werkten aan de nieuwe beleidsnota Samen Stad Maken, waar het kompas dat u beschrijft onderdeel van is. Daarnaast is er de afgelopen periode gewerkt aan het actualiseren en verbeteren van het Utrechts Plan Proces. Een proces dat de

	- Echter ik meen dat hiervoor nog een verdere uitwerking nodig is. Teveel wordt het gericht op het fysieke domein en wordt er onvoldoende aandacht besteed aan het sociale domein. In een vervolg stap moet het mogelijk zijn hier randvoorwaarden voor op te stellen bij verdichtingsopgaves. Een thuis voor iedereen maken moet mogelijk worden . 7 Tenslotte. In de regio Utrecht wordt sterk ingezet op realiseren van Groen. Dit onder de titel “Groen Groeit Mee “. Met diverse ontwerpsessies omtrent bijv. de Krommerijn Liniepark scheg. Daar worden met vele participanten , niet alleen beroepsmatig, geprobeerd een kwaliteitsvolle ontwikkeling mogelijk te maken. Veel bestuurlijke inhoudelijke hobbels zijn daarbij nog te nemen. Mijn gedachte is dat zo iets ook mogelijk zou moeten zijn met de verdichtingsopgaves in de stad Utrecht. Als is het maar een vorm van openbare kwaliteitskamers. Ik ben nu 3 jaar bezig om de bijeenkomsten van de Kwaliteiskamer Merwede kanaalzone bij te kunnen wonen. Dit gaat wellicht begin 2025 lukken. Verslagen zijn alleen op aanvraag bij de secretaris te bekomen. Nog niet geprobeerd. Momenteel loop ik tegen het fenomeen Omgevingstafel aan. De ontwikkelende partij kan hier zijn plannen in de week leggen. Hier is totaal geen transparantie over. Ambtelijke deelnemers mogen hier niets inhoudelijk over zeggen.Zelfs de brede adviescommissie Omgevingskwaliteit wordt hier buiten gehouden. Voor mij zou transparantie van kwaliteits ontwikkeling van verdichtingsopgaven en kwaliteitsbewaking in de verschillende procesfasen voorop moeten staan. Zoals wij nu een strategische afdeling kennen bij RUIMTE op het Stadskantoor. Zou er ook een kwaliteits bewakingsgroep moeten zijn die transparant opereerd. En niet alleen een groep die voortgang bewaakt van planprocessen. Zoals er altijd een duurzaamheid paragraaf behoort bij stukken. Zou er ook een kwaliteitstoetsings verantwoordingsrapportage moeten zijn. Zeker nu recentelijk het UPP (Utrechts Plan Proces) inhoudelijk veranderd is naar UPG (Utrechts Proces Gebiedsontwikkeling) zal er meer gevraagd worden van veranderingen in de ambtelijke structuur. Maar ook hoe de politieke besluitvorming meer kaderstellend kan zijn,	spelregels bevat hoe we zelf en als gemeente de planprocessen doorlopen. Dit is in november vastgesteld door de gemeenteraad. Ook daarin is actief samen opgetrokken met Samen Stad Maken om hier beter op te kunnen sturen. Om het belang van Samen Stad Maken (participatie) binnen stedelijke ontwikkeling extra te benadrukken nemen we in de Visie hier een verwijzing naar op. Wij zijn van mening dat in deze visie de sturingsprincipes die horen bij een Visie verwerkt zijn. Een thuis voor iedereen mogelijk maken bevat ook andere elementen. Om die reden wordt daar nieuwe woonnota voor gemaakt.

	en zich niet verdiept in details en vervreemd raakt van de bewoners van de Stad. Illustratief hierbij is dat de evaluatie van de Stedenbouwvisie 2040 pas zal plaatsvinden in 2038. Voor mij zal na bijna 40 jaar ervaring met nadenken over de ruimtelijke ontwikkeling van de stad Utrecht , actief en politiek betrokken geweest te zijn, het adagium zijn “in dialoog samen de stad maken als een huis voor iedereen “	

17a	Met ontzetting hebben we in het Concept jullie ideaalplaatjes gelezen en bekeken. Want meer dan idealen zijn het niet, het gaat nooit over de mensen die er al wonen; idealen over fietsers zijn belangrijker dan gewone mensen. Of, natuurlijk, het geld regeert ook hier in Utrecht, projectontwikkelaars hebben veel meer inbreng dan de bewoners. Maar dat zou niet zo overduidelijk moeten zijn als dat het nu in Utrecht is. Jullie beschouwen de stad als een speelplaats voor rijke mensen. Maar wat je per ongeluk bouwt kun je niet meer slopen! Het is waar, als dit de opzet was van een compleet nieuwe wijk, dan zouden dit mooie uitgangspunten en plannen zijn. Maar dat is het niet; hier wonen en leven al mensen. Die mensen, daar denken jullie niet eens aan. Als in een buurt * een ingreep wordt gepland zoals jullie die voorstellen, zou er een draagvlakmeting gehouden moeten worden, want het is zo ingrijpend voor de bewoners als sloop of nieuwbouw. * Onder 'buurt' wordt dan verstaan de omgeving met direct zicht op dat wat nieuw gebouwd zou gaan worden; niet dat wat jullie onpersoonlijk als buurt zijn gaan beschouwen. Die laatste zijn in elk geval in Overvecht wijken; bv de "Tigrisdreef en omgeving" of zelfs "Zambesidreef en Tigrisdreef"; dat is natuurlijk geen buurt maar een wijk, daar komen we niet dagelijks, we rijden er misschien door met de fiets of de bus. Onze buurt, dat zijn de Themadreven. Daarvan zien en weten wij wat er gebeurt. Het stuk is dan ook geschreven voor de happy few: "Reuring", "Zoals op het USP"; dit is niet gericht aan gewone mensen. Het is schokkend vast te moeten stellen dat jullie aanvoeren 'met mensen gesproken te hebben', alsof dat een dwarsdoorsnede van de Utrechtse bevolking was. Ja, misschien van die van jullie eigen wijk, waar jullie buren net zo hoog opgeleid en gezond van lijf en leden zijn als jullie. Maar zeker niet van de meeste Utrechtse wijken, of stadsdelen zoals Overvecht. En ja, wij waren ook bij een aantal bijeenkomsten. Hoe erg is het om nu als getal mee te tellen, zonder dat ook maar ergens uit blijkt dat jullie ook maar een fractie gehoord of begrepen hebben van wat wij zeiden. Schandalig, om ons als nummertjes in jullie plannen te gebruiken. We konden nog nergens ook maar een enkele meningsverandering bespeuren. Onze ervaring is dat jullie nergens naar luisteren. Ook bij de straatinterviews hebben we grote twijfels. Bijna niemand kan ter plekke een diepgaande reactie geven; mensen reageren op de	We begrijpen dat het tegelijk lopen van een stadsbrede Visie, de participatie voor de visie Overvecht en de participatie voor het Masterplan Overvecht maakt dat het er voor u als deelnemer ook niet eenvoudiger op wordt. .wij hebben ons ingespannen om zoveel mogelijk afstemming te hebben hebben tussen deze verschillende trajecten en momenten. We vinden het jammer dat u de indruk heeft dat wij een beperkt aantal mensen gesproken hebben in dit traject. Wij hebben ons uiterste best gedaan zo goed mogelijk te communiceren over alle stappen bij de tot stand koming van de Visie en de uiteindelijke ter inzage legging. Alle mensen die de eerste vragenlijst hebben beantwoord hebben hun adres kunnen achterlaten. Deze mensen hebben wij geregeld updates gegeven. Daarnaast hebben wij via verschillende gemeentelijke online en offline kanalen iedere fase actief gecommuniceerd. Ook de lokale media heeft iedere fase zelf aandacht besteed aan deze stappen en aangeveven hoe en waar men kon reageren. Met de aanpak van de online en offline enquete, en de vele persoonlijke gesprekken die we hebben gevoerd zien we wel dat we veel meer en veschillende Utrechters bereikt hebben. Ondanks onze inspanningen om veel mensen te bereiken beseffen we dat we met deze aanpak lang niet iedereen bereiken. Door de gesprekken op straat, bij de markt, in het winkelcentrum, maar ook doordat respondenten aan het einde van de online enquête een boodschap konden achterlaten, hebben we veel extra input kunnen ophalen. Ook deze informatie is meegenomen bij het bepalen van de rode draad en de dilemma’s en onderwerpen waar verdieping op nodig is in de volgende ronde van de toekomstgesprekken. In totaal hebben onze gemeentelijke collega’s in alle wijken in de stad met 553 mensen gesproken. Inwoners lieten weten dat ze het goed vinden dat de gemeente op deze manier informatie ophaalt en echt de tijd neemt om in gesprek te gaan. Tegelijkertijd hoorden we ook vaak dat “de gemeente toch niets doet met deze informatie en haar eigen gang gaat”. Een notie waar we veel aandacht voor hebben, juist omdat we de informatie waardevol vinden en zo goed mogelijk en transparant willen verwerken. Dit is ook een belangrijke ambitie vanuit Samen stad maken waarvoor inmiddels nieuw beleid is vastgesteld. Tijdens de verschillende verdiepingsbijeenkomsten hebben we zoveel mogelijk geluisterd naar de terechte zorgen en ervaringen van mensen om daar in de Visie met uitgangspunten voor te komen zodat we hier ook op kunnen sturen bij het maken van de plannen. Onze insteek is vooral geweest om transparant te zijn in wat we opgehaald hebben en hoe we hier mee om zijn gegaan. dat hebben we op verschillende momenten naar deelnemers teruggekoppeld en via de

	vraagstellers. Zoals dat bij ons al gebeurde tijdens onze onaangename ontmoetingen met de Werkplaats: mooie borden met veel pastelkleuren, en dan vragen wat mensen willen met de buurt. Totdat wij inbraken en vertelden dat er wel ook een flat voor onze neus gepland werd. Van de enorme stemmingsomslag daarna was in de rapporten niets terug te vinden. En zo is het sindsdien gegaan. Er wordt met cijfers en pastelkleuren gegoocheld; we worden allemaal jonge blije en gezonde mensen. Maar niets is minder waar; we krijgen hoogbouw voor onze neuzen, en afgesloten straten, ook als je helemaal niet kunt lopen of fietsen, of niet genoeg geld, sociale vaardigheden of vertrouwen hebt om fijn bakfietsen te gaan delen. Stop met de Vernietiging van Overvecht! Tenslotte, ook wij moesten van anderen horen dat dit stuk er was, en tot wanneer je mocht reageren. Hoe denken jullie nou dat gewone mensen dat zouden kunnen weten??	verschillende kanalen van de gemeente ook aan andere geinteresseerden teruggegeven. De Visie geeft uitgangspunten mee die uiteindelijk doorvertaald moeten worden naar een specifieke locatie. Zo kunnen we maatwerk leveren, maar wel maatwerk die voortkomt uit stadsbrede uitgangspunten. Dat biedt iedereen meer duidelijkheid.

Hoe zien inwoners de toekomst van Utrecht?



Waar is behoefte aan in de buurt?

- 84% Meer groen
- 70% Meer rustige plekken
- 61% Meer ruimte voor ontmoeting
- 59% Meer ruimte voor cultuur
- 52% Meer horeca/ winkels
- 47% Meer ruimte om te sporten
- 38% Meer werkplekken
- 37% Meer woningen

Wat spreekt aan als vernieuwende woonvorm?

- 39% Ik wil zelf mijn huis kunnen bouwen
- 35% Ik wil in de toekomst onder 1 dak kunnen wonen met mijn ouders of mantelzorgers
- 30% Ik wil in de toekomst gedeeld wonen met meerdere vrienden

A / B

- 66% Een grotere woning met eigen voorzieningen
- 34% Een (kleinere) woning met gedeelde voorzieningen

Welk soort groen zie je graag in de toekomst?

A / B

- 55% Een stadspark
- 45% Een rustig hofje
- 50% Natuur in de stad waar ik doorheen kan wandelen
- 50% Meer natuur als leefomgeving voor planten en dieren
- 69% Een groenere straat
- 31% Groenere tuinen en daken

Hoe ziet de ideale straat eruit?

A / B

- 28% Parkeren in de straat
- 72% Groen in de straat

- 63% Ik wil best wonen in een straat met woningen, horeca en winkels
- 44% Ik wil best wonen in een straat met woningen en bedrijven

Bouwen in de bestaande stad

A / B

- 42% Een aantal verdiepingen boven op een bestaand gebouw
- 58% Een modern nieuw gebouw tussen de bestaande gebouwen
- 76% Een paar verdiepingen hoger dan de huizen die er al staan
- 24% Ongeveer twee keer zo hoog als de huizen die er al staan
- 77% Een verdieping in dezelfde stijl
- 23% Een verdieping met een andere stijl boven op bestaande huizen
- 37% Ongeveer dezelfde hoogte en stijl als de huizen die er al staan
- 63% Variatie in bouwstijl met ongeveer dezelfde hoogte huizen die er al staan

Hoe hoog bouwen in Utrecht?

Gebouwen met meer dan 50 verdiepingen (150+ meter) passen op enkele plekken in Utrecht

31%

De Dom is 112 meter



Gebouwen met meer dan 25 verdiepingen (70+ meter) passen op enkele plekken in Utrecht

54%

Gebouwen tussen de 10 – 25 verdiepingen passen in Utrecht

54%

Gebouwen tussen de 5 – 10 verdiepingen passen in Utrecht

79%

Wat past bij Utrecht?

- 98% Een natuurlijke openbare ruimte
- 88% Een openbare ruimte met waterelementen
- 85% Een moderne openbare ruimte
- 78% Een groene toren
- 75% Een opvallende openbare ruimte waar je ook kunt sporten
- 68% Een spectaculaire top waar je dingen kunt doen
- 62% Een subtiele top die een klein beetje anders is dan de rest van de toren
- 59% Een top die langzaam smaller wordt
- 56% Een toren met een uitgesproken vorm
- 55% Een top met een bijzondere vorm
- 44% Een slanke toren
- 28% Een opvallend, hoog gebouw in de binnenstad

Deelnemers

Onder de 18	2%
18 - 25 jaar	9%
26 - 35 jaar	27%
36 - 50 jaar	28%
51- 65 jaar	23%
Ouder dan 65	11%

Binnenstad	9%
Buiten Utrecht	7%
Leidsche Rijn	9%
Noordoost	12%
Noordwest	13%
Oost	10%
Overvecht	4%
Vleuten-De Meern	7%
West	11%
Zuid	9%
Zuidwest	8%
Weet ik niet	1%

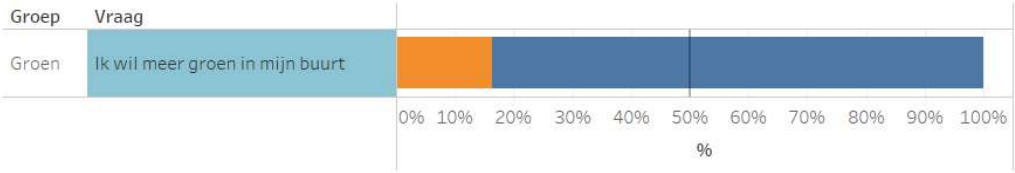
Gemeente Utrecht

Deze enquête is in de zomer van 2023 uitgevoerd en is door 4653 mensen ingevuld met behulp van swipocratie. De antwoorden worden gebruikt voor het maken van de Stedenbouwvisie van Utrecht.

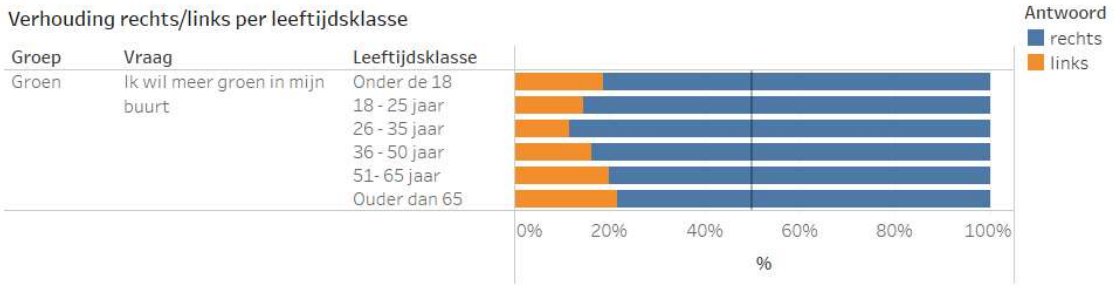
Meer weten?

Ga naar utrecht.nl/toekomstgesprekken

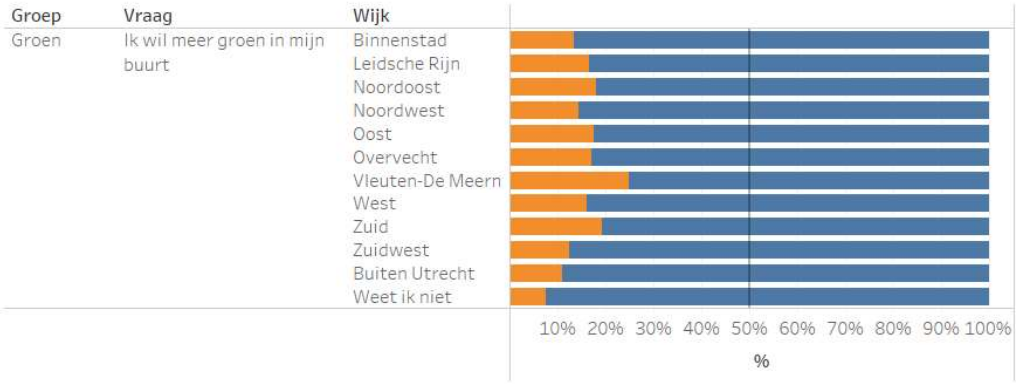
Percentages



Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

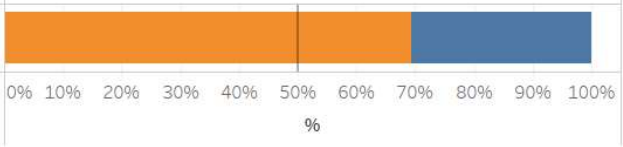


Verhouding rechts/links per wijk



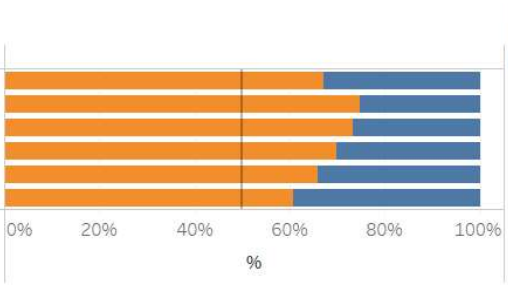
Percentages

Groep	Vraag
Groen	Liever een groenere straat [A] OF groenere tuinen en daken [B]



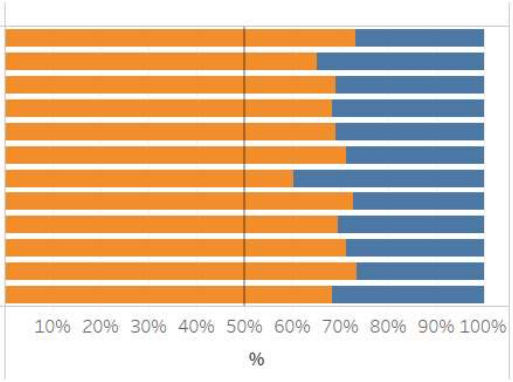
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Groen	Liever een groenere straat [A] OF groenere tuinen en daken [B]	Onder de 18
		18 - 25 jaar
		26 - 35 jaar
		36 - 50 jaar
		51- 65 jaar
		Ouder dan 65



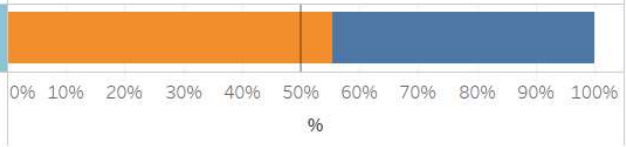
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Groen	Liever een groenere straat [A] OF groenere tuinen en daken [B]	Binnenstad
		Leidsche Rijn
		Noordoost
		Noordwest
		Oost
		Overvecht
		Vleuten-De Meern
		West
		Zuid
		Zuidwest
		Buiten Utrecht
		Weet ik niet



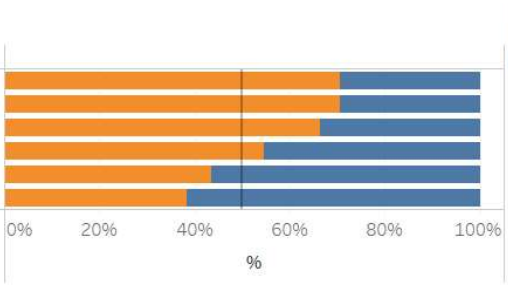
Percentages

Groep	Vraag
Groen	Liever een stadspark [A] OF een rustig hofje [B]



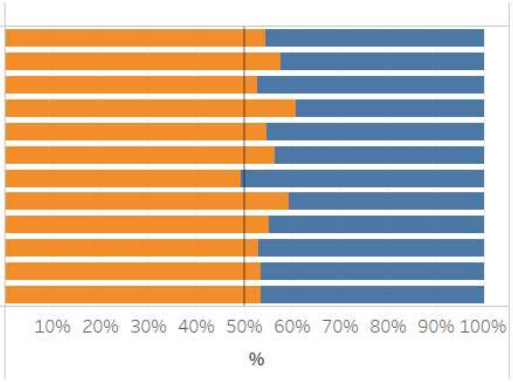
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Groen	Liever een stadspark [A] OF een rustig hofje [B]	Onder de 18
		18 - 25 jaar
		26 - 35 jaar
		36 - 50 jaar
		51- 65 jaar
		Ouder dan 65



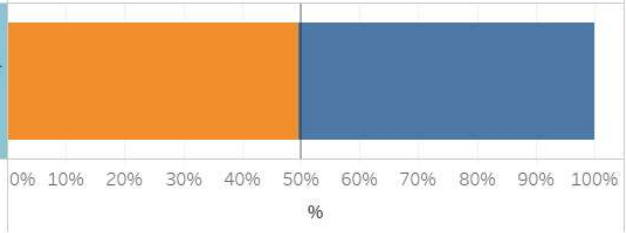
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Groen	Liever een stadspark [A] OF een rustig hofje [B]	Binnenstad
		Leidsche Rijn
		Noordoost
		Noordwest
		Oost
		Overvecht
		Vleuten-De Meern
		West
		Zuid
		Zuidwest
		Buiten Utrecht
		Weet ik niet



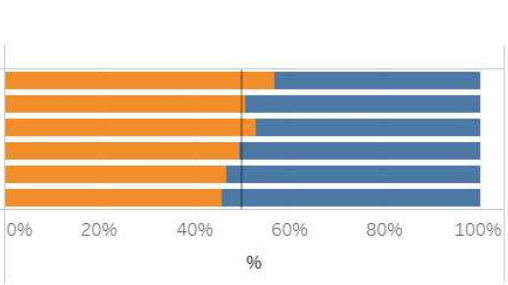
Percentages

Groep	Vraag
Groen	Liever natuur in de stad waar ik doorheen kan wandelen [A] OF meer natuur als leefomgeving voor planten en dieren [B]



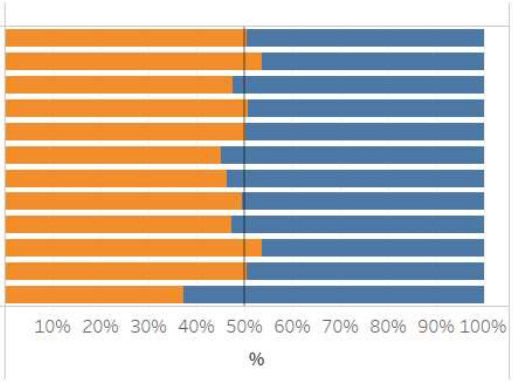
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Groen	Liever natuur in de stad waar ik doorheen kan wandelen [A] OF meer natuur als leefomgeving voor planten en dieren [B]	Onder de 18 18 - 25 jaar 26 - 35 jaar 36 - 50 jaar 51- 65 jaar Ouder dan 65



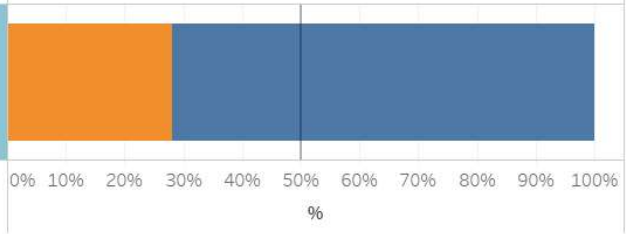
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Groen	Liever natuur in de stad waar ik doorheen kan wandelen [A] OF meer natuur als leefomgeving voor planten en dieren [B]	Binnenstad Leidsche Rijn Noordoost Noordwest Oost Overvecht Vleuten-De Meern West Zuid Zuidwest Buiten Utrecht Weet ik niet



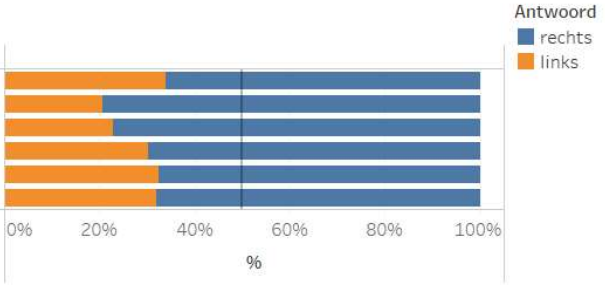
Percentages

Groep	Vraag
Groen	Liever parkeren in de straat [A] OF groen in de straat [B]



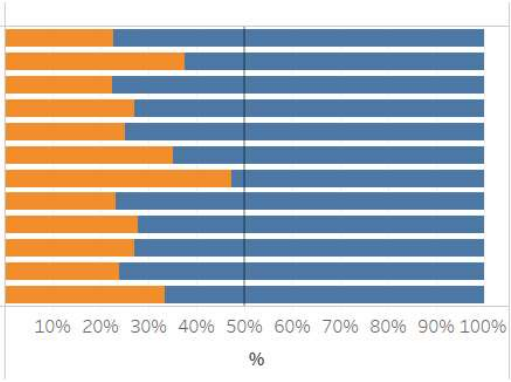
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Groen	Liever parkeren in de straat [A] OF groen in de straat [B]	Onder de 18
		18 - 25 jaar
		26 - 35 jaar
		36 - 50 jaar
		51- 65 jaar
		Ouder dan 65

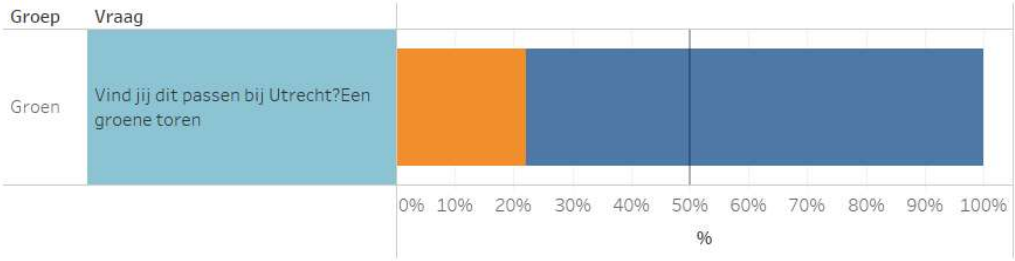


Verhouding rechts/links per wijk

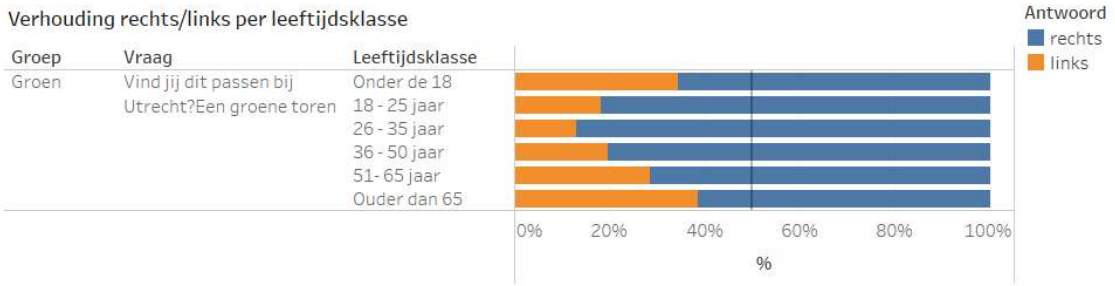
Groep	Vraag	Wijk
Groen	Liever parkeren in de straat [A] OF groen in de straat [B]	Binnenstad
		Leidsche Rijn
		Noordoost
		Noordwest
		Oost
		Overvecht
		Vleuten-De Meern
		West
		Zuid
		Zuidwest
		Buiten Utrecht
		Weet ik niet



Percentages



Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

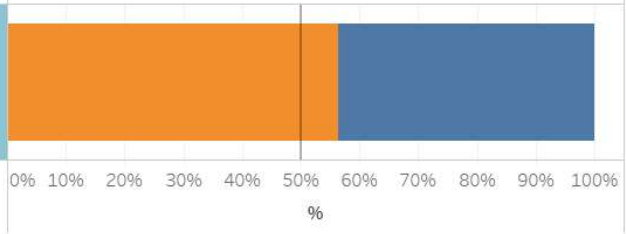


Verhouding rechts/links per wijk



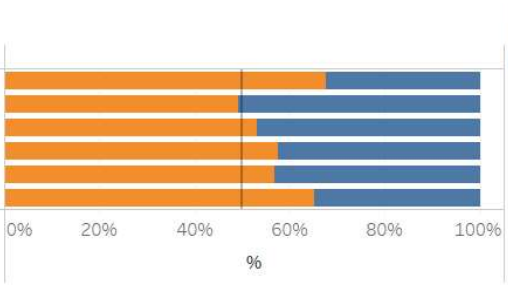
Percentages

Groep	Vraag
Rust en Reuring	Ik wil best wonen in een straat met woningen en bedrijven



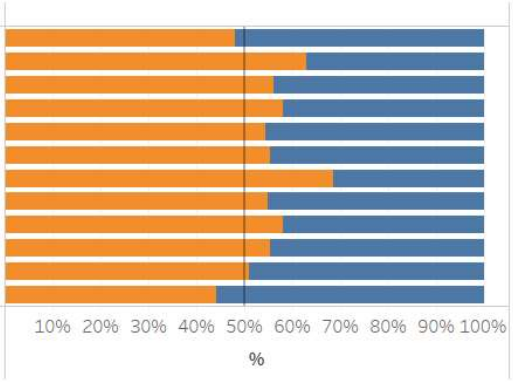
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Rust en Reuring	Ik wil best wonen in een straat met woningen en bedrijven	Onder de 18
		18 - 25 jaar
		26 - 35 jaar
		36 - 50 jaar
		51- 65 jaar
		Ouder dan 65



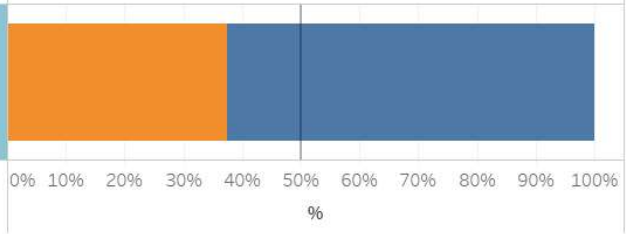
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Rust en Reuring	Ik wil best wonen in een straat met woningen en bedrijven	Binnenstad
		Leidsche Rijn
		Noordoost
		Noordwest
		Oost
		Overvecht
		Vleuten-De Meern
		West
		Zuid
		Zuidwest
		Buiten Utrecht
		Weet ik niet



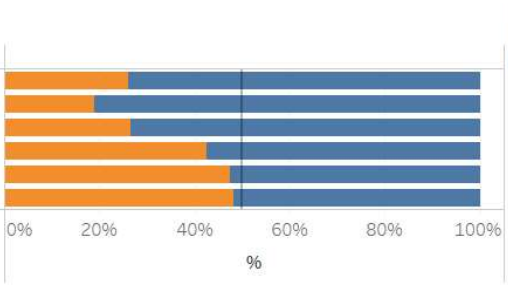
Percentages

Groep	Vraag
Rust en Reuring	Ik wil best wonen in een straat met woningen, horeca en winkels



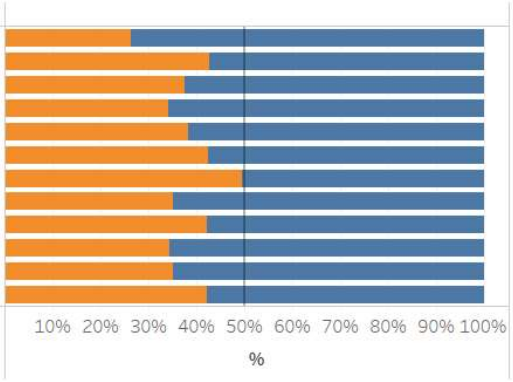
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Rust en Reuring	Ik wil best wonen in een straat met woningen, horeca en winkels	Onder de 18
		18 - 25 jaar
		26 - 35 jaar
		36 - 50 jaar
		51- 65 jaar
		Ouder dan 65



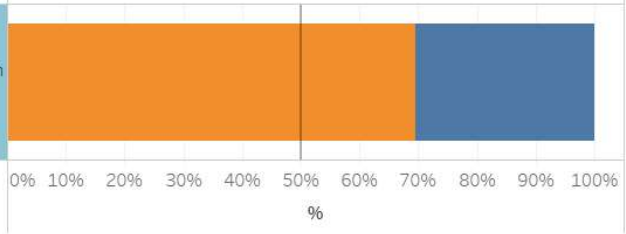
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Rust en Reuring	Ik wil best wonen in een straat met woningen, horeca en winkels	Binnenstad
		Leidsche Rijn
		Noordoost
		Noordwest
		Oost
		Overvecht
		Vleuten-De Meern
		West
		Zuid
		Zuidwest
		Buiten Utrecht
		Weet ik niet



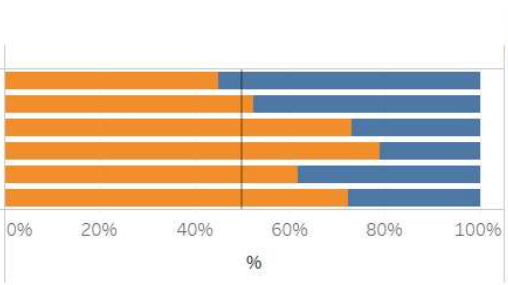
Percentages

Groep	Vraag
Rust en Reuring	Ik wil in de toekomst gedeeld wonen met meerdere vrienden



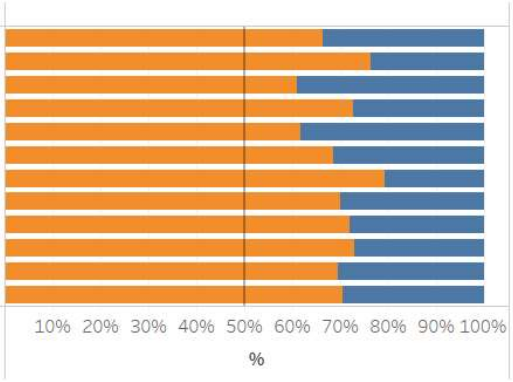
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Rust en Reuring	Ik wil in de toekomst gedeeld wonen met meerdere vrienden	Onder de 18
		18 - 25 jaar
		26 - 35 jaar
		36 - 50 jaar
		51- 65 jaar
		Ouder dan 65

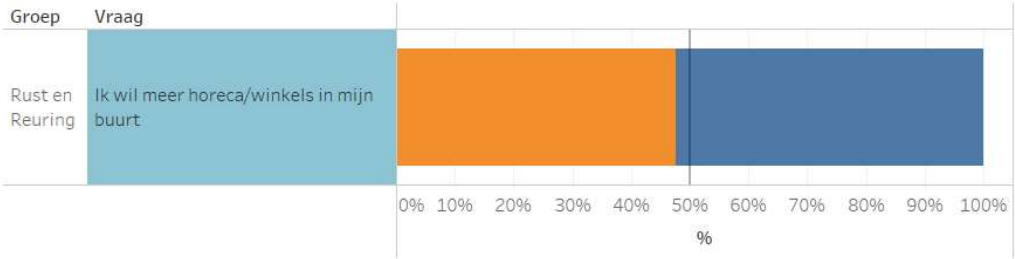


Verhouding rechts/links per wijk

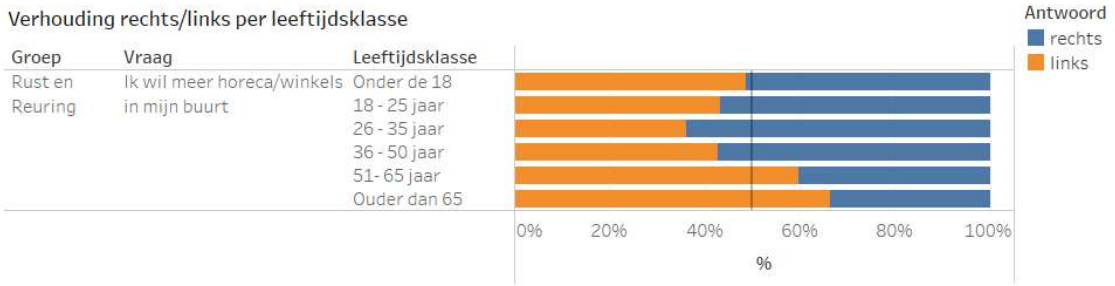
Groep	Vraag	Wijk
Rust en Reuring	Ik wil in de toekomst gedeeld wonen met meerdere vrienden	Binnenstad
		Leidsche Rijn
		Noordoost
		Noordwest
		Oost
		Overvecht
		Vleuten-De Meern
		West
		Zuid
		Zuidwest
		Buiten Utrecht
		Weet ik niet



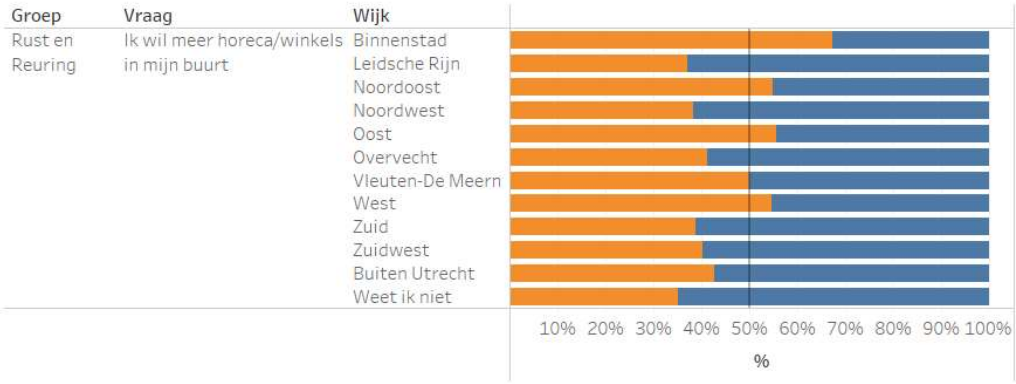
Percentages



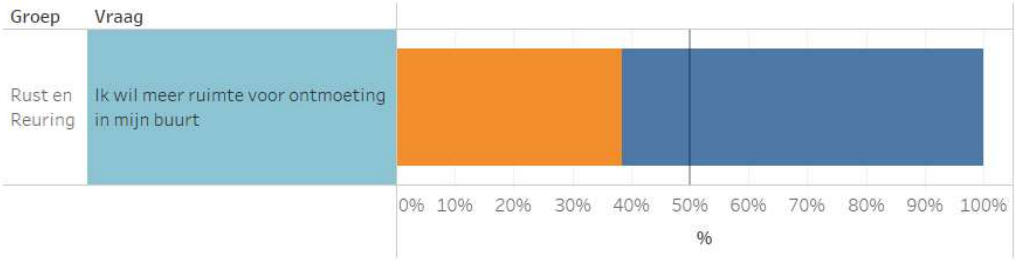
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse



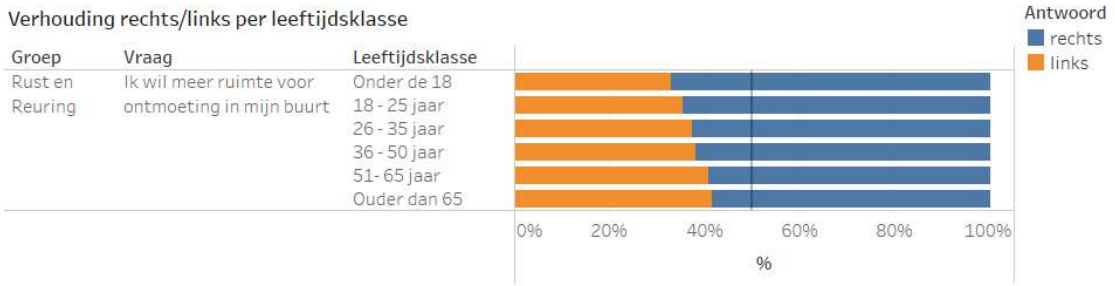
Verhouding rechts/links per wijk



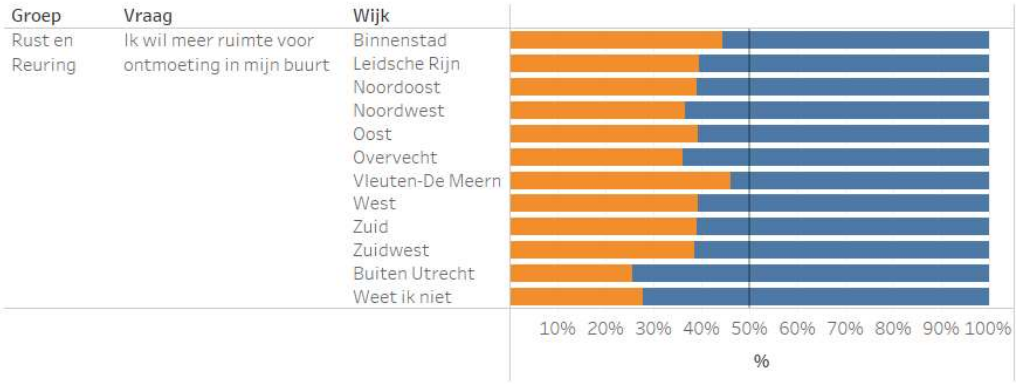
Percentages



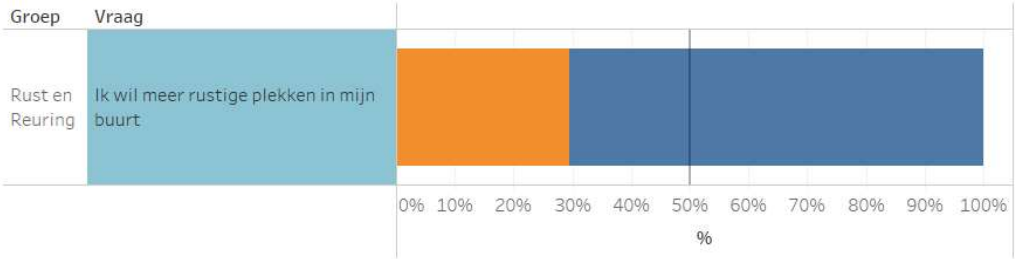
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse



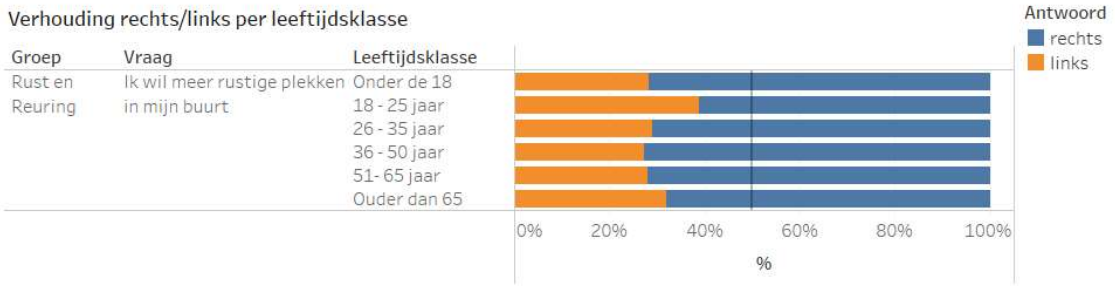
Verhouding rechts/links per wijk



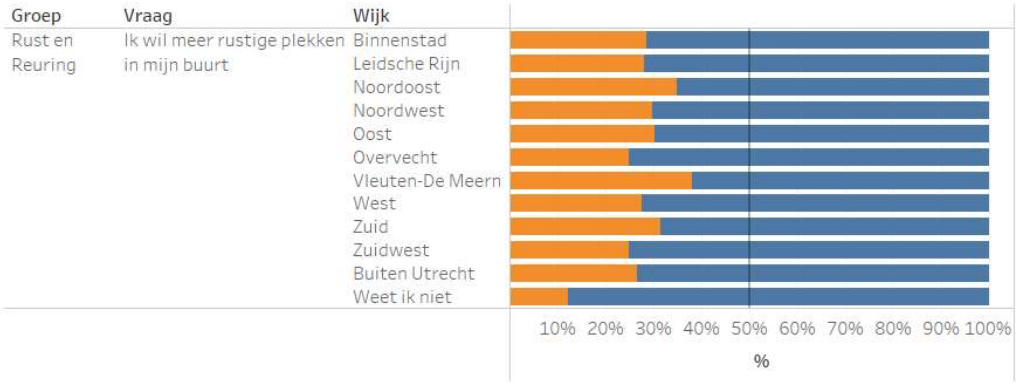
Percentages



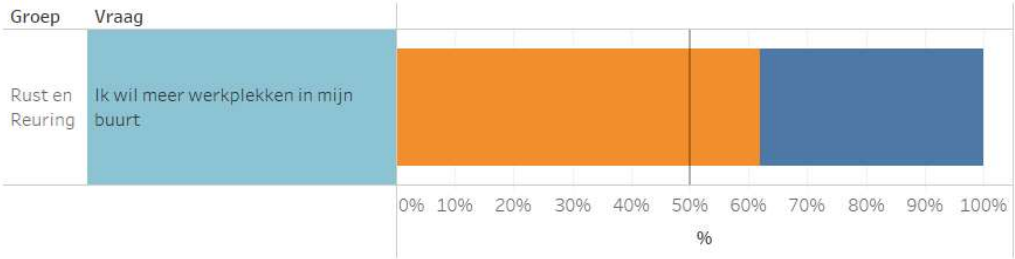
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse



Verhouding rechts/links per wijk



Percentages



Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

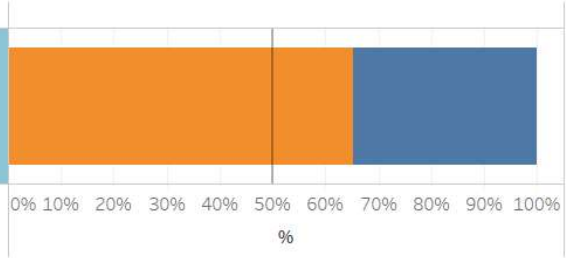


Verhouding rechts/links per wijk



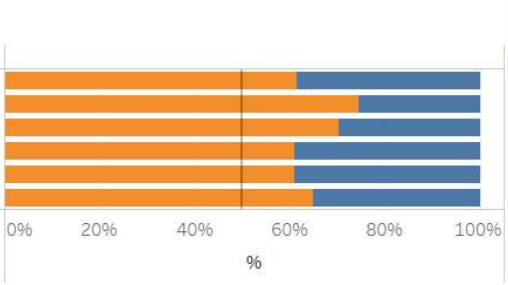
Percentages

Groep	Vraag
Samen leven en veiligheid	Ik wil in de toekomst onder 1 dak kunnen wonen met mijn ouders of mantelzorgers



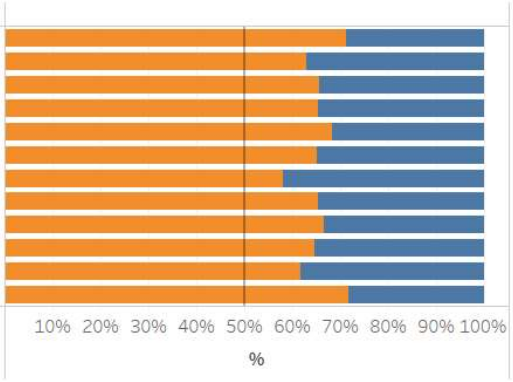
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Samen leven en veiligheid	Ik wil in de toekomst onder 1 dak kunnen wonen met mijn ouders of mantelzorgers	Onder de 18
		18 - 25 jaar
		26 - 35 jaar
		36 - 50 jaar
		51- 65 jaar
		Ouder dan 65



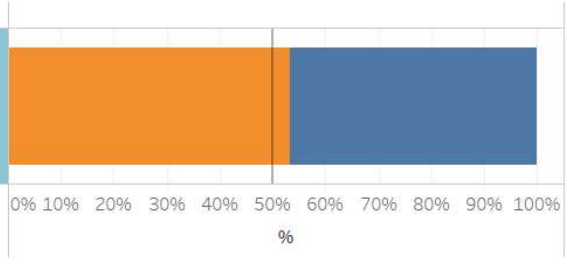
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Samen leven en veiligheid	Ik wil in de toekomst onder 1 dak kunnen wonen met mijn ouders of mantelzorgers	Binnenstad
		Leidsche Rijn
		Noordoost
		Noordwest
		Oost
		Overvecht
		Vleuten-De Meern
		West
		Zuid
		Zuidwest
		Buiten Utrecht
		Weet ik niet



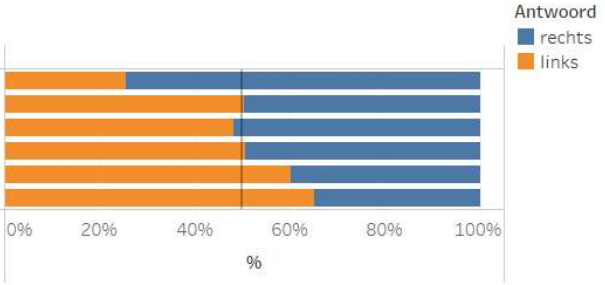
Percentages

Groep	Vraag
Samen leven en veiligheid	Ik wil meer ruimte om te sporten in mijn buurt



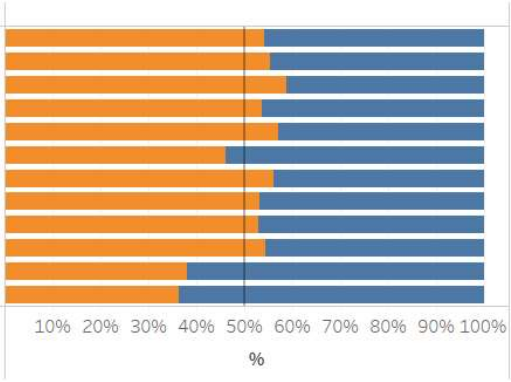
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Samen leven en veiligheid	Ik wil meer ruimte om te sporten in mijn buurt	Onder de 18
		18 - 25 jaar
		26 - 35 jaar
		36 - 50 jaar
		51- 65 jaar
		Ouder dan 65



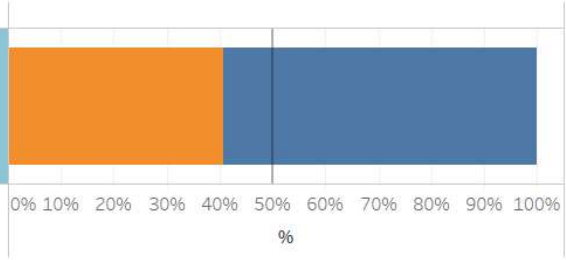
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Samen leven en veiligheid	Ik wil meer ruimte om te sporten in mijn buurt	Binnenstad
		Leidsche Rijn
		Noordoost
		Noordwest
		Oost
		Overvecht
		Vleuten-De Meern
		West
		Zuid
		Zuidwest
		Buiten Utrecht
		Weet ik niet



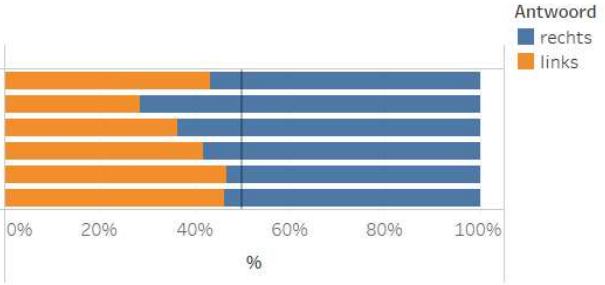
Percentages

Groep	Vraag
Samen leven en veiligheid	Ik wil meer ruimte voor cultuur in mijn buurt



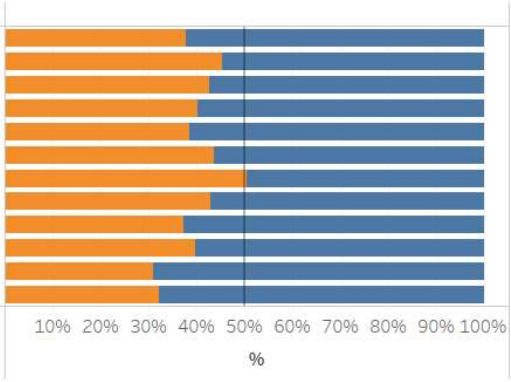
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Samen leven en veiligheid	Ik wil meer ruimte voor cultuur in mijn buurt	Onder de 18
		18 - 25 jaar
		26 - 35 jaar
		36 - 50 jaar
		51- 65 jaar
		Ouder dan 65



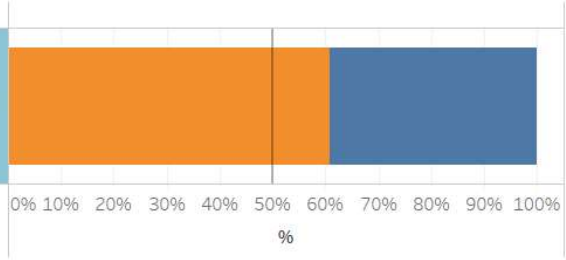
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Samen leven en veiligheid	Ik wil meer ruimte voor cultuur in mijn buurt	Binnenstad
		Leidsche Rijn
		Noordoost
		Noordwest
		Oost
		Overvecht
		Vleuten-De Meern
		West
		Zuid
		Zuidwest
		Buiten Utrecht
		Weet ik niet



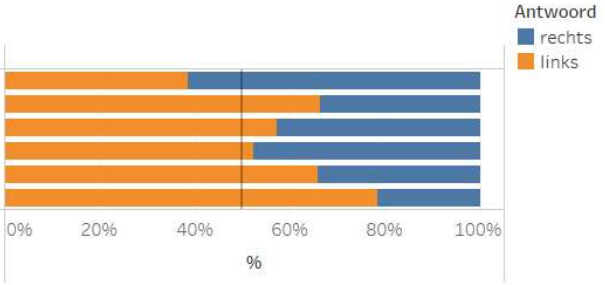
Percentages

Groep	Vraag
Samen leven en veiligheid	Ik wil zelf mijn huis kunnen bouwen



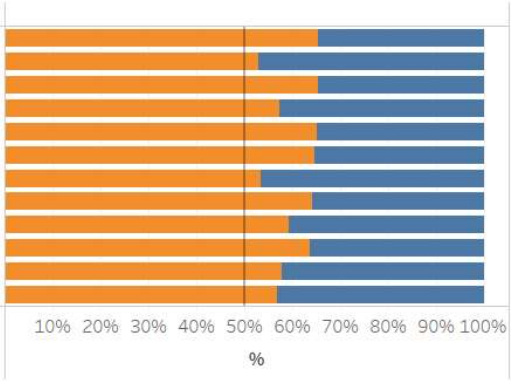
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Samen leven en veiligheid	Ik wil zelf mijn huis kunnen bouwen	Onder de 18
		18 - 25 jaar
		26 - 35 jaar
		36 - 50 jaar
		51- 65 jaar
		Ouder dan 65



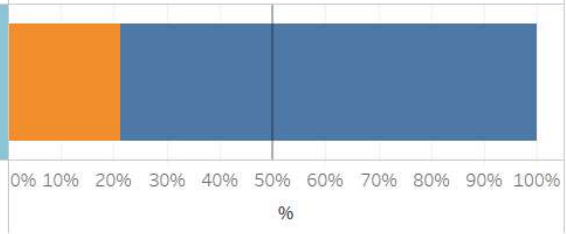
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Samen leven en veiligheid	Ik wil zelf mijn huis kunnen bouwen	Binnenstad
		Leidsche Rijn
		Noordoost
		Noordwest
		Oost
		Overvecht
		Vleuten-De Meern
		West
		Zuid
		Zuidwest
		Buiten Utrecht
		Weet ik niet



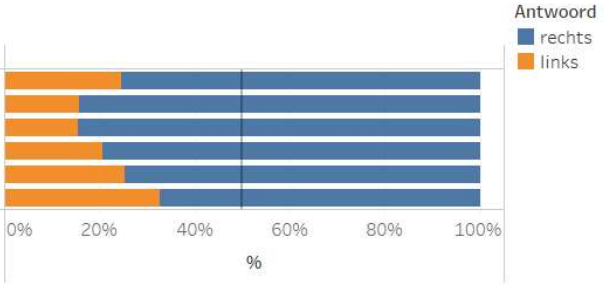
Percentages

Groep	Vraag
Bouwen in de bestaande stad	Ik vind gebouwen tussen de 5 – 10 verdiepingen passen in Utrecht



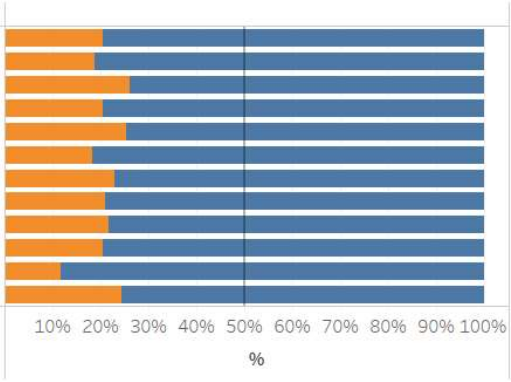
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Bouwen in de bestaande stad	Ik vind gebouwen tussen de 5 – 10 verdiepingen passen in Utrecht	Onder de 18
		18 - 25 jaar
		26 - 35 jaar
		36 - 50 jaar
		51- 65 jaar
		Ouder dan 65



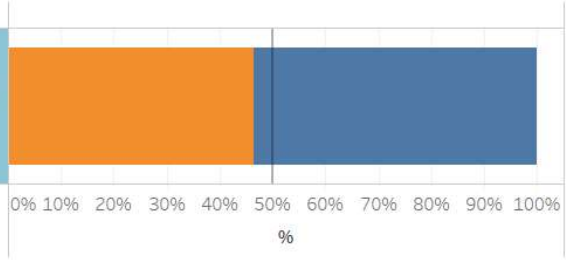
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Bouwen in de bestaande stad	Ik vind gebouwen tussen de 5 – 10 verdiepingen passen in Utrecht	Binnenstad
		Leidsche Rijn
		Noordoost
		Noordwest
		Oost
		Overvecht
		Vleuten-De Meern
		West
		Zuid
		Zuidwest
		Buiten Utrecht
		Weet ik niet



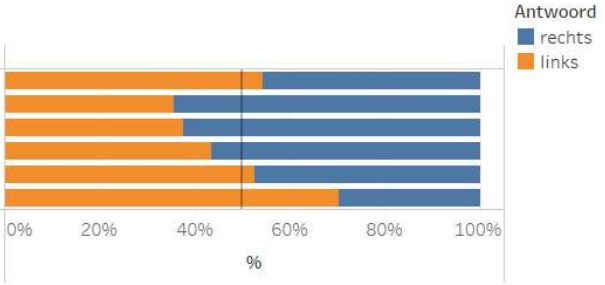
Percentages

Groep	Vraag
Bouwen in de bestaande stad	Ik vind gebouwen tussen de 10 – 25 verdiepingen passen in Utrecht



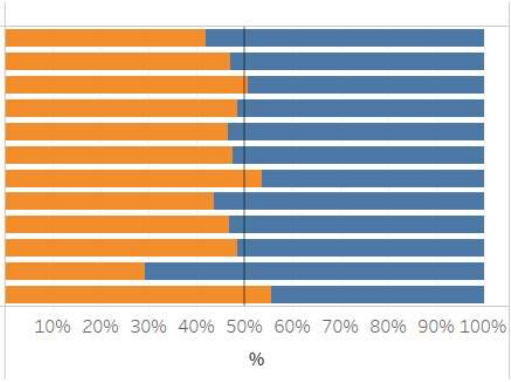
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Bouwen in de bestaande stad	Ik vind gebouwen tussen de 10 – 25 verdiepingen passen in Utrecht	Onder de 18
		18 - 25 jaar
		26 - 35 jaar
		36 - 50 jaar
		51- 65 jaar
		Ouder dan 65



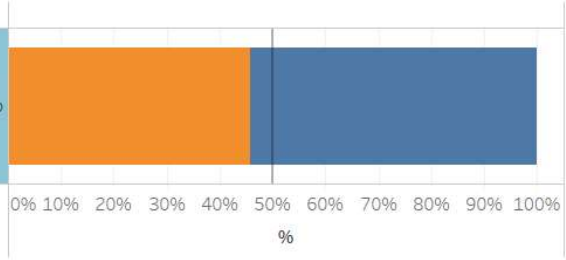
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Bouwen in de bestaande stad	Ik vind gebouwen tussen de 10 – 25 verdiepingen passen in Utrecht	Binnenstad
		Leidsche Rijn
		Noordoost
		Noordwest
		Oost
		Overvecht
		Vleuten-De Meern
		West
		Zuid
		Zuidwest
		Buiten Utrecht
		Weet ik niet



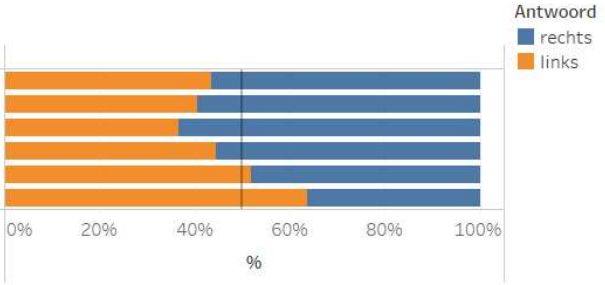
Percentages

Groep	Vraag
Bouwen in de bestaande stad	Ik vind gebouwen met meer dan 25 verdiepingen (70+ meter) passen op enkele plekken in Utrecht



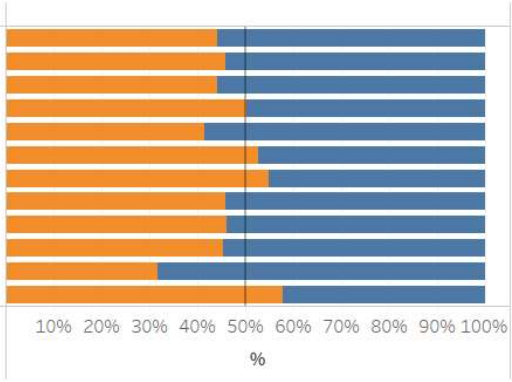
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Bouwen in de bestaande stad	Ik vind gebouwen met meer dan 25 verdiepingen (70+ meter) passen op enkele plekken in Utrecht	Onder de 18 18 - 25 jaar 26 - 35 jaar 36 - 50 jaar 51- 65 jaar Ouder dan 65



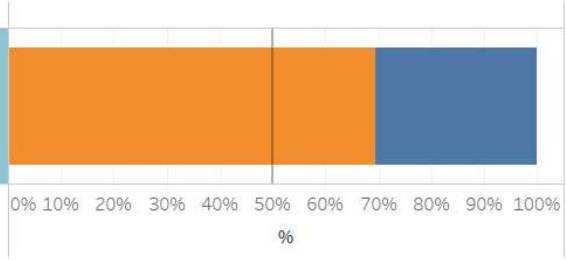
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Bouwen in de bestaande stad	Ik vind gebouwen met meer dan 25 verdiepingen (70+ meter) passen op enkele plekken in Utrecht	Binnenstad Leidsche Rijn Noordoost Noordwest Oost Overvecht Vleuten-De Meern West Zuid Zuidwest Buiten Utrecht Weet ik niet



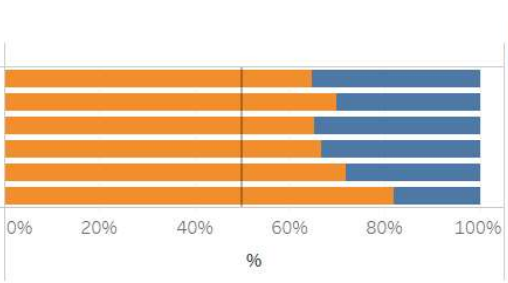
Percentages

Groep	Vraag
Bouwen in de bestaande stad	Ik vind gebouwen met meer dan 50 verdiepingen (150+ meter) passen op enkele plekken in Utrecht



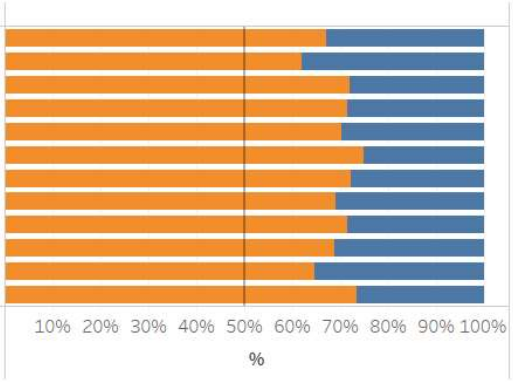
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Bouwen in de bestaande stad	Ik vind gebouwen met meer dan 50 verdiepingen (150+ meter) passen op enkele plekken in Utrecht	Onder de 18
		18 - 25 jaar
		26 - 35 jaar
		36 - 50 jaar
		51- 65 jaar
		Ouder dan 65



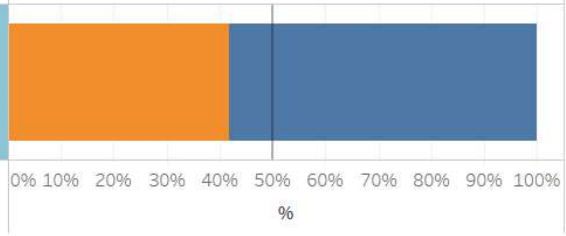
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Bouwen in de bestaande stad	Ik vind gebouwen met meer dan 50 verdiepingen (150+ meter) passen op enkele plekken in Utrecht	Binnenstad
		Leidsche Rijn
		Noordoost
		Noordwest
		Oost
		Overvecht
		Vleuten-De Meern
		West
		Zuid
		Zuidwest
		Buiten Utrecht
		Weet ik niet



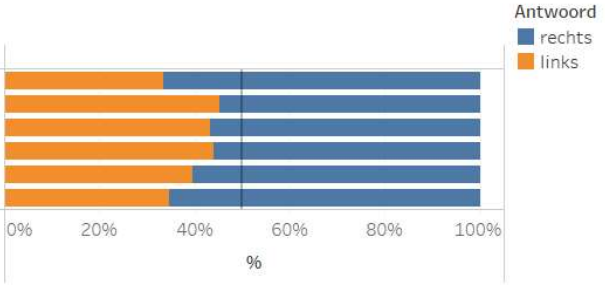
Percentages

Groep	Vraag
Bouwen in de bestaande stad	Liever een aantal verdiepingen boven op een bestaand gebouw [A] OF een modern nieuw gebouw tussen de bestaande gebouwen [B]



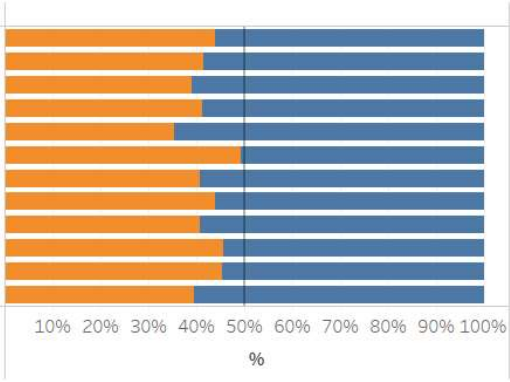
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Bouwen in de bestaande stad	Liever een aantal verdiepingen boven op een bestaand gebouw [A] OF een modern nieuw gebouw tussen de bestaande geb..	Onder de 18 18 - 25 jaar 26 - 35 jaar 36 - 50 jaar 51- 65 jaar Ouder dan 65



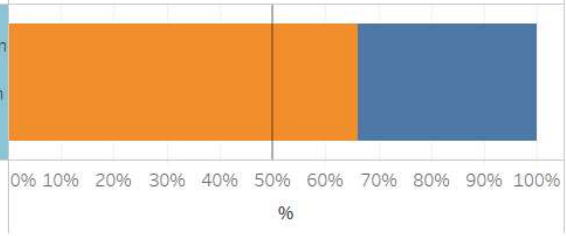
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Bouwen in de bestaande stad	Liever een aantal verdiepingen boven op een bestaand gebouw [A] OF een modern nieuw gebouw tussen de bestaande gebouwen [B]	Binnenstad Leidsche Rijn Noordoost Noordwest Oost Overvecht Vleuten-De Meern West Zuid Zuidwest Buiten Utrecht Weet ik niet



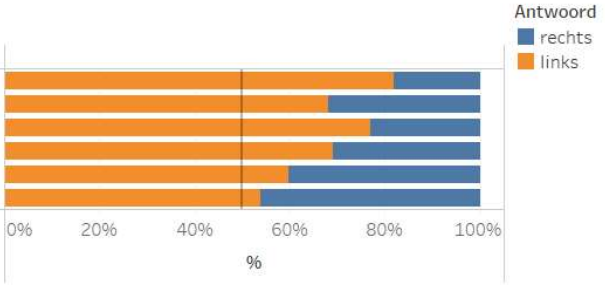
Percentages

Groep	Vraag
Bouwen in de bestaande stad	Liever een grotere woning met eigen voorzieningen [A] OF (kleinere) woning met gedeelde voorzieningen [B]



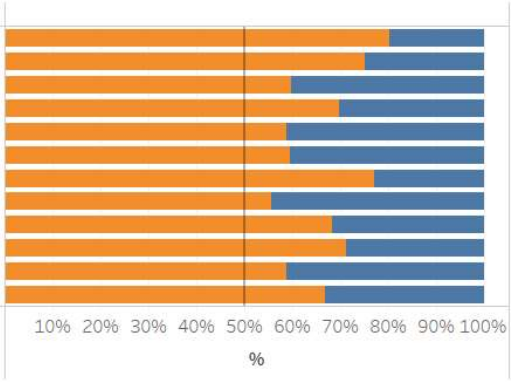
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Bouwen in de bestaande stad	Liever een grotere woning met eigen voorzieningen [A] OF (kleinere) woning met gedeelde voorzieningen [B]	Onder de 18 18 - 25 jaar 26 - 35 jaar 36 - 50 jaar 51- 65 jaar Ouder dan 65



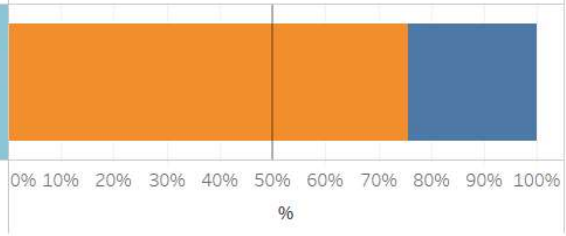
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Bouwen in de bestaande stad	Liever een grotere woning met eigen voorzieningen [A] OF (kleinere) woning met gedeelde voorzieningen [B]	Binnenstad Leidsche Rijn Noordoost Noordwest Oost Overvecht Vleuten-De Meern West Zuid Zuidwest Buiten Utrecht Weet ik niet



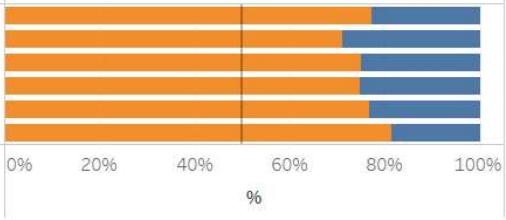
Percentages

Groep	Vraag
Bouwen in de bestaande stad	Liever een paar verdiepingen hoger dan de huizen die er al staan [A] OF ongeveer twee keer zo hoog als de huizen die er al staan [B]



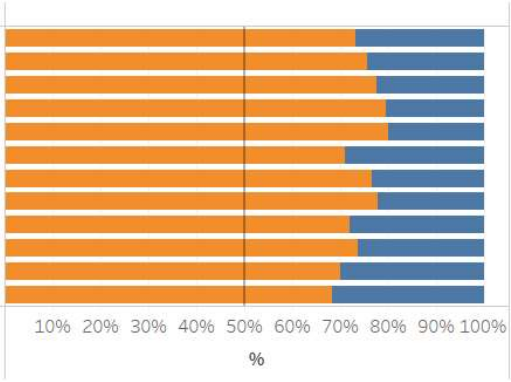
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Bouwen in de bestaande stad	Liever een paar verdiepingen hoger dan de huizen die er al staan [A] OF ongeveer twee keer zo hoog als de huizen die er ..	Onder de 18 18 - 25 jaar 26 - 35 jaar 36 - 50 jaar 51- 65 jaar Ouder dan 65



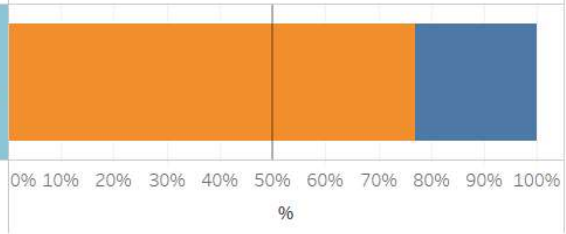
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Bouwen in de bestaande stad	Liever een paar verdiepingen hoger dan de huizen die er al staan [A] OF ongeveer twee keer zo hoog als de huizen die er al staan [B]	Binnenstad Leidsche Rijn Noordoost Noordwest Oost Overvecht Vleuten-De Meern West Zuid Zuidwest Buiten Utrecht Weet ik niet



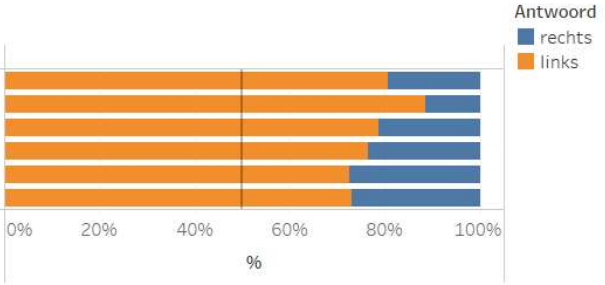
Percentages

Groep	Vraag
Bouwen in de bestaande stad	Liever een verdieping in dezelfde stijl [A] OF een verdieping met een andere stijl [B] boven op bestaande huizen



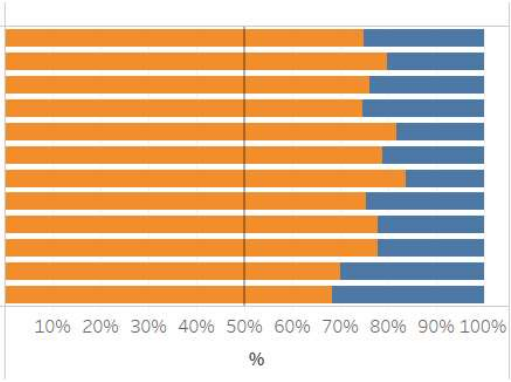
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Bouwen in de bestaande stad	Liever een verdieping in dezelfde stijl [A] OF een verdieping met een andere stijl [B] boven op bestaande huizen	Onder de 18 18 - 25 jaar 26 - 35 jaar 36 - 50 jaar 51- 65 jaar Ouder dan 65



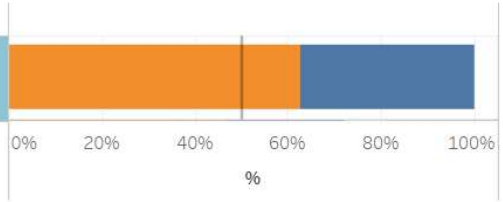
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Bouwen in de bestaande stad	Liever een verdieping in dezelfde stijl [A] OF een verdieping met een andere stijl [B] boven op bestaande huizen	Binnenstad Leidsche Rijn Noordoost Noordwest Oost Overvecht Vleuten-De Meern West Zuid Zuidwest Buiten Utrecht Weet ik niet



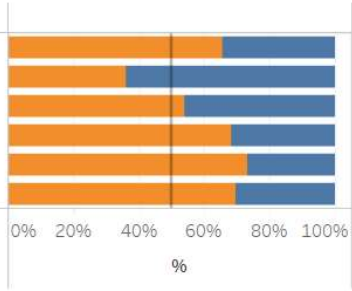
Percentages

Groep	Vraag
Rust en Reuring	Ik wil meer woningen in mijn buurt



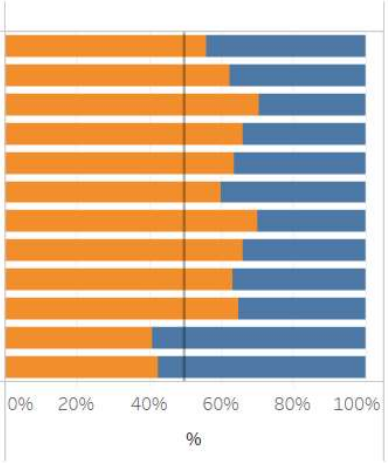
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Rust en Reuring	Ik wil meer woningen in mijn buurt	Onder de 18
		18 - 25 jaar
		26 - 35 jaar
		36 - 50 jaar
		51- 65 jaar
		Ouder dan 65



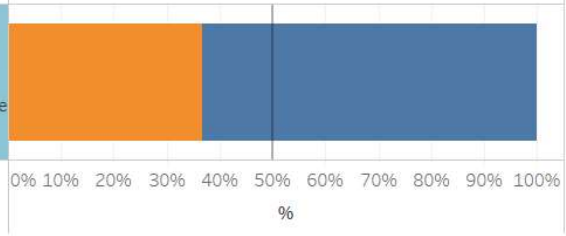
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Rust en Reuring	Ik wil meer woningen in mijn buurt	Binnenstad
		Leidsche Rijn
		Noordoost
		Noordwest
		Oost
		Overvecht
		Vleuten-De Meern
		West
		Zuid
		Zuidwest
		Buiten Utrecht
		Weet ik niet



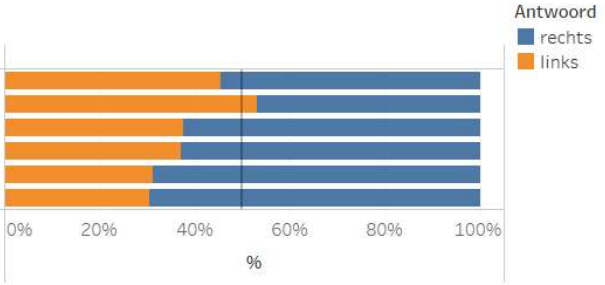
Percentages

Groep	Vraag
Bouwen in de bestaande stad	Liever ongeveer dezelfde hoogte en stijl als de huizen die er al staan [A] OF variatie in bouwstijl met ongeveer dezelfde hoogte huizen die er al staan [B]



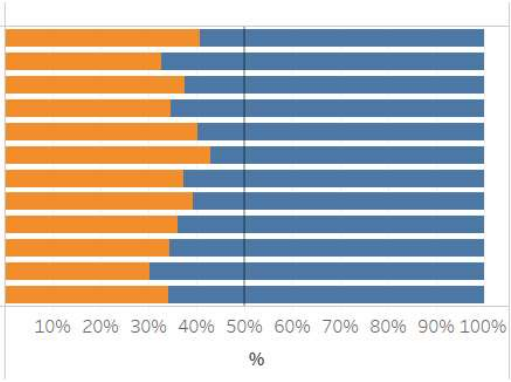
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Bouwen in de bestaande stad	Liever ongeveer dezelfde hoogte en stijl als de huizen die er al staan [A] OF variatie in bouwstijl met ongeveer dezelfde ho..	Onder de 18
		18 - 25 jaar
		26 - 35 jaar
		36 - 50 jaar
		51- 65 jaar
		Ouder dan 65



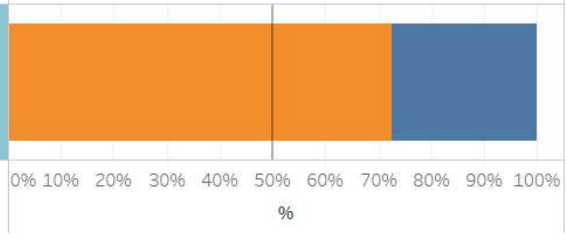
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Bouwen in de bestaande stad	Liever ongeveer dezelfde hoogte en stijl als de huizen die er al staan [A] OF variatie in bouwstijl met ongeveer dezelfde hoogte huizen die er al staan [B]	Binnenstad
		Leidsche Rijn
		Noordoost
		Noordwest
		Oost
		Overvecht
		Vleuten-De Meern
		West
		Zuid
		Zuidwest
		Buiten Utrecht
		Weet ik niet



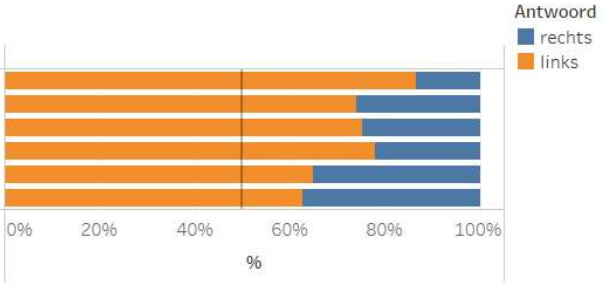
Percentages

Groep	Vraag
Bouwen in de bestaande stad	Liever een woning met eigen voorzieningen [A] OF een woning met gedeelde voorzieningen [B]



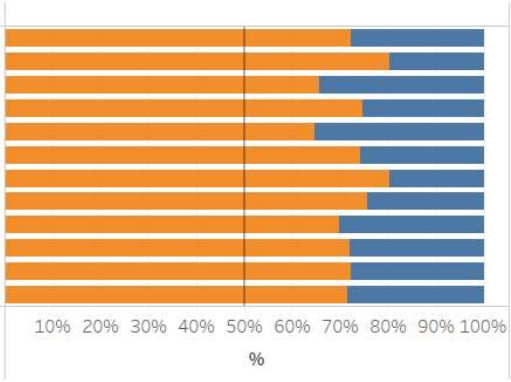
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Bouwen in de bestaande stad	Liever een woning met eigen voorzieningen [A] OF een woning met gedeelde voorzieningen [B]	Onder de 18
		18 - 25 jaar
		26 - 35 jaar
		36 - 50 jaar
		51- 65 jaar
		Ouder dan 65



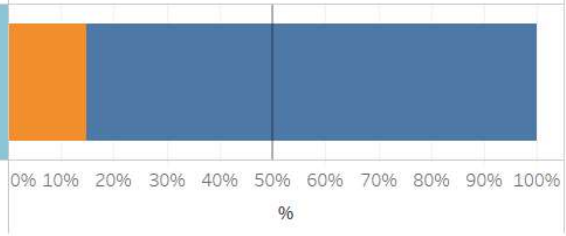
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Bouwen in de bestaande stad	Liever een woning met eigen voorzieningen [A] OF een woning met gedeelde voorzieningen [B]	Binnenstad
		Leidsche Rijn
		Noordoost
		Noordwest
		Oost
		Overvecht
		Vleuten-De Meern
		West
		Zuid
		Zuidwest
		Buiten Utrecht
		Weet ik niet



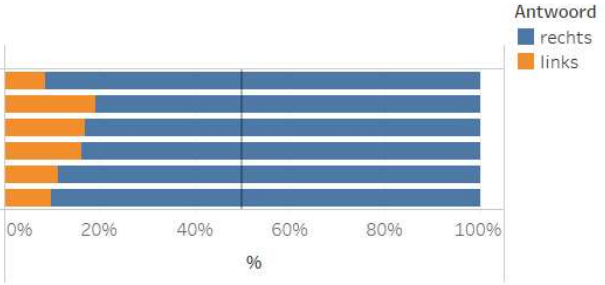
Percentages

Groep	Vraag
Bouwen in de bestaande stad	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een moderne openbare ruimte



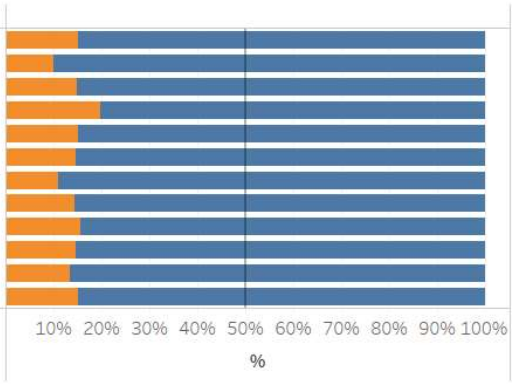
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Bouwen in de bestaande stad	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een moderne openbare ruimte	Onder de 18 18 - 25 jaar 26 - 35 jaar 36 - 50 jaar 51- 65 jaar Ouder dan 65



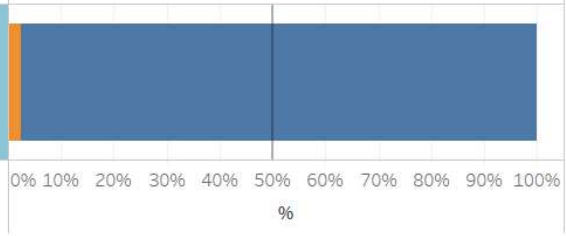
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Bouwen in de bestaande stad	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een moderne openbare ruimte	Binnenstad Leidsche Rijn Noordoost Noordwest Oost Overvecht Vleuten-De Meern West Zuid Zuidwest Buiten Utrecht Weet ik niet



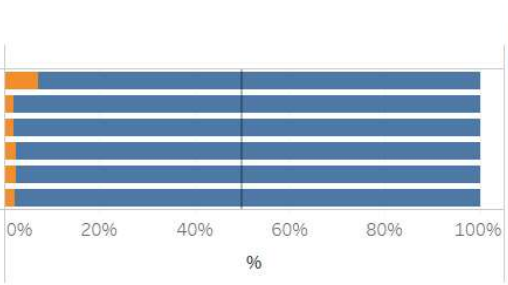
Percentages

Groep	Vraag
Bouwen in de bestaande stad	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een natuurlijke openbare ruimte



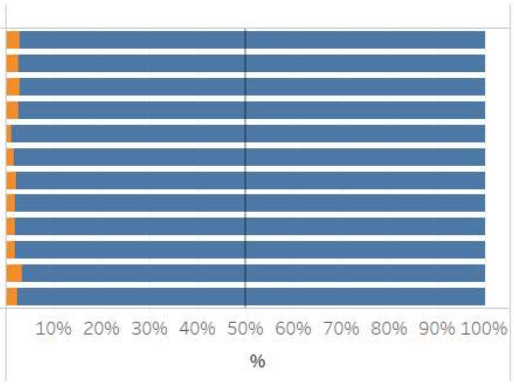
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Bouwen in de bestaande stad	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een natuurlijke openbare ruimte	Onder de 18 18 - 25 jaar 26 - 35 jaar 36 - 50 jaar 51- 65 jaar Ouder dan 65



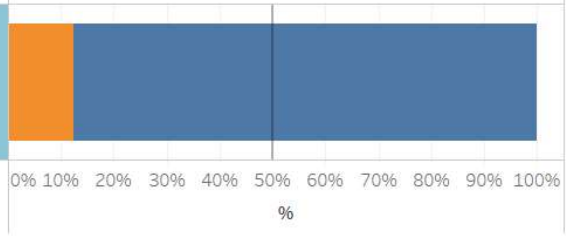
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Bouwen in de bestaande stad	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een natuurlijke openbare ruimte	Binnenstad Leidsche Rijn Noordoost Noordwest Oost Overvecht Vleuten-De Meern West Zuid Zuidwest Buiten Utrecht Weet ik niet



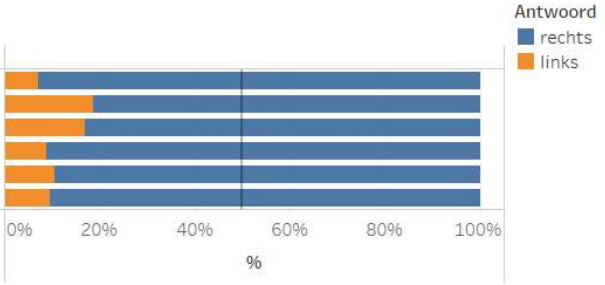
Percentages

Groep	Vraag
Bouwen in de bestaande stad	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een openbare ruimte met waterelementen



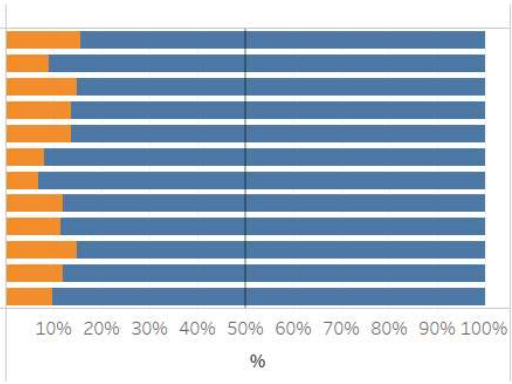
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Bouwen in de bestaande stad	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een openbare ruimte met waterelementen	Onder de 18 18 - 25 jaar 26 - 35 jaar 36 - 50 jaar 51- 65 jaar Ouder dan 65



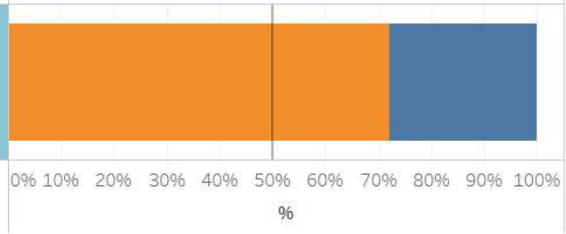
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Bouwen in de bestaande stad	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een openbare ruimte met waterelementen	Binnenstad Leidsche Rijn Noordoost Noordwest Oost Overvecht Vleuten-De Meern West Zuid Zuidwest Buiten Utrecht Weet ik niet



Percentages

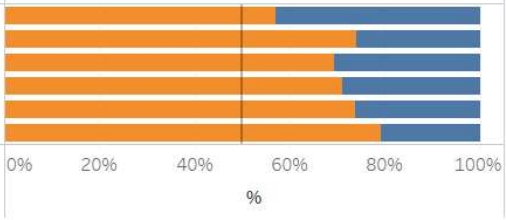
Groep	Vraag
Bouwen in de bestaande stad	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een opvallend, hoog gebouw in de binnenstad



Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

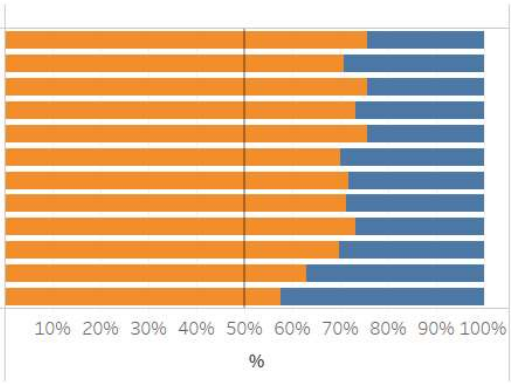


Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Bouwen in de bestaande stad	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een opvallend, hoog gebouw in de binnenstad	Onder de 18
		18 - 25 jaar
		26 - 35 jaar
		36 - 50 jaar
		51- 65 jaar
		Ouder dan 65



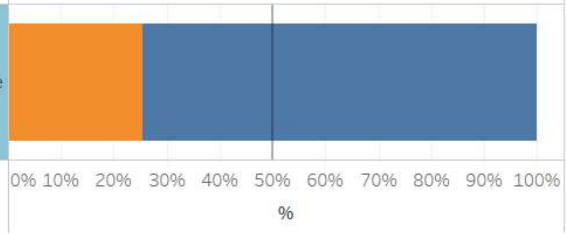
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Bouwen in de bestaande stad	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een opvallend, hoog gebouw in de binnenstad	Binnenstad
		Leidsche Rijn
		Noordoost
		Noordwest
		Oost
		Overvecht
		Vleuten-De Meern
		West
		Zuid
		Zuidwest
		Buiten Utrecht
		Weet ik niet



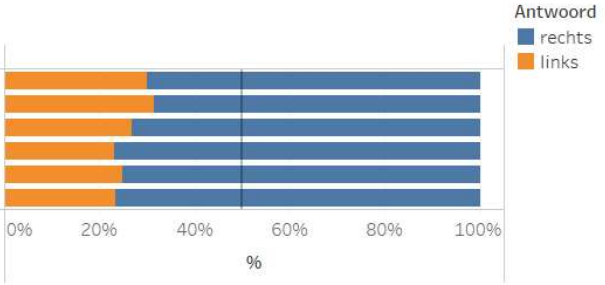
Percentages

Groep	Vraag
Bouwen in de bestaande stad	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een opvallende openbare ruimte waar je ook kunt sporten



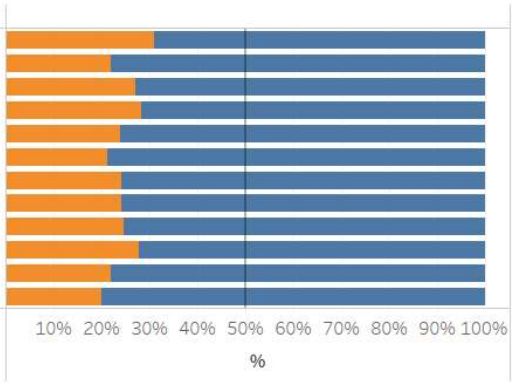
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Bouwen in de bestaande stad	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een opvallende openbare ruimte waar je ook kunt sporten	Onder de 18 18 - 25 jaar 26 - 35 jaar 36 - 50 jaar 51- 65 jaar Ouder dan 65

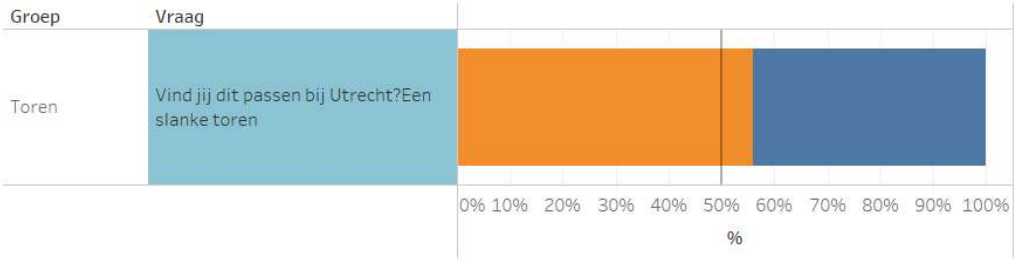


Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Bouwen in de bestaande stad	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een opvallende openbare ruimte waar je ook kunt sporten	Binnenstad Leidsche Rijn Noordoost Noordwest Oost Overvecht Vleuten-De Meern West Zuid Zuidwest Buiten Utrecht Weet ik niet



Percentages



Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

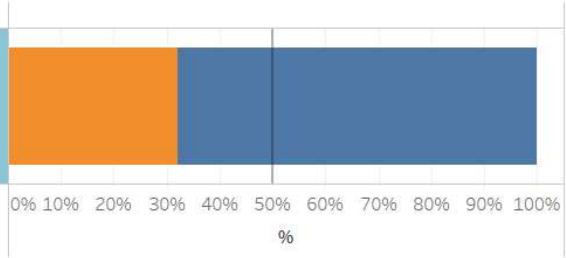


Verhouding rechts/links per wijk



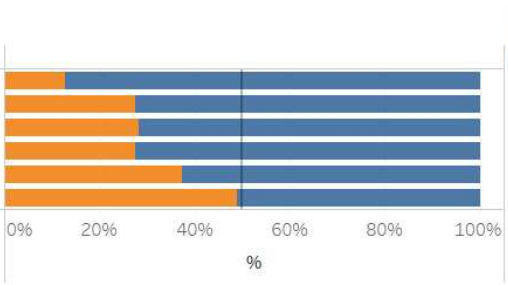
Percentages

Groep	Vraag
Toren	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een spectaculaire top waar je dingen kunt doen



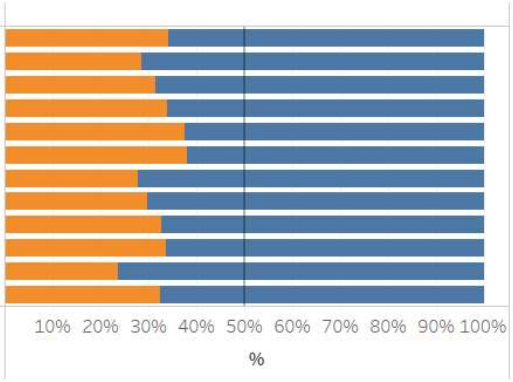
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Toren	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een spectaculaire top waar je dingen kunt doen	Onder de 18
		18 - 25 jaar
		26 - 35 jaar
		36 - 50 jaar
		51- 65 jaar
		Ouder dan 65



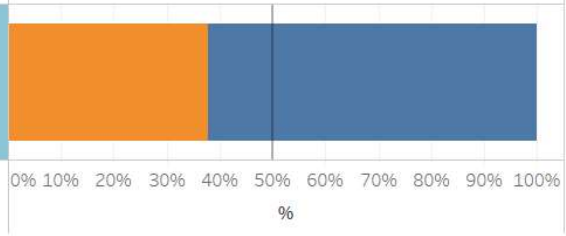
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Toren	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een spectaculaire top waar je dingen kunt doen	Binnenstad
		Leidsche Rijn
		Noordoost
		Noordwest
		Oost
		Overvecht
		Vleuten-De Meern
		West
		Zuid
		Zuidwest
		Buiten Utrecht
		Weet ik niet



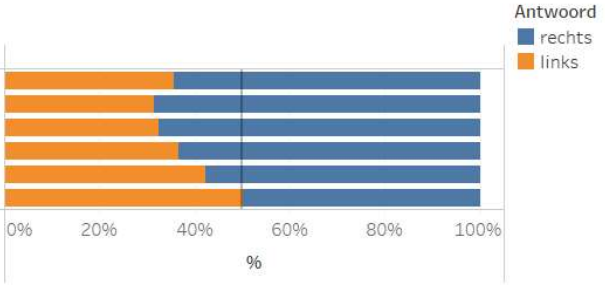
Percentages

Groep	Vraag
Toren	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een subtiele top die een klein beetje anders is dan de rest van de toren



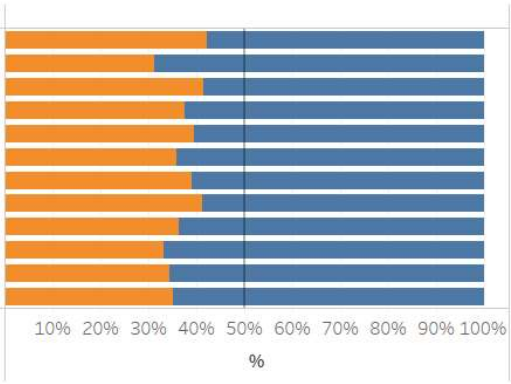
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Toren	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een subtiele top die een klein beetje anders is dan de rest van de toren	Onder de 18
		18 - 25 jaar
		26 - 35 jaar
		36 - 50 jaar
		51- 65 jaar
		Ouder dan 65



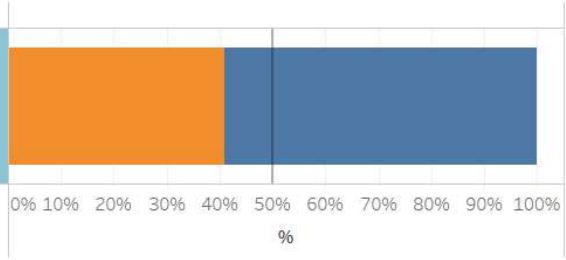
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Toren	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een subtiele top die een klein beetje anders is dan de rest van de toren	Binnenstad
		Leidsche Rijn
		Noordoost
		Noordwest
		Oost
		Overvecht
		Vleuten-De Meern
		West
		Zuid
		Zuidwest
		Buiten Utrecht
		Weet ik niet



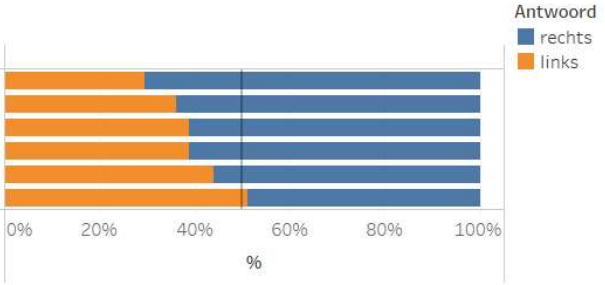
Percentages

Groep	Vraag
Toren	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een top die langzaam smaller wordt



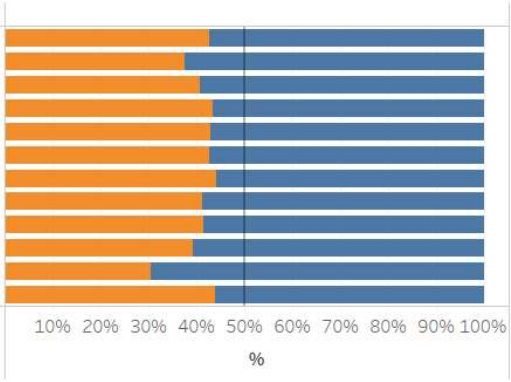
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Toren	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een top die langzaam smaller wordt	Onder de 18
		18 - 25 jaar
		26 - 35 jaar
		36 - 50 jaar
		51- 65 jaar
		Ouder dan 65



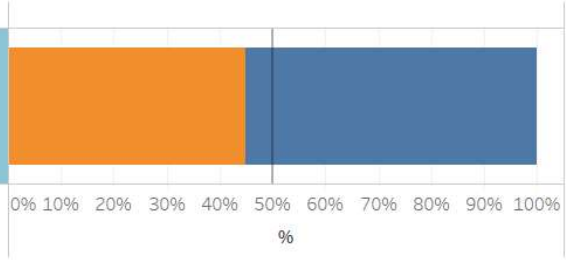
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Toren	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een top die langzaam smaller wordt	Binnenstad
		Leidsche Rijn
		Noordoost
		Noordwest
		Oost
		Overvecht
		Vleuten-De Meern
		West
		Zuid
		Zuidwest
		Buiten Utrecht
		Weet ik niet



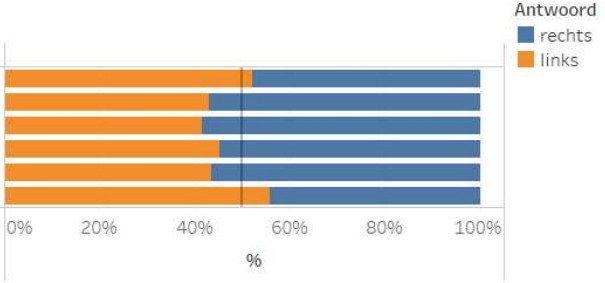
Percentages

Groep	Vraag
Toren	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een top met een bijzondere vorm



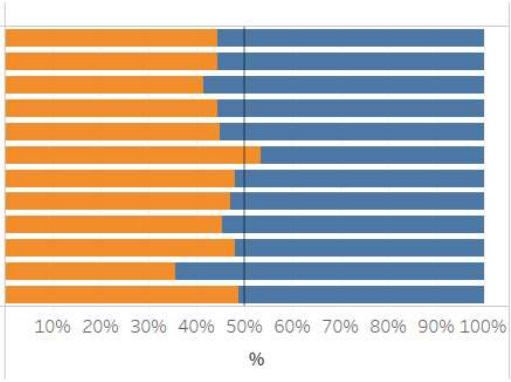
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Toren	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een top met een bijzondere vorm	Onder de 18
		18 - 25 jaar
		26 - 35 jaar
		36 - 50 jaar
		51- 65 jaar
		Ouder dan 65



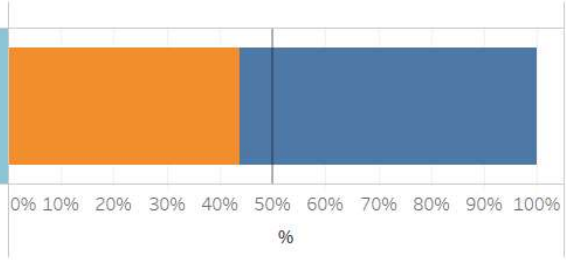
Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Toren	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een top met een bijzondere vorm	Binnenstad
		Leidsche Rijn
		Noordoost
		Noordwest
		Oost
		Overvecht
		Vleuten-De Meern
		West
		Zuid
		Zuidwest
		Buiten Utrecht
		Weet ik niet



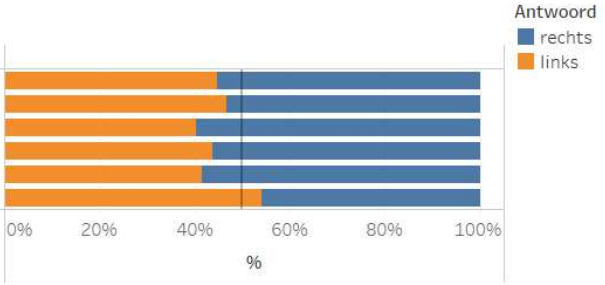
Percentages

Groep	Vraag
Toren	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een toren met een uitgesproken vorm



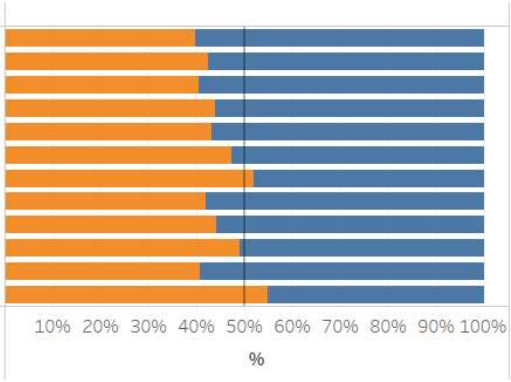
Verhouding rechts/links per leeftijdsklasse

Groep	Vraag	Leeftijdsklasse
Toren	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een toren met een uitgesproken vorm	Onder de 18
		18 - 25 jaar
		26 - 35 jaar
		36 - 50 jaar
		51- 65 jaar
		Ouder dan 65



Verhouding rechts/links per wijk

Groep	Vraag	Wijk
Toren	Vind jij dit passen bij Utrecht?Een toren met een uitgesproken vorm	Binnenstad
		Leidsche Rijn
		Noordoost
		Noordwest
		Oost
		Overvecht
		Vleuten-De Meern
		West
		Zuid
		Zuidwest
		Buiten Utrecht
		Weet ik niet



IN GESPREK MET UTRECHTERS

OVER DE TOEKOMST VAN ONZE STAD

DE RODE DRAAD GEBASEERD OP STRAATINTERVIEWS EN ONLINE ENQUÊTES TIJDENS DE EERSTE RONDE VAN TOEKOMSTGESPREKKEN

DE RODE DRAAD*

Veel Utrechters willen graag meer groen in de stad met voldoende ruimte voor rust, voorzieningen en ontmoeting. Hun zorg is: hoe leven we samen in de veranderende stad, nu en in de toekomst?

MEER GROEN

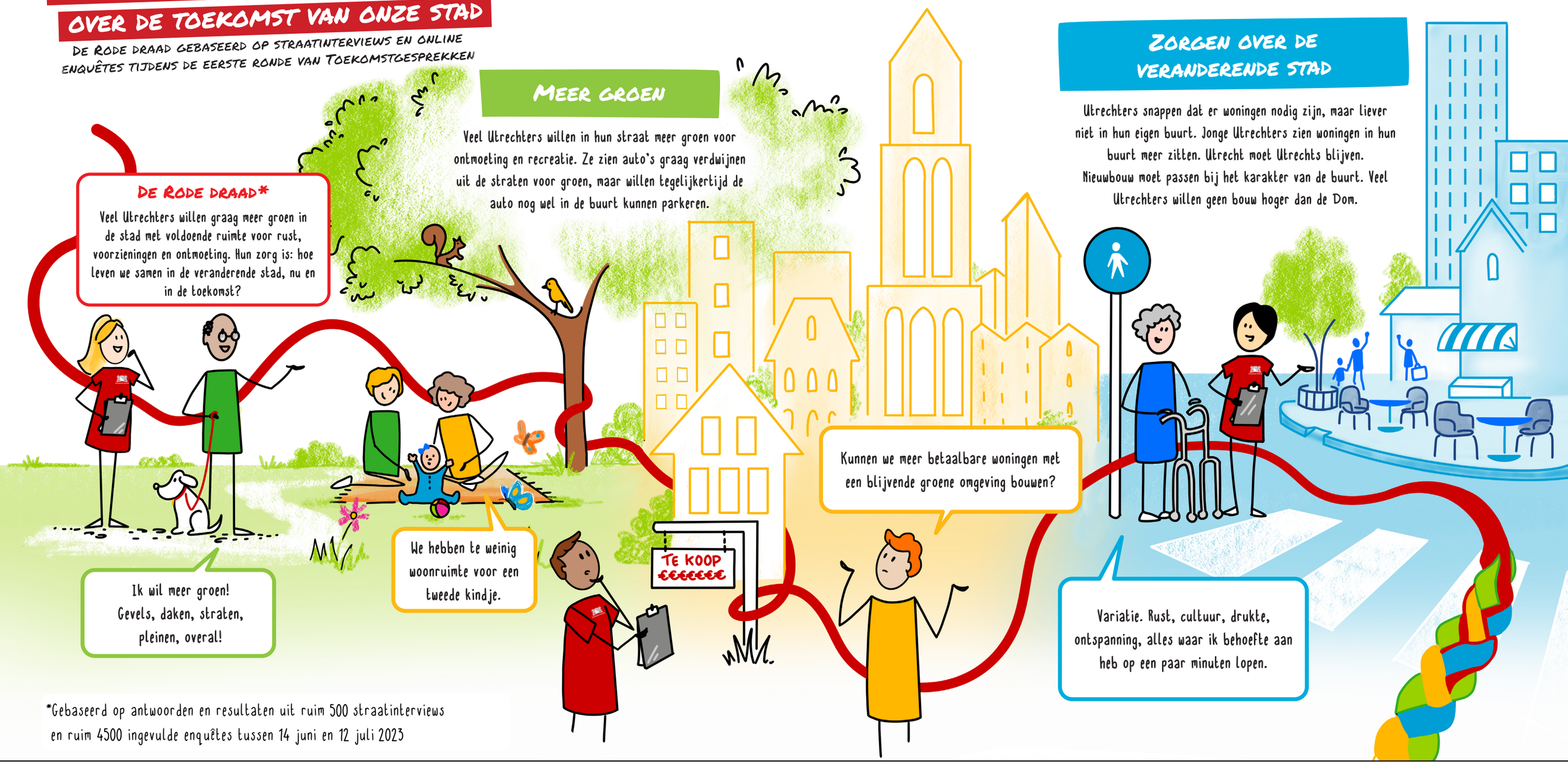
Veel Utrechters willen in hun straat meer groen voor ontmoeting en recreatie. Ze zien auto's graag verdwijnen uit de straten voor groen, maar willen tegelijkertijd de auto nog wel in de buurt kunnen parkeren.

RUST EN DRUKTE

Utrechters zien graag een levendige stad, maar ook met rust dichtbij huis. En gevarieerde wijken met ruimte voor ontmoeten, ontspannen, sport en recreatie, evenementen, horeca en winkels.

ZORGEN OVER DE VERANDERENDE STAD

Utrechters snappen dat er woningen nodig zijn, maar liever niet in hun eigen buurt. Jonge Utrechters zien woningen in hun buurt meer zitten. Utrecht moet Utrechts blijven. Nieuwbouw moet passen bij het karakter van de buurt. Veel Utrechters willen geen bouw hoger dan de Dom.



*Gebaseerd op antwoorden en resultaten uit ruim 500 straatinterviews en ruim 4500 ingevulde enquêtes tussen 14 juni en 12 juli 2023

Gemeente Utrecht

MEER WETEN?

Lees meer over de resultaten en het vervolg op: utrecht.nl/toekomstgesprekken

IN GESPREK MET UTRECHTERS

OVER DE TOEKOMST VAN ONZE STAD

VERDIEPENDE GESPREKKEN OVER KWALITEIT EN LEEFBAARHEID VAN DE STAD

DE RODE DRAAD*

In de 2e ronde van de Toekomstgesprekken zijn vier kwaliteiten naar voren gekomen die Utrechters belangrijk vinden bij het ontwikkelen en inrichten van de stad. Deze kwaliteiten werken we verder uit in de Stedenbouwvisie.

DE MENS VOOROP

Zet de mens voorop bij het ontwerpen van gebouwen en omgeving. Maak voorzieningen op loopafstand en toegankelijk voor iedereen. Ruimtes moeten open en uitnodigend zijn. Laat Utrechters meedoen met het ontwerpen en inrichten van hun omgeving.

AANGENAME EN GROENE LEEFOMGEVING

Richt de beschikbare ruimte zo groen en zo gevarieerd mogelijk in. Heb aandacht voor klimaatverandering, zon en wind. Groen zorgt voor een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving.

DIVERSITEIT EN MENGING

Behoud het eigen karakter van dorpen, wijken en buurten. Creëer diversiteit in soorten woningen en voorzieningen. Zorg voor rustig wonen en levendigheid dichtbij.

RUIMTE VOOR ONTMOETING

Zorg dat de ruimte in en om gebouwen fijn en veilig is, met plekken waar mensen kunnen samenkomen. Dat zorgt voor onderlinge verbondenheid en sociaal contact.

Behoud de diversiteit van Utrecht. Geen wijk is hetzelfde en dat is een kracht!

Ook een plekje voor ouderen om vrienden te maken, een soort ouderenhangplek.

Vergeet niet het klimaat. Hittestress, hoosbuien en meer. In de openbare ruimte moet veel ruimte komen voor water en vergroening.

Als je het goed doet voor mensen die minder mobiel zijn, dan doe je het goed voor iedereen.

*Gebaseerd op antwoorden en resultaten uit het jongerendebat, de Sustainable City Challenge, verdiepende gesprekken met Utrechters, het debat van Aorta met professionals, een spel met basisschoolleerlingen en een buurtborrel met bewoners van Zijdebalen. Alle gesprekken zijn in de 2e helft van 2023 gevoerd.

Gemeente Utrecht

MEER WETEN?

Lees meer over de resultaten en het vervolg op: utrecht.nl/toekomstgesprekken

Verslag tweede ronde Toekomstgesprekken

Stedenbouwvisie
Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht













INHOUDSOPGAVE

Inleiding	2
Verslag Sustainable City Challenge	4
Verdiepend gesprek #1	18
Debatavond architectuurcentrum Aorta	25
Beeldverslag debatavond Aorta	31
Overige adviezen debatavond Aorta	32
Verdiepend gesprek #2	34
Spel basisschoolleerlingen ‘Toekomst van Utrecht’	44
Jongerendebat Utrecht Challenge Alliantie	49
Buurtborrel Zijdebalen ‘Wonen op hoogte’	55

INLEIDING

De stedenbouwvisie is tot stand gekomen via een uitgebreid participatieproces met de stad. Gemeente Utrecht organiseerde hiervoor allerlei toekomstgesprekken voor verschillende (groepen) Utrechters. De gesprekken vonden plaats op verschillende locaties en manieren, met een diverse mix van prikkelende en uitnodigende vormen voor iedereen. De inbreng uit alle gesprekken vormt input voor de stedenbouwvisie.

Eerste ronde toekomstgesprekken

Voor de zomer van 2023 hebben we met behulp van een digitale enquête en straatinterviews verkennend opgehaald wat Utrechters belangrijk vinden voor de toekomstige inrichting van de stad. Dit deden we aan de hand van de laagdrempelige onderzoekstool Swipocratie. In deze ronde dachten veel mensen mee. Ruim 4.500 mensen vulden de digitale enquête in. Op straat gingen ruim 100 ambtenaren van de gemeente met meer dan 550 mensen persoonlijk in gesprek. Dit deden zij verspreid over twaalf dagen in alle Utrechtse wijken.



Foto: Samuel Wagner

Drie thema's

Het resultaat van deze eerste verkennende ronde hebben we samengevat in drie thema's die we in de tweede ronde toekomstgesprekken verder hebben uitgediept met geïnteresseerden.

1. *Meer groen*: we hebben te maken met klimaatverandering, maar ook met woningnood. Hoe kunnen we toch zoveel mogelijk vergroenen? Welke keuzes moeten we maken?
2. *Rust en drukte*: hoe kunnen we in een drukker wordende stad zorgen voor voldoende rust? En hoe houden we de wijken tegelijkertijd voldoende levendig?
3. *De veranderende stad*: hoe zorgen we dat in de stad iedereen zich fijn kan (blijven) voelen en prettig kan (blijven) samenleven? Hoe maken we hoogbouw met een groene buitenruimte van hoge kwaliteit? En wat verstaan we dan onder kwaliteit?

Tweede ronde toekomstgesprekken

In het najaar van 2023 zijn we in de tweede ronde van de toekomstgesprekken op allerlei manieren en momenten met verschillende (groepen) Utrechters verdiepend in gesprek gegaan over bovenstaande vragen. Soms organiseerden we deze gesprekken en activiteiten zelf. Soms sloten we aan bij wat anderen al organiseerden. Hieronder een overzicht:

1. *Van 2 tot en met 6 oktober*: 'sustainable city challenge'. Studenten bedachten ontwerpoplossingen voor onder andere meer vergroening en leefbaarheid.
2. *7 en 20 november*: we organiseerden voor Utrechters 2 verdiepende gesprekken in restaurant Karma Kebab en in stadion Galgenwaard.
3. *9 november*: architectuurcentrum Aorta organiseerde een debatavond voor professionals en andere belangstellenden.
4. *29 november*: leerlingen van groep 7 en 8 bouwden spelenderwijs hun toekomstige stad.

5. *12 december*: deelnemers van de 'sustainable city challenge' bespraken in een jongerendebat een aantal vragen en dilemma's voor de stedenbouwvisie.
6. *16 december*: we spraken bewoners van hoogbouwappartementen bij een buurtborrel over hun woonervaringen.

Verslagen
De gemeente vindt het belangrijk om transparant te zijn. Daarom kunt u hieronder per activiteit de letterlijke verslagen terugvinden. Sommige activiteiten zijn door externe partijen georganiseerd. Zij hebben dan ook het verslag gemaakt. Die verslagen zijn daarom in een andere huisstijl opgemaakt.



Utrecht
Challenge
Alliantie

Sustainable City Challenge 2023





Inhoud

1. De challenge **3**
1.1 Inleiding 3
1.2 Gesprek met burgemeester Sharon Dijksma 4
1.3 Ervaringen vanuit de challenge 5

2. De aanpak **6**

3. De vraagstukken **7**
3.1 De vier vraagstukken 7
3.2 Frisse ideeën en duurzaam ontwerp voor Utrecht Science Park 7
3.3 Inspiratie voor gezonde en hechte communities voor Cartesius 8

4. De oplossingen **9**
4.1 Een groener en meer verbonden Utrecht Science Park 9
4.2 Ruimte maken voor rust en ontspanning in Cartesius 10
4.3 Een ontmoetingsplaats voor meer verbinding in Overvecht 11
4.4 Aandacht voor actieve mobiliteit in Utrecht-Oost 12

5. Het vervolg **13**



Seth Carnill - Utrecht Science Week

1. De Challenge

1.1 Inleiding

Utrecht werkt aan een duurzame en gezonde toekomst. Met een ambitieuze ruimtelijke strategie en de ontwikkeling van een nieuwe stedenbouwkundige visie zet de stad koers uit voor gezond stedelijk leven voor iedereen in deze snelgroeiende stad. En daar kan iedereen aan bijdragen.

“Ik vind het leuk dat het echt heel interdisciplinair is. Je komt echt mensen tegen vanuit allerlei verschillende afkomsten en verschillende studies”

Thimo van Gurchom
Student Bio Inspired Innovation,
Universiteit Utrecht

Begin oktober - als onderdeel van de Utrecht Science Week - startten ruim honderd studenten vanuit het Utrechtse mbo, hbo en wo aan alweer de vierde editie van de Sustainable City Challenge. Hun missie? Het bedenken van slimme, duurzame oplossingen voor verschillende duurzame vraagstukken in Utrecht, in vier verschillende wijken: Cartesius, Utrecht Science Park, Overvecht en Utrecht-Oost.

Studenten van Hogeschool Utrecht, ROC Midden Nederland, Universiteit Utrecht en MBO Utrecht werkten vijf dagen lang samen, waarbij ze in gesprek met bewoners, opdrachtgevers en experts op zoek gingen naar vernieuwende ideeën. Ook leren ze zichzelf en de andere studenten goed kennen en ontwikkelden nieuwe vaardigheden, reden dat de challenge ook onderdeel is van MDT Utrecht.

In de challenge droegen studenten ook bij aan de Toekomstgesprekken van Gemeente Utrecht, waarbij de gemeente met haar inwoners in gesprek is over de inrichting van de toekomstige stad. De gesprekken met inwoners tijdens de challenge gaven daar ook weer nieuwe inzichten voor.

Het resultaat? Nieuwe inzichten, leuke nieuwe contacten en mooie reeks oplossingen die de stad dan 100 studenten denken mee over een duurzame toekomst voor Utrecht

De Sustainable City Challenge richtte zich op de thema’s gezond stedelijk leven, vergroening en klimaatadaptatie, welzijn en betrokkenheid en actieve mobiliteit. De inzet en creativiteit van de studententeams hebben geleid tot mooie en concrete oplossingen. De vier winnende oplossingen, één voor elke wijk, dragen bij aan meer rust, ontspanning en contact in Cartesius, groene ontmoetingsplekken op het Utrecht Science Park, gezondere mobiliteit in Utrecht-Oost en meer (sportief) sociaal contact tussen bewoners van Overvecht rond SVO De DREEF.

Tijdens de finale maakte burgemeester Sharon Dijksma deze vier winnende concepten bekend namens alle betrokken organisaties en de betreffende wijken. Komende tijd worden de beste ideeën samen met partners in de wijk verder uitgewerkt - met hulp van studenten - en waar mogelijk ook doorontwikkeld.
In dit magazine gaan we dieper in op de duurzaamheidsvraagstukken waarmee de studenten aan de slag zijn gegaan en de waarde van de oplossingen voor de stad Utrecht. Opdrachtgevers delen hun perspectieven en studenten delen hun ervaringen. Ontdek de innovatieve oplossingen die zijn bedacht en lees hoe we, in samenwerking met partners, bewoners en studenten, Utrecht hiermee weer iets duurzamer willen maken.

100+ Studenten	**4** Thema's	**17** Oplossingen
4 Onderwijs instellingen	**4** Vraagstukken	**4** Winnaars
43 Opleidingen	**4** Utrechtse wijken	**15** Partners
10 Nationaliteiten		

"Op dag 2 gaan we met de studenten de wijk in. We spreken de wijkbewoners voor wie wij het vraagstuk beantwoorden. Alleen op deze manier kunnen studenten in een korte tijd empathie opbouwen voor deze bewoners. Wie zijn dit precies en hoe zo'n doeltreffend mogelijk antwoord bedenken?"

- Kamiel van Haasen, Coach Fundamentals

1.2 Gesprek met burgemeester Sharon Dijksma

Waarom is het belangrijk dat studenten meedoen aan de Sustainable City Challenge?
De Utrechtse burgemeester Sharon Dijksma beantwoordt tijdens de challenge deze vraag en benadrukt het belang van het thema duurzaamheid bij jonge mensen. De Sustainable City Challenge levert een belangrijke bijdrage omdat het gaat om thema waar de stad Utrecht zich ook mee bezig houdt, thema's zoals leefbaarheid en de toekomst. Voor een leefbare toekomst hebben we volgens de burgemeester heel veel (nieuwe) ideeën nodig om te kunnen verduurzamen. Dijksma: "Alleen met de jongste generaties, met de juiste energie, gaan we het redden want zij zijn ook echt die 'drivers for change' zoals ik dat graag noem."

Sinds kort maakt Sharon Dijksma deel uit van een belangrijke internationale adviesgroep van de Verenigde Naties (VN). Zij werkt in deze groep samen met o.a. de burgemeesters van Londen, Parijs en New York. Met de benoeming tot lid van deze adviesgroep krijgt Utrecht de kans om invloed uit te oefenen op het hoogste niveau van internationale besluitvorming. Binnen de adviesgroep zal Dijksma zich bezighouden met het thema Future Generations.

Duurzaamheid is een belangrijk onderwerp voor de stad Utrecht. Zo vertelt onze burgemeester dat Utrecht al jarenlang een beleid heeft op het gebied van duurzame mobiliteit. Utrecht is een stad waar er veel aandacht is voor fietsers en wandelaars. Auto's zijn op veel plekken te gast. Utrecht is in 2022 zelfs uitgeroepen tot meest fietsvriendelijke stad van de wereld.

Sharon Dijksma wil de stad Utrecht leefbaar houden voor de toekomst: "We moeten een stap naar voren zetten, dat doen we en daarmee zijn we in de wereld ook best wel uniek!"



Burgemeester Sharon Dijksma

Seth Carnill - Utrecht Science Week

1.3 Ervaringen vanuit de challenge

“Dit is je kans om een nieuw perspectief te krijgen op de stad Utrecht en jezelf skills aan te leren op het gebied van maatschappelijk kwesties!”

Dit zegt student Jonathan Dom (23) op dag 3 van de Sustainable City Challenge. Hij komt uit Freiburg en is nu tijdelijk in Utrecht vanwege zijn Minor International Development aan de Hogeschool Utrecht. Deze minor is dan ook de reden dat hij meedoet aan de challenge. De docenten van de minor hebben zo’n goede ervaring met deze challenge dat het een vast onderdeel is geworden.

Verbaasd
Op de eerste dag van de challenge was Jonathan echt verbaasd over de totaal gemixte groep. Hij heeft wel eens eerder projecten voor school gedaan waarbij verschillende mensen zich hadden aangemeld. Maar nu werkt hij samen met studenten vanuit totaal andere disciplines, bijvoorbeeld met iemand van de opleiding bouwkunde, terwijl hij de opleiding Social Work volgt.

Het gaat om de gemeenschap, we moeten het samen doen
Jonathan: “De Sustainable City Challenge is zo verrassend en verfrissend. Het is het meest diepgaande en interessante programma waar ik ooit van heb gehoord. Echt een geweldige kans om te leren van totaal verschillende mensen, van verschillende achtergronden en andere meningen.”

Jonathan wil ook graag duidelijk maken dat de oplossingen van de Sustainable City Challenge niet alleen bedoeld zijn voor de stad Utrecht. De opgedane kennis en ideeën zijn voor iedereen: “Het gaat om de gemeenschap, we moeten het samen doen.”

Student: Jonathan Dom, 23, Freiburg,
Study: Minor International Development HU



Jonathan Dom

Seth Carnill - Utrecht Science Week

“We have so many perspectives on the same subject. That is so interesting for me because I am bursting the bubble of my own profession now.”

Jonathan Dom, Student Minor International Development Work, Hogeschool Utrecht

2. De aanpak

Om oplossingen te ontwerpen die daadwerkelijk aansluiten bij de wereld van de Utrechters, wordt er tijdens de Sustainable City Challenge gewerkt ontwerpgericht gewerkt, met hulp van design thinking, social design en met een sprint van vijf dagen.

Hiermee ontwikkelen studenten nieuwe ideeën om een vraagstuk mee op te lossen samen met bewoners. Die oplossing wordt hiermee gevonden in de échte ervaringen van de doelgroep.

Die doelgroep staat centraal door het vraagstuk telkens vanuit haar behoeftes te definiëren. Daarbij is het belangrijk dat er ook gekeken wordt naar de context van de doelgroep om bijvoorbeeld een goede marktbenadering te realiseren.

De methode bestaat uit 5 aangegeven fasen die doorlopen worden.

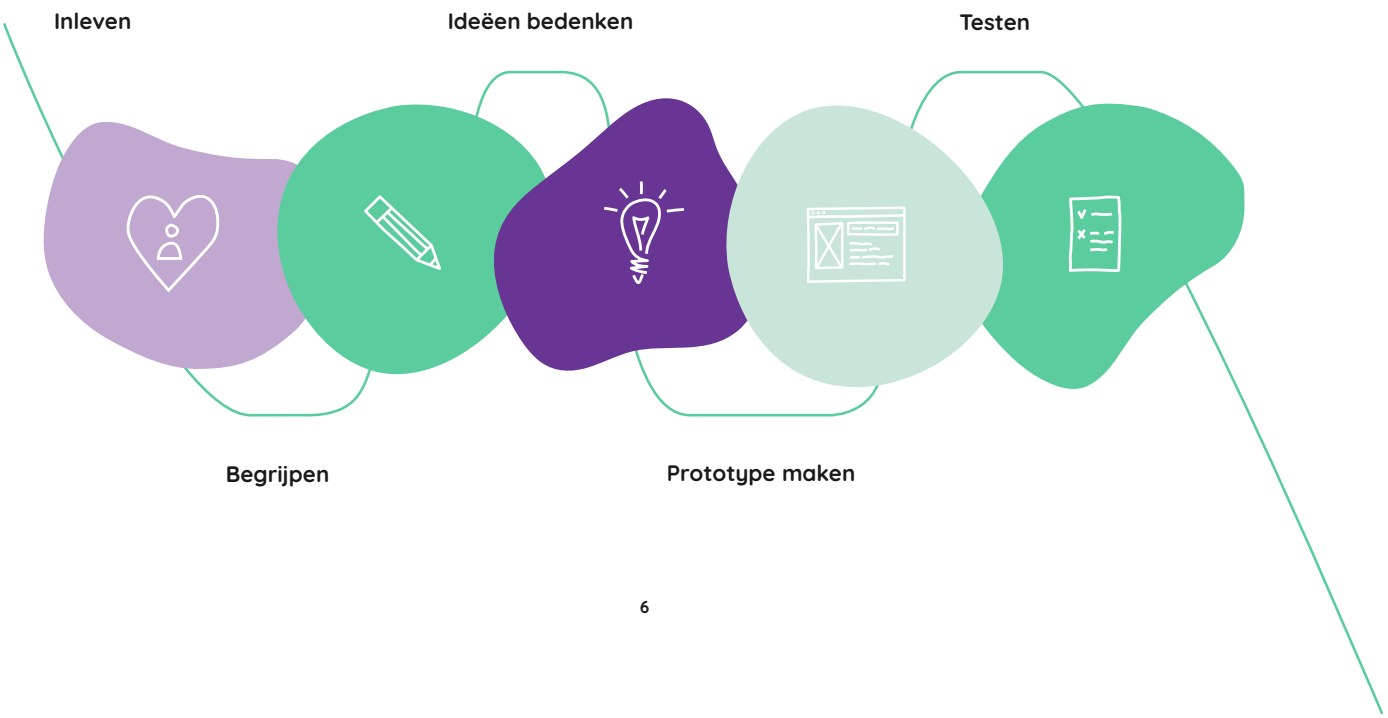
1. Inleven
2. Begrijpen
3. Ideeën bedenken
4. Prototype maken
5. Testen

Ervaring van de coaches

De coaches van de challenge begeleiden studenten tijdens de week in dit proces; in het nemen van de juiste stappen, in het contact met inwoners en betrokken organisaties en in de samenwerking onderling met alle verschillende achtergronden, expertises en meningen.

Coach Jasper vindt het inspirerend om te zien dat op de eerste dag de studenten vaak ‘overwhelmed’ zijn. “We kunnen zo’n groot vraagstuk toch niet in 1 week oplossen!” roepen ze dan. Vijf dagen later staan ze in de finale, met een uitgewerkt idee hun prototype te presenteren. Binnen een week hebben ze het hele traject afgelegd waarbij ze eindigen met een mooie pitch.

De coaches vertellen dat de studenten echt naast elkaar staan en samen werken naar hun eindconcept. Iedereen draagt bij vanuit zijn of haar eigen expertise.



3. De vraagstukken

3.1 De vier vraagstukken

Tijdens de challenge werkten studenten in teams aan vier verschillende vraagstukken, voor de Utrechtse wijken Overvecht, Utrecht-Oost, Cartesius en Utrecht Science Park. Twee van de opdrachtgevers lichten hierna hun vraagstuk toe.

Een van de opdrachtgevers van Utrecht Science Park is Stephan Troost. De hoofdvraag bij het thema ‘klimaatadaptatie’ is: Hoe kunnen we de Heidelberglaan vergroenen?

Als je over de Heidelberglaan loopt, waai je soms bijna weg door de luchtgaten. Overal waar je kijkt zie je steen en beton, je bent er mee omringd. De opdracht vanuit opdrachtgever Utrecht Science Park is dan ook: hoe kunnen we de Heidelberglaan vergroenen. Zij willen meer groen voor klimaatadaptatie. Hierbij gaat het natuurlijk niet alleen om de Heidelberglaan, dit groen heeft ook invloed op het gehele USP.

3.2 Frisse ideeën en duurzaam ontwerp voor Utrecht Science Park

Als je binnen een organisatie als de universiteit iets wil bewerkstelligen moet je vaak een lang traject in met veel schakels. De Universiteit, en het Utrecht Science Park in zijn geheel, wordt voor 80 procent bezocht door twintigers. Het is dus ook heel belangrijk om deze generatie mee te laten denken over het vergroenen van het USP. Volgens Stephan kan de organisatie op deze manier weer even terugschakelen naar de praktijk en met kleine ideeën beginnen. De studenten krijgen in de Sustainable City Challenge alle ingrediënten om te komen tot een tof idee.
Stephan is behoorlijk onder de indruk van de inzet van de studenten; ‘’De manier waarop ze zich hebben verdiept in het gebied. Zo zijn ze ook ontzettend bewust van het feit dat we een modulaire oplossing nodig hebben voor dit gebied. Het USP is constant aan verandering onderhevig en het is heel fijn als hun design duurzaam is. Dat we het dus kunnen gebruiken ondanks dat de ruimte veranderd.’’

Interdisciplinaire teams

De Interdisciplinaire teams zorgen volgens Stephan voor een mooie mix tussen meer praktijkgerichte studenten en analytische studenten. Hij merkt op dat de ene student een meer analytische vraag stelt en de ander weer praktisch gericht. De praktijkgerichte insteek is ook goed voor de ontwerpfase. De analytische mensen kunnen dan juist net weer die kritische vraag stellen in het ontwerpproces. Dat is een mooie aanvulling op elkaar



Seth Carnill - Utrecht Science Week

3.3 Inspiratie voor gezonde en hechte communities voor Cartesius

Lisa Schrijvers en Marja van Reijn zijn de twee opdrachtgevers vanuit Cartesius, wat valt onder het thema ‘Gezond Stedelijk Leven’. In de teams van Cartesius denken studenten na over de invulling van de Community spaces van de heel recent gebouwde nieuwbouwwijk Cartesius in Utrecht.

Cartesius doet inspiratie op in de Blue zones
Lisa Schrijvers: “Hoe kunnen we community spaces zo creëren zodat ze ontspanning, rust, zingeving en samenhorigheid waarborgen. Dit zijn allemaal thema’s die wij denken dat anderen belangrijk vinden in een gezamenlijke ruimte. Dit hebben mensen nodig om zich thuis te voelen. Het helpt ook als je weet wie je buren zijn, zodat je eenvoudiger een beroep op elkaar kan doen.”

Het idee van deze hechte communities binnen een woonomgeving zijn geïnspireerd op de zogenaamde blue zones. De zogenaamde blue zones staan voor de vijf plekken op de wereld waar mensen langer en gezonder leven dan ergens anders op de wereld.

Gezonde en duurzame leefstijl
De vraag die de opdrachtgevers zichzelf geregeld stellen; hoe kunnen we het welzijn van de toekomstige bewoners bevorderen met minder impact op de aarde? Als we dat willen bewerkstelligen moeten we veranderen. Idealiter willen ze dat het vanzelfsprekend is dat de bewoners gezond en duurzaam (gaan) leven. Het moet ook kunnen integreren met de leefstijl van de bewoners zelf. De opdrachtgevers van Cartesius willen in samenspraak met de bewoners een gezonde en duurzame leefstijl faciliteren dichtbij huis.

Marja van Reijn: *“We willen een verandering brengen met Cartesius. In de komende 10 jaar willen we onderzoeken of we impact kunnen maken als nieuwe wijk. Deze generatie, de studenten van de Sustainable City Challenge, zijn de toekomst. Door de studenten mee te laten denken over het concept van Cartesius komen we even uit ons eigen stramien. We leren van de verschillende leeftijden en de waardevolle input van studenten.”*

Meer weten over de blue zones? Bekijk vooral de documentaire op Netflix genaamd: Live to 100, secrets of the blue zones.

4. De Oplossingen

4.1 Een groener en meer verbonden Utrecht Science Park

Vraagstuk: Hoe creëren we (natuurlinclusieve) klimaatbestendige buitenruimte die uitnodigt voor ontmoeting voor gebruikers en bewoners van het USP?

Opdrachtgever: Universiteit Utrecht – Campus Development
Locatie: Utrecht Science Park
Thema: Klimaatadaptatie

Winnaar: Mosscape
Natuurinclusieve werkplekken als ontmoetingsplaatsen voor studenten en medewerkers.

Mosscape-zitplaatsen, geschikt voor één of twee personen, zijn verplaatsbaar en flexibel op elke locatie. De Mosscape-wanden bieden privacy en rust, terwijl het dak beschutting biedt tegen zon en wind. In de winter kan Mosscape worden omgekeerd en transformeren tot een decoratieve mosheuvel voor een groenere uitstraling. Het ontwerp bestaat uit gerecyclede materialen zoals kurk of plastic, bedekt met mos. Mos verbetert de luchtkwaliteit, verfraait de omgeving (waardoor stress vermindert) en dempt geluid.

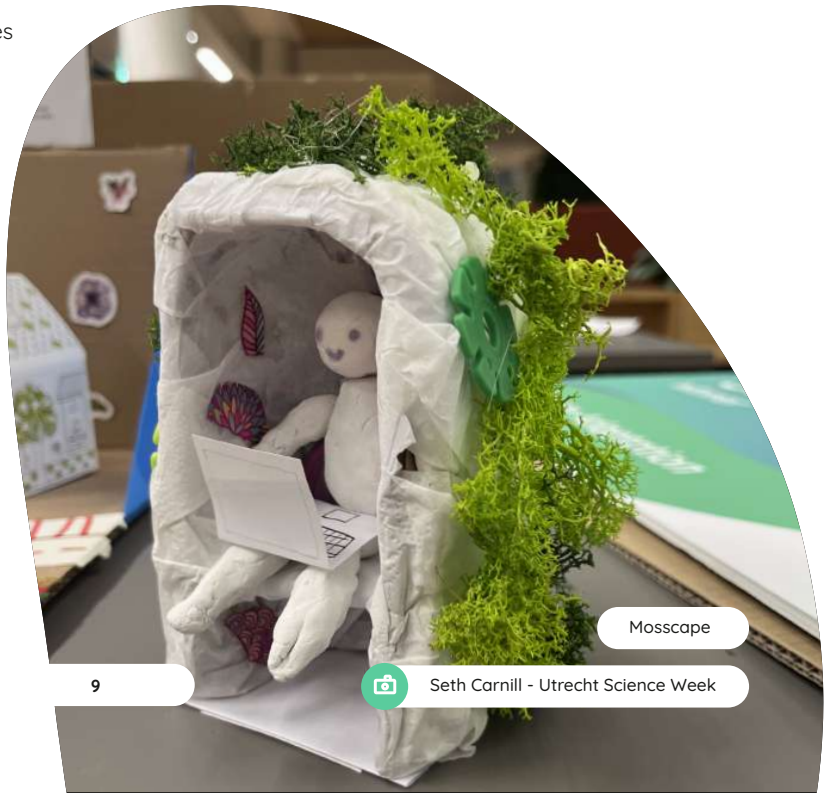
Verbinding met de Botanische Tuinen
Er is een mooie kans om Mosscape te koppelen aan de Botanische Tuinen van Utrecht. De binnenkant van de Mosscape-zitplaats kan worden versierd met illustraties van planten en dieren uit de tuinen, met een link naar de website en een beschrijving van wat de tuinen te bieden hebben voor studenten. Zo worden gebruikers gestimuleerd om meer te leren over het gebied en contact te maken met de natuur door de Botanische Tuinen te bezoeken.

Oplossing 2: The rainbow roof
Aangelegde daken die enkele van de groene gebieden op Science Park verbinden en over de regenboogfietsstrook overdekte tunnels creëren.

Oplossing 3: The Backyard
Een groene oase midden in het Utrecht Science Park.

Oplossing 4: Green Unite
Functionele mobiele en aanpasbare ruimtes op het Utrecht Science Park als centrum voor verbinden en onderzoeken. Green Unit gaat niet alleen over het aanpakken van klimaatadaptatie; het gaat ook om de zorg voor het mentale welzijn van onze studentengemeenschap.

Oplossing 5: Social Hub
Groene muren om de omgeving te koelen.



Mosscape

Seth Carnill - Utrecht Science Week

4.2 Ruimte maken voor rust en ontspanning in Cartesius

Vraagstuk: Hoe zorgen we voor een gezonde en leefbare nieuwe wijk met ruimte voor rust en ontspanning waarbij bewoners het initiatief hebben?

Opdrachtgever: Cartesius Consortium (MRP en Ballast Nedam Development)
Locatie: Utrecht Cartesius
Thema: Gezond stedelijk leven



Winnaar: LIV.
Community spaces voor rust en ontspanning, geïnspireerd op de Blue Zones, waar het Cartesius Concept met de 8 pijlers dragers zijn voor de gebiedsontwikkeling.

LIV. is een concept dat gericht is op het creëren van een gezonde community in Cartesius. Het maakt gebruik van democratische verkiezingen om alle bewoners de mogelijkheid te geven om hun directe openbare leefruimte vorm te geven.

Door voortdurende deelname wordt betrokkenheid en identificatie met de gemeenschap en het gebouw bevorderd.

De buurt wordt opgedeeld in wijken en huizen, waarbij iedere bewoner kan stemmen over wat er gebeurt in hun community spaces, maar ook op grotere schaal voor de hele wijk en het CAB-gebouw. Stemmen vinden plaats via de Cartesius-app maar ook fysiek voor mensen die niet zeker genoeg zijn met technologie. Een community manager zal het proces aanvankelijk stimuleren, waarna de community zelf verantwoordelijk wordt. Dit concept zorgt voor langdurige betrokkenheid en helpt bij het creëren van een community waar bewoners zich thuis voelen.

Oplossing 2: Emphaty=key!
Een tentoonstelling van de bewoners van Cartesius om zo bij te dragen aan meer begrip en verbondenheid in de buurt.

Oplossing 3: 8 community spaces
8 community spaces waar bewoners met dezelfde passies en interesses elkaar ontmoeten.

Oplossing 4: Escape your routine
Escape your routine is een meeslepende omgeving, geïnstalleerd in het CAB-gebouw, waarin een persoon kan binnenlopen en een spel over duurzaamheid kan spelen, waarbij de keuzes die ze maken de uitkomst van het verhaal veranderen.

Oplossing 5: Cartesius Garden
Buren bundelen krachten in de gezamenlijke tuin, waar groepjes van 5-10 buren een stukje grond verbouwen en de oogst delen voor gemeenschappelijke maaltijden.

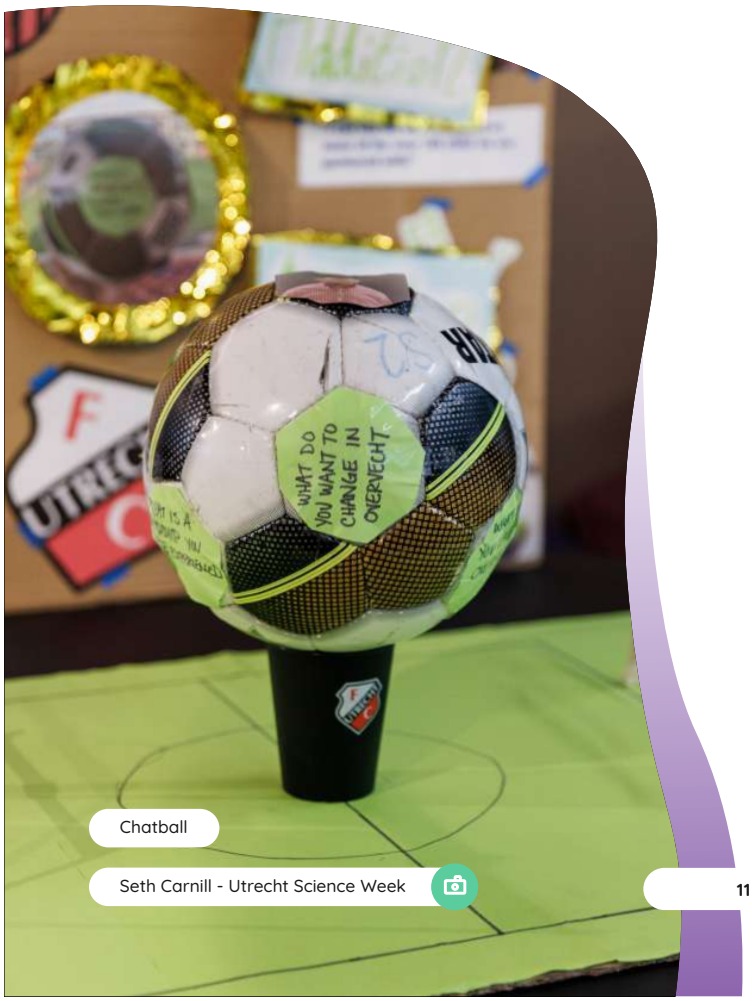
4.3 Een ontmoetingsplaats voor meer verbinding in Overvecht

Vraagstuk: Hoe zorgen we dat SVO De Dreef een (sportieve) ontmoetingsplaats wordt voor jongeren in de buurt?

Opdrachtgever: SVO DE DREEF
Locatie: Utrecht Overvecht
Thema: Welzijn

Winnaar: Chatball
De voetbal met vragen erop als gespreksstarter om de verbinding in Overvecht bij SVO DE DREEF te versterken.

Om het gesprek op gang te brengen is een voetbal ontwikkeld met verschillende vragen erop. De bal kan in meerdere situaties effectief kan zijn. Ten eerste kunnen vrijwilligers bewoners op straat benaderen met de bal om gesprekken te starten over dingen die leven in de buurt en bewustwording te verspreiden over de club en haar activiteiten. Ten tweede zien kan deze bal worden gebruikt bij bestaande en toekomstige activiteiten, naast wat al wordt aangeboden. Door vragen aan te bieden die de uitdagingen in de buurt aan de orde stellen, meer mensen bereid zullen zijn om actie te ondernemen. Door positieve vragen aan te bieden, kunnen bewoners delen waarom ze van Overvecht houden en de buurt willen verzorgen.



Chatball

Seth Carnill - Utrecht Science Week

Oplossing 2: Op Dreef!
De jaarlijkse Op Dreef! beurs in Utrecht Overvecht viert de diversiteit van de buurt en brengt bewoners samen. Het biedt bewoners een mooie gelegenheid om het diverse aanbod te verkennen, variërend van smakelijke multiculturele gerechten tot spannende sporten en zinvolle vrijwilligersmogelijkheden.

Oplossing 3: The ChangeMakers Calander
Een jaarlijkse activiteitenkalender gericht op het creëren van verbondenheid en eigenaarschap binnen de buurt. Het project bouwt voort op bestaande activiteiten, zoals barbecues en kinderactiviteiten, maar voegt elementen toe om een jaarlijks project te vormen.

Oplossing 4: Youth Unity Initiative
Oudere en jongere kinderen worden met elkaar verbonden op basis van dezelfde interesses. Dit kan worden gedaan door SVO de Dreef te verbinden met verschillende scholen in Overvecht.

4.4 Aandacht voor actieve mobiliteit in Utrecht-Oost

Vraagstuk: Hoe stimuleren we actieve vormen van vervoer?

Opdrachtgever: Goedopweg
Locatie: Utrecht Oost
Thema: Duurzame mobiliteit

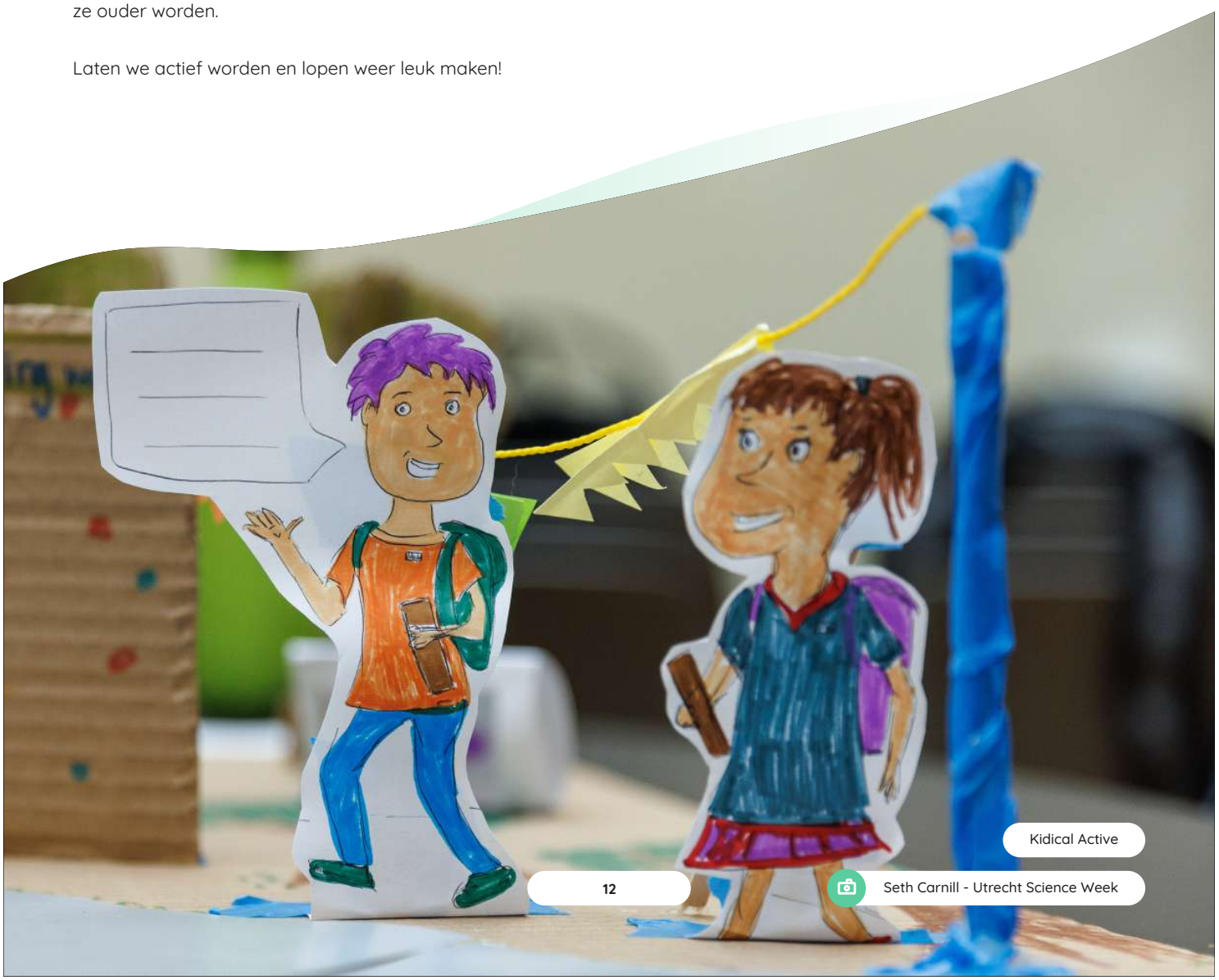
Winnaar: Kidical Active
Door community building en een speelse strategie te implementeren, moedigt Kidical Active kinderen aan om elke dag naar school te lopen.

95 procent van de ouders woont dichtbij de school van hun kinderen. Gemiddeld is het een wandeling van 600 meter. Toch zien we dat 6 op de 10 ouders hun kinderen met de auto naar school brengen omdat ze bang zijn om hun kinderen alleen te laten lopen. Met dit gedrag normaliseren we kort autorijden. We moeten dit gedrag veranderen.

Kinderen die lopend of fietsend naar school gaan, hebben een grotere kans om die gewoonte aan te houden naarmate ze ouder worden.

Laten we actief worden en lopen weer leuk maken!

Oplossing 2: Active Streets
Straten anders inrichten, met minder auto's in het zicht, vergroot de afstand tot auto's, wat leidt tot een voorkeur voor actievere mobiliteit zoals lopen en fietsen voor met name de korte afstanden. Dit herontwerp biedt niet alleen een groenere omgeving, maar creëert ook ruimte voor actieve mobiliteit in de straten.



Kidical Active

Seth Carnill - Utrecht Science Week

5. Het vervolg

Als afsluiting van de Utrecht Science Week vond de expo en finale van de Sustiainable City Challenge plaats in de Accelarator, het nieuwste multi-tenant gebouw voor de Life Sciences op het Utrecht Science Park.

De middag begon met de expositie waar alle duurzame oplossingen voor een groener, leefbaarder en gezonder Utrecht gepresenteerd werden. Hier konden de bezoekers de creatieve ideeën bewonderen en in gesprek gaan met de studententeams over hun oplossingen. Daarna volgde de finale met de vier winnende oplossingen. De prototypes die de teams hebben ontworpen dragen bij aan meer rust, ontspanning en contact in Cartesius Utrecht, groene ontmoetingsplekken op het Utrecht Science Park, gezondere mobiliteit in Utrecht-Oost en meer (sportief) sociaal contact tussen bewoners van Overvecht rond SVO De DREEF. Ze kregen hun prijs uitgereikt door burgemeester Sharon Dijksma.

De publieksprijs ging naar het idee voor de nieuwe stadswijk Cartesius, waar community één van de acht belangrijke kernwaarden is. Het winnende team ontwikkelden het idee ‘LIV. Cartesius’. Hiermee willen ze de community spaces invullen als een plek voor ontmoeting en ontspanning, voor nu en volgende generaties.

De Sustainable City Challenge krijgt een vervolg!
Samen met de opdrachtgevers starten er vervolgprojecten in het onderwijs, niet alleen met de winnende teams maar met alle bruikbare oplossingen. Daarnaast verkennen we met Earth Valley van ROM Utrecht Region, Gemeente Utrecht en Provincie Utrecht de mogelijkheden om oplossingen verder door te ontwikkelen en toe te passen voor een duurzamere en gezondere stad en regio Utrecht, onder andere via U-Forward, omdat de challenge pas echt voorbij is als Utrecht hierdoor in de toekomst echt een beetje duurzamer is geworden.



De Sustainable City Challenge 2023 is georganiseerd door de Utrecht Challenge Alliantie (www.utrechtchallengealliantie.nl) en Hogeschool Utrecht.

Partners
Gemeente Utrecht
Cartesius Consortium (MRP en Ballast Nedam Development)
SVO De Dreef
Goedopweg
Universiteit Utrecht – Campus Development
Hogeschool Utrecht – lectoraat Building Future Cities
Stichting Utrecht Science Park
Pip&Partners
Buurtontdekkers
Project O
Parkmakers
ROM Utrecht Region / Earth Valley
Provincie Utrecht
HU Green Office
Green Office UU

Onderwijsinstellingen
ROC Midden Nederland
Hogeschool Utrecht
MBO Utrecht
Universiteit Utrecht

De Sustainable City Challenge 2023 is onderdeel van de Utrecht Science Week 2023, een traject binnen MDT Utrecht en is partner in de Toekomstgesprekken van Gemeente Utrecht.

Seth Carnill - Utrecht Science Week

VERDIEPEND TOEKOMSTGESPREK #1

Datum: 7 november 2023, 20.00 tot 22.00 uur
Locatie: Karma Kebab, Kanaalweg Utrecht
Aantal aanwezigen: 40 externe deelnemers
Verslag door: Gemeente Utrecht

Op 7 en 20 november organiseerden we een tweetal verdiepende toekomstgesprekken voor Utrechters en andere geïnteresseerden. Beide gesprekken zijn hetzelfde van opzet, alleen hebben een andere locatie. Eén in het vooral onder jongeren bekende Karma Kebab op de Kanaalweg, en één in de typisch Utrechtse, doch chiquere evenementenlocatie van stadion Galgenwaard. Doel van de avonden is om in gesprek te gaan over de drie thema's die bij de eerste ronde belangrijk werden bevonden. Na een plenaire start in talkshowsetting, gingen we uiteen in groepen om met elkaar in gesprek te gaan over goede en minder goede Utrechtse ontwerpvoorbeelden en om uiteindelijk ontwerpprincipes voor de toekomstige inrichting van de stad te definiëren. Hieronder alle resultaten.

Plenair begin: talkshow tafelgesprek
Op de vraag van de gespreksleider aan de aanwezige inwoners over 'Wat zou je over 10 jaar in Utrecht meer terug willen zien?" kwamen 3 reacties:

- Milieuvriendelijk
- Inclusief
- Ruimte voor de 3 dorpen in de gemeente

Op de vraag van een inwoner aan de wethouder "Waarom groeien we door met 100.000 inwoners?" antwoordde de wethouder: "Dit is een demografisch cijfer, het is de verwachting dat Utrecht over 10 jaar 100.000 meer inwoners heeft. Dit zijn ook nieuwgeborenen en mensen die tijdelijk buiten de stad woonden en terug willen naast mensen van buiten de stad. Het is dus een levend cijfer, een inschatting".

Een tweede vraag van een andere inwoner aan de wethouder: "Ik hoor hier veel over de mensen in de stad als 'inwoners', maar vergeet u niet dat veel Utrechters net buiten de stad wonen. Zo woon ik in Maarssen, maar ik voel me Utrechter en blijf graag naar de stad komen en erover meedenken." Er wordt instemmend gemompeld door anderen die net buiten de stadsgrenzen wonen. Wethouder antwoordt: "Het klopt dat ik merk en hoor dat veel oud-bewoners heel trouw en trots zijn op Utrecht. Het is goed dat u daarop wijst en dat nemen we zeker mee, het is mooi om te horen dat Utrecht in het hart blijft, ook als u er niet meer woont".

Losse opmerkingen van inwoners:

- Behoud het eigen karakter van de wijken. Lombok als exotisch bijvoorbeeld.
- Houd voorzieningen zoals een supermarkt in de binnenstad en wordt niet als Amsterdam.
- Rivierenwijk is wel een gemiddelde voor Utrecht.
- Hou hoogbouw bij elkaar.
- Blijf veranderen.
- Geef liefde aan de stad, aan plekken die het nodig hebben.
- Kun je niet beter uitbreiden als stad aan de A12 bij Nieuwegein of bij de vervallen industrieterreinen bij Maarsseveense plassen?
- Behoud de gedachte van de 10-minuten stad.

Groepsverslag tafel 1 - verdichting en leefbaarheid
Aan tafel zaten ongeveer 10 bewoners uit verschillende wijken van verschillende leeftijden. We hebben samen twee plekken uitgewerkt: Leidsche Rijn Centrum (Leidsche Rijn) en de Abraham Bloemaertstraat (Vogelenbuurt).
Wat men waardeert aan het Leidsche Rijn Centrum, is het gebrek aan auto's. Het is een fijne plek om te verblijven, maar je gaat er niet heen als je geen doel hebt. Het levert weinig toevallige ontmoetingen op. Verder werd geconcludeerd dat de bebouwing van ongeveer zes lagen aan zo'n plein goed werkt. En dat een speciaal gebouw - in dit geval de bibliotheek en het wijkcentrum - zorgt voor een uniek plein en huiskamergevoel. Zonder dit gebouw zou het overal in Nederland kunnen zijn. Mix van architectuur wordt gewaardeerd, maar tegelijkertijd mag het wel wat groener. De straten rondom het plein worden als "steegachtig" ervaren.

Het gemeenschapsgevoel is de troef van de Abraham Bloemaertstraat. Het is er rustig en gezellig met een gevoel van eigenaarschap (bijvoorbeeld tijdens het NK-tegelwippen). Maar er mag nog meer groen worden toegevoegd. Sommige bewoners vinden dat dit ten koste mag gaan van parkeerplaatsen, maar andere juist niet. Dit maakt dat het in de buurt een gevoelig onderwerp is. De fietsstraten in de buurt nodigen uit tot hard rijden door auto's. Daarom vraagt de tafel zich af of dit type krappe straten zich wel lenen voor rood asfalt en verder amper ruimte voor andere functies, zoals groen.



<u>Ontwerpprincipes</u>
Naar aanleiding van deze twee voorbeelden is gekeken hoe en waar je kunt verdichten in Utrecht:

- Op nieuwe plekken: daar heb je alle ruimte om het goed te doen.
- Op plekken die hun functie verliezen (als goed voorbeeld werd de Vechtensteinlaan genoemd) of die wellicht niet meer aan de eisen van deze tijd voldoen maar wel potentie hebben (als voorbeeld werd de Smakkelaarsburgt genoemd).
- Het Pr. Ireneplateau in Zuilen werd aangedragen als een verdichting zonder menselijke maat en waar geen aandacht voor de omgeving is geweest.

- Zorg bij verdichting altijd voor ruimte voor fiets (en beperkt autogebruik): anders creëer je de overlast al aan de voorkant!
- Bij verdichting hoort ook handhaafcapaciteit.
- Zorg voor fijne en bruikbare openbare ruimtes als je verdicht.
- Zet bij verdichting de voetganger op 1.
- Zorg voor gebruiksgroen.
- Zorg bij hoogbouw voor toegankelijke plinten: organiseer de overgang van privé naar publiek.
- Een uitdaging is het 'Not in my backyard'-gedrag. De tafel stelt: heb aandacht voor ieders zorgen. Organiseer je participatie goed aan het begin. Kijk wat je al kunt doen voor bestaande bewoners vooruitlopend op nieuwe ontwikkelingen: zij zitten immers straks in een bouwput.
- Zoek uit wat een plek fijn maakt. Zorg dat het nieuwe bij het oude past.
- Kijk naar Madrid, Berlijn, Parijs: waarom wordt de hoogbouw daar als fijn ervaren? Wat zijn daar de spelregels? Een van de tips: bouw in de basis niet hoger dan een straat breed is.

Groepsverslag tafel 2 - balans rust & drukte
Voorbeelden typisch Utrechtse straten: Amsterdamsestraatweg, Maliesingel, Tolsteegsingel, Kanaalstraat, Croeselaan.

<u>Ontwerpprincipes - drukte</u>
- Diversiteit (en kleinschaligheid) aan voorzieningen.
- Ontmoeten op herkenbare centrale plek. Denk aan cafés met buitenovergang naar plein (publiek). Randvoorwaarden voor pleintje: centrale ligging en herkenbaarheid (goede verlichting bijvoorbeeld).
- Diversiteit binnen bouwblok, zodat iedereen zich thuis kan voelen.

Voorbeelden
- Tweede Daalseweg heeft een pleintje zonder naam. Fantastische plek om een pleintje met café te maken en zo ontmoeting in de wijk te faciliteren.
- Goudsbloemstraat: idee om te onderbreken met rotonde/ pleintje.
- Anna Paulownastraat/Oost Javastraat.

<u>Ontwerpprincipes - rust</u>
- Kronkelende paden met groen.
- Intimiteit in parken, balans openheid/besloten.
- Lang verbindend groen.
- Aan de randen van de buurten.
- Onverwachte elementen (pontje bijvoorbeeld) om te verwonderen.
- Geborgen/intieme plekken creëren om je terug te trekken.

Voorbeeld Maliesingel
- Nabijheid tot groen.
- Lange groene strook.
- Kronkelende straten/paden en organische vormen zorgen voor variëteit.
- Duidelijke vormgeving en daardoor leesbaarheid van de openbare ruimte.

Voorbeeld park Transwijk

- Park Transwijk is op dit moment ontoegankelijk door de vele hekken. Het park heeft wel veel potentie (bbq-plekken, recreatief ontmoeten en verblijven). Ontmoeten/verblijven wil je op een plek met balans tussen openheid en je geborgen voelen (intimiteit).

<u>Overgang rust/drukte</u>

- Rust en drukte uit elkaar houden binnen de buurt, dat is typisch Utrecht.
- Voorbeeld: Croeselaan naar de Dichterswijk. Aan de Croeselaan is een centrale plek waar verschillende voorzieningen zijn. Wanneer je de wijk ingaat, vind je rust en kan je zelfs het groen in waar zich een trekvlot bevindt. Dit is allemaal op loopafstand: een variërend ommetje met onverwachtheden.

Groepsverslag tafel 3 - verdichting & leefbaarheid

- Het mag niet afgesloten voelen: verbinding van nieuwbouw met bestaande bouw.
- Een maximaal aantal inwoners per m^2.
- Genoeg voorzieningen dichtbij voor iedereen.
- Dorpse karakter bewaren.
- Binnenstad is al vol, verdichting naar de randen van de stad.
- Ruimte voor creatieven.
- Hoogbouw onder voorwaarden.
- Levendige plinten.
- Balkonnetjes.
- Open en licht tussen de gebouwen.
- Genoeg ruimte voor groen.
- Parkeren onder de grond.
- Hoogbouw rondom met (wel of niet openbaar) groen in het midden.
- Goede mogelijkheden voor openbaar vervoer.



Groepsverslag tafel 4 - balans rust & drukte
Aan tafel zaten ongeveer 10 bewoners uit verschillende wijken van verschillende leeftijden. Als typische Utrechtse straten noemden ze: de Amsterdamsestraatweg, de Nieuwe gracht, de Voorstraat, Abstederdijk en 1e Oosterparkweg. We gingen door op de Amsterdamsestraatweg. Prettig aan deze straat vinden ze: de variëteit aan winkels, een aparte fietsstrook, bankjes/kunnen zitten, het is een snelle route, er zijn rustige zijstraten, het is er multicultureel en al lang geen typische shoarmastraat meer (wat het vroeger was).

Niet prettig vinden ze: het te hard rijden van auto's, vage panden (ondermijning), slechte toegankelijkheid en daardoor niet inclusief, levensgevaarlijk oversteken zowel voor fietsers als voetganger (sommigen lopen of fietsen hiervoor om), de kleine bomen die niet groeien, de te gehaaste/gestreste sfeer, de te smalle stoep en hoewel er een aparte fietsstrook is, is deze ook te smal.

Wat betreft de balans rust-drukte werd gezegd:
- Het hangt ervan af of je er woont (drukte is er altijd, geluid auto's continue) of tijdelijk verblijft (drukte makkelijker te hebben).
- Het hangt ervan af waar je woont: in de zijstraten is het veel rustiger, zeker wat dieper de zijstraten in.
- De reuring is leuk, maar er zijn echt te veel auto's, en te veel auto's die te hard rijden. Dit zorgt qua geluid en veiligheid dat de straat als minder fijn wordt ervaren.
- De Voorstraat kan een voorbeeld zijn voor de Amsterdamsestraatweg. Dat is een fietsstraat (fijner!) waar de auto te gast is.
- Op de Amsterdamsestraatweg is geen rust en je wil er ook niet graag heen (je rijdt er niet voor om).
- Het Julianapark is te klein om specifiek naar toe te gaan (voor de buurt wel fijn).
- Terrassen horeca zoals bij de Plantage (MOOS, Bagel & Beans en Satriales) zijn leuk, maar niet iedereen zit ontspannen zo vlak aan de drukke weg.
- De Langerakbaan vindt men een voorbeeld van een inrichting van de Amsterdamsestraatweg (overzichtelijker, zebra's, middenberm).
- Houd rekening met geluidweerkaatsing van de gevels van de oude en nieuwe gebouwen. Bij ontwikkeling Stockmanhof in de wijk Wittevrouwen is dat niet gebeurd. Gevolg is nu dat er meer klankkasten zijn ontstaan en dus minder leefplezier.

Dilemma's:
- Woonplek en racebaan tegelijk.
- Veel doorgaand verkeer voor relatief smalle straat (huizen bijna direct aan weg).
- Elektrische bussen zijn schoner en stiller maar geven meer trillingen omdat ze zwaarder zijn.
- Drukte en geluid komen letterlijk en figuurlijk meer binnen, omdat de huizen oud zijn en daarmee niet zo goed geïsoleerd als nieuwbouw.
- Af en toe festivalgeluid/vuurwerk vindt de een prima, de ander heeft daar echt veel last van door bijvoorbeeld een PTSS-stoornis.
- Hoe groeit de stad zonder dat de impact (bijvoorbeeld geluid) voor bestaande bewoners te veel onderschat wordt?

<u>Ontwerpprincipes</u>
- Verminder de aanwezigheid van de auto op dit soort drukke en smalle straten met weinig ruimte.
- Zorg dat de straat minder een racebaan is (dus bijvoorbeeld niet zo recht).
- Overweeg om de parkeerplaatsen aan de Amsterdamsestraatweg weg te halen (geeft nu veel onrust op de straat en mensen komen hierdoor makkelijker met de auto).

- Parkeren uitbreiden op plekken waar nog ruimte is, bijvoorbeeld op de Plantage of ondergronds.
- Meer dubbel grondgebruik.
- Overweeg een 1-richtingsweg of fietsstraat.

Gebruik de vrijgekomen ruimte voor:
- Maak meer groen wat goed groeit.
- Ook ruimte voor kinderen.
- Als beeld werd een esplanada genoemd: promonade-achtig waar fietsers (en auto's ook (beperkt) zijn toegestaan).

De rustige straten achter de Amsterdamsestraatweg als tegenhanger van de drukte in de Amsterdamsestraatweg wordt ervaren als een kwaliteit. Probeer deze straten rustig te houden en in de toekomst geen nieuwe functies aan toe te voegen en vrij te houden van sluipverkeer. Een zo divers mogelijk aanbod aan functies en voorzieningen in de Amsterdamsestraatweg is daarbij een kwaliteit.



Groepsverslag tafel 5 - meer groen in de stad
Voorbeelden typisch Utrechtse straten: Laurens Reaalstraat, M.H. Trompstraat, Europalaan, Derde Westerparklaan, Lange Vliestraat.

- Typische Utrechtse straat? Lastig, elke straat is anders. Lange Vliestraat (in slechte zin), positief: grachten, Lombok, Trompstraat.
- Behoud de diversiteit van Utrecht: geen wijk is hetzelfde, en dat is een kracht.
- Dorpse sfeer is daarbij het sleutelwoord.
- Wat is een dorpse sfeer? Behoefte aan woonstraatjes, bredere stoep, zitplekken in voortuin, geveltuintjes.
- Zorg in de straat voor voldoende afwisseling met soorten groen, bijvoorbeeld overal geveltuintjes, boomspiegels en afwisseling met verschillende hoogtes groen.

- Zorg voor wateropslag en -afvoer, bijvoorbeeld door regentonnen en waterdoorlatende bestrating.
- Zorg het hele jaar door voor subsidie en hulp bij geveltuintjes, boomspiegels en regentonnen.
- Laagbouw en toch dicht op elkaar heeft de voorkeur boven hoogbouw.
- Lekker rustig versus lekker druk; is een kwestie van perspectief.
- Kleinere buurten.
- Overhoeken op kruisingen van straten voor groen en ontmoeting.
- Behoefte aan veel groen dichtbij.
- Belangrijke functie van groen = ontmoeten, sociaal, leven.
- Groen is ook: rust.
- Zitplekken voor de deur/buurt.
- Zitten in voortuin.
- Spelen op straat.
- In Leidsche Rijn zijn veel monotone stenen stukken, daar zijn kansen voor meer groen.
- Plinten, ‘ogen op straat’, zorgen voor veilig gevoel.
- Meer woonerven.
- Eenrichtingsverkeer kan ook ruimte geven voor andere functies, zoals groen en ontmoeting.
- Meer bomen betekent de keuze: minder parkeerplek.
- Stimuleren van deelvervoer: geen auto’s in de wijk maar aan de rand.
- Groene daken en groene muren.
- Meer zonnepalen, dat geeft niet meer groen, maar is wel duurzaam.
- Tussenweg: groene verbindingen tussen stukjes groen in de buurt.
- Groene pleinen en kruising (Amsterdamsestraatweg).
- Energieopslag.

DEBATAVOND ARCHITECTUURCENTRUM AORTA

Datum: 9 november 2023, 19.30 tot 22.00 uur
Locatie: Karma Kebab, Kanaalweg Utrecht
Aantal aanwezigen: 36 externe deelnemers
Verslag door: architectuurcentrum Aorta

Bij de gemeente Utrecht is een stedenbouwkundige visie in de maak. Donderdag 9 november werd daarvoor informatie opgehaald bij Utrechters die zich ook voor hun vak met 'de stad' bezighouden. De energieke avond, georganiseerd door architectuurcentrum AORTA, leidde tot op zichzelf al belangrijke adviezen.

Hoe moet het, gezien die identiteit en gezien de verwachte groei, in de toekomst met de stad? Welke kant kan de stad rustig op veranderen? En wat zou gekoesterd moeten worden, omdat het de identiteit van Utrecht mede bepaalt? Dit zijn vragen waar de gemeente Utrecht een antwoord op zoekt in het licht van de stedenbouwvisie waar momenteel aan wordt gewerkt. Het idee is dat een participatieve aanpak zo'n visie steviger inbedt dan - het andere uiterste - een plan 'hoog over'.



Parallelle werelden op tien vierkante meter: daarvoor moet je toch echt in een grote stad zijn. Utrecht is 'de kleine grote stad', aldus Frank van Mil, die de avond aftrapt met een kort verslag van zijn recente bevindingen als flaneur, of slenteraar, zoals hij het zelf noemt. Een stad waar een flaneur uit de voeten kan is per definitie een goede stad, concludeert hij terecht. Om nieuwe straatjes en stegen te ontdekken en idealiter zelfs prettig te verdwalen. Het draait bij nieuwbouw dus niet om maximumhoogte, zegt Van Mil. De aloude discussie over 'hoger dan de Dom' is niet relevant. Waar het wel om gaat: het behoud van de Utrechtse fijnmazigheid en prettige, goed vormgegeven straten.



Raffinement
Als Lisa Peters, die de avond modereert, informeert wat de aanwezigen ‘typisch Utrechts’ vinden valt er aanvankelijk een bedachtzame stilte. ‘Hou de stad toegankelijk’, zegt iemand dan. ‘Raffinement’, zegt iemand anders, gevolgd door de vermaning dat dit bij nieuwe ontwikkelingen zo moet blijven, bijvoorbeeld door te verdichten rond ov-haltes. Enkele aanwezigen delen de notie van ‘krampachtigheid’, omdat Utrecht structureel met zijn identiteit lijkt te worstelen. En er wordt geconcludeerd: ‘Utrecht is gewoon heel mooi’.

Je zou je af kunnen vragen of de gemeente zijn oren niet te veel laat hangen naar bewoners. Hoort zo’n visionair, stedenbouwkundig plan niet van de professionals van de gemeente zelf te komen? Daarentegen is het de vraag of bewoners überhaupt te veel te zeggen kúnnen hebben over hun eigen stad. De stad waar ze leven, die hen aan het hart gaat, die ze vormgeven met hun dagelijkse handelingen. Ook inspraak over stedenbouw lijkt typisch Utrechts, in elk geval de laatste paar decennia. Van een soort open-file-stedenbouw rond 2010 naar de swipocratie die, samen met deze avond dus, richting geeft aan de komende stedenbouwvisie.

STEDENBOUWVISIE
In de stedenbouwvisie legt de gemeente vast welke wensen we hebben over de inrichting van straten, buurten en de stad, en waar voorzieningen moeten komen. In de visie staat ook wat we bedoelen met leefbaarheid, kwaliteit, efficiënt ruimtegebruik en goede architectuur. Het beschrijft hoe we de toekomst van de stad zien. De stedenbouwvisie wordt straks gebruikt om plannen te maken. Maar ook om nieuwe ontwikkelingen en projecten te beoordelen. Begin 2024 moet de stedenbouwvisie klaar zijn.

Adviezen formuleren
Na een plenaire presentatie van Like Bijlsma, over de kwaliteit van de woonomgeving in buitenwijken, verdelen de aanwezigen zich over vier ‘werktafels’, om adviezen te formuleren voor een specifiek gebied. Deze gesprekken worden begeleid door twee landschapsarchitecten, een stedenbouwkundige en een architect – respectievelijk Wim

Voogt (OKRA Landschapsarchitecten), Jeroen Marseille (Marseille Buiten), Anne Seghers (Ruimtevolk) en Casper Schuuring (MONK Architecten).

Het bijzondere is dat deze ontwerpers emotioneel betrokken zijn bij het betreffende gebied: zij wonen of werken er. De korte toelichtingen die zij vooraf geven, om hun ‘tafel’ toe te lichten, kregen er pardoes een competitief karakter van. Met een kwinkslag, maar toch… Eenmaal aan de tafels bleek iedereen een professional en uitstekend op de hoogte. Er werd tussen de stedenbouwers, ontwikkelaars, planologen en anderen eerst inside-information gedeeld, zoals over de bestemming van de grond van de scoutinggroep (DUG) aan de Kardinaal de Jonghweg, en dan doorgestoomd richting het formuleren van kwaliteiten en daarvan afgeleide adviezen voor de stedenbouwvisie.

Tweede Daalsedijk
Het viel Anne Seghers op hoe goed iedereen aan haar tafel het gebied kende, zegt zij in haar samenvatting van deze sessie. Daardoor wist iedereen dat verdichten in de Daalsebuurt een probleem zou opleveren voor de openbare ruimte. Het advies is om in de gebiedsontwikkeling in het naastgelegen gebied (Wisselspoor) in te zetten op structuren en voorzieningen (mobiliteit) waar bestaande bewoners van kunnen mee profiteren en die de druk op de bestaande openbare ruimte verlichten. Andere tips: hou die kleine zijstraatjes lekker rommelig, die kunnen best wat hebben als eraan gesleuteld wordt, op voorwaarde dat de grote structuren, zoals de Tweede Daalsedijk en de Amsterdamsestraatweg, radicaal vergroend en robuust gemaakt worden. De identiteit van dit gebied is ‘vrijplaatsachtig’, wat erg wordt gewaardeerd. Het is de rol van de gemeente om dat karakter te behouden!



Veemarkt en Voordorp
Aan de tafel van Jeroen Marseille werden tot het einde gedachten gedeeld, vertelt hij. Het ging onder meer over participatie – men concludeerde dat daar geen blauwdruk voor was, maar dat een project er altijd beter van werd. Participatie in Voordorp zou bijvoorbeeld toegespitst moeten worden op het karakter van de bewoners, een hechte, homogene groep. Want ‘inbreiden’ draait om nieuwe en om oude bewoners – die laatste worden weleens vergeten. Steeds over een klein hoekje praten werkt ook niet goed, je moet plannen ergens aan kunnen relateren, is een andere conclusie. Werk dus integraal en zoek naar de samenhang tussen stedenbouw, architectuur en openbare ruimte. Een meer sociaal-maatschappelijk advies gaat over het aanwijzen van ‘witte plekken’, waar je iets kunt organiseren, wat goed is voor die typisch stedelijke parallelliteit.

Werkspoorkwartier
Casper Schuuring is met zijn bureau gevestigd in het Werkspoorkwartier: een leeg gebied met veel potentie, is de gedeelde mening. Dat de gemeente er op een afstand blijft, ervaart iedereen als een enorme pre. Net als het feit dat dit een werkgebied is, waar dus niet gewoond wordt. Dat moet zo blijven vindt men. De ideeën aan Schuurings ‘tafel’ betroffen vooral – al dan niet permanente – toevoegingen, zoals een festival, museum, stadslandbouw, een watertaxi, zwembad, markthallen, educatie, liefst van de HKU, en… het publiek toegankelijk maken van de illustere tunnel onder het Amsterdam-Rijnkanaal. Waarbij de mix van huidige- en toekomstige gebruikers mooi in balans moet blijven, maar gebruikers idealiter wel een impuls geven aan een duurzame en circulaire economie. Ook belangrijk: er moet aandacht naar het groen en naar de (sociale) veiligheid.



Hoograven-Zuid
Wim Voogt noemt om te beginnen nog een identiteitskenmerk van Utrecht: overal zit een historische laag verstopt. Specifiek voor Hoograven-Zuid geldt dat het een leuke wijk is, een beetje verstopt en juist niet homogeen, zowel qua bevolkingssamenstelling als qua stedenbouw en architectuur. Wel gaat er veel mis: de dynamiek op straat is minder sociaal door de komst van het winkelcluster aan de 't Goylaan en er zijn te veel auto's. Voogt herhaalt de opmerking van Joost Ector (voorzitter welstand), 'niet elke afwezigheid een gemis', die viel in het gesprek over de noodzaak om de barrières in de wijk te slechten. De vraag of je juist moet gaan voor goede verbindingen, of het huidige isolement moet koesteren, bleef vanavond een vraag. Wel lijkt 'raffinement' in deze wijk sowieso gewenst: regel het netjes op detailniveau, door zorgvuldig te tekenen.

Top-4
De samenvattingen van de ontwerpers gaven een goed beeld van de gesprekken aan de andere tafels dan de 'eigen'. Ook de individuele adviezen van de aanwezigen maakten duidelijk wat van belang werd geacht. Helemaal omdat deze adviezen, die op een speciaal formulier werden genoteerd, in een 'formulierendans' (met Utrechtse muziek) vijfmaal van scores werden voorzien door wisselende personen. Het hoogst scorende advies (23 uit 25 punten) betrof de Tweede Daalsedijk, maar is in feite universeel: Begin áltijd met het structureren en ontwerpen van de (half-)openbare ruimte. Dit is van belang voor allerlei aspecten, zoals sociale kansen en de ecologie en waterhuishouding.



Volgende in de reeks zijn drie adviezen met 20 uit 25 punten. Pas de Utrechtse visie op gezond stedelijk leven ook in de bestaande wijk van Hoograven toe, luidt het eerste. Het tweede gaat ook over Hoograven-Zuid: Zorg er bij nieuwe verbindingen tussen wijken voor dat verkeersbewegingen passen bij de betreffende openbare ruimte. Het derde advies is een pleidooi voor contrasten in het Werkspoorkwartier: behoud ze en creëer ze. Net als het 'winnende' advies scoorde dit misschien juist hoog omdat het eigenlijk voor de hele stad geldt. Want zijn contrasten niet precies wat een stad tot stad maakt?

Gemeente aan zet
Bart van der Vossen, directeur ruimte van de Gemeente Utrecht, nam de adviezen officieel in ontvangst. Hij had een volle week, omdat er op meer plekken input werd geleverd voor de visie stedenbouw. ‘Het is indrukwekkend, deze avonden zijn cadeautjes van denkkracht’, zegt Van der Vossen. In sommige adviezen proeft hij een waarschuwing. ‘Jullie vinden dat we aan een gezonde stad moeten werken, als we die propageren. En dat doen we! Kijk bijvoorbeeld naar Overvecht.’ Het valt hem op dat de waarden die bewoners deze week in de diverse verdiepende gesprekken aandragen behoorlijk overlappen, of ze nu een ‘ruimtelijk professional’ zijn of niet. ‘Het is onze taak om in de stedenbouwkundige visie een balans te vinden tussen wat onze dienst en wat de stad aandraagt.’



Van der Vossen was naar eigen zeggen ‘even bang voor een problematiseringsslag’ en toont zich aangenaam verrast over de uitkomst van de door AORTA georganiseerde avond. Zijn verbazing brengt nóg een identiteitskenmerk voor het voetlicht. Het was heel slecht weer en in de wereld van het ruimtelijk ontwerp is het druk, druk, druk. Toch togen deze Utrechters naar Karma Kebab: constructieve, betrokken bewoners zijn ook typisch Utrechts. Het verplicht de gemeente nog eens extra om te doen wat zij bij monde van Van der Vossen reeds beloofde: adviezen worden opgenomen in de stedenbouwvisie en zo niet, dan wordt beargumenteerd waarom. De nieuwe visie wordt begin 2024 verwacht.

Verdiepend gesprek AORTA Stedenbouwvisie

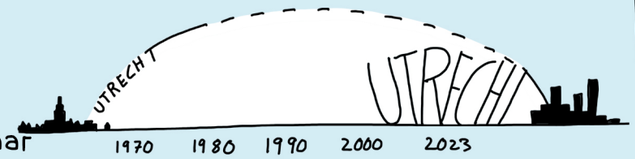
Gemeente Utrecht

architectuur centrum aorta



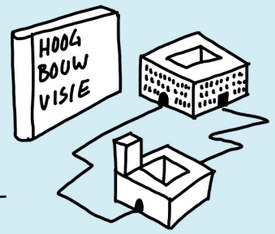
Er gaat best veel goed

Wat een schaalsprong



stads slenteraar

Meer middenbouw





Denk aan de menselijke maat



Utrecht worstelt al lang met zijn identiteit

Houd Utrecht toegankelijk voor alle mensen
Toegankelijkheid gaat sterk achteruit

Utrecht is gewoon heel mooi



Identiteit is raffinement in de openbare ruimte: liefde voor detail

break outs



Goed dat de gemeenschap betrokken is

en dat de gemeente op de achtergrond blijft

Houd en creëer contrasten
rustig vs stil
druk vs levendig

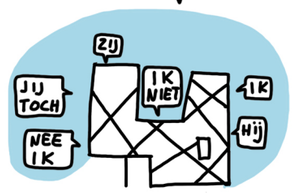
Werkspoorkwartier

Zullen we wat witte vlekken laten

Organiseer ruimte om te experimenteren



Gemeente moet eindverantwoordelijk zijn





Veemarkt en Voordorp

Betrek oude en nieuwe bewoners bij de planvorming

Identiteit van de wijk bepaalt participatie



Tweede Daalsedijk



Zorg voor samenhang in cultuur op alle schaalniveaus

Dat is ook van belang voor sociale kansen en voor ecologie en water

Hoograven-Zuid

De ziel is er een beetje uit

Gezond stedelijk leven ook in bestaande wijken



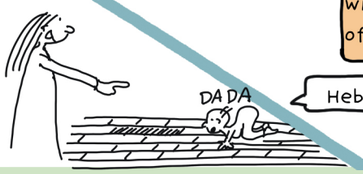


WAT EEN MOOI DETAIL DAAR KAN HIJ NOG WAT VAN LEREN

Moet je de verbinding tussen wijken onderling versterken of is het isolement beter?

Let op ruimte voor inpasbaarheid nieuwe verkeersbewegingen





Heb oog voor raffinement

Houd de grote straten robuust en groen



Begin altijd met het ontwerpen of structureren van de openbare ruimte



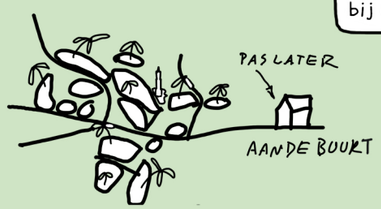
In de openbare ruimte moet veel ruimte komen voor water en vergroening.

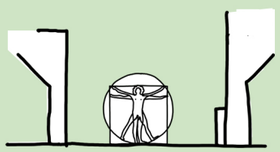
Ruimtelijke kwaliteit is niet alleen architectonisch. Bouwen is ook cultuur en creëert ruimte voor cultuur



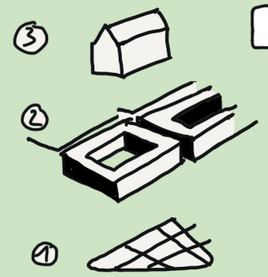
Like Bijlsma

Denk aan de menselijke maat bij een gebouwd ensembel





Begin met de structuur van de straten, daarna komen de gebouwen



Vergeet niet het klimaat





Bij het verdichten van de stad wordt de druk op de openbare ruimte groter



www.juttaraith.nl

OVERIGE ADVIEZEN DEBATAVOND AORTA

Verslag door: Gemeente Utrecht

Hoograven-zuid

- Zorg dat je kleine groene ruimten met elkaar verbindt zodat er een groen netwerk van fijne plekken ontstaat.
- Doorvertaling op strategisch/ruimtelijk niveau is waar het echt spannend wordt.
- Kwaliteit is een ontwerpopgave.
- Zorg dat je visie op 'gezond stedelijk leven' ook in de bestaande wijk van Hoograven toegepast gaat worden.
- Saneer de geluidshinder en maak aantrekkelijke groene verbindingen.
- "If it ain't broken, don't fix it" (los eerst échte problemen op).
- Zorg dat je de gezonde stad op alle niveaus echt waarmaakt. Doe dit door middel van:
    - Fijnmazig verbinden van de context;
    - Geluidsoverlast verminderen Waterlinieweg;
    - Voetgangersweefsels aanleggen;
    - Ontmoetingen stimuleren;
    - Ziel in de wijk behouden.
- Zorg voor raffinement: Utrecht is een verfijnde dame.
- De waterlinieweg als verbinder i.p.v. barrière. Ga nu het zaadje planten voor het afwaarderen van de weg en het omzetten naar groene highline.
- Zorg voor goede verbindingen tussen wijken onderling, maar let tegelijkertijd op dat nieuwe verkeersbewegingen die je daar creëert, passen binnen de ruimte die er is in de betreffende wijk.
- Hoograven zuidoost is niet de plek om te verdichten!
- De Waterlinieweg moet (met behoudt van functie) ondergronds.
- Delen van de wijk zijn geschikt voor monumentverklaring.

Veemarkt/voordorp

- Spreek uit welke kwaliteit je in de bestaande stad voor kleine inbreidinglocaties nastreeft, zodat je als gemeente niet steeds het wiel opnieuw hoeft uit te vinden.
- Utrechtse identiteit: stad! Toch: in vergeten plekken: ja voor de pressure-cooker.
- Beperk de tijd tussen planinitiatief en realisatie. Verantwoord participeren!
- Cluster auto's.
- Bewaak de identiteit van buurten.
- Relativeer de inbreng van bewoners: het zijn geen professionals.
- Elke ontwikkeling in Utrecht verdient een eigen aanpak; probeer niet alles in regels te vatten, want stedenbouw is veel te dynamisch. Daarna kan de planoloog en jurist eroverheen.

Tweede Daalsedijk

- Hou de tijdlagen in beeld: als je weet waar je vandaan komt, weet je waar je naar toe moet.
- Gezamenlijk groen in relatie tot de bestaande gebouwen. Richt je op gezamenlijk tuinieren in het groen in combinatie met een fijne gezamenlijke openbare ruimte. Ontwikkel een nieuwe typologie voor het gebied. Laat concordia intact met kunstenaars. Intern restaurant. Ook voor nieuwbouw.
- Maak ontwikkelingsprocessen korter! Zorg voor snelle participatie en creëer commitment tussen gemeente, ontwikkelaar, buurt, etc. Geef duidelijke kaders, geen ambities 'stapelen'.

- Benut de identiteit van het industriële spoorverleden in de openbare ruimte. Geef de industriële gebouwen die bewaard blijven ruimte in het gebied, zodat ze vanuit zichtlijnen goed te zien zijn.
- Begin altijd met het ontwerpen/structureren van de openbare (en evt. half-openbare) ruimtes. Ook van belang voor sociale kansen en voor ecologie/water etc.
- Maak een geluidsvisie! Geluid, lawaai en stilte zijn essentieel om over na te denken en mee te nemen bij ontwikkeling en verdichting. Niet alleen voor wonen etc. maar ook voor recreëren. Gaat verder dan wettelijk kader.
- Lokale kernen, stadswandelroutes, centraal parkeren, aandacht voor fietsers en voetgangers.
- Geef de stad terug aan de bewoners.

Werkspoorkwartier

- Algemeen: laat de bestaande stad meegroeien met de schaalsprong: optoppen, omgevingsverordeningen versoepelen, “til” de stad een paar lagen op!
- Verdichten op een kwalitatieve manier: levendige plinten, toekomstbestendige “monumentale” ontwerpen.
- Hoger dan de dom mag als het ontwerp maar aan het bovenstaande voldoet.
- Zorg voor een plintmanager/stadsbouwcommissie.
- Maak verbindende thema’s zoals doorgaande groenzones (ook voor sport) in bereikbare en doorwaadbare gebieden voor fietsers/voetgangers.
- Verdichten en “echte” hoogbouw bij alle OV-punten met lage/parkeernormen.
- Eerst verdichten in de stad en daarna pas Rijnenburg.
- Behoud identiteit wijken.
- Contrasten: houdt ze en creëer ze. Rustig/stil en druk/levendig.
- Niet slopen (tenzij hergebruik), beperk nieuw/ruw materiaal.
- Bestaande vierkante meters beter benutten door woningen te splitsen.
- Privé-auto binnen de ring verbod (enkel delen toegestaan).
- Sterk vergroenen.
- Ondersteun coöperatieven.
- Stad voor iedere portemonnee voor wonen, werken én voorzieningen.
- Zorg voor sterke publieke voorzieningen.
- Laat een visie meer zijn dan dat. Durf ook te kiezen voor een echte richting en doelen. Maak het desnoods concreet per deelgebied of zelfs potentiele ontwikkellocatie.
- Ruimte voor initiatieven: laat dingen gebeuren in een testfase. Zonder testen weet je niks.
- Meer overdekte pleinen, zoals het stationsplein, maar beschutter en zonder mensen die er allen doorheen lopen. Het moet een bestemming zijn die ook ’s avonds veilig en welkom voelt (goed belicht). Parkeerplaatsen groter en allemaal bij elkaar. Daardoor straten die meer open zijn (specifiek voor werkspoor).

VERDIEPEND TOEKOMSTGESPREK #2

Datum: 20 november 2023, 20.00 tot 22.00 uur
Locatie: stadion Galgenwaard, Utrecht
Aantal aanwezigen: 38 externe deelnemers
Verslag door: Gemeente Utrecht

Op 7 en 20 november organiseerden we een tweetal verdiepende toekomstgesprekken voor Utrechters en andere geïnteresseerden. Beide gesprekken zijn hetzelfde van opzet, alleen hebben een andere locatie. Eén in het vooral onder jongeren bekende Karma Kebab op de Kanaalweg, en één in de typisch Utrechtse, doch chiquere evenementenlocatie van stadion Galgenwaard. Doel van de avonden is om in gesprek te gaan over de drie thema's die bij de eerste ronde belangrijk werden bevonden. Na een plenaire start in talkshowsetting, gingen we uiteen in groepen om met elkaar in gesprek te gaan over goede en minder goede Utrechtse ontwerpvoorbeelden en om uiteindelijk ontwerpprincipes voor de toekomstige inrichting van de stad te definiëren. Hieronder alle resultaten.

Plenair begin: talkshow tafelgesprek
Vraag aan de zaal: wat vindt u belangrijk voor de stad?

- Vergroening: in mijn buurt is weinig groen en je merkt in de zomer dat er veel hitte blijft hangen.
- Toegankelijkheid voor iedereen. We weten allemaal dat we ouder worden, maar we weten niet wat voor beperkingen we krijgen.



Tafelgesprek
De sociale component en de stenen gebouwen zijn samen een ding: dat is niet los te zien. Zorg voor genoeg aandacht voor de sociale structuren. Hoe zorg je dat ingrepen in de ruimte bijdragen aan sociale structuren? Dat moet terugkomen in de stedenbouwvisie.

Er schuift iemand uit de zaal aan: “Ik hoor alleen maar mensen aan tafel zich voorstellen en vertellen over wat ze willen doen. Ik wil in gesprek over de toekomst van Utrecht.” Specifiek worden genoemd:

- Leefbaarheid is een thema: moeten we wel groter worden? En zo ja, hoe maak je het dan toch leefbaar? Mobiliteit ook: stad zonder auto’s gaat ook niet, mensen zijn afhankelijk van de auto. Niet iedereen kan met OV.
- Uitbreiden in de breedte en niet alleen in de hoogte: leidt vaak tot vereenzaming.

Jongeren zien vaak wel toekomst in hoogbouw, ouderen willen graag meer uitbreiden in de breedte.

- Jongere: ik wil graag naar Utrecht verhuizen maar woningnood is hoog. Hoogbouw is waarschijnlijk een goede oplossing hiervoor, al begrijp ik het standpunt van uitbreiden in de breedte ook vanuit een ander perspectief.

Er schuift een nieuw iemand uit de zaal aan. Hoe behartig je de belangen van mensen met een beperking? Er moet beleid worden gevoerd om mensen met een beperking tegemoet te komen in alle aspecten van het leven. Wethouder reageert: “Stedenbouwvisie biedt juist mogelijkheden om dit op te nemen”.



Groepsverslag tafel 1 - verdichting en leefbaarheid
Voorbeelden typisch Utrechtse straten: Croeselaan, Kanaalstraat, 7 steegjes, Oudegracht, Sweder van Zuylenweg, Bremstraat, Willem van Noortstraat. Over deze laatste straat hebben we doorgepraat aan tafel.

Vooraf: het maakt uit of je er woont of verblijft. En of je een beperking hebt of niet. Ook wie je bent in het verkeer: loper, fietser, gebruiker ov, automobilist. Ontwerpprincipes zijn echt afhankelijk van deze situaties.

Wat is prettig aan de Willem van Noortstraat?

- Gevelbeeld/details.
- Druk/levendig.
- Koffie- en eettentjes/gezellig hoekjes.
- Dichtbij centrum.
- Redelijk brede straat.
- Fietsenrekken: dat ze er zijn.

Wat is er minder prettig aan de Willem van Noortstraat?

- Fietsenrekken: te weinig en rommelig (vuil tussen), staan soms in de weg.
- Door breedte te hard rijden.
- Gevaarlijk om te fietsen.
- Drukke straat/sluipverkeer.
- ''Suggestiestrook'' fiets.
- Te weinig handhaving op zwerffietsen.

Wat maakt de Willem van Noortstraat leefbaar?

- De rustige zijstraten.
- De middenberm.
- Er is nog verschil tussen levendig en te levendig ('laat het geen tweede Nobelstraat worden').
- Brede stoep.
- Kruispunten à la de Pijp in Amsterdam.
- Sociale veiligheid door de levendigheid.

Wat maakt de Willem van Noortstraat niet leefbaar?

- Verstening.
- Weinig/geen bomen/groen.
- Risico's door het vele verkeer.
- Het parkje/groen is ''weggestopt''; geen wandelroute.
- Het parkje zit pal aan de weg.

Waar moet je rekening mee houden als je de Willem van Noortstraat gaat verdichten?

- Er komen meer bewoners in een huis.
- Er zal meer verkeer komen, want de nieuwe bewoners hebben auto's en fietsen en krijgen ook wel eens bezoek. De vraag is of er voor elke extra bewoner een parkeerplek bij moet. Je kunt wellicht ook iets doen met ondergronds parkeren en nieuwe bewoners bijvoorbeeld geen parkeervergunning geven.
- Er zullen meer voorzieningen nodig zijn, bijvoorbeeld ook huisartsenzorg. Dat moet geen sluitstuk zijn.
- De roze gebouwen aan de Willem van Noortstraat zijn een voorbeeld, maar men vindt de woningen niet zo mooi.
- Een fietsstraat zou een oplossing zijn. Hier is maar één mevrouw tegen aan de tafel, de rest is allemaal voor. Deze oplossing werd genoemd door een meneer die er al heel lang woont, de straat heeft zien veranderen en ook (positieve) ervaringen heeft met andere fietsstraten. Tegen de mevrouw die tegen is, werd gezegd: 'het is ook gedrag van mensen'.

<u>Ontwerpprincipes</u>

- Parkeerplekken geleidelijk afbouwen.
- Nieuwe bewoners geen parkeerplek/vergunning meer geven.
- Fietsstraat.
- Geen voortuin is prima als er een park om de hoek is.

- Je kunt altijd wat tegels wippen.
- Speelplekken in de zijstraten.
- Publiek en sociaal groen waar mensen elkaar kunnen ontmoeten/schaduw vinden.
- Zorg voor voldoende voorzieningen, ook huisartsen/gezondheidszorg.
- Verticaal groen.
- Daken benutten: serum of zonne-energie.
- Optoppen: extra lagen.
- Brede trottoirs.
- Overgang privé-openbaar met bijvoorbeeld bankjes voor het huis.



Groepsverslag tafel 2 - balans rust en drukte
Voorbeelden typisch Utrechtse straten/plekken: Moreelsepark, Oosterspoorbaanpark, fietspad Gageldijk, Amsterdamsestraatweg. Deze hebben we allemaal uitgewerkt.

<u>Moreelsepark</u>
- Groene oase.
- Mooie gebouwen.
- Mooie doorlooproute.
- Natuurwaarde zit in de ouderdom.
- Groen wordt ervaren als kijkgroen.
- Herkenbaarheid van het groen is lastig. Daardoor rommelig.

Ontwerpprincipes
- Creëer in dichte bebouwingswanden af en toe een open groene verblijfsplek.

Oosterspoorbaanpark

- Nauwkeurige inspraak met bewoners gedaan.
- Verbindende plek.
- Nieuw groen.
- Overgang wordt als plezierig ervaren.
- Spontaan ontstaan.
- Wordt fanatiek gesport.
- Te veel drukte met elektrische fietsen en elektrische steps, maar grappig genoeg kom je ze daar niet veel tegen.

Ontwerpprincipes

- Gebruik groene luwe routes om verschillende gebieden met elkaar te verbinden, ook al is dit soms een iets langere afstand (comfort boven kortste route).
- Het scheiden van verkeersstromen (fietser en voetganger in dit geval) is voor kwetsbare doelgroepen noodzakelijk voor een comfortabele route.

Fietspad Gageldijk

- Geborgenheid.
- Verbinding met een eigen identiteit.
- Karakteristieke oude wilgen.
- Met name door vrouwen als niet veilig ervaren in het donker.
- Ook voor mensen met een beperking onveilig vanwege gebrek aan overzicht/openheid.

Ontwerpprincipes

- Gebruik historische landschappelijke elementen (dijken/linten/bomenrijen/waterlopen) om een plek meer identiteit te geven.
- Het mengen van verschillende verkeersstromen op hetzelfde profiel kan alleen als de intensiteiten laag zijn.

Amsterdamsestraatweg

- Suggestie om bewust te kiezen voor een strook groen.
- Afwisselend ritme in voorzieningen wordt als positief ervaren.
- Drukte in de straat. Begin van de straat als unheimisch ervaren.
- De mooie wijken erachter zijn slecht toegankelijk.

Ontwerpprincipes

- Maak overtuigende keuzes om enkele straten volledig te vergroenen, om zo groene ommetjes te creëren. Hierin rigoureuzer vergroenen en aanpassingen doen.
- Combineer voorzieningen op de vier hoeken van een wegkruising met elkaar voor meer samenhang van een verblijfsplek.

Groepsverslag tafel 3 - verdichting en leefbaarheid

- Toegankelijkheid als uitgangspunt bij het ontwerpen van gebouwen en openbare ruimte (aanscherpen bouwbesluit): als je het goed doet voor de minst mobiele in de samenleving, doe je het goed voor iedereen.
- Het is wenselijk voorzieningen in de nabijheid te hebben, dus op korte loop- of fietsafstand. Maar wanneer de kwaliteit van de voorzieningen achterblijft dan is het wenselijker iets verder te reizen voor betere voorziening. Hou hier dus rekening mee in de planning/ordening van voorzieningen. Een decentrale stad kan dus aantrekkelijk zijn qua bereikbaarheid voorzieningen.
- Zorg voor een gebiedsgerichte aanpak voor druk op de openbare ruimte. Elke wijk heeft zijn eigen balans tussen auto/fiets/kwaliteit voorzieningen. Er zijn best buurten

waar de auto een minder dominante plek kan krijgen, zeker in nieuwe buurten waar mensen er bewust voor kiezen. Let er dan wel op dat je geen eenzijdige buurten bouwt (zorg voor bijvoorbeeld Merwede)! Mengen is belangrijk.

- Zorg in de buurt voor een goede mix in woningen, ook ten behoeve van de doorstroming (bijvoorbeeld een knarrenhof om zo grote woningen vrij te krijgen voor gezinnen). In elke buurt kan er nog wel wat bijgebouwd worden om doorstroming op gang te helpen. Ouderen willen wel kleiner wonen maar de buurt liever niet verlaten. Denk dan ook na over toewijzing en huurprijzen.
- Voorbeeld Overvecht, de cube: een mooi gebouw dat de uitstraling van het gebied vergroot. De hoogte past daar ook. Er staat wel een enorme fietsparkeerplaats voor de deur, dat zou beter kunnen.
- Voorbeeld hoogbouw op de kop van zuid: van een afstandje ziet het er mooi uit! Van dichtbij is het niet prettig. Je waait weg en er is geen groen op straat. De logistiek bepaalt het straatbeeld. Dit kan wel beter worden ontworpen.
- Zeggenschap/eigenaarschap van/door bewoners in hun omgeving. Maak bewoners meer leidend in ontwikkelingen in de buurt. Werk op de buurtschaal.
- Kwaliteit:
    - Kronen: let bij hoogbouw ook op de beëindiging van het gebouw. Maak niet alleen maar gebouwen met een platte bovenkant/ ontwerp de kroon.
    - Vergelijking andere steden met vergelijkbare schaal.
    - Maak een goede/slechte-plekken-kaart.
- Schaarste aan parkeren heeft een negatieve impact op de sociale cohesie in een wijk: als mensen moeten vechten voor hun parkeerplek schept dat geen band met de buren.



Gespreksverslag groepstafel 4 - balans rust en drukte
Voorbeelden typisch Utrechtse straten/plekken: Ledig Erf, Wilhelminapark, Watertorenpark, Croeselaan.

Ledig Erf
Goed
- Eenduidige bestrating.
- Levendig.
- Open.
- Bomen/groenen.
- Afwisseling groen-bestrating.
- Origineel.
- Bankjes.

Niet goed
- Fietsdrukte.
- Niet goed ingericht op het gebruik.
- Te massale terrassen.
- Onduidelijkheid waar ruimte is voor voetganger door combi auto-fiets-voetganger.
- Hard rijden: verkeersveiligheid.

Wilhelminapark
- Geen doorgaande route maken door het park, heel druk en onrustig, terwijl je daar rust wil.
- Kun je de fietsroute niet verdiepen, dat is rustiger.

Watertorenpark
Goed
- Zebrapad.
- Groen in de straat.
- Snelheid geremd door groen.

Niet goed
- Weg door het park.

Croeselaan
- Groene toevoegingen.

Ontwerpprincipes
- Bottom-up: met de buurt en met gebruikers ontwerpen: buurt en gebruikers bij elkaar brengen.
- Gevoel van ‘onze straat’ creëren, ook door een stukje in eigen beheer geven aan bewoners.
- Materiaal en inrichting moet sturen naar juiste gebruik.
- Groen in de straat!! Overal meer groen, andere balans met bestrating.
- Toegankelijke openbare ruimte.
- Niet overal uniforme inrichting, ruimte voor maatwerk.
- Maak ruimte voor nazorg: na een tijdje kijken of het werkt en of je nog moet bijstellen.

Groepsverslag tafel 5 - meer groen in de stad

- Focus op verticaal groen: geveltuinen, plantenwanden, moswanden etc.
- Groen moet (bio)divers en ecologisch zijn. Zorg voor een variatie in kleur en hoogte.
- Groen moet verschillende waarden/ functies hebben: bijvoorbeeld ook gebruik voor sporten, sociale cohesie, ecologie etc.
- Het beleid van de gemeente is goed, maar het loopt vaak vast in de uitvoering. Zorg daarom voor meer flexibiliteit in de uitvoering van het beleid. Maak een groter kader waarbinnen een wijkopzichter ruimte kan geven voor bijvoorbeeld geveltuinen of ander groen.
- Geen keuze voor meer parken of groenere straten: het is en en.
- Offer niet zomaar parkeerplekken op. Kijk eerder naar andere mogelijkheden (focus op verticaal groen, zie eerste punt). Bewoners met een auto willen geen parkeerplek opofferen, bewoners zonder auto vinden dit geen probleem.
- Als je nieuwe woningen bouwt, bouw dan ook nieuwe parken. Huidige parken staan onder druk. Zowel in gebruik als ecologisch.



Overige punten

- Goed voorbeeld zijn de plantenbakken aan lantaarnpalen.
- Maak gebruik van WADI's.
- Focus op groen dat de kwaliteit verbetert.
- Goed voorbeeld zijn groene gevels en groene daken.
- Vergroen de speelplekken en schoolpleinen: dat is vaak nog veel te veel steen.
- Goed voorbeeld zijn de wildtuinen: deze hebben weinig onderhoud nodig.
- Behoud de waarde van het huidige groen en de parken. Nieuwe ontwikkelingen gaan ten koste van het huidige groen. Voorbeelden zijn: bij de vernieuwing van de Kanaalstraat zijn oude bomen weggegaan en nieuwe bomen gepland. Maar de nieuwe bomen zijn klein en zorgen niet voor een vermindering van de hittestress. De komende jaren is deze straat een bakoven. Ander voorbeeld is dat bij de bouw van hoge flats sommige planten in de schaduw komen en daardoor soms verdwijnen.

- Typische Utrechtse straten zijn straten met heel veel tegels. Er is veel potentie om deze te vergroenen, maar processen om dit te vergroenen duren erg lang.
- Goed voorbeeld is Leeflandpark. Groen dat ook de sociale cohesie bevordert.
- Focus op bomen die veel blad hebben. In Utrecht zie je vaak dat bomen veel stam hebben, maar relatief weinig groen/ bladeren.
- Focus op groen dat voor meerdere doeleinden bruikbaar is.
- Goed voorbeeld is het project toevallig groen. Hierbij werd groen wat toevallig groeide op een bepaalde plaats beschermd. Hierdoor is er meer ruimte voor exotisch groen.

Terugkoppeling na groepsgesprekken

Thema: verdichting en leefbaarheid

- Zorg voor een goede overgang tussen privé en openbaar (bijv. bankje voor huis).
- Benut de hoeken van bouwblokken: maakt een buurt leefbaar, op kruispunten.
- Benut ook de daken.
- In bestaande buurten is nog best wel ruimte om kleinschalig woningen toe te voegen. Let er dan op hoe je dan een mix kan invoeren: ouderen van een grote eengezinswoning naar een kleinere voor bevordering van de doorstroom.
- Heb aandacht voor de buurt en de sterke leefgemeenschappen daarbinnen. Ga daar sensitief mee om.
- Reactie seniorenburgemeester uit de zaal: in 2040 verdubbeling van senioren. Veel senioren in te grote woningen willen wel weg maar ze betalen veel meer voor veel minder, dus geen aantrekkelijk alternatief. In te grote huizen vereenzamen ouderen. Knarrenhofjes zijn een goed idee maar mensen willen graag betaalbaar en vooral in hun eigen buurt blijven wonen.

Thema: balans rust en drukte

- Balans tussen autoverkeer en langzaam verkeer. Geef meer ruimte aan voetgangers.
- Auto weren is lastig, want hoe ga je dan om met mensen die afhankelijk zijn van de auto? Evt. kun je hier bij nieuwe bewoners wat harder op zijn. Auto's zijn heel bepalend voor leefbaarheid.
- Toegankelijkheid. Als je het goed doet voor mensen die minder mobiel zijn, dan doe je het goed voor iedereen.
- Neem de buurt mee in het ontwerpproces, zodat er ook eigenaarschap ontstaat.
- Laat regels en principes wat meer los. Hou/creëer ook ruimte voor maatwerk per stukje in de wijk. Iets 'eigens'.

Thema: meer groen in de stad

- Mensen hechten waarde aan kwalitatief en divers groen. Niet alleen voor mensen maar ook voor dieren. Graag vanuit de voordeur dicht bij huis. Vergroen straten voor hitte, maar ook voor beleefbaarheid.
- Beleid is leuk, maar zorg dat het ook praktisch haalbaar/toepasbaar is.
- Fietsroutes zijn een groot thema, vooral tussen oost en west: kies je voor groen of de stad/asfalt. Gedeelde ruimte of alles gescheiden?
- Mate van robuust groen, grote bomen etc. draagt veel bij aan intimiteit en straalt dus ook rust uit.

Inspraak vanuit de zaal

- Na herinrichting is er nooit meer budget over om naderhand te evalueren en aan te passen/aan te vullen. Zorg dat je daar budget voor over houdt.
- Fietsroutes: vergeet niet de veiligheid in ogenschouw te nemen bij routes door het groen. In het donker voelt dat niet veilig.
- In de hele discussie van vandaag mis ik in hoeverre de klimaatverandering invloed heeft op onze stedenbouw. Reactie stedenbouwkundige: *“klimaat is een belangrijk onderwerp. Ligt eigenlijk ten grondslag aan de leefbaarheid. Hoe gaan we om met bijv. hitte, water, biodiversiteit”*.
- Hoogbouw is niet of nauwelijks teruggekomen vandaag.
- Kijkt Utrecht ook naar (vergelijkbare) andere steden voor een stedenbouwvisie? Wat kunnen we daaruit leren?
- Is er een analyse kaart met fijne plekken en rotte plekken? Het kan helpen om dat inzichtelijk te krijgen in een kaart. Aandacht voor ruimtelijke kwaliteit.



Reflectie wethouder

Avond was erg goed. Positieve sfeer met constructieve feedback. Rode draad: de gesprekken gingen uiteindelijk allemaal over een gedeelde liefde voor Utrecht. Wat maakt dat we daarvan houden en wat kunnen we daaruit meenemen voor andere plekken in de stad waar we minder van houden? Dat hebben we vanavond op kunnen halen en dat maakt de avond geslaagd.

SPEL BASISSCHOOLLEERLINGEN 'TOEKOMST VAN UTRECHT'

Datum: 29 november 2023, 15.00 tot 16.00 uur
Locatie: Stadskantoor Utrecht
Aantal aanwezigen: 7 kinderen van twee verschillende basisscholen uit Tuinwijk en Leidsche Rijn
Verslag door: Gemeente Utrecht

Als gemeente vonden we het belangrijk om ook de stem te horen van basisschoolleerlingen (groep 7 en 8). Daarom organiseerden we een spel om op een laagdrempelige en speelse manier in gesprek te gaan over de toekomst van Utrecht. In verschillende rondes dachten de leerlingen na over hun ideale stad en visualiseerden zij deze met allerlei bouwblokken. Vervolgens bekeken zij in hoeverre hun ideale stad verschilt van het huidige Utrecht en gaven zij tips mee aan de wethouder.

Ronde 1: droomstad beschrijven
In de eerste ronde dachten de kinderen in drie gemengde groepjes na over hun droomstad. Als je vrij mag dromen: hoe ziet jullie ideale stad er dan uit? Wat kun je er doen? Daaruit komen de volgende punten per groepje:

Groep 1
- Milieuneutrale gebouwen.
- Wel flats (op klein oppervlak veel woningen) maar geen grijze gebouwen. Veel kleur en planten.
- Openbare moestuinen in de stad die je kan huren.
- Veel parken met veel bomen, want dan wordt het minder snel warm.
- Ruwe/spannende speeltuinen waar je risico kunt nemen.
- Genoeg oplaadpalen voor elektrische auto's.
- Brede winkelstraten, omdat je anders tegen elkaar botst.
- Niet dat alle huizen hetzelfde, want dat is ook zo saai.
- Als het warm is, kun je airco's buiten op straat hangen waar je dan een soort water/mist uit sproeit voor verkoeling.
- Opvangplekken voor regenwater, ook om de airco's te vullen.
- Zonnepanelen op lantaarnpalen, zodat ze opladen.

Groep 2
- Meer winkels.
- Veel groen: veel parkjes en waterplekjes zoals meertjes.
- Sportplek. Buiten (in een park).
- Flats en huizen (appartementen).
- Eén muur maken waar je legaal graffiti mag doen, zodat dit niet op andere gebouwen hoeft.
- Plein met podium.
- Bios, theater.
- Meer (anti-stink) prullenbakken, overal in de buurt om het schoon te houden.
- Skatebaan.
- Indoorspeeltuin voor kinderen.

Groep 3
- Schoner, niet alles vies.
- Speeltuinen dichter bij woonwijken (betere plekken).
- Kleurrijke huizen.

- Theatervoorstellingen voor kinderen. Die voor volwassenen zijn niet leuk voor kinderen.
- Minder auto's met uitstoot. Meer elektrische auto's.
- Meer prullenbakken (zodat het schoon blijft).
- Meer natuurparken.
- Betere wegen en stoepen (alles moet heel zijn, geen gaten in de weg).

Ronde 2: woonwensen beschrijven
In de volgende ronde gaan de kinderen in twee nieuwe groepen uiteen om te bedenken hoe ze de stad niet alleen goed voor zichzelf, maar goed voor iedereen kunnen maken.

<u>Groep 1</u>
- Een plekje voor ouderen om vrienden te maken (soort ouderenhangplek).
- Laadpalen voor elektrische auto's om die te stimuleren.
- Speciale zones voor roken, niet meer overal.
- Leukere en stevigere speeltuinen.
- Meer handhaving en strengere regels voor verkeer (vooral voor fietsen met telefoon).
- Meer plekken voor vluchtelingen.



<u>Groep 2</u>
- Bredere looppaden, ook voor mensen in rolstoelen (toegankelijk).
- Een bejaardentehuis aan de rand van de stad omdat het daar rustig is, maar dan kunnen er ook ouderen in de stad wonen.
- Een weeshuis voor kinderen.
- Kerken en moskeeën aan de rand van de stad voor gelovige mensen.
- Parkeerplekken met laadpalen zodat elektrische auto's daar kunnen staan.
- Betere wegen.
- Één speciale plek om te gaan roken (aan de andere kant van de graffiti-muur). Dit voorkomt ook vervuiling door peuken overal op straat.

- Binnen de stad heel veel planten.
- Watersproeiers voor in de zomer.
- Een plek voor daklozen, ook zodat ze niet overal gaan zitten.
- Een grote plattegrond op straat voor als je geen telefoon hebt.
- Een plek voor zonnepanelen of windmolens voor groene energie.

Ronde 3: stad bouwen
De kinderen gaan vervolgens aan de slag om met de verschillende elementen (allerlei soorten gebouwen) met z'n allen hun ideale stad te bouwen. Wat volgt, is een interessant gesprek en weloverwogen keuzes over de gebouwen die een plekje krijgen in hun stad, waarbij rekening wordt gehouden met alle type bewoners.

Het resultaat is een stad met veel woningen om iedereen te dienen. Niet alleen in rijtjes, maar juist ook gestapeld. Eén van de leerlingen merkte na lang puzzelen om voldoende woningen én voorzieningen terug te laten komen het volgende op: *"Hey, maar we kunnen gebouwen ook op elkaar stapelen hè? Het hoeft niet altijd één los gebouw te zijn".* Dat vond de rest een goed idee. Hoog gestapelde woningen (flats/appartementen met meerdere lagen) kwamen aan de rand van de stad. In het midden kwamen lager gestapelde woningen (twee/drie lagen) en rijtjeswoningen. In het midden van de stad waren ook verschillende soorten winkels, horeca, een museum, een gemeentehuis, een bibliotheek, een bank, de brandweer, een ziekenhuis, een tandarts, een apotheek, een hangplek voor jongeren, een kinderdagverblijf, een basisschool, een boerderij met dierenweide en een parkeergarage.

Aan de rand van de stad werden bewust andere functies toegevoegd. Zo was er een middelbare school, een MBO- en HBO-locatie en een universiteit. Ook was er een grote supermarkt, een markthal, een bioscoop, een concerthal, een dierenasiel, een daklozenopvang en veel kantoorruimte. Voor de bereikbaarheid was er een station met een fietsverhuurlocatie. Ook aan religie werd gedacht. Zo kwam er een kerk, een moskee en een hindoeïstische tempel.

Ook was er aandacht voor het milieu. De kinderen lieten een deel van de stad leeg als park (mét speeltoestellen en een skatebaan) en met aan de rand een bosgebied. Daarnaast waren er in de stad meerdere elektrische laadpunten, voldoende inzamelpunten voor afval en aan de rand was een windmolenpark.

Opvallend is dat de kinderen slim nadachten over de beschikbare ruimte en veel functies clusterden. Een scholencluster met verschillende soorten scholen; een gezondheidscluster met het ziekenhuis, een apotheek en een tandarts; een recreatiecluster met een bioscoop, een concertzaal en een markthal; het kinderdagverblijf naast de basisschool, en het station naast de fietsverhuur.

Ronde 4: droomstad vs. huidige Utrecht
In de laatste ronde bekeken de kinderen hun gebouwde stad. Zij missen hierin:
- Prullenbakken (zijn geen onderdeel van het spel).
- Flats. Meer de hoogte in (dat kon moeilijk in het spel).
- Groene flats, met hangplanten en kleuren.
- Fietspaden (waren ook niet expliciet in het spel). Minder autowegen, meer fietspaden.
- Deelauto's, niet iedereen een privéauto. Auto's nemen veel ruimte in beslag. Meer fietsen stimuleren, dat is ook beter voor het milieu.

De kinderen vonden dat de gemeente zeker kan leren van hun stad. Zij noemden de volgende punten:

- Je kan gebouwen ook op elkaar stapelen en niet alles naast elkaar: meer hoogbouw.
- Veel groen, ook groene en kleurrijke hoogbouw.
- Utrecht is niet per se heel anders dan onze stad.
- De basis (plattegrond waarop gebouwd wordt) moet veel groener.
- Ook groen voor insecten, zoals bloemen in grasvelden.

De kinderen gaven de gemeente het volgende advies:

- Je moet niet alleen aan jezelf denken, maar naar andere meningen luisteren. Zoals van kinderen en ouderen. En ook dingen afkijken van andere landen en steden, dat is niet erg, maar juist een compliment.
- Moestuinen zouden we wel meer willen zien.
- Inspirerend voorbeeld: als je met de fiets of lopend bent, kun je bijv. een armbandje scannen en dan krijg je punten voor dat je het goed doet en een gezonde en milieuvriendelijke keuze maakt.

SPEL TOEKOMST VAN UTRECHT

WERKBLAD #1 → STAD BESCHRIJVEN

A

BESCHRIJF jullie ideale stad

Als jullie vrij mogen dromen: hoe ziet jullie ideale stad er dan uit? Wat kun je er allemaal doen?

Tip: jullie zinnen kunnen beginnen met: 'Onze ideale stad bestaat uit...', 'Wij willen meer...' of 'Wij vinden het belangrijk dat...'



JONGERENDEBAT UTRECHT CHALLENGE ALLIANTIE

Datum: 12 december 2023, 15.30 tot 19.00 uur
Locatie: Raadzaal stadhuis Utrecht
Aantal aanwezigen: 22 studenten van het instituut voor de gebouwde omgeving, met name studies Build Environment en Civiele Techniek. Leeftijd ongeveer 17-24 jaar
Verslag door: Gemeente Utrecht

Na de sustainable city challenge begin oktober, organiseerden gemeente Utrecht, de Utrecht Challenge Alliantie en Vidius halverwege december een aanvullend jongerendebat voor alle deelnemende studenten van de challenge. Dit keer om juist de mening van studenten zélf te horen over de toekomstige inrichting van de stad en hun ideeën daarvoor. Centraal stond de vraag: in welke stad wil jij later leven?

Onderdeel 1: plenair debat

Zijn de drie gedefinieerde thema's ook onderwerpen die de studenten aanspreken?

- De prioriteit voor studenten ligt vooral bij voldoende woningen. Een thema als groen heeft in die zin minder prioriteit. Als er geen woningen zijn, kunnen ze er immers toch niet wonen.
- Tegelijkertijd is groen wel degelijk belangrijk, omdat je dat nodig hebt om tot rust te komen. Voor sporten en wandelen, dus bewegen, heb je ook groen nodig.
- Het is wel belangrijk om een scheiding te maken tussen woongebieden en uitgaansgebieden. In woongebieden rust, in uitgaansgebieden reuring. Dat hoeft niet dezelfde plek te zijn. Hier zijn wel verschillende geluiden hoorbaar. Iemand zegt "de stad is bedoeld voor drukte, rust kun je ook vinden op het platteland".



Foto: Samuel Wagner

Onderdeel 2: groepsgesprekken

Thema: meer groen

Wat zie je nu in Utrecht, hoe ziet het eruit?

- Veel losse parken, weinig groen in straatbeeld.
- Nieuwere wijken meer groen in straatbeeld.
- Weinig variatie in groen.
- Groene gevels gebouwen.
- Een paar parken maar niet verbonden.
- Gemeenschappelijke tuin op het Griftpark.
- Kleine planten voor huizen.

Hoe zou je willen dat het er uit ziet in de toekomst?

- Meer groen in de straten.
- Verschillende soorten groen.
- Meer water.
- Ruimte op daken gebruiken (zonnepanelen, planten etc.)
- Verbonden groene gebieden.
- Groene daken.
- Tuinen als barrières tussen huizen, fietspaden en de weg.
- Maak het toegankelijker.
- Stimuleren parken te onderhouden.

Wat zou er moeten veranderen om dat mogelijk te maken?

- Parkeerplaatsen verwijderen, deels voor groen.
- Meer buiten sportplekken.
- Verschillende soorten bomen in de stad.
- De hoogte in qua gebouwen → meer plek voor groen.
- Autovrije plekken.
- Meer tramverbindingen.
- Gemeenschap onderwijzen → gedragsverandering.
- Betere materialen voor de bestrating, voor water absorptie.

Thema: veranderende stad

Wat zie je nu in Utrecht, hoe ziet het eruit?

- Tweeledig: wonen en leven, Leidsche Rijn en rest van Utrecht.
- Te weinig groen, te veel bovengronds OV.
- Een steeds grotere vervangings- en renovatieopgave van de infrastructuur (wegen, kunstwerken, ondergrondse infra).
- Woningnood, huizen nodig. Verbeterde Utrechtse bouwstijl.

Hoe zou je willen dat het er uit ziet in de toekomst?

- Behouden van een 10-minutenstad, middelpunt de Dom houden en daaromheen bouwen.
- Door tweebaanswegen te veranderen naar eenbaanswegen en door groen te plaatsen. En metrolijn plannen te bedenken.
- Door meerjarig onderhoudsplan opnieuw te ontwikkelen en THP's te ontwikkelen per object. En marktaantrekkelijk prijzen af te spreken waarmee we innovatieve oplossingen kunnen stellen.
- Minder hoogbouw → de Dom moet overal te zien zijn.



Foto: Samuel Wagner

Onderdeel 3: ontwerp en pitches

Thema: meer groen

Groep 1 - Zijdebalen

Zijdebalen is nu best een stenig gebied, ondanks dat het nieuw is. Mag echt wel meer groen in terugkomen. Groenstroken in de wijk zijn nu privé. Dit maken we openbaar met bepaalde tijdsloten om hanggedrag tegen te gaan. Aan de andere kant van de weg creëren we een sportpark met attributen om te sporten met elkaar, of alleen. In het midden van de wijk halen we het café weg. De wijk ligt in het centrum, dus waarom hier een aparte horecagelegenheid? In plaats van het café maken we een speeltuin en waterfonteintjes voor kinderen. De kade aan het water maken we groener. We verbinden de losse bomen met groenstrook aan elkaar om het straatbeeld groener en uniform te maken. We trekken dezelfde groenstructuur door in de hele wijk, behalve langs de kade. Daar juist veel biodiversiteit. Daarbij zorgen we voor groene binnenplaatsen om tot rust te komen.

Ingrediënten ontwerp:

- Meer dakruimte gebruiken.
- Meer water in de wijk.
- Meer groenstroken.
- Tijdelijk openbare binnentuinen.
- Ook ruimte voor fruitbomen.

Groep 2 - Rivierenwijk

We maken de binnenplaats op het terrein autovrij, met ondergronds parkeren. Er zijn dan drie toegangswegen naar de garage toe. Alle mensen in de buurt parkeren ondergronds in plaats van op straat. Dat geeft ruimte om veel meer groen toe te voegen op straat. In het midden komt een park, met een grote fontein en een speelveld voor kinderen en jongeren. Afgestemd op wat de community wil. Overal op hoofdwegen creëren we groene stroken. Dat vermindert de uitstoot en zorgt voor meer afwatering. We zorgen voor meer bomen in het

gehele gebied. En een gesloten groengebied met kippen, bijenhotels, etc. Dit wordt onderhouden door de bewoners en de eitjes, honing etc. is voor de bewoners van de wijk. De hoofdwegen overdekken we met een groene overkapping met een hedera. De gemeente verzorgt het publieke groen. Dit plan vraagt ook om gedragsverandering om samen te zorgen voor de openbare ruimte, dus meer een soort community-building.

Ingrediënten ontwerp:

- Veel groen.
- Kleine parken voor de buurt.
- Veel bomen.
- Ondergrondse parkeerplekken (dubbel gebruik van een plek).
- Maak bestrating groener.
- Maak grote gemeenschappelijke parkeerplek zodat er meer ruimte is voor groen.
- Meer verbinding met de parken.
- Klimplanten.
- Groen dak boven een terras.
- Gras tussen de weg en het fietspad.
- Open speeltuin.
- Gemeenschappelijke tuin, dieren, lokale producten.
- Groene gevels en boomtoppen, hangplanten over de weg.



Foto: Samuel Wagner

<u>Thema: rust en drukte</u>

Het idee van deze groep is gebaseerd op een soort strip met clubs, waar studenten kunnen uitgaan en waar studenten zelf boven wonen in plaats van gezinnen. De auto's gaan eruit. De tram en fiets krijgen wel een centrale plek door een breed fietspad met een trambaan. Hier is ook ruimte voor hulpdiensten. Als de auto's weggaan, komt er ruimte voor groen en verblijven. Het privé-groen maken we beter openbaar, zodat het voor iedereen toegankelijk is. Langs de grachten creëren we verblijfsplekken. Fietsers parkeren naast de strip. Maar in

de strip zelf wordt niet gefietst, alleen maar gewandeld. In de gehele woonwijk creëren we een groen netwerk door meer bomen toe te voegen. We realiseren een soort groot park, in plaats van los groen op verschillende plekken. Bij het speelveld plaatsen we een hek als daar in de buurt behoefte aan is.

Ingrediënten ontwerp:
- Clubs.
- Minder tegel, meer groen.
- Studenten boven clubs.
- Van autoweg naar tram- en busbaan.
- Privé groen openbaar → sportveldje.
- Meer bankjes, verblijfsplekken creëren in de openbare ruimte, waar men kan rusten en samenkomen.

Dit groepje vindt het niet nodig om studenten te beschermen voor geluidsoverlast, omdat ze zonder woning sowieso nergens kunnen wonen. En in studentenhuizen is het sowieso vaak rumoerig. Prioriteit voor studenten is om érgens te wonen. Gemeente moet kiezen of je focust op families of studenten. Je kan wel clubs centreren in een gebied waar meer kantoren zijn.

Thema: veranderende stad
Deze groep heeft gekeken naar mobiliteit in het gebied. Zij creëren een groene omgeving in het midden van de wijk. Parkeren gebeurt ondergronds met vier verdiepingen met een gescheiden in- en uitgang. Boven op de parkeerplaats is het groen. Verkeer centreert zich aan de buitenrand door een hoofdweg. Daarmee is er een harde scheiding van verkeer aan rand en in de wijk. In de wijk zelf is het daardoor groen, met aan de buitenkant meer uitstoot. Aan de randen is hogere bouw, zodat dat als het ware een scheidingswand vormt tegen de uitstoot en verkeersgeluid. In de wijk is ruimte voor de fietser en wandelaar, gescheiden met struiken. Midden in de wijk is een dicht bosgebied met daaromheen wat opener groen met een vijver en bomen. Ook verstevigt deze groep de mobiliteit met een metro die rijdt op de trambaan. Het is geen probleem als mensen even moeten lopen, met de fiets moeten of met OV moeten om naar hun auto toe te gaan. Dus het hoeft in de toekomst niet meer allemaal naast de deur te zijn.

Deze groep is kritisch op de intentie van de gemeente voor groen-onderhoud door bewoners zelf. Zij vinden dat de gemeente dit moet onderhouden. Bewoners kunnen wel groenstrook aanvragen bij gemeente die zij dan zelf onderhouden en die gemeente dan gratis realiseert.

Ingrediënten ontwerp:
- Meer groen.
- Minder autowegen, meer voetgangerspaden.
- Een grote ondergrondse parkeergarage.
- Meerdere bouwlagen van de woningen aan de hoofdwegen.
- Metrolijnen onder de grond.
- Ondergrondse parkeerplekken. Bij panden die worden verbouwd.
- Fiets Voorrangswegen met tijdssloten voor voertuigen.

Onderdeel 4: afrondend gesprek

Wie wil een auto?
6 van de 20.

Er is veel groen dat wordt toegevoegd aan de stad, maar niet iedereen wil het onderhouden. Wie zou bereid zijn om een rol te spelen in het onderhouden van het groen?
3 van de 20. Idee om mensen die een baan zoeken in te huren om groen te onderhouden. Dus combineren met bewoners die vrijwillig willen bijdragen aan onderhoud van groen.

Idee: neem het onderhoud van groen van studenten al op in het opleidingscurriculum, zodat mensen al jong leren hoe zij het onderhouden. En geef mensen de mogelijkheid om zelf initiatieven te doen om parkeerplekken op te geven voor groen.

Wat vinden jullie ervan dat bewoners meer recht krijgen om mee te denken over de inrichting van de stad?
Super belangrijk! Juist de bewoners weten wat er nodig is. Gemeente is bestuursorgaan die dichtbij bewoners zou moeten staan. Dat is niet altijd zo. Ga juist door de straat lopen en vraag aan hen wat ze belangrijk vinden. In plaats van dat zij naar jullie moeten komen. Toe-eigening is belangrijk om de stad eigen te maken.

Hoe?
Bijvoorbeeld enquête door de brievenbus. Bij speeltuinen zijn altijd wel moeders te vinden die iets te zeggen hebben. Of klop gewoon bij mensen aan. Organiseer avondbijeenkomsten met uitnodiging door de brievenbus. Maar zorg ook voor onlinemogelijkheden, dus hybride participatie. Richt je wel daadwerkelijk op onderwerpen die je wil behandelen.

Is groen nou echt een belangrijk onderwerp voor de toekomst van de stad? Heeft Utrecht dat nodig? Moet het rustiger worden?
Er zijn veel drukke gebieden met bijvoorbeeld industrie. Dat creëert veel drukte en veel voertuigen. Kijk vooral daarnaar om het te vergroenen. Veel voertuigen geven toch wel het probleem. Kijk ook naar ondergronds OV. Bovengronds OV lost niet heel veel op. Juist die rijdende voertuigen moeten minder worden. Gebruik speeltuinen ook als openbaar groen.

Kijk ook naar pleinen die er zijn. Bijvoorbeeld Jaarbeurs of Vredenburg. Dit zijn allemaal betegelde pleinen. Zorg dat je dit veel meer vergroent met aandacht voor biodiversiteit. Kies bepaalde plekken uit waar je evenementen kunt houden, of organiseer die evenementen juist op hoofdwegen die dan tijdelijk worden afgesloten.

Woningen boven clubs: wie zou er graag meer clubs en cafés willen hebben?
6 van de 20.

Als de woningen goed geïsoleerd zijn, wil je daar dan boven wonen?
Als je weinig hoort, zeker! Als je strompelend uit de club naar boven kan, is dat zeker welkom!

Laatste oproep: creëer een denktank met jongeren/studenten! Ga vaker in gesprek met studenten. Het is harstikke leuk en belangrijk. Organiseer dit regelmatig. Doe dit met elk jaar, elk opleidingsniveau en luister wat jongeren belangrijk vinden. Maak het een opdracht voor scholen, bijvoorbeeld ‘hoe verduurzaam je de stad’ (al is dit de challenge geweest). Betrek hen echt veel meer bij de ontwikkeling van de stad! Het is ook leuk om internationale studenten te betrekken, en juist de vergelijking op te zoeken met ervaringen met andere steden/landen.

BUURTBORREL ZIJDEBALEN 'WONEN OP HOOGTE'

Datum: 16 december 2023, 15.00 tot 17.00 uur
Locatie: café Ddadi, Zijdebalen
Aantal aanwezigen: 23 bewoners
Verslag door: Gemeente Utrecht

Eén van de uitdagingen waar we als gemeente voor staan, is om meer woningen te bouwen binnen de bestaande stadsgrenzen. Dat betekent dat we meer op hoogte gaan bouwen. Daarom hebben we een buurtborrel georganiseerd voor bewoners van de nieuwbouwlocatie Zijdebalen om te leren van hun ervaringen met het wonen op hoogte. In het buurtcafé spraken we onder het genot van een hapje en een drankje met bewoners aan de hand van vier A0-borden.

Vraag 1 - Hoe ervaart u het wonen in dit complex?

- Ik heb uitzicht! Dat is een pre.
- Weinig geluidsoverlast.
- Ervaar het als fijn. Erg luxe om hier te kunnen wonen. Zou voor meerderen beschikbaar moeten zijn (betaalbaar).
- Veel groene ruimte.
- Ik moet wennen aan de yup-achtige omgeving. Er rijden bijvoorbeeld veel Tesla's.
- Geen doorgaand verkeer, waardoor het rustig is. Maar wel: veel sluipverkeer! (Zeedijk).
- Superfijn! Nieuw, fris, licht, goede locatie en alle faciliteiten bij elkaar.
- Klein, 'opgehokt', stenig, weinig groen, veel verlichting 's nachts op de gang, fietsparkeeroverlast.
- Zeer prettig. Rand binnenstad, dichtbij natuur en stad.
- Goede balans levendig/rust. Wel veel sluipverkeer dus soms niet juiste balans.
- Heel fijn! Locatie is fantastisch. Levendigheid is erg fijn, mix jong en oud is superleuk.
- Balans levendig/rust is helemaal goed zo.
- Onderhoud groen is wel een aandachtspunt.
- Veel voorzieningen dichtbij is heel fijn.
- Stadse drukte is fijn.
- Veel ruimte, gevarieerde bouw. Gedeeld + eigen tuin. Fijn die ruimte ertussen.
- In het complex zelf is weinig groen op straat.
- Alles op loopafstand dicht bij het centrum is fijn.
- Stad wordt wel steeds drukker. Toerisme niet altijd nodig. Levendigheid is leuk maar slaat wel door. Veel sluipverkeer in onze buurt.
- Heel fijn, mooie appartementen.
- Stad is wel echt een zooi. Vuilnis kan men niet altijd kwijt, papierbakken vaak vol. Ook rommelig qua fietsen. Weinig saamhorigheid.
- Veel doorloop door hoge huurprijzen. Weinig saamhorigheid. Maar is ook wel beetje de verloedering van de huidige samenleving.
- Onderhoud groen gebeurt maar door heel weinig mensen. Bomen staan in grind, waarom niet in groen?
- Fijn dat het nieuw is: energielabel A, schoon, schoonmakers.
- Wonen op hoogte is fijn, maar het geluid gaat echt omhoog. Echt een klankkast. Positief: privacy. Wel ook echt anoniem soms. Bomen kunnen helpen tegen geluid. Nu veel sluipverkeer.
- Akoestiek campinggeval. Tuinen zijn gedeeld maar niet openbaar: dat is wel echt fijn!
- Ook op zondag parkeer overal.

- Community-gevoel wordt gemist hier. Fijn als zo'n buurt waar veel mensen samenkomen ook mensen laat ontmoeten. Zorg voor zo'n functie in de wijk, bijvoorbeeld in dit café door hier activiteiten te organiseren.
- Vorm van het blok geeft idee van 'dorpje'. Eigen appgroep is prettig.
- Fantastisch om zoveel zonsondergangen te zien! Uitzicht is geweldig.
- Appgroep geeft groepsgevoel en is handig en maakt het minder anoniem.
- Dicht bij de stad en daardoor ook wel wat overlast: afval, verkeersdrukte, criminaliteit, camera's.
- Plezierig, centraal, goed OV.



Vraag 2a - Wat vindt u positief aan wonen op hoogte?

- Het uitzicht, licht, alles nieuw, de binnentuin.
- Verkeersveiligheid, lawaai.
- Gevarieerde groep bewoners.
- Gevoel van veiligheid als je op hogere verdieping woont: bijvoorbeeld raam open laten staan.
- (3x apart benoemd) Uitzicht.
- Gezamenlijk pleintje is positief voor sociale functie.
- Pleintje in het midden zorgt voor centraal punt voor sociale activiteiten.
- Appgroep/contact met buren. Veel buren.
- Afwisselende bouw/soorten woningen.
- Locatie dicht bij de stad maar zonder de drukte.
- Zonsondergang.
- Geen gespuis.
- Veel sociaal contact medebewoners.
- Verloop valt heel erg mee. Komt door fijne woningen.

- Dichtste stukje Utrecht maar zo voelt het niet.

Vraag 2b - Wat vindt u minder prettig?

- Verkeersoverlast.
- Groen zit veelal aan de binnenkant/achterkant. Aan de straatkant is eigenlijk geen 'mooiigheid' of groen.
- Er mag meer worden geïnvesteerd in sociale cohesie en een mix van woningen.
- Verschillende type woningen zorgt voor verschillen in eigenaarschap.
- Weinig groen. Pleintje had groener gemogen. Nu zoek je eerder nabijgelegen parken op.
- Type woningen is veel hetzelfde: veel doorloop in huurwoningen waardoor je weinig binding hebt met medebewoners.
- Lawaai van de weg als je raam open staat.
- Binnentuin is te donker en werkt als klankkast.
- Winderig. Onvermijdelijk bij hoogbouw, tenzij uitgekiende architectuur.
- Op hoogte is eenzamer.
- Vaak wat kleinere woning (minder kamers). Eengezinswoning veel meer oppervlakte/kamers.
- Meer gezamenlijke functie van binnentuin creëren om binding en collectief onderhoud te stimuleren.
- Opstijgend lawaai, soms zo erg dat het raam dicht moet.
- Klankkast/gehorig.
- Bende van fietsen, veel vuil en onkruid langs de gevel oogt niet (zeker in combinatie met afval).
- Gordijnen moeten dicht op de begane grond.

Vraag 3 - Hoe ervaart u de leefbaarheid rondom uw complex?

- Fijn wonen!
- Fijn centrale ligging zonder de chaos van de stad.
- Positief: binnentuin, eigen voordeur.
- Buurtapp positief (delen parkeerplek bijv.)
- Heel goed leefbaar.
- Goed OV, voldoende afvalpunten, maar info kan beter. Goede schoonmaak van hal etc., leuke horeca in de buurt.
- Groen in openbare ruimte goed.

Vraag 4a - Wat zou u graag anders zien?

- De parkeerplaats tegenover ons huis (Westerdijk) maakt het minder als 'woongebied' en in het weekend is deze leeg. Dat kan functioneler voor bijvoorbeeld bezoek in het weekend.
- Verkeerslawaai. David van Mollem 30km/u. Veiligheid fiets en voetgangers moet beter!
- Zelf tuin onderhouden.
- Verkeerscirculatie auto.
- Door afsluiting Zeedijk richting Adelaarsstraat gaat verkeer rechtsaf onze buurt in, terwijl het verboden is! Geeft veel sluipverkeer en bijbehorende overlast.
- Verkeersinrichting: sinds verandering in verkeerssituatie toegenomen sluipverkeer in de straat.
- Zelfde voorzieningen in alle blokken (parkeerplaats bijvoorbeeld).
- Bloemen of planten rondom bomen Zeedijk en eventueel bankjes.
- Geluid binnentuin.
- Buurtcentrum.
- Meer plek voor mens en minder voor auto.

- Punten moeten geen overlast geven. Bijvoorbeeld het deadliften in de sportschool, thuisbezorgd.
- Meer variatie in leeftijdsopbouw. Overmaat aan ‘hardwerkenden’ belemmert meer sociaal contact. Laat thuis, vroeg weg.
- Veel zwerfafval.
- Noorderlicht: binnentuin wordt niet gebruikt.
- Niet alle bewoners in VVE (Woonin, Bouwinvest). Hoe voor aanhaking zorgen?
- Sluipverkeer.
- Zorgen over splitsen.
- Meer groen mag!
- Vaker fietsen opruimen.
- Ontwerpen voor fietsparkeren.
- Fietsparkeren beter regelen.
- Verspringen balkons voorkant mag ook van achteren.
- Geluid binnentuin.
- Meer verticaal groen.
- Tussentuintjes beter onderhouden en zorgen dat het geen hondentoilet wordt.



Vraag 4b - Welk advies geeft u de gemeente als het gaat om het ontwerpen van hoogbouw?

- Goede maat.
- Zorg voor betrokkenheid.
- Voldoende parkeerplaatsen, ook voor bezoek.
- Voorkom sluiproute.
- Betaalbaarheid, mix van grote en kleine woningen, niet te hoog, fiets inpandig.
- Gebruik nieuwbouw om meer uitstraling te geven.
- Goede zonwering voor verkoeling ruimte.
- Paden tussen het groen. Nu met ruimte tussen tegels waardoor veel lawaai bij bezorging/koffers etc.
- Heb oog voor/investeer in sociale cohesie. Zorg voor buurtcoaches, ontwerp zo.
- Tuin nauwelijks gebruikt: weinig zon, eigen balkon buiten.
- Binnentuin gehorig, verder rustig.
- Rijke detaillering van de gevels.
- Minimumhoogte?
- Kluisjes voor pakjes.
- Tijdelijke bouw als oplossing voor acuut probleem.
- Meer gemixt publiek zou voor meer woongenot zorgen, bijvoorbeeld kangoeroe-woning.
- Zijn er voldoende (betaalbare) huizen voor gezinnen?
- Zorg voor plekken voor een deelauto.
- Kijk goed naar inrichting mobiliteitsontwerp zodat je snelheid afremt.
- Geen winkels in woongebied is fijn.
- Meer diversiteit woningen.
- Plek waar je elkaar tegen kan komen, bijvoorbeeld werkplek.
- Hoofdingang gaat naar de lift i.p.v. de trap. Gezonde optie moet voorop staan.
- Aandacht voor eenzaamheid onder studenten. Bejaardentehuizen tegen eenzaamheid ouderen.
- In de stad geen hoogbouw meer. Dom moet je blijven zien, dus skyline in de stad niet veranderen. Wel heel duurzame bouw.
- Parkeren ondergronds, ook in bestaande wijken.
- Zorg dat je parkeert aan randen en creëer een fietsbaan zodat je met de fiets naar de stad kan.
- Bouw niet hoger dan de Dom.
- Auto’s onder gebouwen.
- Zorg ook voor onderhoud/camera’s.
- Hoogbouw levert veel afval. Zorg dat je hier veel rekening mee houdt.
- Let op wind.
- Voorkom fietsenprobleem.
- Houd rekening met wind tussen gebouwen door.
- Op straat moet je kunnen spelen, ontmoeten en verblijven. Functies zoals parkeren ondergronds.
- Het is voor studenten niet te betalen. Juist die mix tussen mensen is leuk. Zorg dat men kan wonen in Utrecht. Zorg voor sociale cohesie.
- Denk in buurten. Zorg dat men zich verantwoordelijk voelt voor de buurt.
- Maak goede afspraken met bijv. sportclub over geluidsnormen.
- Veel (kelder) parkeergelegenheid.
- Parkeerplek met mogelijkheid tot elektrisch laden, ook voor huur.
- Houd rekening met opstijgend lawaai tussen hoge gebouwen.
- P&R buiten de stad.
- Voorkom sluipverkeer.

- Veel speeltuinen voor de kinderen.
- Voorzieningen om de hoek.
- Veel groen en minder parkeerplekken.
- Deelbakfietsen is een plus. Geen fietsparkeren.

COMMISSIE OMGEVINGSKWALITEIT UTRECHT

Verslag van de Commissie Omgevingskwaliteit, gehouden op dinsdag 11 juni, in het Stadskantoor kamer V30.

Aanwezig: J. Ector (voorzitter), J. Crepon, L. Sebregts, A. Mulder, G. Cito, E. Vlaswinkel, G. Bosch, N. Huitema, Eric van Rossen (afdeling Stedenbouw), C. van Barneveld (secretaris) en R. Taapken (uitvoerend secretaris)

Voor adviezen zie: Bijlage planlijsten

Verslag

(openbaar)

3. Stedenbouwvisie Ruimte

Informatiesessie over de stedenbouwvisie van de afdeling Ruimte

Toelichting : Sanneke van Wijk (gemeente Utrecht)

Gespreksverslag

Sanneke van Wijk geeft een toelichting op de Stedenbouwvisie (99% versie). Het betreft een informatieve bijeenkomst. Aanscherpingen zijn nog welkom. Met daarbij ook de vragen hoe de visie de commissie kan helpen in de uitoefening van haar taken en wat het product 'Utrechts' maakt. De 'Stedenbouwvisie' is een leidraad die gaat over ambitie en is het richtinggevend ruimtelijk kwaliteitskader voor Utrecht, met focus op de kwaliteit van de leefomgeving en toekomstbestendigheid. Tegelijkertijd bestendigt de leidraad bestaand beleid en is het sturend in nieuwe ontwikkelingen. De visie wordt toegevoegd aan de RSU2040.

Eén van de doelstellingen van de visie is het besparen van tijd en geld door op voorhand principes mee te geven die voor de gehele stad bruikbaar zijn. De visie is een kwaliteitsplan dat over alle beleidsafdelingen heen doorwerkt en een handvat biedt voor het borgen van ruimtelijke kwaliteit. Het is een beleidsmatig kader wat niet juridisch bindend is. Vertaling naar een Stedenbouwkundig programma van eisen in combinatie met een beeldkwaliteitsplan is nodig om uitgangspunten juridisch vast te leggen.

Voor de dynamiek van de stad zijn er drie categorieën benoemd: rust, reuring en ruis. Voor het omgaan met hoogte zijn er vier categorieën: beschermd, basis, basis plus en knooppunten. De nieuwe bouwhoogte kaart geeft inzicht in de verschillende zones. Via specifiek gebiedsbeleid worden de kaders verder uitgewerkt. In hoofdstuk 4 zijn er elf kwaliteitsprincipes geformuleerd. Per principe wordt beschreven wat het doel is en worden richtlijnen gegeven om tot dat doel te komen

De commissie reageert als volgt

- '***Kwaliteitsborgingssysteem', geen visie***
  Ze merkt op dat het geen Stedenbouwvisie is, maar een '*kwaliteitsborgingssysteem*'. Als instrument zit het ingenieus en doordacht in elkaar en het is in die zin nuttig. Aangeraden wordt een volgende opgave te formuleren. Met bijvoorbeeld een 'Stadsplan', waarin de grote ruimtelijke ingrepen in de stad (nieuwe verbindingen, lange gebiedsoverstijgende lijnen) kunnen worden opgetekend, kan het document als werkelijke visie compleet worden gemaakt.
- ***Uitspraken over de dilemma's***
  Het document gaat vooral over het verhaal dat op de beleving van bewoners is gestoeld. Dat is op zich een prettige invalshoek, maar de balans slaat door naar groen, rust en

droombeelden. Hete hangijzers worden niet benoemd. Er worden bijvoorbeeld geen uitspraken gedaan over mobiliteit (*groen en gezellig, maar waar blijven de auto's*?) en een ecologische visie ontbreekt. Wat betekent bijvoorbeeld het 'bouwen vanuit de bodem' en is dan de Uithof de beste plek om hoog te bouwen? Hoe verhoudt zich dit tot de lange termijn (100 jaar). Er is een aanvullend document nodig dat uitspraken doet over grote langjarige ontwikkelingen, waar we nu al visie op willen ontwikkelen.

- ***Versterken samenhang***
  De commissie mist nog onderwerpen in dit document, maar hoopt dat dit voldoende geborgd is in andere beleidsdocumenten. Ze geeft aan dat ook nieuwe thema's, zoals water, klimaatadaptatie, wateroverlast, circulariteit (biobased bouwen) en natuurinclusiviteit aandacht verdienen. Het is vervolgens de kunst daarin samenhang aan te brengen. De commissie maakt zich zorgen dat de samenhang nog onvoldoende aanwezig is en adviseert dit (letterlijk) in kaart te brengen.
- ***Formuleren van 'stappen voor vervolg'.***
  Het is een opgave dat beleidsterreinen zich tot elkaar blijven verhouden. Het document raakt veel beleidsterreinen (economie, sociaal, mobiliteit, programma etc.) Het is de vraag hoe dat alles relateert aan wat je wenst. En ook is het dan de vraag of dit model dan daadwerkelijk snel en kostenbesparend werkt. Ze raadt aan in de aanbeveling naar het bestuur de 'stappen voor het vervolg te formuleren'.

Inhoudelijk:

- De commissie adviseert uitgangspunten op te stellen voor de **9 knooppunten**. Het gaat daarin over identiteit, dichtheid en hoogbouw. Hoe verhouden de verschillende knopen zich tot elkaar en hoe voorkom je dat deze te veel op elkaar gaan lijken? Dit gaat ook over de manier van werken aan opgaven. Van het 'uitrollen van projecten' naar het maken van buurten en wijken die verweven zijn met de stad.
- Ze raadt aan naast bouwhoogte ook een uitspraak te doen over **dichtheid**. Zijn daarvoor uitgangspunten te formuleren? Hele hoge dichtheden vragen randvoorwaarden om de woon- en leefkwaliteit te borgen. Verdichtingsplekken vragen om een ander regime dan bijvoorbeeld de beschermde stadsgezichten.
- De gesprekken die met de stad gevoerd zijn hebben grote waarde. Het document kan nog aan kracht winnen als **identiteiten** preciezer worden benoemd. Benoem bijvoorbeeld markante gebouwen, parken, structuren waarmee Utrechters zich identificeren. Het kan ook gaan om een top 10 van meest gewaardeerde beeld- en sfeerbepalers. Aangegeven wordt dat de ***genius loci*** (geest van de plek) als vertrekpunt gezien bij opgaven. Aangeraden wordt dit in de visie veel meer te benadrukken. Ze geeft aan dat met het slopen van gebouwen of het weghalen van bomen etc. zeer terughoudend moet worden omgegaan. Bewoners voelen zich thuis in hun buurt als herkenbare onderdelen bewaard blijven. In de nota Omgevingskwaliteit worden de karakteristieken per gebied wel beschreven maar daarmee kan bijvoorbeeld sloop van gebouwen of kap van bomen niet worden voorkomen.
- Het document bevat richtlijnen om toekomstbestendig te bouwen (uitgangspunt 11). Dat is heel goed. Maar omdat het document niet juridisch bindend is biedt dat voor de commissie nog onvoldoende handvat in de toetsing. De impact van de enorme bouwopgave is vele groter dan met deze richtlijnen wordt geborgd. De commissie raadt aan beleidsdocumenten te koppelen (Utrecht Circulair, klimaatvisie etc.) om dit meer te benadrukken.
  Het doel is **Paris Proof** ontwikkelen.
- Bij de **inrichting van de openbare ruimte** (uitgangspunt 6 en 7) wordt aangeraden richtlijnen op te nemen die gaan over samenhang in de inrichting, de grotere lijnen en groenstructuren en over het bouwen vanuit de bodem en de ondergrond. Wellicht doen de kadernota openbare ruimte of het handboek openbare ruimte hier uitspraken over. Als dat het geval is wordt aangeraden een duidelijke koppeling aan te brengen tussen de verschillende documenten.

- In uitgangspunt 7 (laatste bolletje) staat een richtlijn voor natuurinclusief bouwen. Dat is bruikbaar, maar summier. In het document staat de mens voorop. Dieren, bomen, bodem en water maken ook deel uit van de stad. Het is essentieel dat in de verdere ontwikkeling van de stad er maximaal wordt ingezet op een gezonde stad in brede zin.

Aldus vastgesteld 17 juni 2024

De voorzitter, De secretaris,

J. Ector C. van Barneveld