Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan

MERWEDE©

Oktober 2017

Eigenarencollectief Merwede

Voorwoord

Het Schetsontwerp stedenbouwkundig plan Merwede is het resultaat van een inspirerende en intensieve samenwerking tussen de gemeente en vijf private eigenaren. Ons doel is de realisatie van een bijzonder stadsdeel: een gezonde, duurzame en levendige wijk voor wonen, werken en recreëren. Merwede – voorheen 'Merwedekanaalzone deelgebied 5' – past bij de groeiambities van de stad en is met 24 hectare een van de grootste binnenstedelijke herontwikkelingsprojecten van Nederland.

Het plan is nog niet af – vandaar de aanduiding 'schetsontwerp'. Reacties, van onder andere de gemeenteraad en het college van B en W, en uiteenlopende onderzoeken gebruiken we om begin 2018 tot een voorlopig ontwerp te komen. Daarna volgen een definitief ontwerp en het bestemmingsplan. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone. De totstandkoming van beide plannen is een iteratief proces: er wordt kennis gedeeld en over en weer vinden onderzoeken plaats.

Tijdens stadsgesprekken en werkateliers zijn tussentijdse resultaten gepresenteerd en besproken. Hieruit blijkt dat er veel enthousiasme is over de getoonde ambities. Een dergelijke stadswijk heeft immers ook impact op bewoners en ondernemers, op gebruikers van het Merwedekanaal en op de buurten Rivierenwijk en Transwijk. Daarom blijven we de omgeving betrekken in de planontwikkeling. We bouwen daarbij voort op het gedachtegoed van MeerMerwede. Dit gebiedscollectief stond aan de basis van de samenwerking tussen de verschillende eigenaren en stimuleerde de gebiedsontwikkeling van onderaf.

In een akkoord op hoofdlijnen – getekend op 31 mei 2017 – is de gezamenlijke ambitie tot een integraal plan voor Merwede bevestigd. Ook kwamen we overeen dat dit plan tot stand komt volgens de principes van 'samen stad maken' en in lijn van de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Ieder lid van het eigenarencollectief weet dat we elkaar nodig hebben om de ambities waar te maken. Momenteel onderzoeken we op welke wijze de samenwerking vorm kan krijgen. Het is de bedoeling dat de bouw in 2019 start.

We wensen u veel leesplezier gaan graag met u in gesprek.

Eigenarencollectief Merwede
Janssen de Jong projectontwikkeling, BPD, Ramphastos, belegger Roto Smeets locatie, M7, VVE Merwede en de Gemeente Utrecht
Oktober 2017

Welkom in Merwede

Langs het Merwedekanaal verrijst een splinternieuw stadsdeel; een aantrekkelijk, duurzaam en hoogstedelijk gebied voor wonen, werken, cultuur en recreëren.

Het Merwedepark

Het Merwedepark is onderdeel van het ‘rondje stadseiland’ met routes voor wandelen, fietsen en skaten.

DEPOT 50

Deel I: Opgave en ambitie: de stadswijk als proeftuin – gezond, duurzaam, levendig

1. Inleiding 012
2. Drie principes als leidraad 018
3. Achtergronden 022

Deel II: Stedenbouwkundig plan

1. Raamwerk 031
2. Duurzaam en gezond 036
3. Mobiliteit 047
4. Programma en doelgroepen 054
5. Openbare ruimte 062
6. Gemengde bouwblokken 082

Deel III: Ontwikkelstrategie, gebiedsexploitatie en planning

1. Een stapsgewijze ontwikkelstrategie 099
2. Gebiedsexploitatie 102
3. Planning 105

I

Opgave en ambitie: de stadswijk als proeftuin – gezond, duurzaam, levendig

1

Inleiding

2

Drie principes als leidraad

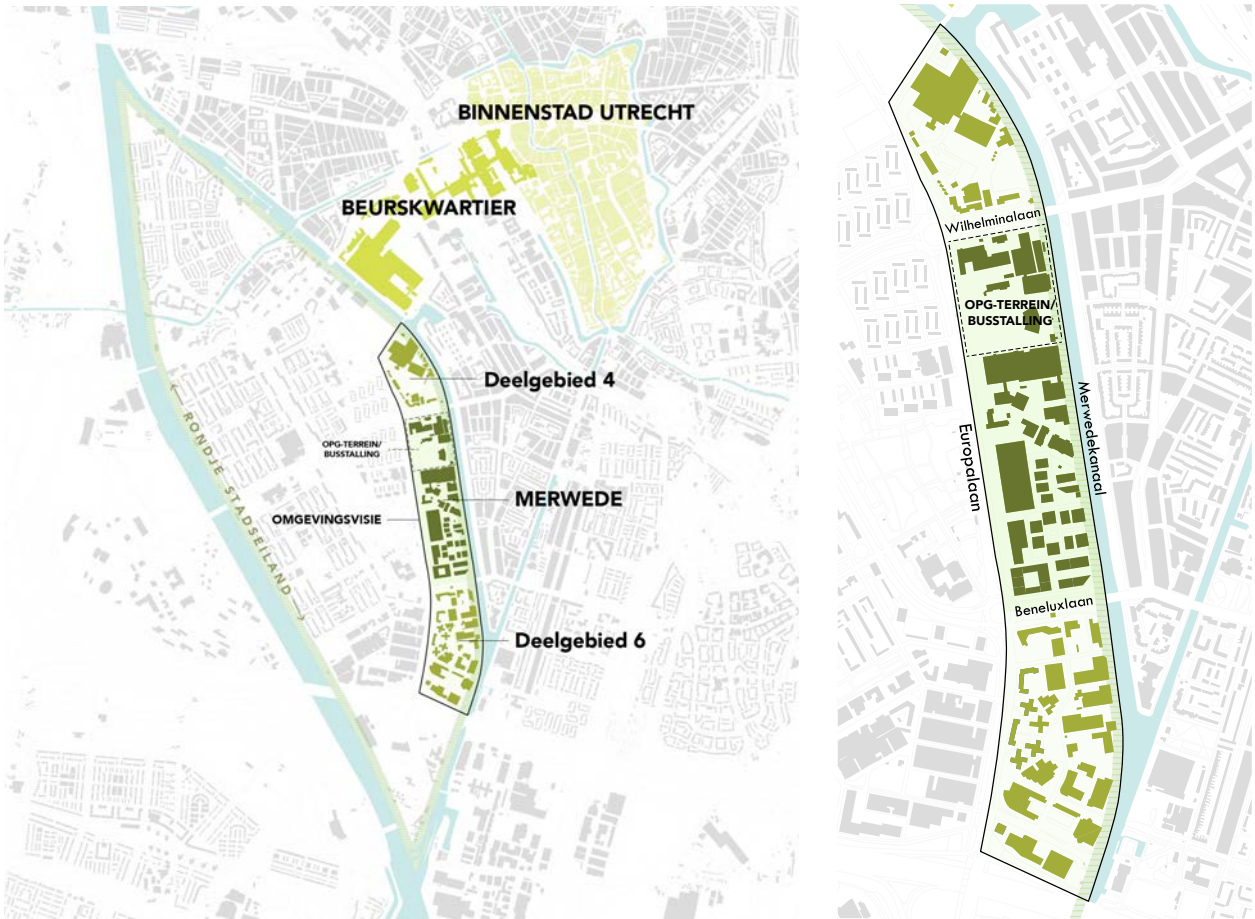
3

Achtergronden

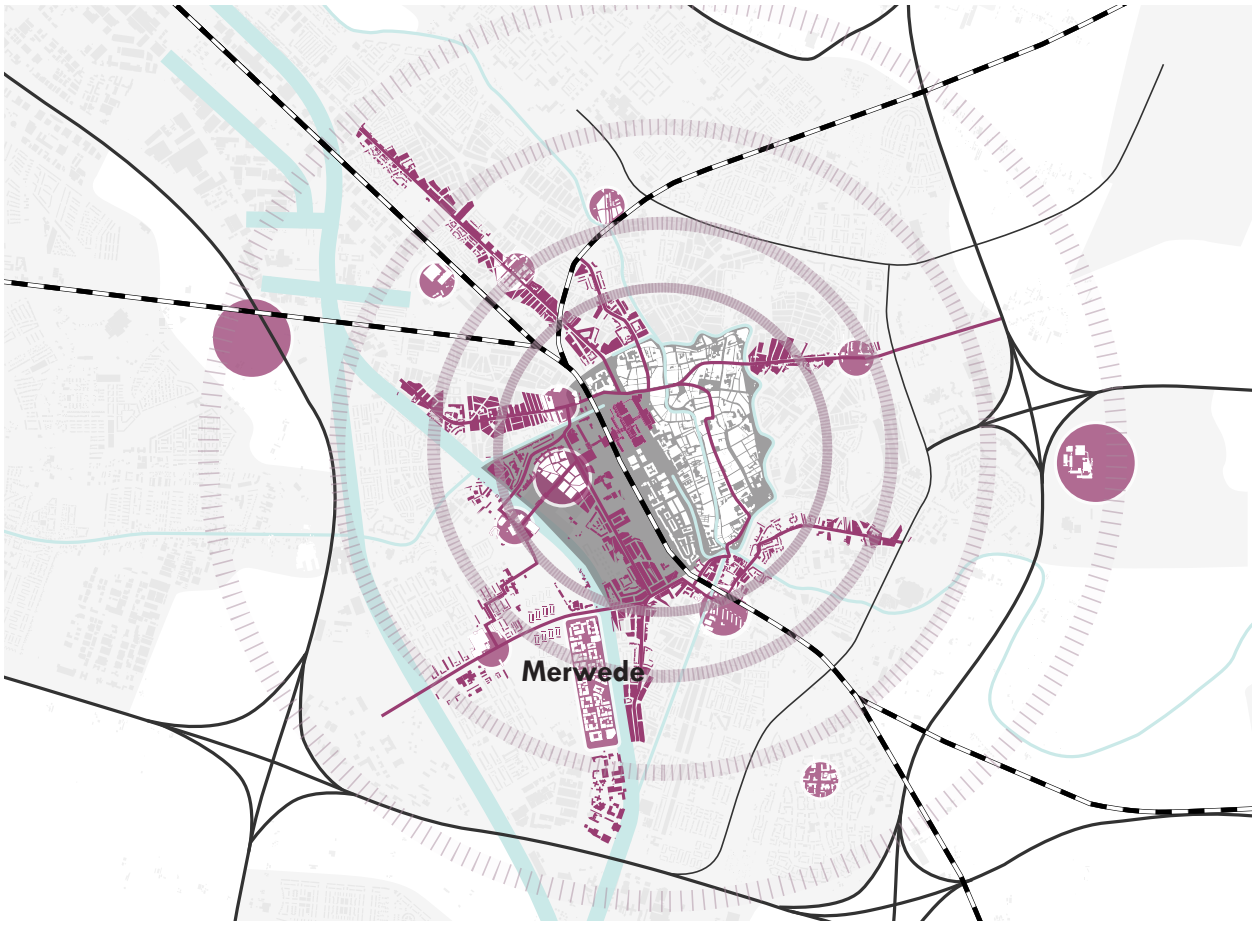
1. Inleiding

Langs het Merwedekanaal verrijst een splinternieuw stadsdeel. Het nu nog afzijdige en ontoegankelijke kantoren- en industriegebied verandert de komende jaren in een aantrekkelijk, duurzaam en hoogstedelijk gebied voor wonen, werken, cultuur en recreëren. In de in 2016 verschenen Ruimtelijke Strategie, waarin de gemeente volop inzet op binnenstedelijke verdichting, is de Merwedekanaalzone aangewezen als een van de vier prioritaire gebiedsontwikkelingen, naast het stationsgebied, Science Park en Leidsche Rijn Centrum.
In de Merwedekanaalzone neemt het 24 hectare grote deelgebied Merwede (voorheen deelgebied 5) – gelegen tussen de Europalaan, de Beneluxlaan, het kanaal en de Koningin Wilhelminalaan – een prominente plek in. Het is de bedoeling dat er vijf- tot zesduizend woningen worden gebouwd, naast de al bestaande wooncomplexen Max en Lux et Pax. Merwede is een zogenoemd 'subcentrum', ook wel brandpunt genoemd: een complete stadswijk waar het niet alleen prettig wonen is, maar die ook op stads- en regionaal niveau Merwede een rol van betekenis speelt: vanwege de uiteenlopende activiteiten, het rijke functieaanbod en de aangename sfeer is de stadswijk een bezoek waard. Tot slot profileert Merwede zich als het toonbeeld van de gezonde en duurzame stad, met vernieuwende toepassingen op het gebied van hergebruik, energiewinning, mobiliteitssystemen en klimaatadaptatie.
De transformatie van de Merwedekanaalzone kan niet los gezien worden van de ontwikkelingen in het stations- en Jaarbeursgebied. Met onder meer de bouw van het zogenoemde Beurskwartier wordt de Utrechtse binnenstad 'over het spoor' uitgebreid. De Merwedekanaalzone – en dus ook de stadswijk Merwede – zal de stapsteen zijn tussen dit Nieuwe Centrum en de omliggende wijken.

De realisatie van de stadswijk Merwede is een bijzondere samenwerking van publieke en private partijen. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeenteraad en in navolging van het project MeerMerwede – een van



Ligging van het plangebied in de stad



Merwede als 'subcentrum' in de stad

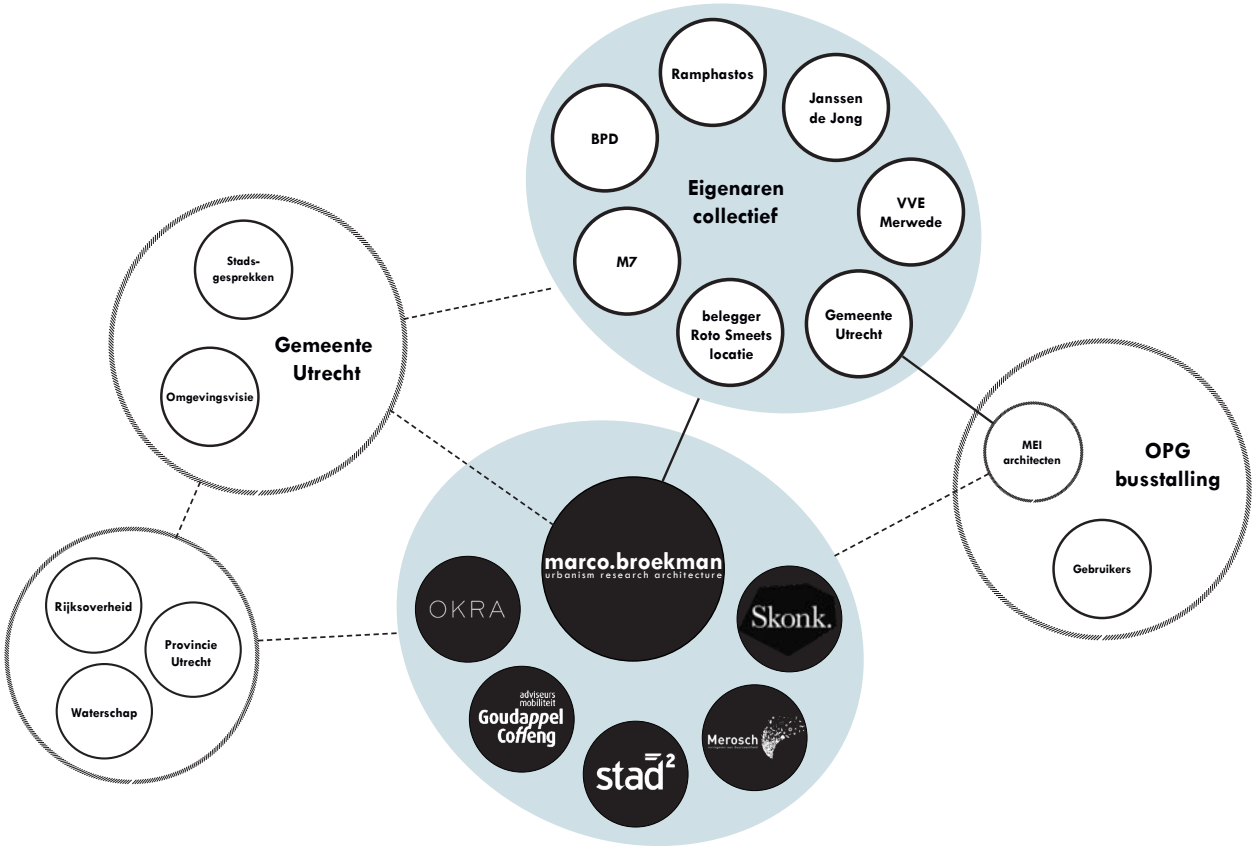
Merwede als schakel tussen de omliggende wijken

onderop gestuurde gebiedstransformatie, waarbij vooral gebruik is gemaakt van aanwezige kwaliteiten en bestaand gebruik – hebben vijf particuliere eigenaren en de gemeente de handen ineen geslagen. Daarmee is een einde gekomen aan de versnipperde en onsamenhangende wijze waarop eigenaren tot voor kort elk met hun eigen plannen en projecten in de weer waren. Door samen op te trekken kan een integrale koers voor het gebied worden gevaren.
De particuliere eigenaren – de ontwikkelaars BPD en Janssen de Jong en de beleggers M7, Ramphastos en belegger Roto Smeets locatie – VVE Merwede – en de gemeente vormen gezamenlijk het Eigenarencollectief Merwede. Dit collectief heeft een ontwerpteam geselecteerd om de binnenstedelijke transformatie in goede banen te leiden. Het ontwerpteam bestaat uit stedenbouwkundig bureau marco.broekman, OKRA Landschapsarchitecten, mobiliteitsadviesbureau Goudappel-Coffeng, de planeconomen van Stad2, energie- en duurzaamheidsbureau Merosch en communicatiebureau Skonk. Met eigenaren die geen lid zijn van het Eigenarencollectief vinden gesprekken plaats. Mogelijk zullen enkelen van hen alsnog deelnemen in de gebiedstransformatie.

Voor de realisatie van Merwede ligt geen kant-en-klaar blauwdrukplan met bijbehorende businesscase op tafel. Het plangebied is immers geen onbeschreven blad, maar een gebied met gebouwen, functies en gebruikers. Daarnaast is het de bedoeling om naast de leden van het Eigenarencollectief ook andere initiatiefnemers te betrekken. Bovendien zijnde omstandigheden waaronder Merwede tot stand moet komen veranderlijk en onvoorspelbaar, terwijl de ambities torenhoog blijken – ga maar na: én autovrij én een proeftuin én een volwaardige stadswijk. Kortom, de ontwikkelstrategie kan niet anders dan stapsgewijs zijn en gekenmerkt worden door een hoge mate van flexibiliteit.
De spontane, soms tijdelijke en veelal creatieve activiteiten en functies kunnen een bijdrage leveren aan de transformatie tot stadswijk. Door nu al tijdelijke openbare ruimtes aan te leggen, kunnen meer bezoekers naar het gebied worden getrokken. Zo wordt Merwede sneller populair, krijgen de bestaande functies meer bekendheid en neemt de kans toe dat zij een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van een gemengde en aantrekkelijke stadswijk.

Utrecht groeit hard, dus een wijk als Merwede is nodig

Verschillende eigenaren in het gebied



Organogram van de samenwerkende partijen

Beelden van het huidige Merwede

PRAXIS

ede leeft!
je stad!

2. Drie principes als leidraad

Aan de ontwikkeling van Merwede liggen drie principes ten grondslag. Ten eerste: Merwede is een ‘levend laboratorium’ (proeftuin) voor innovaties op het gebied van energieneutraliteit, circulaire systemen, mobiliteit en gezondheid. Ten tweede: Merwede is een levendig stadsdeel – stedelijk, aantrekkelijk, gemengd. Ten derde: Merwede borduurt voort op bestaande structuren en kwaliteiten.

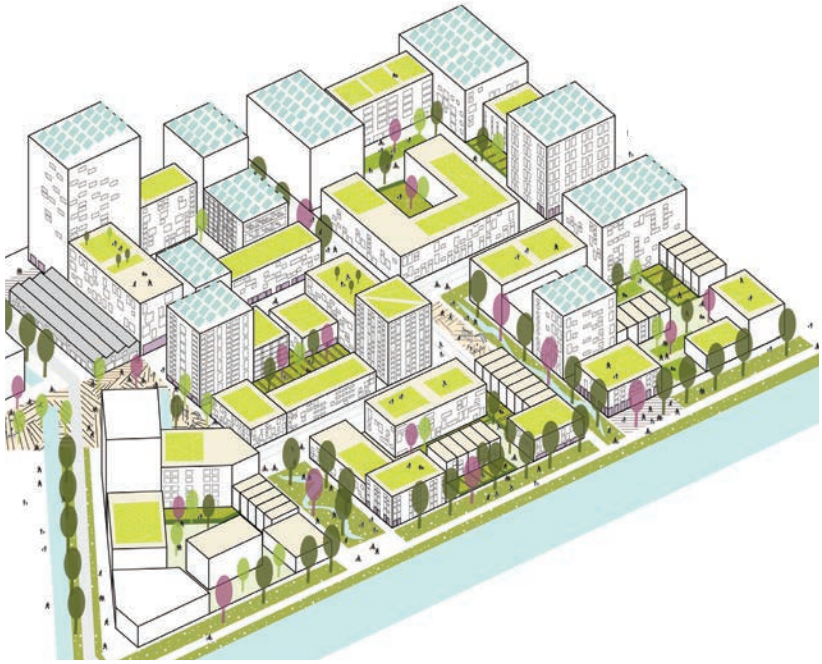
1. De proeftuin

De nieuwe wijk is een toonbeeld van de gezonde, duurzame en klimaatbestendige stad. Dat klinkt als een open deur – elke wijk en stad zou immers gezond, duurzaam en klimaatbestendig moeten zijn. Maar de praktijk is weerbarstig en gebiedsontwikkelingen staan op dit vlak nog in de kinderschoenen. Onderzoek is nodig, kennisontwikkeling, maar vooral ook praktijkervaring.

Doordat in het ontwerp voor Merwede nadrukkelijk ruimte is geschapen voor innovaties op het gebied van mobiliteit, energie, gezondheid, circulariteit en milieu, zal de stadswijk fungeren als een moderne proeftuin. Dat betekent een continue zoektocht en experimenteerdrift om uiteindelijk te komen tot de meest gezonde, de meest energieneutrale en de meest klimaatbestendige stadswijk. Dit streven sluit naadloos aan bij het stempel dat de gemeente op elke binnenstedelijke ontwikkeling drukt: Healthy Urban Living.

Wat betreft gezondheid gaat het om luchtkwaliteit, het terugdringen van geluidhinder en het tegengaan van hittestress. Maar ook gezond gedrag moet gestimuleerd worden, onder meer door goede voeding via stadslandbouw en het bevorderen van sport en beweging. Op het gebied van energie gaat het om het realiseren van een stadswijk die volledig op hernieuwbare energie draait. Daarnaast worden afval en materialen – van gebouwen en in de openbare ruimte – zoveel mogelijk hergebruikt. Klimaatbestendigheid draait om het tegengaan van het hitte-eilandeffect en de opvang en afvoer van overtollig regenwater. Hoogwaardig groen moet de biodiversiteit verhogen.

Mobiliteit heeft een sleutelrol. De afstand tot voorzieningen, werk en ontspanningsplekken blijft klein waardoor autogebruik niet per se noodzakelijk is. Dit maakt alternatieve vervoerswijzen, zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer en het opkomende concept ‘mobility as a service’ (maaS) kansrijker. Ook zal de infrastructuur die er al ligt beter benut worden. Ook de maatschappelijke verschuiving van autobezit naar autodelen biedt mogelijkheden om Merwede zo goed als autovrij te maken. Natuurlijk blijft de behoefte aan mobiliteit bestaan, maar de (eigen) auto is straks niet meer het vanzelfsprekende vervoermiddel. Stel je voor: minder auto’s betekent minder parkeren en meer ruimte voor groen en andere functies.



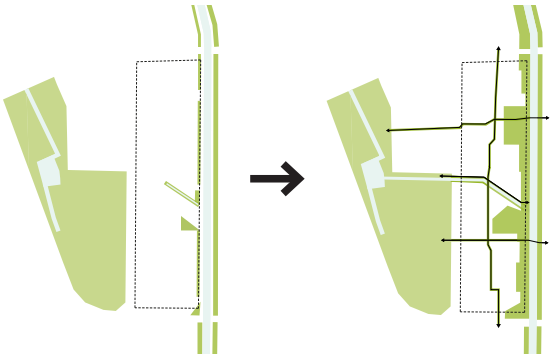
2. Een volwaardig stadsdeel voor iedereen

Proeftuin of niet, boven alles zal Merwede een levendige en aantrekkelijke wijk voor iedereen zijn. Dat betekent dat het stedenbouwkundig plan voorziet in voldoende en hoogwaardige verbindingen met omliggende buurten. Het kanaal mag niet langer een barrière zijn en het gesloten karakter van het voormalige kantoren- en industriegebied moet worden opengebroken. Door nieuwe fiets- en wandelroutes opent Merwede zich naar de rest van de stad. De stadswijk is straks bereikbaar voor iedereen, de routes leggen verbindingen tussen Kanaleneiland en Park Transwijk aan de ene kant en het stationsgebied, het te bouwen Nieuwe Centrum en Rivierenwijk aan de andere kant.

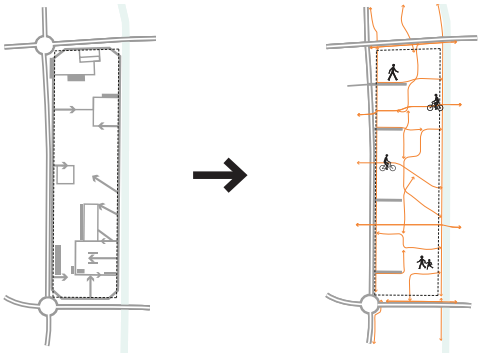
Die focus op fietsen en lopen – aangevuld met openbaar vervoer – moet op straatniveau de levendigheid vergroten. Het is een wereldwijde trend, een revival van het gedachtegoed van de Deense architect Jan Gehl en de Amerikaanse activiste Jane Jacobs: door in het ontwerp van steden, wijken en straten mensen centraal te zetten (in plaats van auto's) neemt de kwaliteit van het stedelijk leven zienderogen toe.

In aanvulling hierop zet het stedenbouwkundig ontwerp voor Merwede in op een fijnmazig en autovrij stratenpatroon, aangevuld met bouwblokken van verschillend formaat, een hoogwaardig ontwerp van de openbare ruimte en speciale aandacht voor de relatie tussen gebouw en straat. Dit laatste betreft onder meer het programmeren van plinten met bijvoorbeeld culturele voorzieningen, bedrijvigheid en winkels. De menselijke maat en de verblijfskwaliteit voeren in Merwede de boventoon. Auto's worden geweerd en parkeren vindt plaats in ondergrondse of inpandige garages.

In een levendige en aantrekkelijke wijk zijn een gevarieerde bevolkingsopbouw en het smeden van sociale verbanden cruciaal. Dat vraagt binnen het appartementenaanbod om uiteenlopende woningtypen in verschillende prijsklassen. Dat klinkt makkelijker gezegd dan gedaan, want hoe zorg je dat ook een gezin in een appartement uit de voeten kan? In collectieve binnentuinen, maar ook in de zorgvuldig ontworpen buitenruimtes kan iedereen elkaar ontmoeten: gezinnen, ouderen en alleenstaanden, autochtonen en bewoners met een migratieachtergrond, hoog- en laagopgeleiden. De opkomst van de deeleconomie zal het sociale contact tussen mensen en groepen vergroten. Niet alleen auto's worden gedeeld, ook spullen, voorzieningen en diensten.



Naar een robuuste groenstructuur



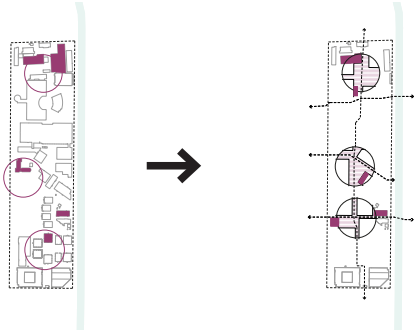
Naar ruimte voor voetgangers en fietsers

3. Identiteit en geschiedenis als basis

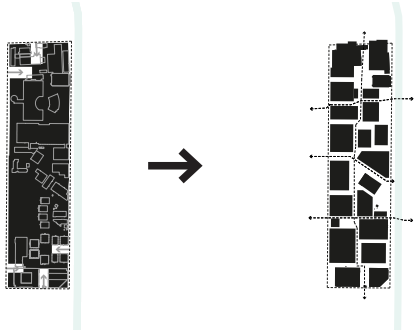
De creatie van een volwaardige stadswijk die volop meedoet in het stedelijk weefsel van Utrecht, en die ook nog eens uitblinkt in innovatie en experiment – het betekent niet dat voorbij wordt gegaan aan de geschiedenis en de identiteit van de kanaalzone op zich. Het stedenbouwkundig ontwerp – laten we zeggen het raamwerk waarbinnen op flexibele en gefaseerde wijze ontwikkelingen hun beslag krijgen – is gebaseerd op en houdt rekening met de rijke historie, bestaande functies en bijzondere karakteristieken.

De Merwedekanaalzone heeft door de eeuwen heen vele gedaantes gekend. De Romeinen waren hier en later kwekers van groente en fruit. Weer later industrie, bedrijvigheid en kantoren, en nu dus woningbouw. Als strip is het altijd herkenbaar geweest. Op de plankaart voor de bouw van de naoorlogse flatwijk Kanaleneiland is de zone goed te zien: een aaneenschakeling van witte vlakken.

Sommige historische lagen zijn nog altijd zichtbaar. De zogenoemde 'diagonaal' in het stratenpatroon aan de oostzijde is een relict van de middeleeuwse agrarische verkaveling. De gebouwen op het terrein van de voormalige medicijnenfabriek OPG maken het industriële verleden beleefbaar. Niet dat de panden op zichzelf zo interessant zijn, maar als stedenbouwkundig ensemble hebben ze wel degelijk betekenis. Die historische gelaagdheid is een ideaal handvat om de nieuwe wijk Merwede een krachtige en gebiedsoverstijgende karakteristiek te geven.
Tot slot wordt de identiteit van het gebied bepaald door creatief en sociaal kapitaal. Naast creatieve broedplaatsen als Vechtclub XL – in een van de gebouwen op het OPG-terrein –, Stadstuin en Alchemist, en het studentenwooncomplex Max, beschikt het gebied over talloze (tijdelijke) functies en activiteiten. Denk aan een skate- en klimhal, verscheidene horecazaken, een viskwekerij en een naaiatelier. Dergelijke functies zorgen nu al voor levendigheid, voor ontmoeting, voor verrassing – logisch dus dat ze voor het gebied behouden moeten blijven.



Uitbouwen van bestaande plekken



Naar een open een 'doorwaadbaar' gebied

3. Achtergronden

Merwedekanaalzone
Merwede is onderdeel van de langgerekte ontwikkelingsstrip langs het Merwedekanaal. Vooralsnog zijn drie deelgebieden in ontwikkeling, waaronder dus deelgebied 5. De deelgebieden verkeren in verschillende stadia en daaruit blijkt nog maar eens hoe snel visies en de kijk op stedenbouw kunnen veranderen. Deelgebied 4 bijvoorbeeld gaat nog uit van relatief veel automobiliteit.

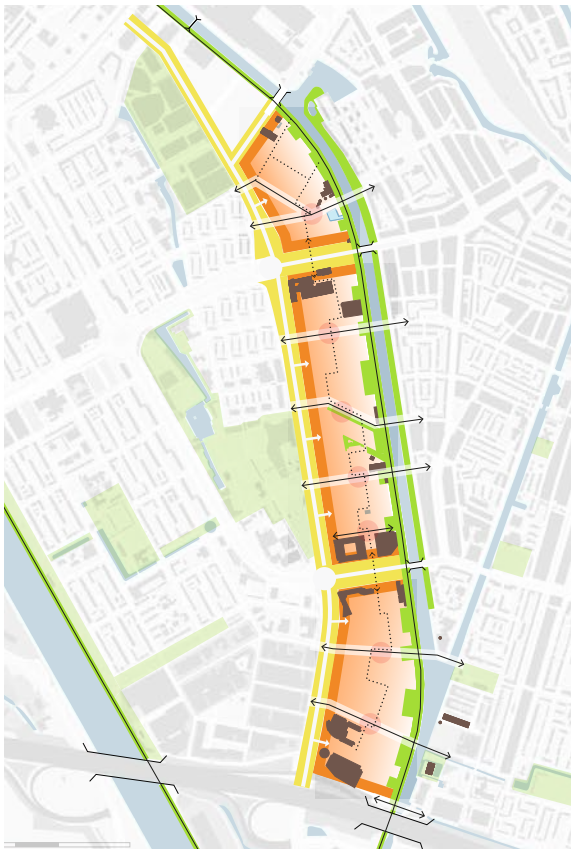
De omgevingsvisie
De omgevingsvisie (voorheen structuurvisie) gaat over de gewenste omvang van de transformatie van de Merwedekanaalzone. Uit dit document stammen de ambities op het gebied van mobiliteit en verkeer, het streven naar een energiezuinige, duurzame en groene wijk en het stimuleren van de fiets en het openbaar vervoer.

Andere beleidsdocumenten
In relatie tot de ontwikkeling van Merwede zijn de volgende documenten van belang. In de Ruimtelijke Strategie zijn de kernwaarden 'gezondheid', 'duurzaamheid' en 'leefbaarheid' verankerd. De Ruimtelijke Strategie zet volledig in op binnenstedelijk bouwen om de enorme woonopgave – de stad telt in 2028 400.000 inwoners – tot een goed einde te brengen.
Mobiliteitsdoelen zijn vastgelegd in het plan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'.
Alles in dit document staat in het teken van een effectieve en duurzame stedelijke mobiliteit. De mobiliteitsstrategie voor Merwede sluit hier naadloos op aan. Andere relevantie beleidsstukken zijn de Woonvisie uit 2015 en de Economische Agenda Utrecht 2012-2018.

Verschillende momenten waarop 'samen stad wordt gemaakt'

Ambities van rijk, provincie en regio
Net als de gemeente streven ook de provincie Utrecht en de regio (U10) naar het toevoegen van woningen op binnenstedelijke locaties (zie de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en de Regionale Woningmarktmonitor uit 2013). Het rijk pleit in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en met de Ladder voor Duurzame Verstedelijking voor verdichting rondom stations en ov-knooppunten om zo het gebruik van openbaar vervoer te optimaliseren.

Samen stad maken
Een stedenbouwkundig plan als dit komt niet in achterkamertjes tot stand. Ambities en planvoorstellen werden tijdens de afgelopen tijd besproken en bediscussieerd tijdens stadsgesprekken en ateliers.
In een latere fase worden bewoners, gebruikers en ondernemers betrokken bij de invulling van het raamwerk. Zij ontwerpen straks mee aan de gebouwen, de buurten en de openbare ruimte. De strategie van 'samen stad maken' komt niet uit de lucht vallen. Het is voor de gemeente een speerpunt in de stedelijke ontwikkeling van Utrecht.



Verbeelding van de Merwedekanaalzone uit de omgevingsvisie

Verbindingen

Door nieuwe fiets- en wandelroutes opent Merwede zich naar de rest van de stad. Verschillende routes leggen verbindingen tussen Kanaleneiland en Park Transwijk aan de ene kant en het stationsgebied en Rivierenwijk aan de andere kant.

Binnenhoven

In de bouwblokken liggen groene omsloten ruimtes die hoofdzakelijk door omwonenden gebruikt worden. Grotere hoven daarentegen kunnen overdag toegankelijk zijn voor bezoekers.

II

Stedenbouwkundig plan

Het stedenbouwkundig plan, dat nu nog de status van schetsontwerp heeft, is de ruimtelijke vertaling van de ambitie om van Merwede niet alleen een levendige stadswijk te maken, maar ook een proeftuin voor innovaties op het vlak van gezondheid, mobiliteit, energie, klimaatadaptatie en circulaire systemen. Het plan bestaat uit zes onderdelen: 'raamwerk', 'duurzaam en gezond', 'mobiliteit', 'programma en doelgroepen', 'openbare ruimte' en 'gemengde bouwblokken'.

1

Raamwerk

2

Duurzaam en gezond

3

Mobiliteit

4

Programma en doelgroepen

5

Openbare ruimte

6

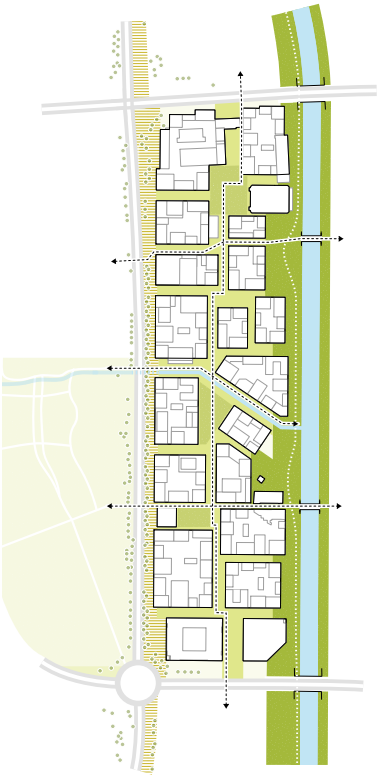
Gemengde bouwblokken

1. Raamwerk

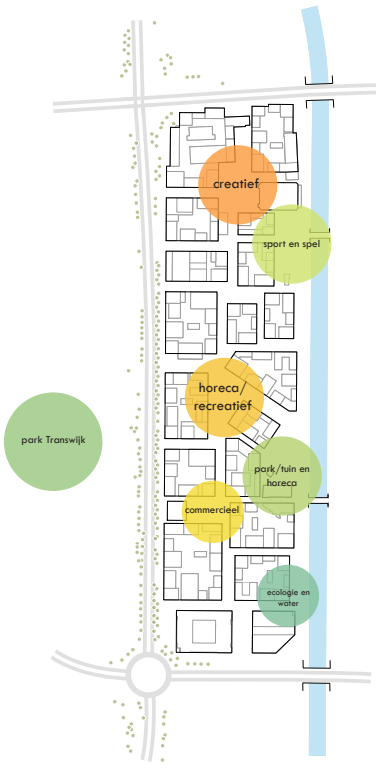
Het stedenbouwkundig raamwerk is deels gebaseerd op aanwezige kwaliteiten en bestaande structuren. Het is niet alleen de onderlegger voor de configuratie van bouwblokken en openbare ruimtes, het heeft ook een rol in het toegankelijk maken – in dit ontwerp 'doorwaadbaar' genoemd – van de nu nog gesloten kanaalzone. In het raamwerk zijn drie voorname gebieden te onderscheiden. Langs het Merwedekanaal worden de oevers ingericht tot een autovrij en langgerekt kanaalpark, tevens onderdeel van de zogenoemde fietsroute 'rondje stadseiland'. Aan de andere zijde van de wijk fungeert de Europalaan als avenue: de hoofdontsluitingsweg voor autoverkeer, fietsers en voetgangers en openbaar vervoer. Op slechts vier plekken kunnen auto's de nieuwe stadswijk in – richting de ondergrondse en inpandige parkeergarages. Bus- en eventuele tramhaltes liggen bij twee van deze entrees. De nieuwe avenue heeft vier oversteekplaatsen, zodat een goede connectie ontstaat met het aan de overkant van de Europalaan gelegen Park Transwijk. Dit park kan uitgroeien tot een 'groene tegenhanger' van de dichte stadswijk en verbindingen leggen met Kanaleneiland, sportpark Nieuw Welgelegen en de verschillende waterpartijen.

Het fijnmazige en verkeersluwe netwerk in het middengebied (dus tussen kanaal en Europalaan) is vooral bedoeld voor verblijf, fietsen en lopen. In noord-zuidrichting loopt de zogenoemde "*backbone*", een informele route langs pleinen, binnentuinen en plekken, waaronder reeds bestaande samenkomstpunten als Vechtclub XL. De backbone verbindt Merwede met de rest van de Merwedekanaalzone (deelgebied 4 in het noorden, deelgebied 6 in het zuiden).
Haaks op de backbone liggen de autovrije woonstraten waarvan er drie worden opgewaardeerd tot nieuwe oost-westverbindingen, juist om de gewenste 'doorwaadbaarheid' te vergroten. Op de plekken waar deze verbindingen de backbone kruisen ontstaan pleinen met zogenoemde 'specials' – bijzondere publieke functies en voorzieningen.
De meest noordelijk gelegen route legt een verbinding met het in Hoograven gelegen Rotsoord, een vergelijkbare plek met start-ups, pop-uprestaurants en een mix aan stedelijke voorzieningen. De zuidelijke route verbindt de wijk Kanaleneiland met Hoograven. De passage langs de historische diagonaal – die zal worden ingericht als een 'water-as' – zorgt dat voetgangers gemakkelijk van Park Transwijk naar het kanaal kunnen. Deze routes worden gekenmerkt door een heldere inrichting, zichtlijnen en duidelijke oriëntatiepunten. Met name fietsers en voetgangers moeten als vanzelf hun weg kunnen vinden – door de wijk heen, naar voorzieningen, plekken en bezienswaardigheden, richting de rest van de stad.

Mogelijk beeld van het stadseiland waartoe Merwede behoort in 2050. Uit studie 'Nieuw stadseiland' (2017) van marco.broekman en LINT



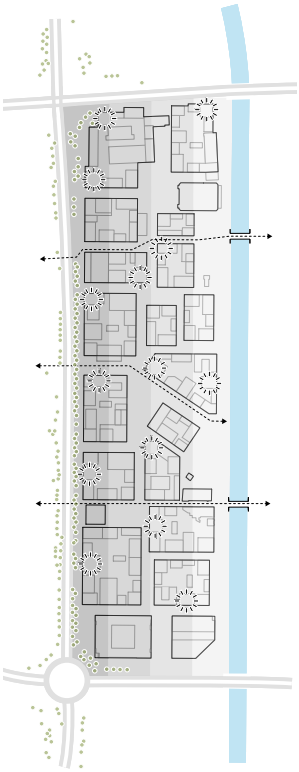
Ruimtelijk raamwerk



Plekken

Specials

Zonnige plekken

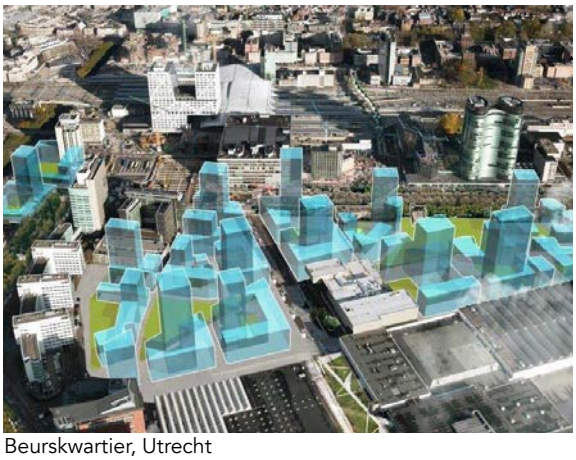


Verloop in dichtheid en hoogte

Zichtlijnen en ankerpunten

Zijdebalen, Utrecht

Java-eiland, Amsterdam



Beurskwartier, Utrecht

Westerdok, Amsterdam

Vergelijkbare dichtheden in andere wijken

In het raamwerk zijn de bebouwingsdichtheid en de bouwhoogte niet overal hetzelfde. Langs de Europalaan heeft de wijk een hoogstedelijk karakter, met bouwblokken zoals die voorkomen in het Beurskwartier of het Amsterdamse Westerdok. De dichte bebouwing is als een 'straatwand' met een maximale bouwhoogte van 70 meter. Richting het Merwedekanaal nemen de dichtheid en de bouwhoogte af. De bouwblokken zijn vergelijkbaar met die in Zijdebalen, het Utrechtse nieuwbouwproject langs de Vecht. Op specifieke plekken worden 'hoogteaccenten' gerealiseerd. Deze gebouwen vergroten de oriëntatie en zijn zo gesitueerd dat het op populaire plekken en knooppunten niet ten koste gaat van de bezonning.
Met betrekking tot de bestaande bebouwing: in een volgende fase wordt bekeken welke gebouwen behouden blijven (en herontwikkeld) en welke gebouwen moeten verdwijnen. Voor het OPG-terrein wordt momenteel ontwerpend onderzoek gedaan door Mei Architecten (zie pagina 90).

Onderzoeksvragen

Wat is de positie van Merwede ten opzichte van de rest van de stad?

Hoe verhouden de Europalaan en de Koningin Wilhelminalaan zich tot vergelijkbare wegen in de stad. Welke maatvoering, rooilijnen en uitstraling passen daarbij?

Hoe worden de leesbaarheid en de hiërarchie van de verschillende ruimtes versterkt (maatvoering, inrichting, hoogteaccenten)?

2. Duurzaam en gezond

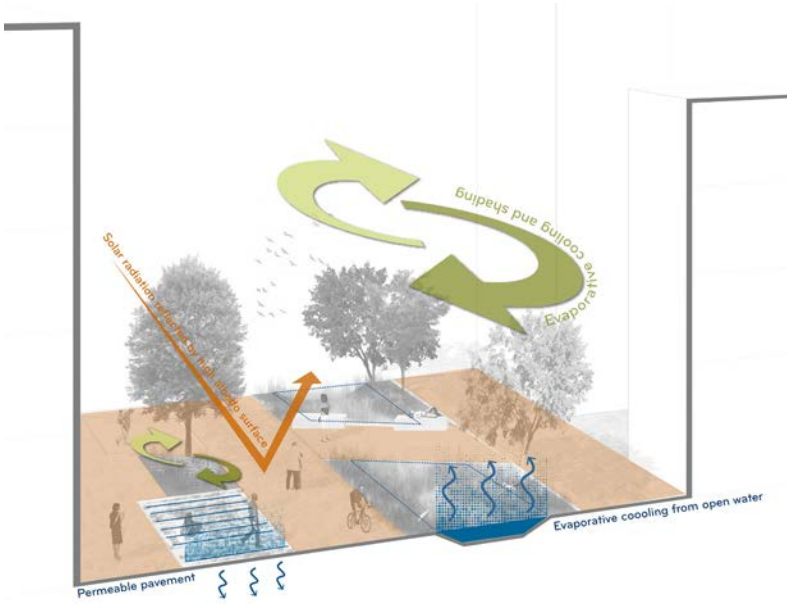
In het stedenbouwkundig plan wordt ruim baan gegeven aan maatregelen om van Merwede een gezonde, duurzame en klimaatbestendige stadswijk te maken. De wijk fungeert als een proeftuin met experimenten op het gebied van klimaatadaptatie, gezondheid, energie, circulaire systemen en biodiversiteit. Voor innovaties op het vlak van mobiliteit zie hoofdstuk 3.
Een kenmerk van een proeftuin – of levend laboratorium – is dat de maatregelen die genomen worden tijdens het plan- en realisatieproces continu geanalyseerd en getoetst worden. Wat zijn de effecten van de betreffende interventies en systemen? Zijn aanpassingen of vervangingen nodig?

Klimaatadaptatie
Het inspelen op klimaatverandering bestaat uit twee aspecten: hittebestrijding en de opvang van overtollig regenwater. Het hitte-eilandeffect – de gemiddelde temperatuur in steden is hoger dan in het landelijk gebied – zorgt met name tijdens hete zomerdagen- en nachten in toenemende mate voor ongemak, gezondheidsklachten en zelfs sterfgevallen. Daarom worden in Merwede maatregelen genomen om niet alleen de temperatuur te verlagen, maar ook om de ervaring van hitte terug te dringen.
Allereerst de aanplant van weelderig groen. Beplanting zorgt voor schaduw en voor verkoeling door verdamping. Het effect van groen is bovendien groot: voor kleine perken geldt dat ze een gebied kunnen verkoelen dat twee tot vier keer zo groot is. Aandachtspunt zijn de groeiomstandigheden voor bomen – uitdroging moet hoe dan ook worden voorkomen. Ten tweede de toepassing van 'koele' materialen, zoals lichte (in plaats van donkere) stenen en tegels en 'open' verhardingstypen. Tot slot stromend water. Idee is om langs de 'diagonaal' buffers aan te leggen. Op een prominente plek komt een 'wet floor', een vlak in de verharding met een dunne waterfilm. Door koeling uit de bodem krijgen de woningen in de zomer een comfortabel binnenklimaat.

Voor de opvang van (overtollig) regenwater is een toolbox samengesteld. Hiermee moet gezorgd dat bij piekbuien overstromingen worden voorkomen, dat hemelwater hoe dan ook kan worden opgevangen (voor bijvoorbeeld hergebruik), dat opgevangen water gezuiverd wordt en dat water bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit van de wijk.
Een maatregel is de opvang van water op (groene) daken. Daarmee wordt niet alleen de druk op het riool verlicht, maar komt ook water beschikbaar voor de bewatering van daktuinen of voor huishoudelijke activiteiten in de woningen. Op straatniveau zorgt de aanleg van een zogenoemde 'bioswale' dat water vanaf de verharde delen richting deze laaggelegen groene zone stroomt. Door de opbouw in lagen kan het water hier eveneens gezuiverd worden.

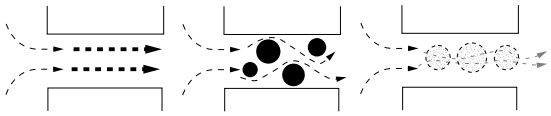
Gezondheid
Ook gezondheid kent meerdere aspecten. Hierboven is al gesproken over het tegengaan van hittestress, iets wat de gezondheid in een wijk ten goede komt. Een ander aspect is de verbetering van de luchtkwaliteit, dat met name op de lange termijn effect zal hebben. In Merwede zal de luchtkwaliteit beter zijn dan in omliggende wijken, onder andere vanwege het autovrije karakter (parkeren aan de randen, focus op elektrisch rijden), het gasloze karakter van de wijk en de zuiverende werking van het vele groen op gevels en daken. In de woningen wordt de ventilatielucht gefilterd, waardoor de luchtkwaliteit binnen beter is dan buiten.
Door de aanplant van groen en de aanleg van waterpartijen is in akoestisch opzicht sprake van een 'zachte' wijk waar de geluidsoverlast beperkt is. De bouwblokken zijn zo gepositioneerd dat hinder van omliggende wegen tot een minimum wordt beperkt en waardoor rustige hofjes en binnenpleinen ontstaan.

Minder spectaculair, maar wel zo belangrijk voor het welzijn in een wijk is de mate van hinder door wind. Uit onderzoek naar het verwachte windklimaat blijkt dat de meeste overlast te verwachten is aan de westzijde van de wijk, en dan met name tussen de hoge gebouwen langs de Europalaan. Specifieker gesteld: ten noorden van het campuscomplex Max en rondom de geplande hoogbouw aan het Anne Frankplein is de windhinder het grootst. Het is denkbaar dat door aanpassingen in de bebouwingsopzet en de terreininrichting een vermindering van de windoverlast kan optreden. Denk aan het wijzigen van hoogbouwlocaties, het combineren van laag- en hoogbouw, het terugleggen van gebouwentrees of de aanleg van stevige begroeiing.
Ook de mate van zonlicht is van belang, zeker bij een verdichtingsopgave als deze. Op verschillende plekken is zonlicht wenselijk, zoals langs het kanaal en op de pleinen. Daarom zijn zoals gezegd regels ten aanzien van bouwhoogtes noodzakelijk. In een volgende fase moet worden afgewogen wat de zonverdeling wordt tussen de binnentuinen en de openbare ruimte. In het bouwblok bieden de hoger gelegen daktuinen kansen om zonnige buitenruimtes te creëren.



Klimaatadaptieve strategie

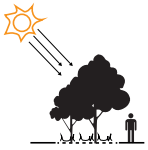
Wind



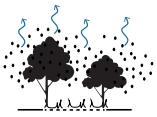
Reguleren van wind in straten

Afzwakken van wind op open plekken

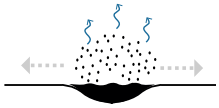
Temperatuurreductie



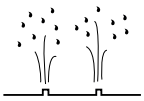
Schaduw



Verdamping

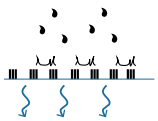


Open water

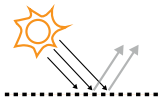


Bewegend

Koele materialen



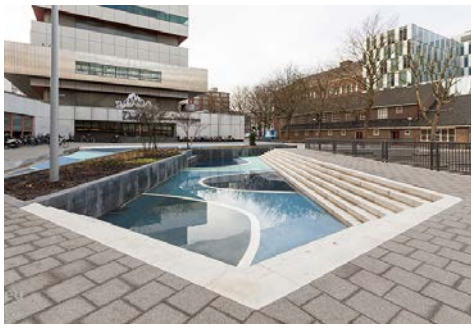
Permeabel



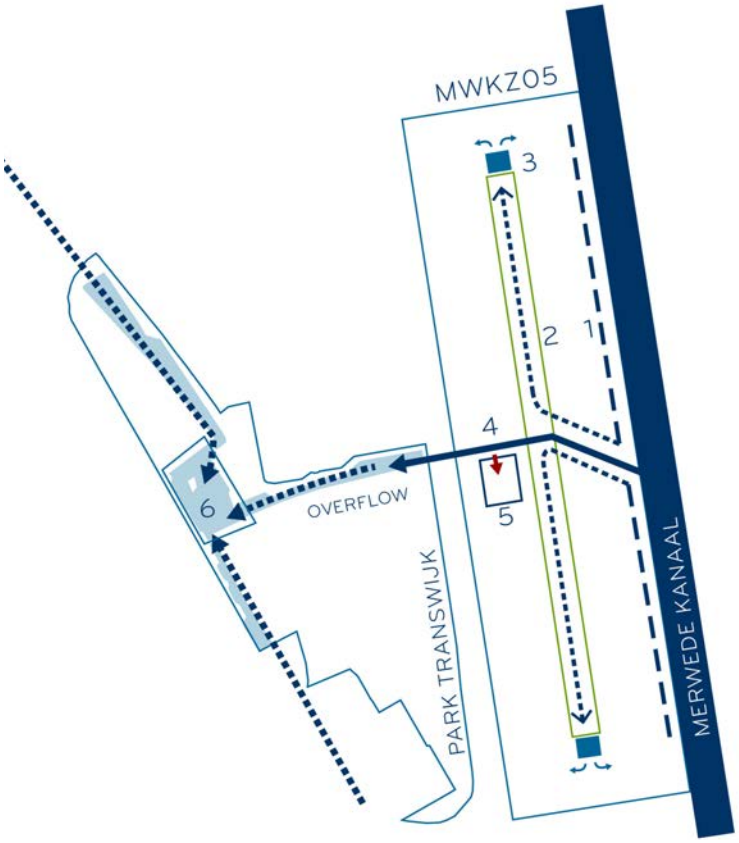
Weerkaatsend

Daken: opvang

Maaiveld: waterkwaliteit verbeteren



Waterplein



1. Merwedekanaal
2. Backbone (filtratie)
3. Verzamelen en hergebruiken
4. Open kanaal
5. Waterbuffer
6. Vijver in Park Transwijk

Park Transwijk als ecologisch knooppunt en piekopvanglocatie

Het te verwachten windklimaat, volgens de NEN 8100

Plekken in de openbare ruimte die in juni de hele dag in de zon liggen

09:00 uur
21 maart

13:00 uur

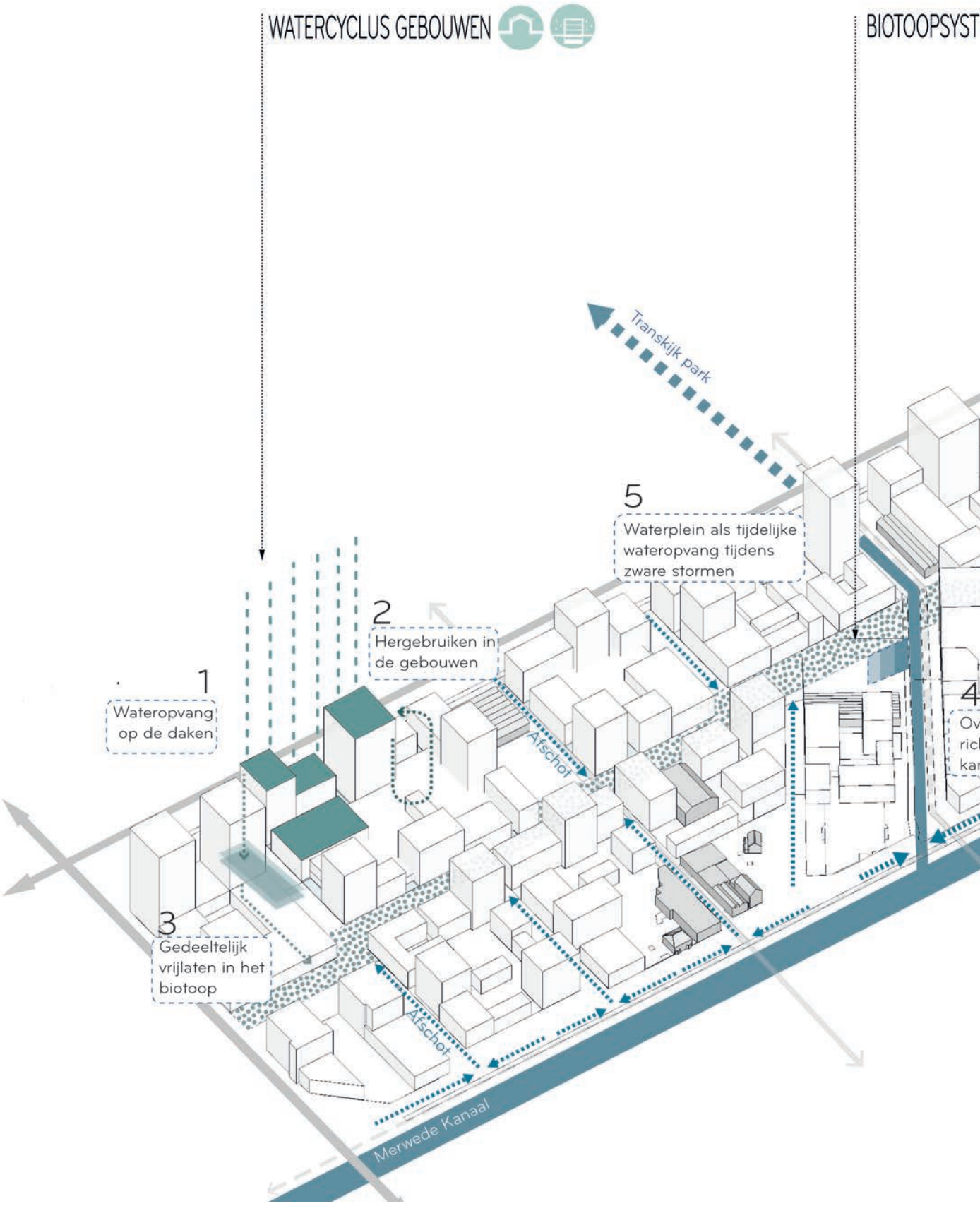
17:00 uur

09:00 uur
21 juni

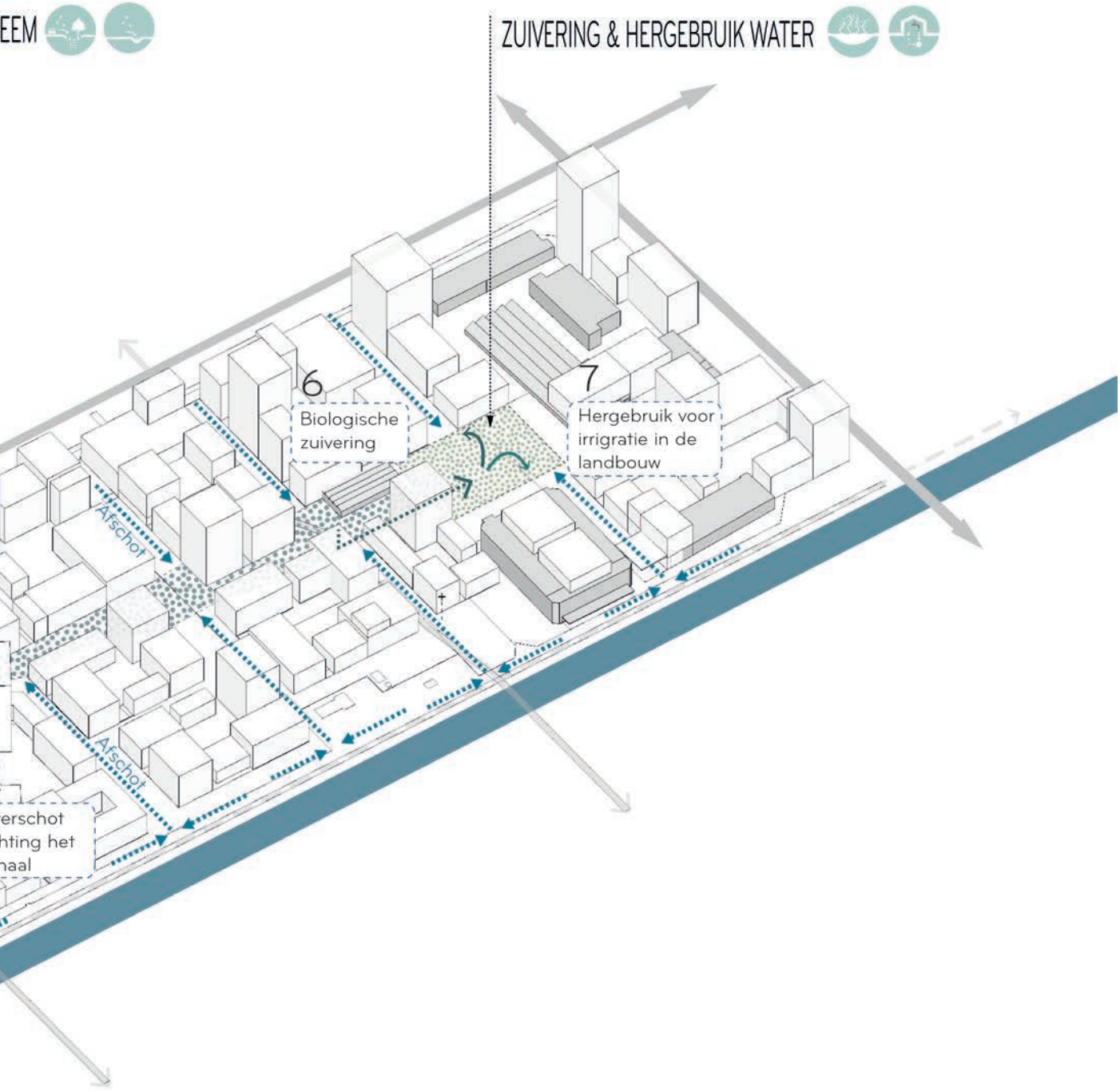
13:00 uur

17:00 uur

19:00 uur

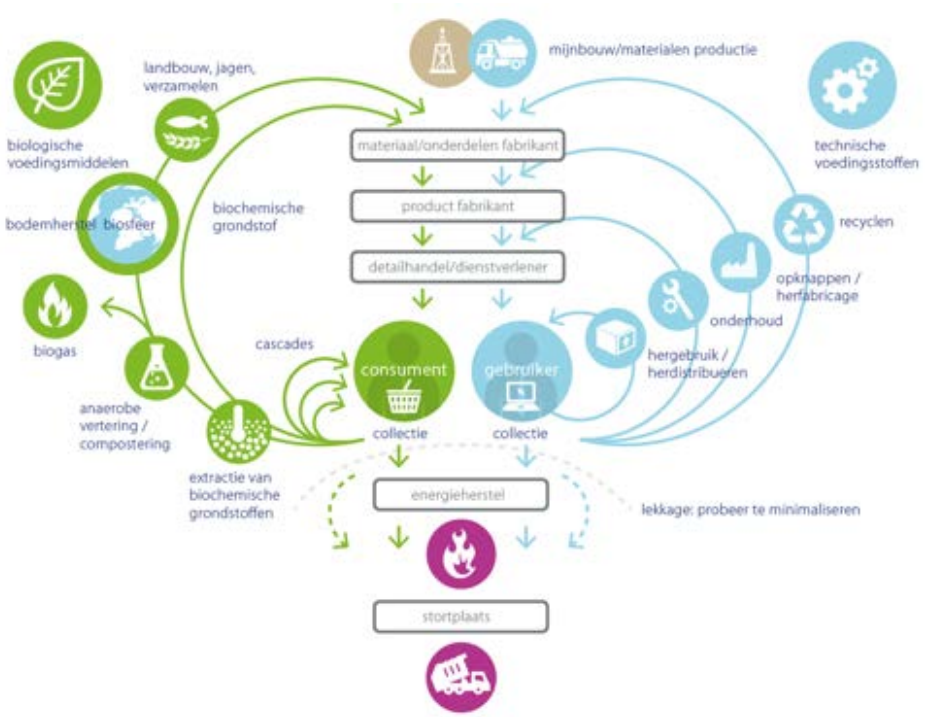


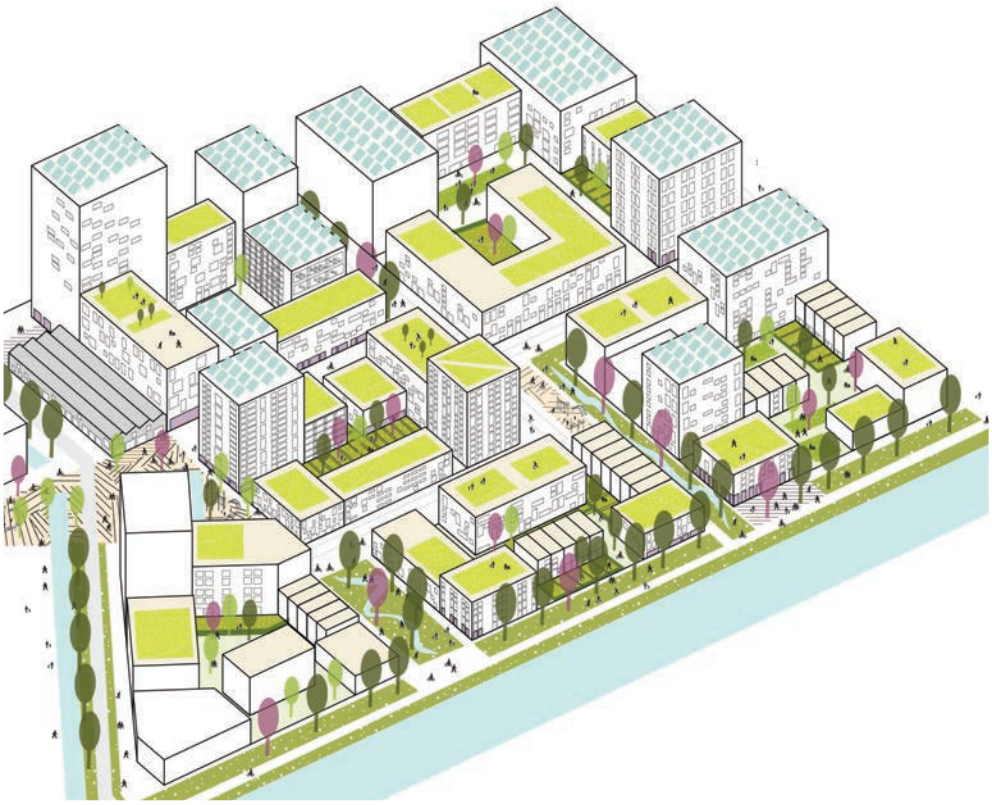
Watersysteem


EEM
ZUIVERING & HERGEBRUIK WATER
6
Biologische zuivering
7
Hergebruik voor irrigratie in de landbouw
Afschot
Afschot
erschot
hting het
naal

Vanwege het autovrije karakter zijn lopen en fietsen de belangrijkste vervoerswijzen. Naast deze functionele lichaamsbeweging moeten sport en spel zoveel mogelijk gestimuleerd worden. Daarom is in de wijk ruimte geschapen voor sportaccommodaties en trainingsvoorzieningen.
Op termijn is een zogenoemd 'kanaalpark' denkbaar, waarin de oevers van zowel het Merwedekanaal als het Amsterdam-Rijnkanaal een groenblauwe en 11 kilometer lange ring vormen. Dit park – ook wel 'rondje stadseiland' genoemd – is twee keer zo groot als de singel rondom de Utrechtse binnenstad en uitermate geschikt voor fietsen, skeeleren, wandelen en hardlopen.

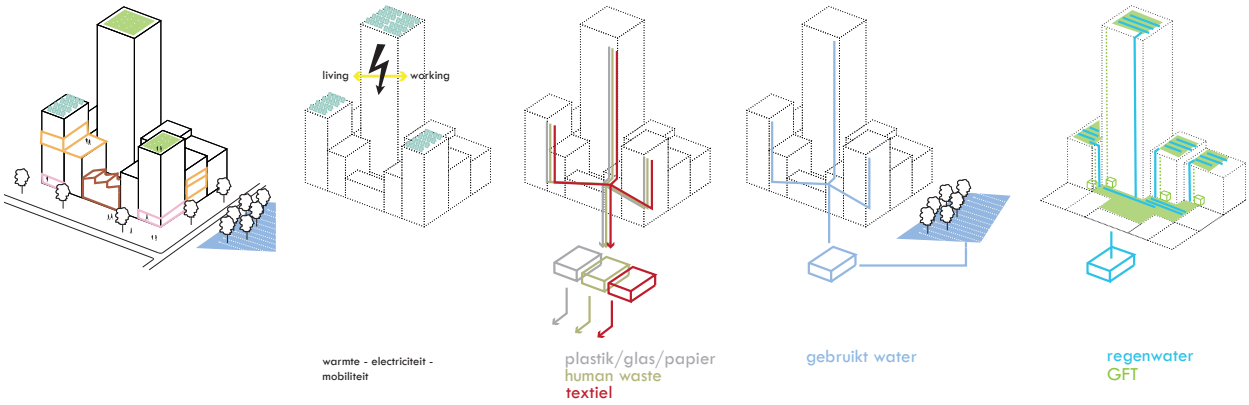
Energie
Het staat buiten kijf: Merwede zal een 'fossielvrij' stadsdeel zijn. Er worden hoe dan ook geen nieuwe gasleidingen aangelegd en de bestaande gasinfrastructuur wordt stapsgewijs verwijderd. Hierdoor is sprake van een stadsdeel dat volledig op hernieuwbare wijze opgewekte elektriciteit draait, aangevuld met een duurzame warmtevoorziening uit de omgeving – denk aan het benutten van de bodem en het Merwedekanaal voor een warmte- en koudesysteem.
De gebouwen zijn zoveel mogelijk energieneutraal, onder meer door isolatiemaatregelen, van zonnepanelen op daken en aan gevels en de plaatsing op de hoogste gebouwen van markante "*power nests*". Het stadsdeel is geschikt voor elektrisch rijden, onder andere door de aanleg van voldoende oplaadvoorzieningen. De accu's van elektrische auto's spelen bovendien een rol in de opslag van de met zonnepanelen opgewekte elektriciteit.
De technologische ontwikkeling staat niet stil en daarom is het van belang dat de energieambities – zeker tijdens de realisatie – steeds weer tegen het licht worden gehouden. Zijn de voorgenomen maatregelen straks nog efficiënt en aantrekkelijk genoeg? Maar ook: welke (coöperatieve) exploitatievorm is denkbaar voor de warmte- en koudevoorziening? En kunnen de laadpunten in de parkeergarages, het warmte-koudesysteem en de zonnepanelen technisch en organisatorisch aan elkaar gekoppeld worden?





Watertuin | Groene tuinen | Waterplein | Groene daken | Energiedaken | Garage als batterij

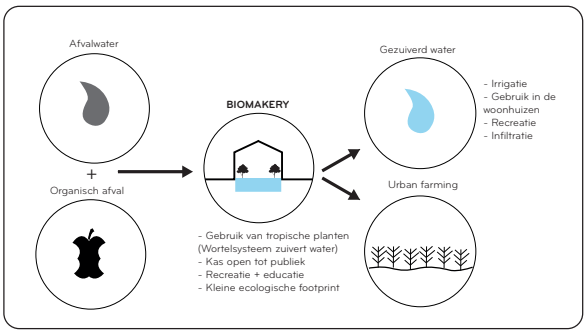
Uit studie stedenbouwkundige visie MWKZ05 (2016) van marco.broekman

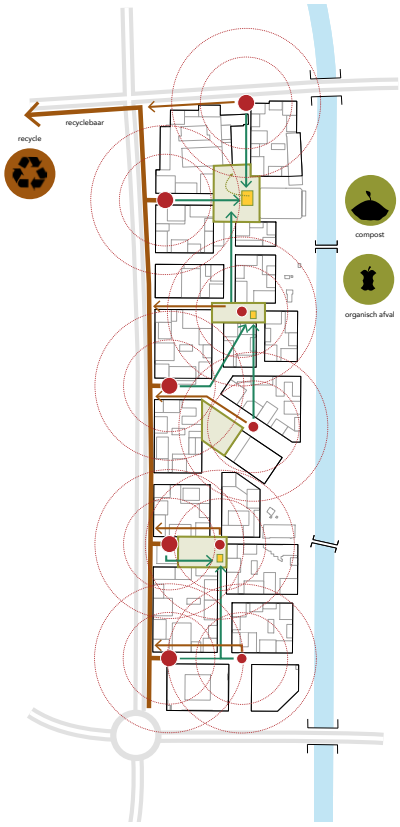


Typologie hybride bouwblok. Uit studie 'Circulair Beurskwartier' (2017) van marco.broekman en LINT

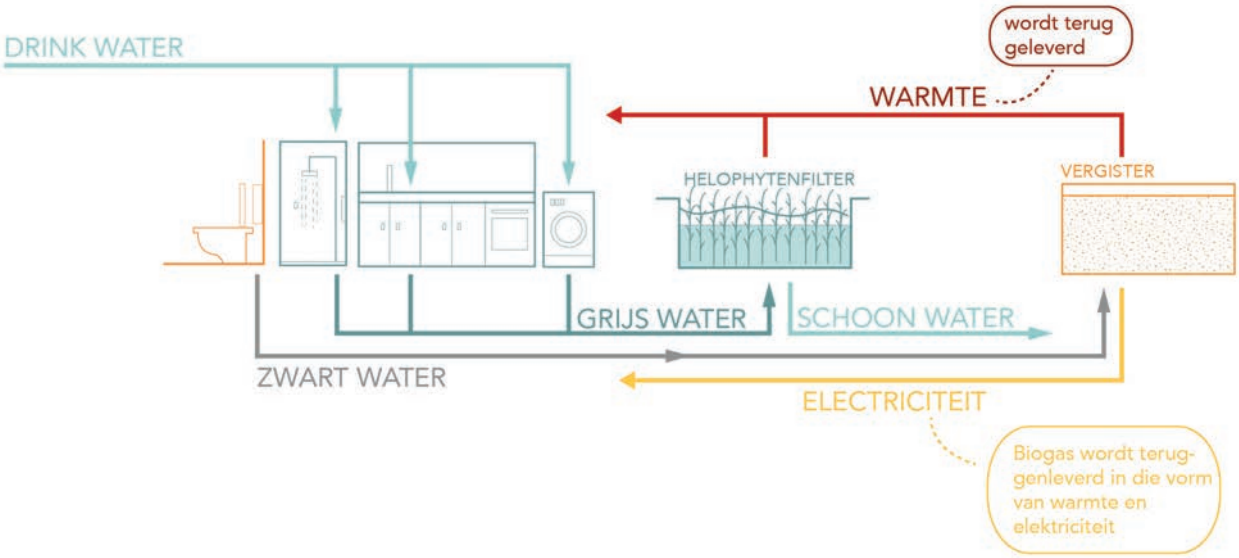
Circulaire stadswijk
De eindigheid in de beschikbaarheid van grondstoffen – of op zijn minst het zuinig omgaan met materialen – dwingt tot alternatieve vormen van bouwen. De materialen waarmee in Merwede gebouwen, straten en pleinen vorm krijgen moeten in de toekomst herbruikbaar zijn, bijvoorbeeld na sloop. Dat betekent de invoering van een materialenpaspoort waarin precies beschreven is uit welke bouwstoffen een gebouw of plein is opgebouwd. Sowieso wordt bekeken wat duurzaamheidskeurmerken als GPR en Breaam ten aanzien van dit onderwerp verwachten. Het hergebruik van een gebouw als geheel en de flexibiliteit om meerdere functies te herbergen moet nader worden uitgewerkt.
Afval wordt zoveel mogelijk gescheiden en indien mogelijk gerecycled tot bruikbare grondstoffen. Voor het inzamelen en afvoeren zijn alternatieve systemen denkbaar, zoals een ondergronds buizensysteem of transport over water.
Ook de riolering kan het circulaire karakter van de wijk vergroten. 'Zwart' water uit de toiletten gaat via een vacuümriool naar een vergistingstank. Daar worden schadelijke stoffen verwijderd en biogas gemaakt – dat gebruikt kan worden voor het opwekken van elektriciteit of als brandstof voor auto's. Fosfaat dat vrijkomt kan gebruikt worden als meststof voor stadslandbouw. In een regulier rioolsysteem kan de warmte van grijs water teruggewonnen worden, door per woning of appartementenblok een warmtewisselaar aan een warmte-koude-opslag te koppelen.

Biodiversiteit
Bij de aanleg van het groen zijn goede structuren van belang, maar ook de biodiversiteit en mate waarin het groen een bijdrage levert aan de verbetering van de luchtkwaliteit.
Op het gebied van biodiversiteit is de zogenoemde 'derde laag' van belang: heesters en planten die niet alleen in elk seizoen een aangenaam beeld opleveren, maar ook aantrekkelijk zijn voor microfauna. Bij de aanplant van bomen, struiken en bodembedekkers ligt de focus op inheemse en klimaatbestendige soorten, zoals die voorkomen langs het kanaal en in Park Transwijk. Neem de Hedera die in de herfst nog bloeit en zo bijen en andere insecten in het najaar van voedsel voorziet. Beplantingszones met een hoge ecologische waarde zijn gebaat bij extensief beheer. Zo moet bij het maaien rekening gehouden met broedperiodes. De soortenvariatie kan evenwel vergroot worden door ook daken en binnenplaatsen een zo groen mogelijke inrichting te geven. Met name de daken zijn interessant omdat nieuwe soorten zich daar door de afwijkende leefomstandigheden kunnen vestigen.





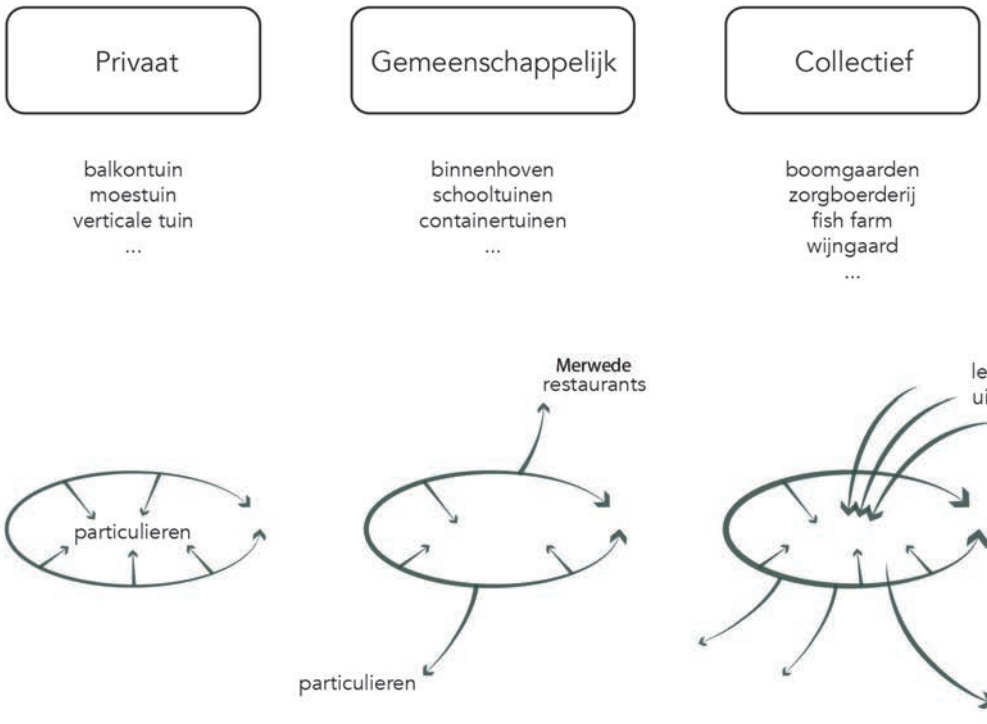
verzamelpunt
ondergrondse vuilcontainers
productie
biomakerij
compost toevoer
organisch afval



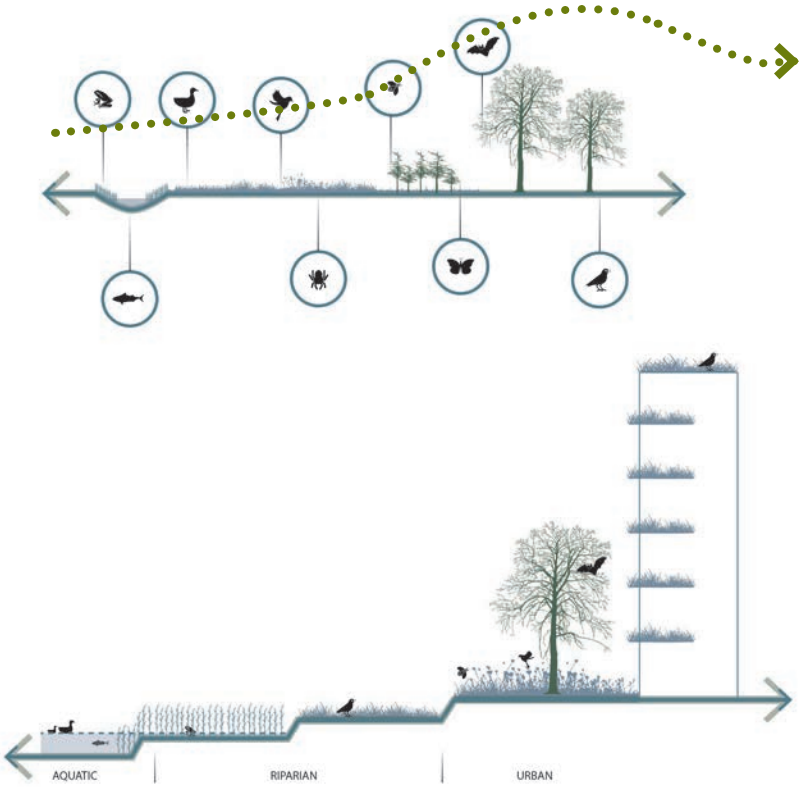
Bron referentie tekst en diagram - Waternet

Urban farm - Amersfoort - De nieuwe Stad

Urban farm unit



Ecologische corridor



Diverse habitats

Onderzoeksvragen

Wat zijn manieren om op een duurzame manier energie op te wekken, te besparen en op te slaan? Welke infrastructuur en aanpak zijn daarvoor nodig?

Hoe en in hoeverre kan Merwede circulair ontwikkeld worden?

Kan Merwede een bijdrage leveren aan de verbetering van omliggende buurten?

Hoe dragen innovatieve systemen bij aan het leefklimaat en de duurzaamheid in Merwede? Hoe wordt dit gefaseerd?

Hoe krijgt klimaatadaptatie vorm?

Welke maatregelen zorgen voor een aangenaam zon- en windklimaat, zowel binnen Merwede, de kanaalzone als voor omwonenden?

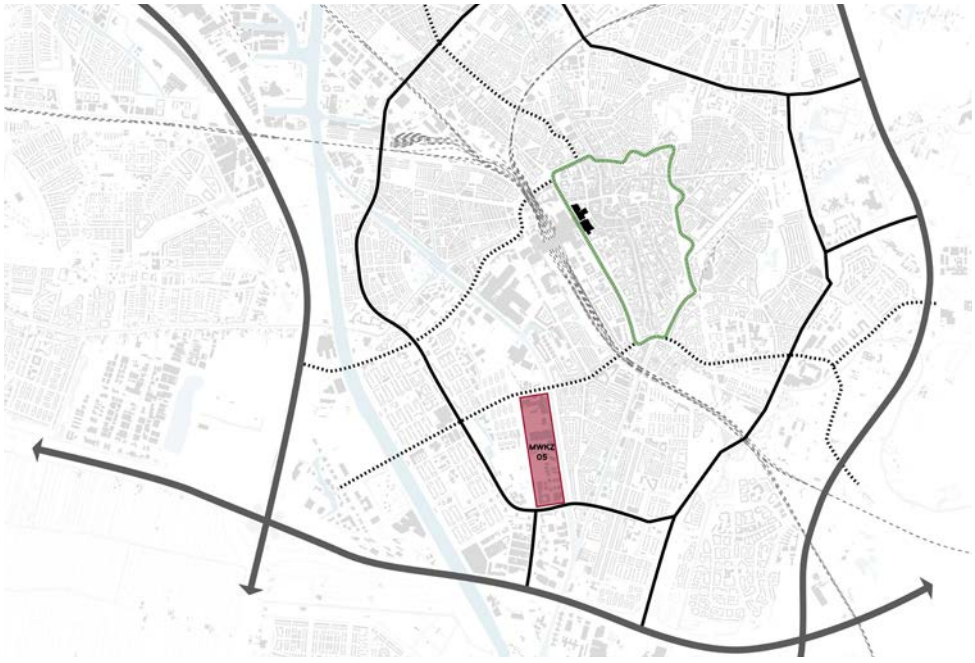
Hoe worden geluidhinder en lucht- en bodemvervuiling tot een minimum beperkt?

3. Mobiliteit

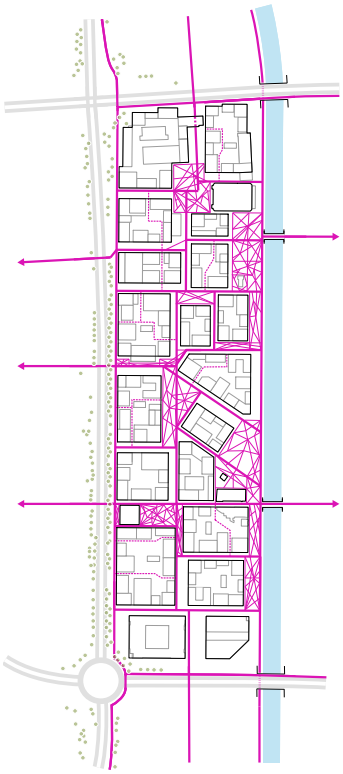
Het mobiliteitsysteem achter het plan voor Merwede is cruciaal voor de stedenbouwkundige kwaliteit. De focus ligt op de voetganger – voor de creatie van een levendige stad – en op het gedachtegoed achter het concept 'mobility as a service' (maaS). Dit laatste uit zich in de bouw van 'mobiliteitshubs'. Zij weerspiegelen een verschuiving van autobezit naar het gebruik van talloze mobiliteitsdiensten, zoals openbaar vervoer, deel- of leaseauto's of het delen van fietsen. In Merwede veel aandacht is voor hoogwaardige parkeeroplossingen en nieuwe vormen van mobiliteit.

Geheel in lijn met het beleid van de gemeente en in het belang van de verblijfskwaliteit is in Merwede lopen de belangrijkste vervoerswijze. De complete openbare ruimte is een grote voetgangerszone, waar ook gefietst mag worden (shared space). Vanwege de hoge bebouwingsdichtheid en de kwaliteit van de looproutes naar openbaarvervoerhaltes en mobiliteitshubs (zie voor uitleg verderop) krijgt het voetgangersnetwerk – grofweg de noord-zuidgelegen backbone en haaks daarop de woonstraten – een profiel van 50 tot 100 meter. Aan de Europalaan, die straks dienst doet als avenue, komt langs de bebouwingswand een brede stoep.
Naast lopen is fietsen van groot belang. Merwede groeit uit tot een belangrijke schakel in het stedelijke en regionale fietsnetwerk. De eerder genoemde oost-westroutes die de wijk met andere stadsdelen verbinden, zijn dan ook uitgerust met goede fietspaden. Voor in ieder geval de noordelijke route (richting Rotsoord) en de zuidelijke route (ter hoogte van het monumentale Mobachpand) zijn bruggen over het kanaal voorwaardelijk. Een derde voetgangersbrug vanaf de 'diagonaal' richting Rivierenwijk behoort tot de mogelijkheden. In het ontwerp van de bruggen wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met activiteiten op het water. Voor roeiers bijvoorbeeld dient de vaarbreedte gelijk te blijven en hangt de brugconstructie minimaal 1,25 meter boven het water. Ook worden ze beweegbaar zodat ander vaarverkeer de bruggen kan passeren.
Uiteraard zijn voldoende fietsstallingen nodig, niet alleen voor reguliere fietsen, maar ook voor bijvoorbeeld bakfietsen. Het fietsparkeren vindt voor het grootste deel in de bouwblokken plaats.

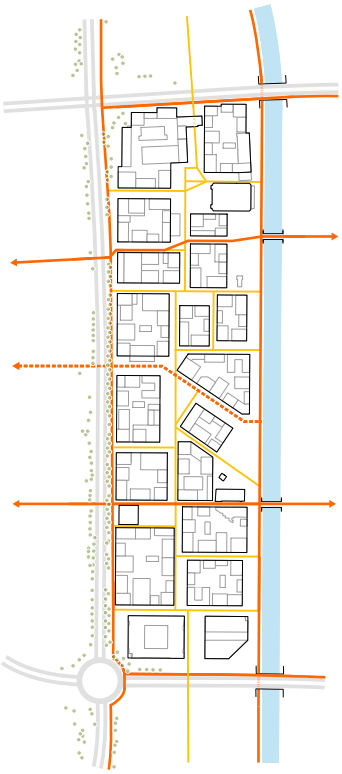
Aan de Europalaan komen zogenaamde 'mobiliteithubs': bemenste servicepunten voor allerlei mobiliteitsdiensten. Denk aan ophaalpunten voor elektrische fietsen en bakfietsen, een servicedesk voor abonnementhouders, reparatiediensten en pakketdiensten, parkeerplaatsen voor tientallen deelauto's en taxistandplaatsen.
Op de Europalaan worden de bestaande busstroken opgewaardeerd tot een vrij liggende busbaan, die op termijn geschikt is voor een nieuwe tramverbinding. De twee bushaltes liggen bij de belangrijkste entrees tot de wijk, hebben een eigentijdse vormgeving en voorzien reizigers van de meest actuele reisinformatie. De buslijnen over de Beneluxlaan en Wilhelminalaan krijgen ter hoogte van de backbone een halte.



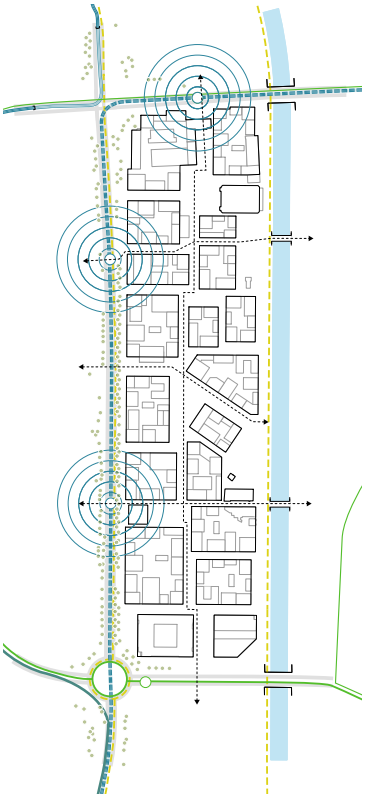
De Europalaan is geen onderdeel van de binnenring



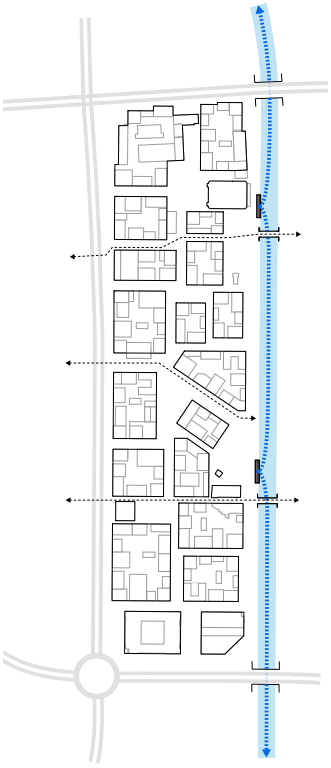
Voetganger



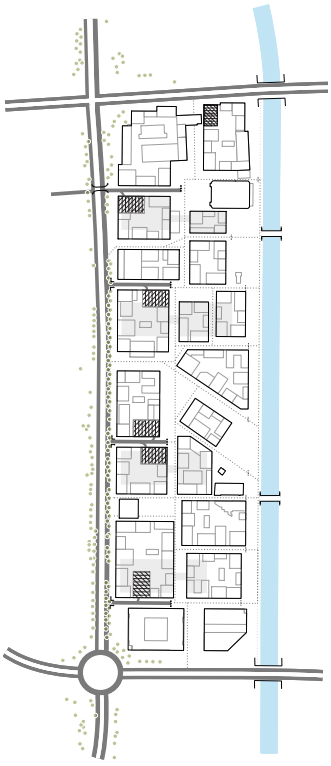
Fietser



Openbaar vervoer



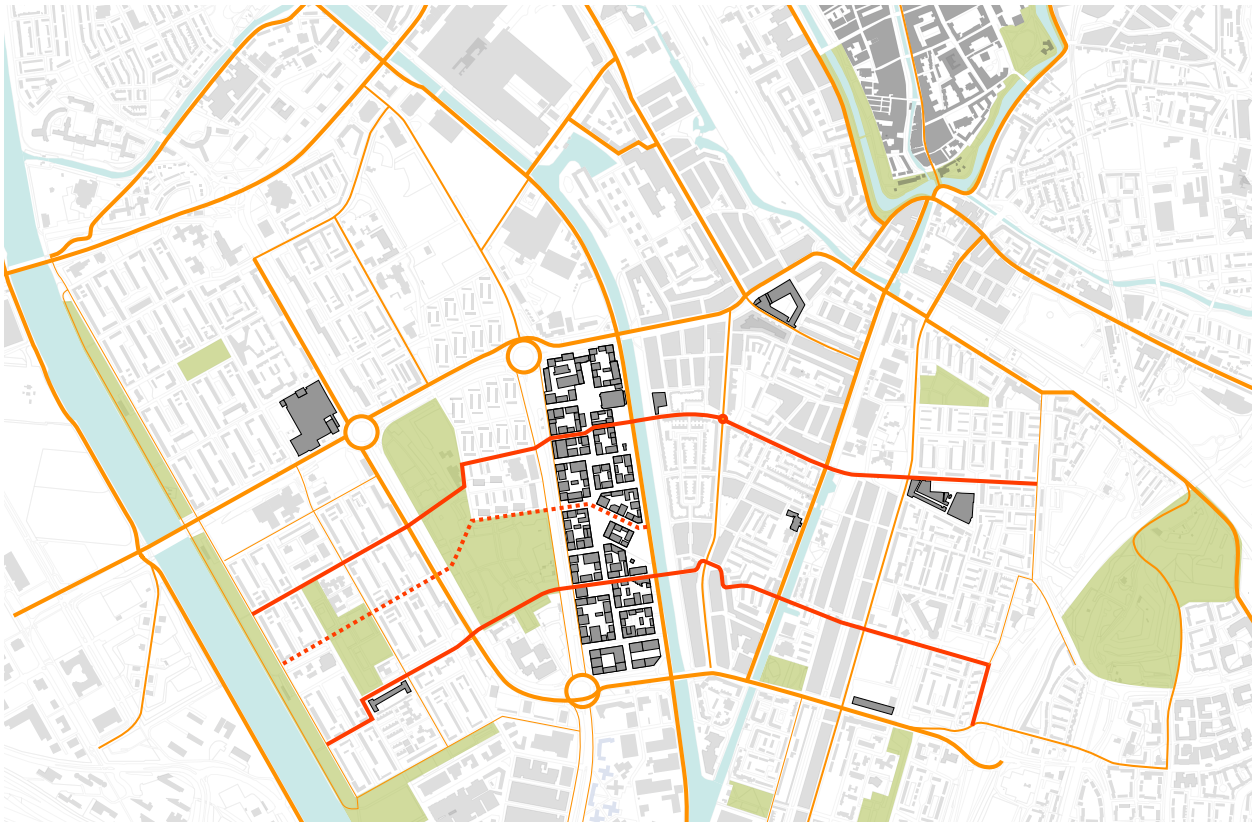
Water



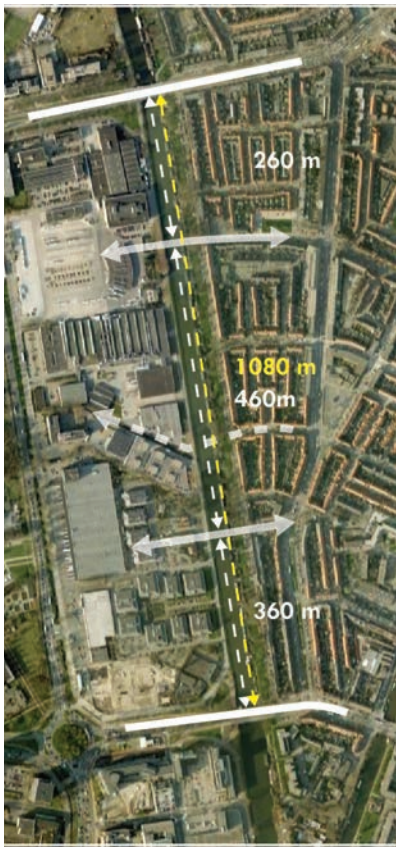
Autoverkeer aan westzijde

legenda

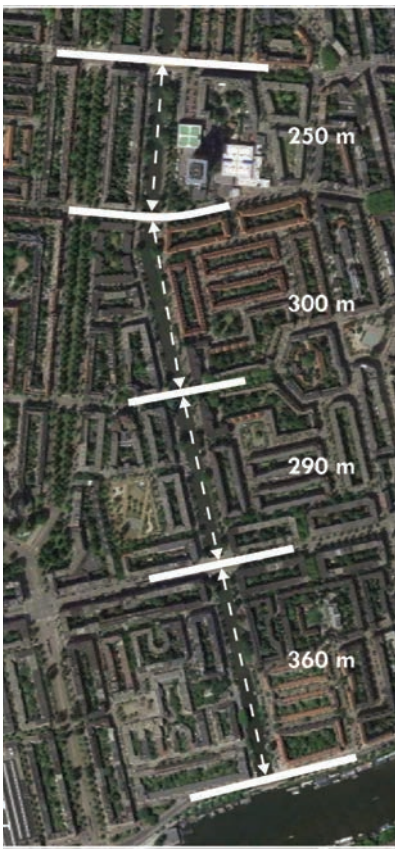
- Vrij toegankelijk voor autoverkeer
- Toegankelijk met ontheffing
- Bovengrondse parkeergarage
- Ondergrondse parkeergarage



Verbindingen voor langzaam verkeer

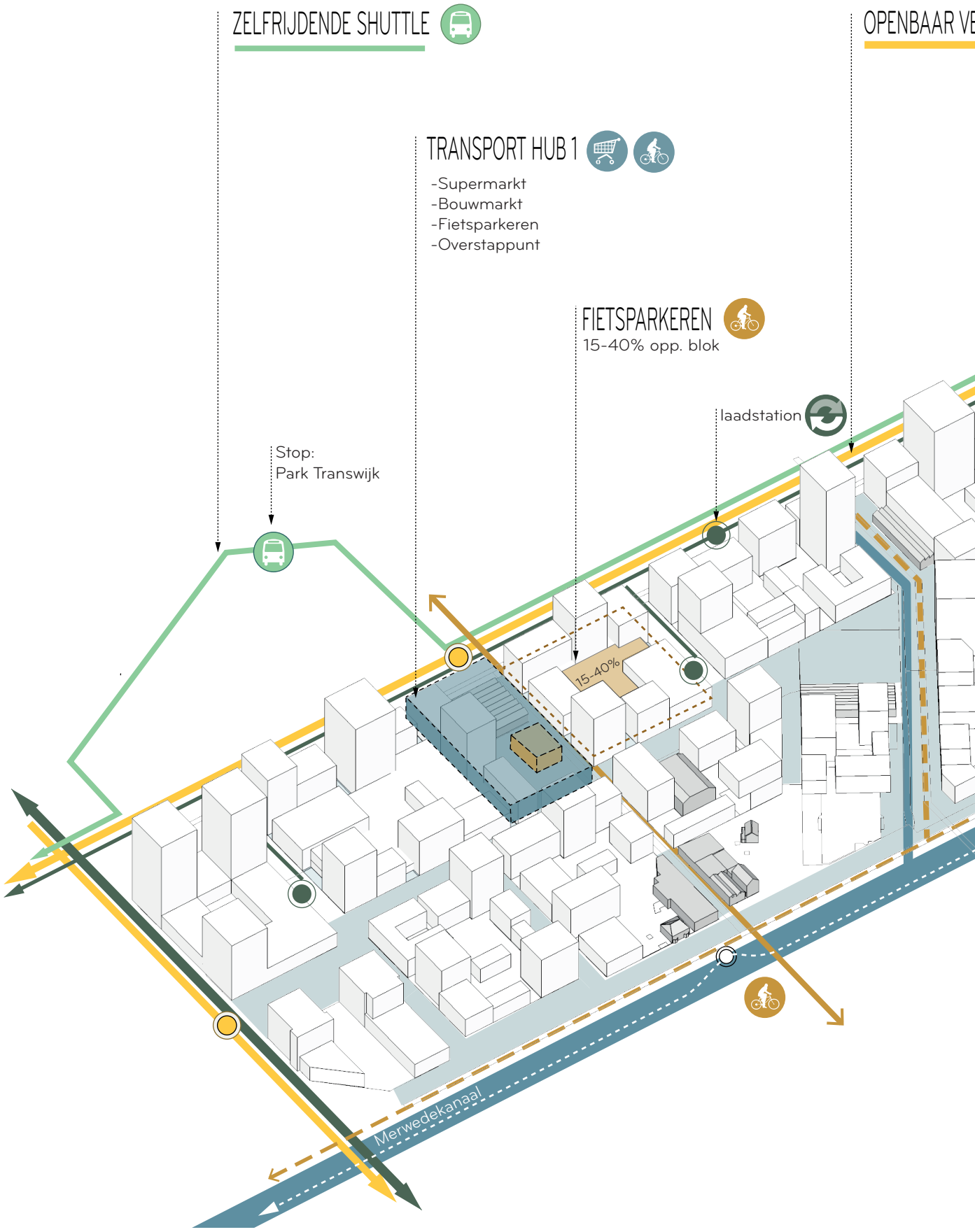


Afstand tussen de bruggen over het Merwedekanaal

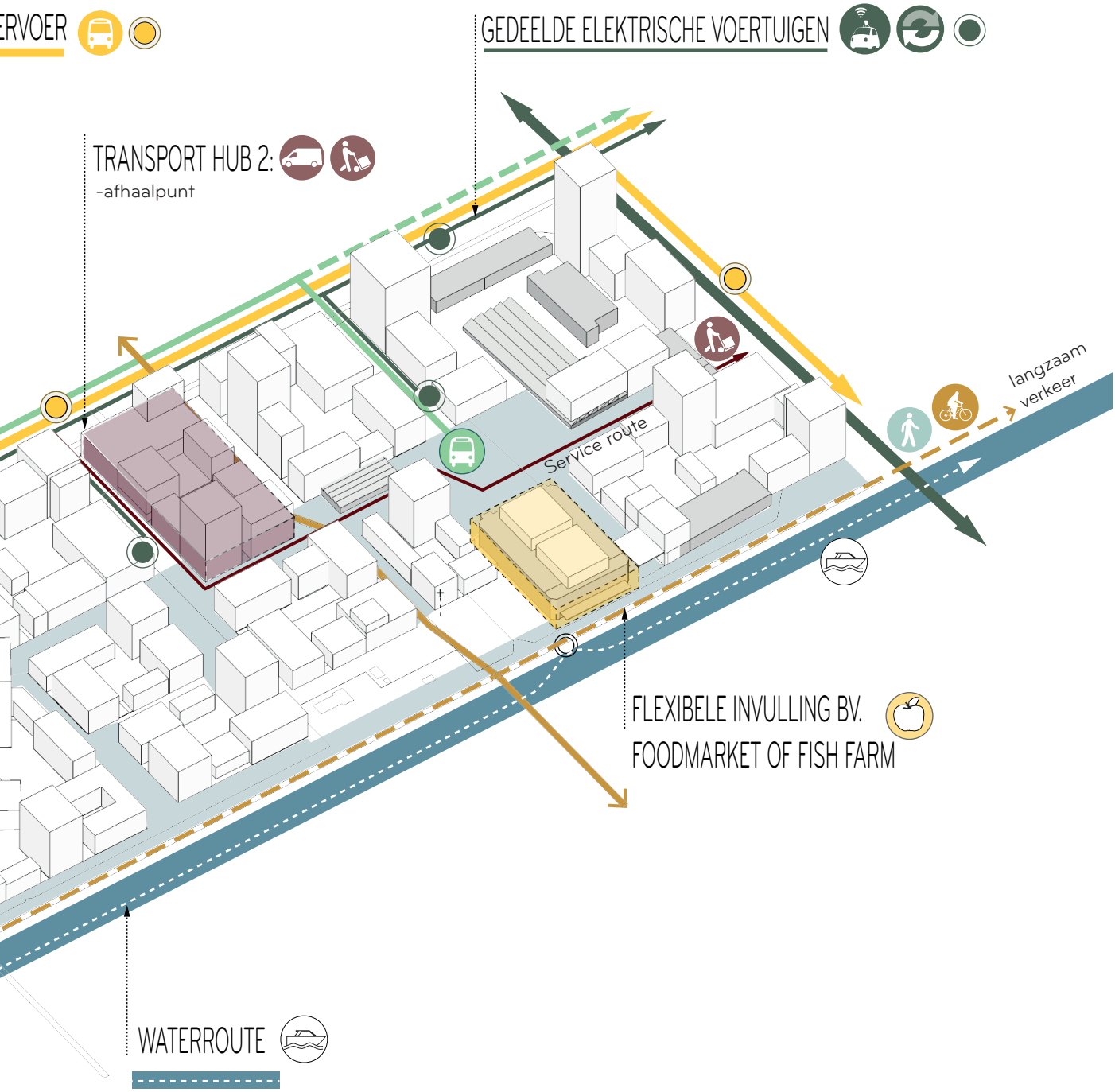


Referentie afstand tussen de bruggen over het Amstelkanaal, Amsterdam

Langzaamverkeersnetwerk

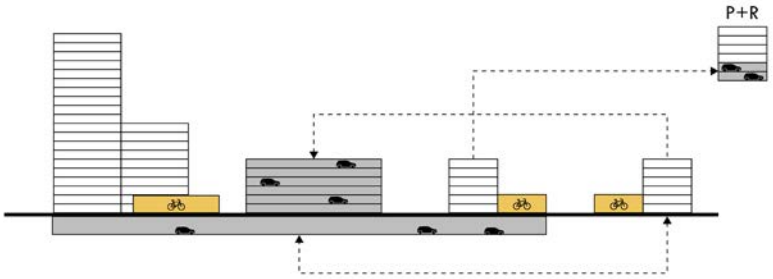


Innovatieve Mobiliteit

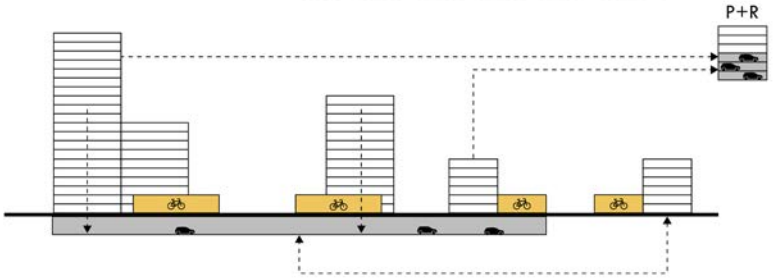

ERVOER
GEDEELDE ELEKTRISCHE VOERTUIGEN
TRANSPORT HUB 2:
-afhaalpunt
Service route
langzaam
verkeer
FLEXIBELE INVULLING BV.
FOODMARKET OF FISH FARM
WATERROUTE

Auto's zijn niet welkom in Merwede, vandaar de nadruk op lopen, fietsen en alternatieve mobiliteitsvormen. Vanaf de Europalaan kunnen auto via vier entrees naar de gebouwde parkeervoorzieningen. Dienstenverkeer, zoals een verhuiswagen of gemeentelijke onderhoudsdiensten, krijgt na aanmelding elektronisch toegang tot de voetgangerszone. De logistiek van laden en lossen vindt plaats bij de entrees aan de Europalaan. Pakketdiensten bezorgen bij de mobiliteithubs, zodat er geen busjes door het gebied hoeven te rijden. Vanaf deze hubs kunnen pakketten met elektrische karren of stints bezorgd of afgehaald worden.
Het autovrije karakter, cruciaal voor de verblijfskwaliteit op straatniveau, vraagt om gedegen parkeeroplossingen. Kortom: naast enkele plekken voor kortparkeren aan de Europalaan, zijn alle autoparkeerplaatsen inpandig of ondergronds. Vanwege de ambitieuze en vernieuwende mobiliteitsstrategie – mobiliteithubs, deelconcepten, focus op lopen en fietsen – kan de parkeernorm voor Merwede drastisch omlaag: slechts 0,3 parkeerplaatsen per woning. Niettemin is het wenselijk om enige flexibiliteit in te bouwen, zodat op een later moment alsnog kan worden ingespeeld op onvoorziene maatschappelijke en technologische veranderingen. Het is dan ook de bedoeling om de parkeercapaciteit zo te realiseren dat veranderingen in het mobiliteitsgedrag kunnen worden opgevangen – met een bandbreedte van 0,1 tot 0,7 parkeerplaats per woning. In het geval van een toename in de parkeerbehoefte tot 0,7 moet in de wijk ruimte worden vrijgehouden voor (tijdelijke en demontabele) parkeergarages. Daarnaast is het mogelijk om P+R-locaties aan de rand van de stad te vergroten. In het geval van een afname van de parkeerbehoefte moeten parkeergarages gemakkelijk omgebouwd kunnen worden voor ander gebruik.

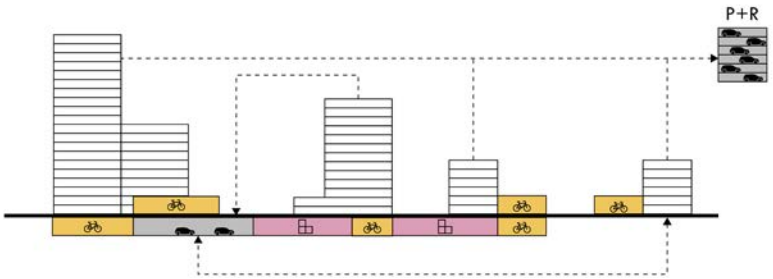
Parkeernorm van ongeveer 0,7
Zowel onder- als bovengronds autoparkeren



Parkeernorm van ongeveer 0,3
Ondergronds autoparkeren en deels via P+R Westraven. Bovengrondse garages kunnen worden ingezet voor (extra) woningbouw



Parkeernorm van ongeveer 0,1
Klein deel ondergronds autoparkeren en op afstand via P+R Westraven. Ruimte voor opslag en andere functies.

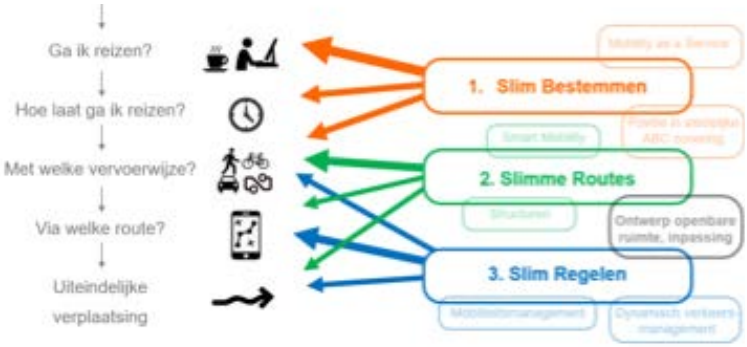


Parkeergarages functionerend als ventiel

Ontheffing voor verhuiswagens

Oplossing voor fietsparkeren

Bezorging aan huis per fiets



Keuzes van de gebruiker staan centraal

Onderzoeksvragen

Wat zijn de mobiliteitseffecten van Merwede en met welke ingrepen blijft het gebied bereikbaar?

Hoe krijgen nieuwe mobiliteitsvormen (zoals de mobiliteitshubs) vorm en wat is de potentie?

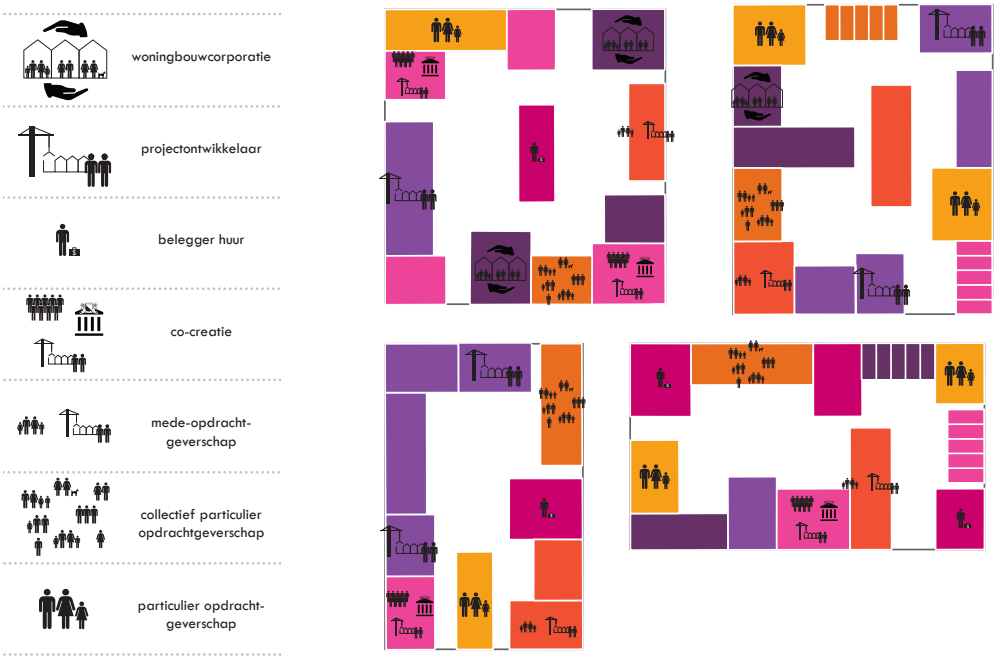
Hoe is de logistiek geregeld (bevoorrading, pakketdienst, boodschappen)?

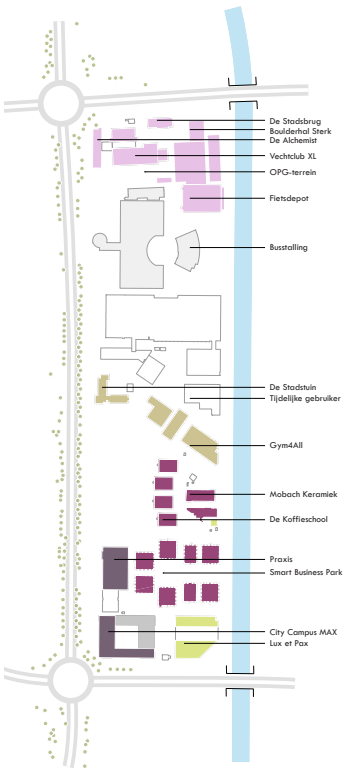
Waar komen de langzaamverkeers verbindingen (bruggen) en hoe worden deze zo goed mogelijk ingepast ten aanzien van onder andere roeiers en woonboten?

4. Programma en doelgroepen

Merwede krijgt een gemengd stedelijk programma, waarin het wonen dominant is. Het is de bedoeling dat er tussen de vijf- en zesduizend woningen worden gebouwd. Daarnaast is twintig procent van het programma gereserveerd voor winkels, scholen, culturele voorzieningen en bedrijven.

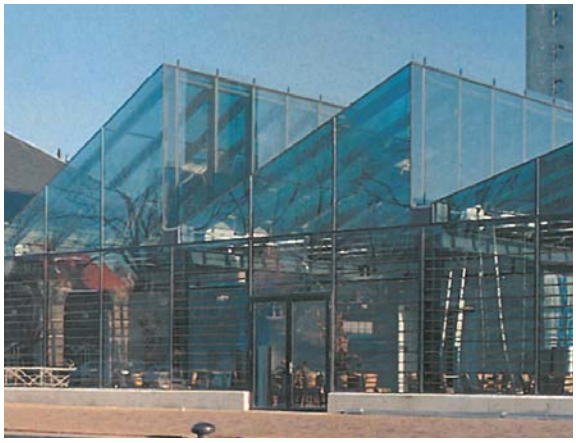
Programma
Zowel in de koop- als huursector (sociale huur en vrije sector) is het woningaanbod divers. Naast allerlei soorten appartementen – variërend in omvang, prijsklasse en indeling – worden eengezins(stads)woningen gebouwd. Ook voor 'nieuwe' woonvormen, zoals lofts en wooncollectieven, is plaats ingeruimd.
Als Merwede moet uitgroeien tot een levendige stadswijk is een gevarieerde mix van werken, onderwijs, retail, cultuur en recreëren onontbeerlijk. Deze mix van commerciële en maatschappelijke functies moet aansluiten bij de toekomstige bewoners en gebruikers van de wijk, met name starters, (jonge) gezinnen, ouderen en alleenstaanden. In het stedenbouwkundig raamwerk bieden specifieke plekken voldoende aanleidingen om bijzondere programma's te ontwikkelen. De plint langs de Europalaan herbergt functies herbergen die passen bij de uitstraling van een avenue. Het kanaalpark is geschikt voor terrasjes aan het water, terwijl de backbone uitnodigt tot een publiek en commercieel programma. Rondom Vechtclub XL en het fietsdepot is voornamelijk plaats voor creatieve functies, terwijl de vijver bij de historische diagonaal een recreatief karakter krijgt. Het plein aan de zuidkant daarentegen zal vooral commerciële functies herbergen. Langs de oost-westgerichte fiets- en wandelroutes zijn met name de plekken waar bouwblokken ten opzichte van elkaar verspringen interessant voor de vestiging van functies en voorzieningen.
De programmatische ontwikkeling moet uiteindelijk gestuurd worden door een nader te bepalen organisatievorm. Belangrijkste taak: zorgen voor variatie en goed werkende plinten – cruciaal voor het creëren van levendigheid op straat. Zoals gezegd wordt hoog ingezet op het al dan niet op hun eigen locatie behouden van de aanwezige functies en gebruikers. Dit sluit aan bij de ambitie om enkele iconische gebouwen te behouden en te transformeren. Uitgangspunt is dat de bouwkundige 'schil' gehandhaafd blijft, terwijl het interieur wordt aangepast aan de wensen van nieuwe gebruikers.





Bestaande gebruikers

'Specials'

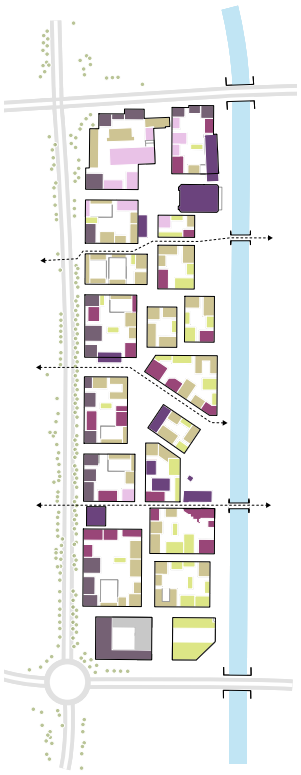


Onderscheidende specials

Gekoppeld aan langzaamverkeer verbinding

Relatie met openbare ruimte

Levendig programma



Programma voor de plinten

Programma van de Europalaan

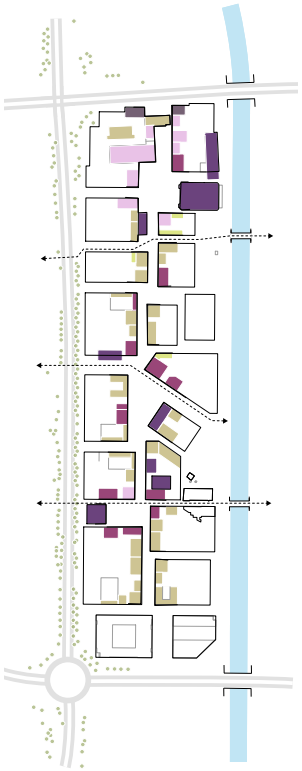
Mogelijke differentiatie in het (plint)programma

- Groot commercieel
- Klein commercieel (restaurant, café, winkel)
- Maakplaatsen (werken of wonen)
- Flexibel (wonen of werken)
- Wonen
- Publiek programma
- Parkeren

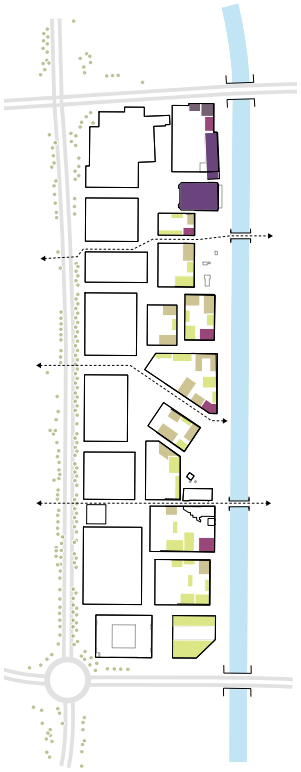
Flaneren langs een levendige plint

Interactie tussen binnen en buiten

Mix van commercie en werkplekken



Backbone



Merwedepark langs het kanaal

Mix van programma

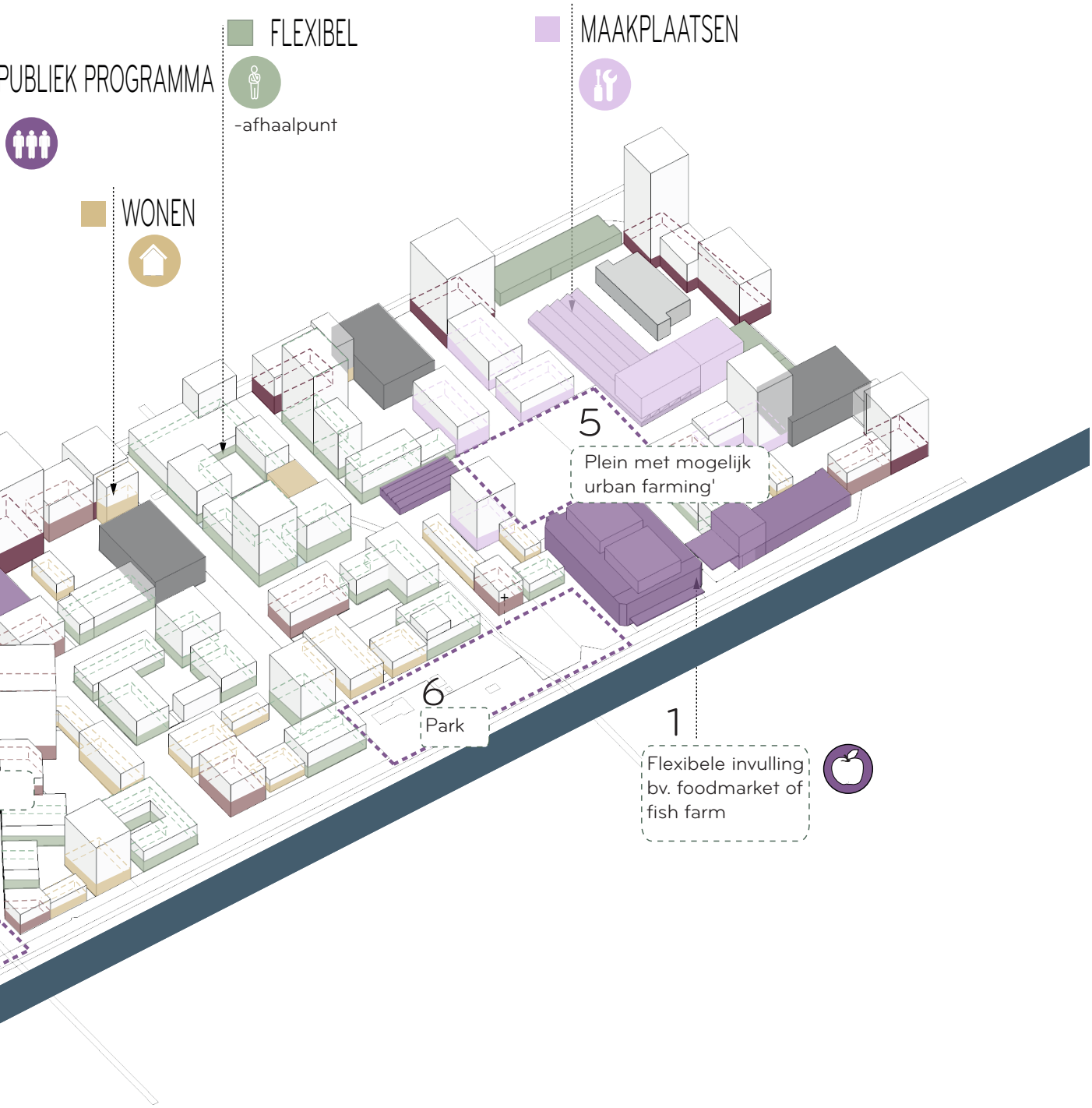
Wonen aan het Merwedepark

Levendige pleinen

Speciaal programma als ankerpunt

GROOT COMMERCIEEL
- Supermarkt
- Bouwmarkt
KLEIN COMMERCIEEL
4
Water plein
3
Bomen plein
6
Park
7
Parking
2
Mobach
Merwedekanaal

Programma


PUBLIEK PROGRAMMA
FLEXIBEL
-afhaalpunt
MAAKPLAATSEN
WONEN
5
Plein met mogelijk urban farming'
6
Park
1
Flexibele invulling bv. foodmarket of fish farm

Opdrachtgeverschap
Het woningaanbod in Merwede is gevarieerd en geschikt voor verschillende doelgroepen. Om de mix aan woontypologieën, prijsklassen en oppervlaktes zo groot mogelijk te maken zijn voor de ontwikkeling van Merwede verschillende vormen van opdrachtgeverschap denkbaar. Een groot deel van het vastgoed wordt ontwikkeld door professionele ontwikkelaars. Bij hoogbouw is dit zelfs noodzakelijk, vanwege ingewikkelde bouw-, ontsluiting- en milieueisen. In een aantal gevallen zullen bewoners optreden als medeopdrachtgevers door zich vergaand te bemoeien met bijvoorbeeld de plattegrondindeling en de gevelbekleding. De ambitie is om ongeveer twintig procent van de woningen in collectief particulier opdrachtgeverschap te ontwikkelen.

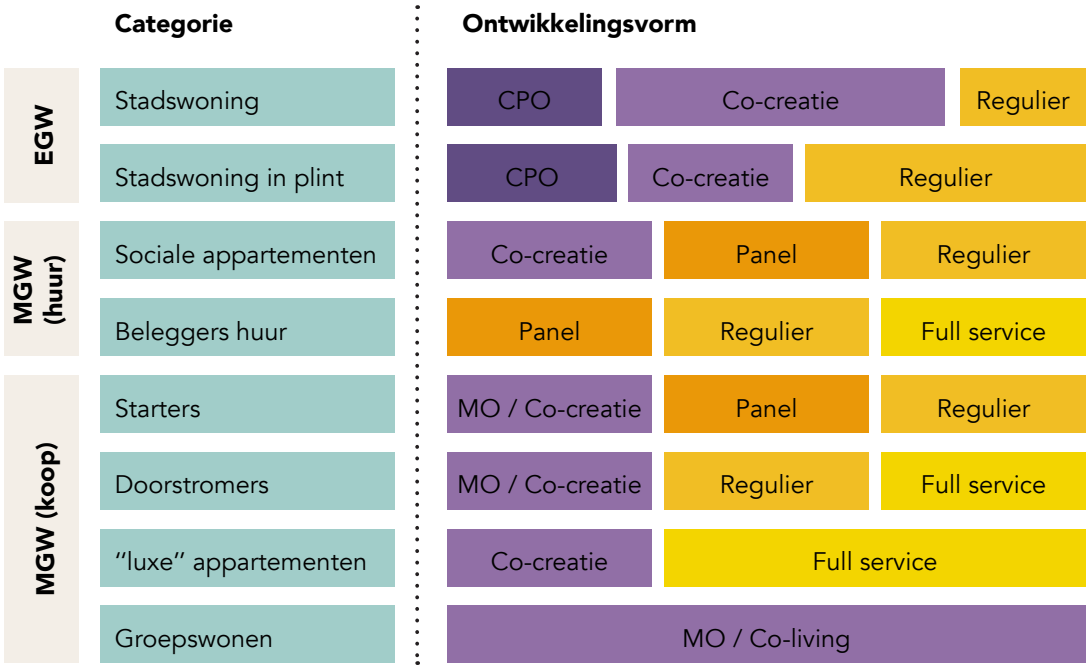
Mede-opdrachtgeverschap en co-living
Bij de bouw van de stads- en meergezinswoningen zullen bewoners vooral regie voeren op het programma van eisen en minder op de feitelijke ontwikkeling en realisatie.

Ontzorgen
Voor een kwart van de gevallen willen bewoners gewoonweg 'ontzorgd' worden. Meedenken is prima, maar het liefst hebben zij dat hun woning kant-en-klaar wordt opgeleverd. In het duurdere appartementensegment worden woningplattegronden en collectieve ruimtes wel in samenspraak met kopers ontworpen.

Cocreatie bij huurwoningen
Woningcorporaties staan open voor het betrekken van bewoners bij de ontwikkeling van sociale huurwoningen. Niettemin is het omwille van het bouwtempo noodzakelijk dat een deel van die woningen snel en zonder betrokkenheid van toekomstige bewoners gerealiseerd wordt. Drie categorieën zijn denkbaar: op productie gerichte sociale koop, op productie gerichte sociale huur en cocreatie. Met de corporaties wordt onderzocht of het te bouwen woningaantal in gelijke mate over de drie categorieën kan worden verdeeld. Bij huurwoningen die door beleggers worden gerealiseerd spelen andere vraagstukken. Allereerst is dit segment ondervertegenwoordigd, waardoor er vooral productie gedraaid moet worden. Daarnaast richten beleggers zich voornamelijk op de zogenoemde 'stedelijke starter' of 'doorstromer'. Zij zoeken voor slechts een paar jaar een (duurdere) huurwoning om vervolgens over te gaan tot koop of te verhuizen naar een andere (grote) stad. Cocreatie ligt hier dan ook niet voor de hand. Het is overigens wel interessant om bij beleggers te peilen hoe zij aankijken tegen een bewonerspanel dat meedenkt over de ideale huurwoning.

Mede-opdrachtgeverschap en co-housing
Groepen van gelijkgestemden (jongeren, zelfredzame senioren, enzovoorts) leven samen door gemeenschappelijke ruimtes te delen. Combinaties met functies in de plint liggen dan voor de hand, net als het in eigen beheer nemen van een collectieve binnentuin. Voor deze categorie is een goede inventarisatie noodzakelijk: hoeveel mensen hebben interesse en hoeveel mensen willen dit echt?
De woonruimte voor deze groepen kan vormgegeven worden door de ontwikkeling van aparte woongebouwen, die als eenheden binnen een groter gebouw geplaatst kunnen worden. Daarbij kan het gaan om zowel appartementen als herenhuizen.

Woon-werk
In het geval van woon-werkwoningen kan eveneens een link worden gelegd met functies in de plint. Op deze wijze kan een deel van de koopwoningen (gestapelde vorm) in cocreatie worden ontwikkeld.



Onderzoeksvragen

Wat is de omvang van het voorzieningenprogramma en waar krijgt dit een plek?

Welke organisatievorm zorgt voor een gevarieerd en passend programma met goed werkende plinten?

Hoe krijgen bestaande (creatieve) bedrijven een plek?

Welk type opdrachtgeverschap wordt waar mogelijk gemaakt en wat levert dit op?

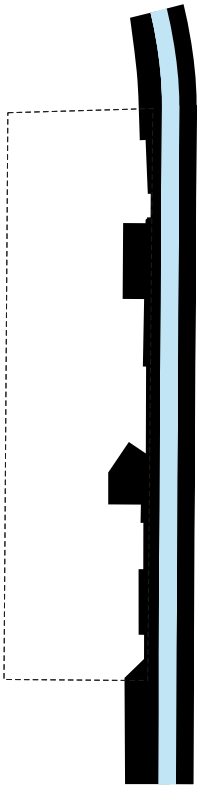
Hoe wordt de sociale woningbouw verdeeld over het gebied?

5. Openbare ruimte

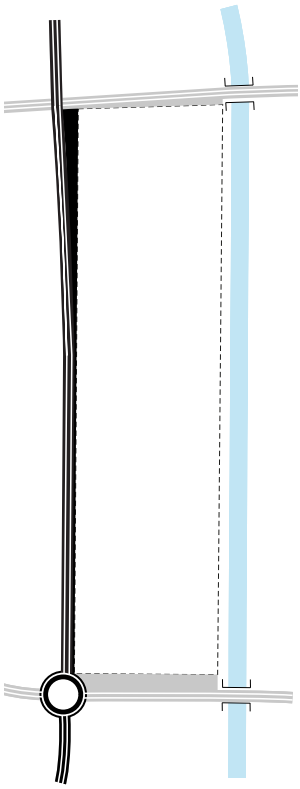
De ambities voor Merwede – op het gebied van gezondheid, duurzaamheid en klimaat, op het gebied van stedelijkheid en levendigheid – komen samen in het ontwerp van de openbare ruimte, zoals de backbone, de woonstraten, de pleinen en het kanaalpark. Het is de bedoeling dat elke openbare ruimte een eigen stempel krijgt, een onderscheidend karakter, gebaseerd op de aanwezige identiteit, potentiële gebruiksvormen en functionele eisen.

Toch liggen aan het ontwerp van die verschillende plekken – de backbone is qua beleving gewoonweg anders dan een binnentuin – enkele algemene principes ten grondslag. Allereerst moet de openbare ruimte 'anticiperen' op het tijdsritme van het stedelijk leven. Hoe is een plein in de ochtend, hoe is diezelfde plek in de avond – al dan niet met een goed ontworpen lichtplan? Hoe is het gebruik gedurende de week: zijn er drukke en minder drukke dagen? Is het doordeweeks business as usual, terwijl de weekenden gekenmerkt worden door vermaak en ontspanning? Het is in ieder geval belangrijk dat de openbare ruimte mogelijkheden biedt aan evenementen, festiviteiten of terugkerende activiteiten als een markt – zonder dat deze gebruiksvormen de inrichting domineren op momenten dat ze er niet zijn.

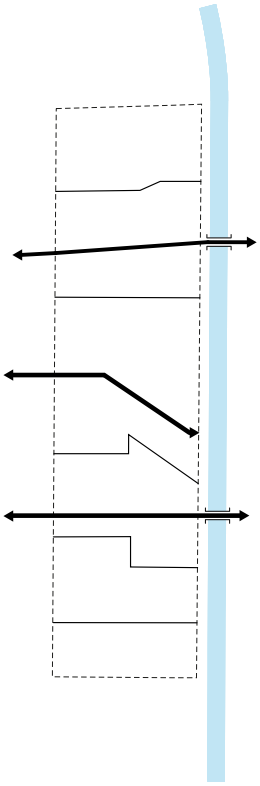
Ten tweede de mate van openbaarheid. Met het oog op onder andere de circulaire systemen – die veelal een plek krijgen in de publieke en collectieve ruimtes – rijst de vraag wie op de lange termijn verantwoordelijk is voor de invulling, het beheer en het onderhoud. Is dat de gemeente? Zijn dat bewoners? Is het een gezamenlijke taak? Een goede stedelijke openbare ruimte is veelal het gevolg van een vakmatig casco-ontwerp dat ruimte geeft aan private initiatieven. Inspiratie kan worden opgedaan in de transformatie van de Oosterspoorbaan tot buurtpark. Hier is de gemeente verantwoordelijk voor de aanleg en het beheer van routes en de groenstructuur, terwijl een groep van initiatiefnemers zorg draagt voor de programmering: sport, moestuin, markt en natuurspeeltuin.



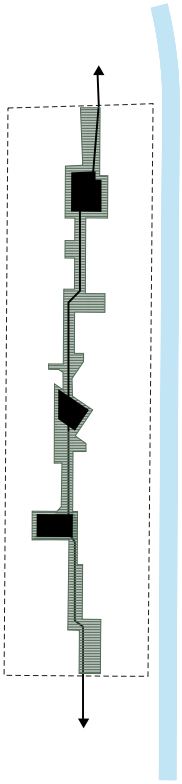
Merwedepark



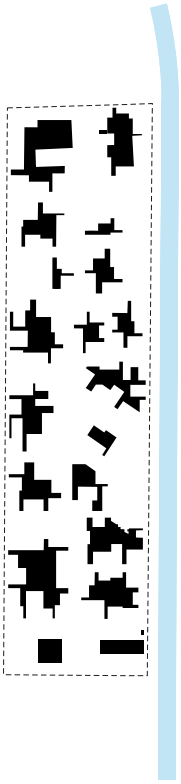
Europalaan en
Koningin Wilhelminalaan



Oost-westverbindingen



Backbone en pleinen



Binnentuinen

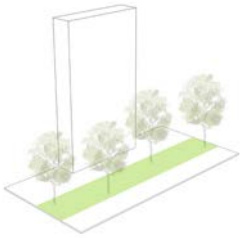
Groen systeem

GESTIPPELD GROEN
LINEAIR GROEN
BIODIVERSITEIT
Nieuw habitat
6
Urban farming
Groen op verschillende niveaus
5
Park Stedin
Lagere kanaal oever
7
Park Merwedekanaal

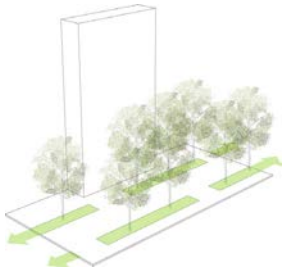
al

In het plan worden zoveel mogelijk bomen behouden

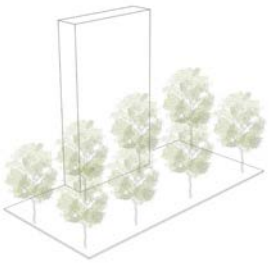
Lineair groen



1. Doorlopende bio-swale

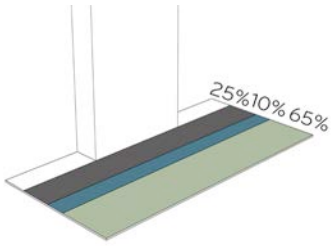


2. Gefragmenteerd groen

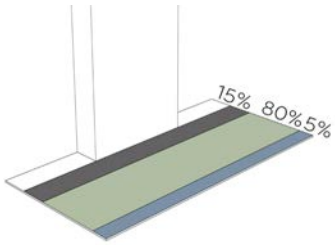


3. Bomenrijen

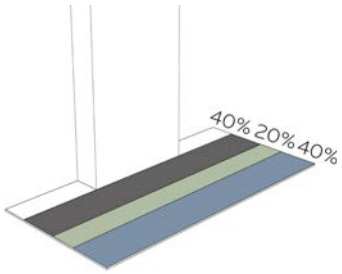
Verharding/groen



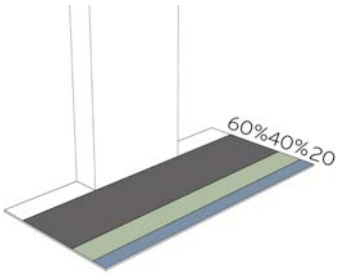
1. Merwedekanaal



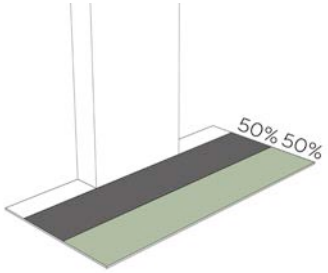
2. Backbone



3. Diagonaal

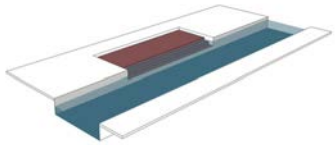


4. Pleinen

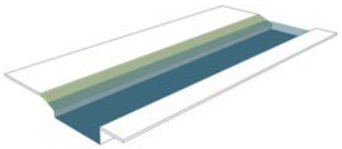


5. Entrees

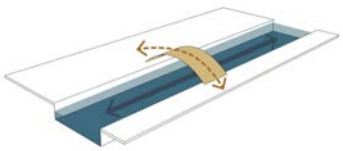
Water en oever



Harde kade / actief



Zachte kade / ecologisch



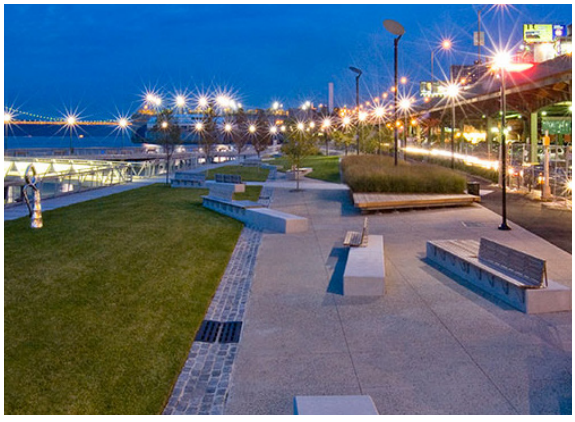
Doorgaande watergang

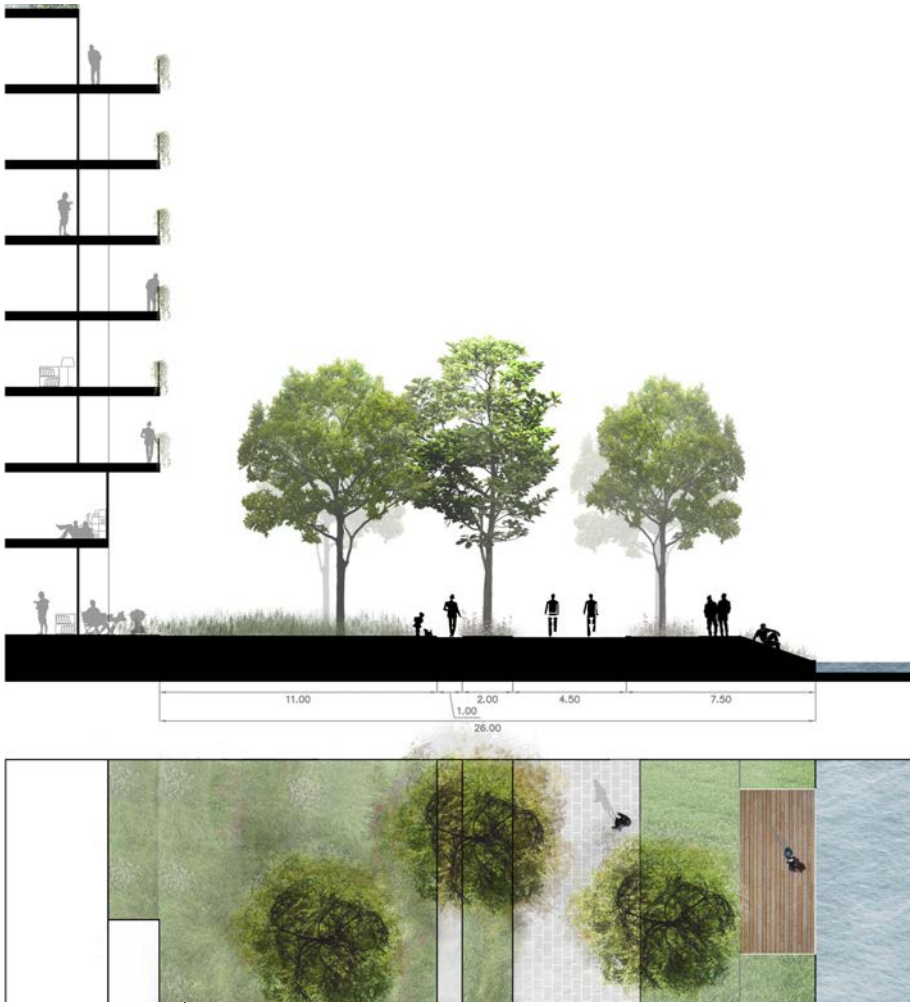
Merwedepark

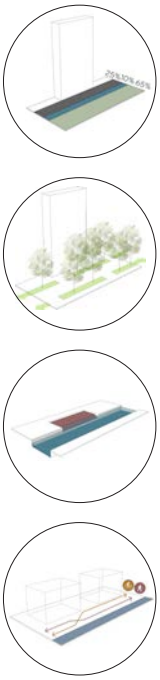
De oevers van het Merwedekanaal worden ingericht als langgerekt park, met wandel-, fiets- en skateroutes. De groenzone is onderdeel van de fietsroute ‘rondje stadseiland’, maar is voor Merwede bovenal een plek voor vermaak en ontspanning.
De bestaande gebouwen aan het nieuwe park bepalen de breedte, die minimaal 26 meter zal zijn. Op twee plekken is het park zeker twee keer zo breed. De kade kan op verschillende plekken onderbroken worden om een verblijfplek aan het water te creëren. Het park krijgt een robuuste groene oever met verschillende grote groenruimten.

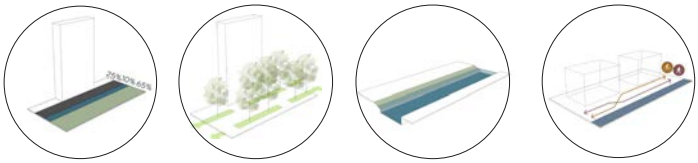
Bestaande bomen blijven zoveel mogelijk behouden, zodat ze al tijdens de bouw zorgen voor een groene uitstraling. Niettemin is het wenselijk om zo snel mogelijk nieuwe bomen bij te planten, zodat de leeftijdsopbouw van het bomenbestand gevarieerder wordt. Op twee plekken is het park een stuk breder, tot ongeveer 65 meter. Daar is ruimte voor verblijf en spel. De meest noordelijke locatie is gekoppeld aan het fietsendepot en ligt pal naast de nieuwe fietsverbinding over het kanaal. Enig nadeel is de beperking van de Stedin-locatie. Deze plek kan worden opgenomen in het parkontwerp, maar dan moeten ook de veiligheidszones in acht worden genomen. De andere verbrede plek ligt ter hoogte van het monumentale Mobach-pand. Het is interessant om het hoogteverschil tussen het maaiveld en het waterpeil van het kanaal zoveel mogelijk te benutten, bijvoorbeeld door op een aantal plaatsen de oever te verlagen, zwemplekken te maken of een waterloop aan te leggen.

Rhone River Banks - Lyon


West Harlem piers - New York

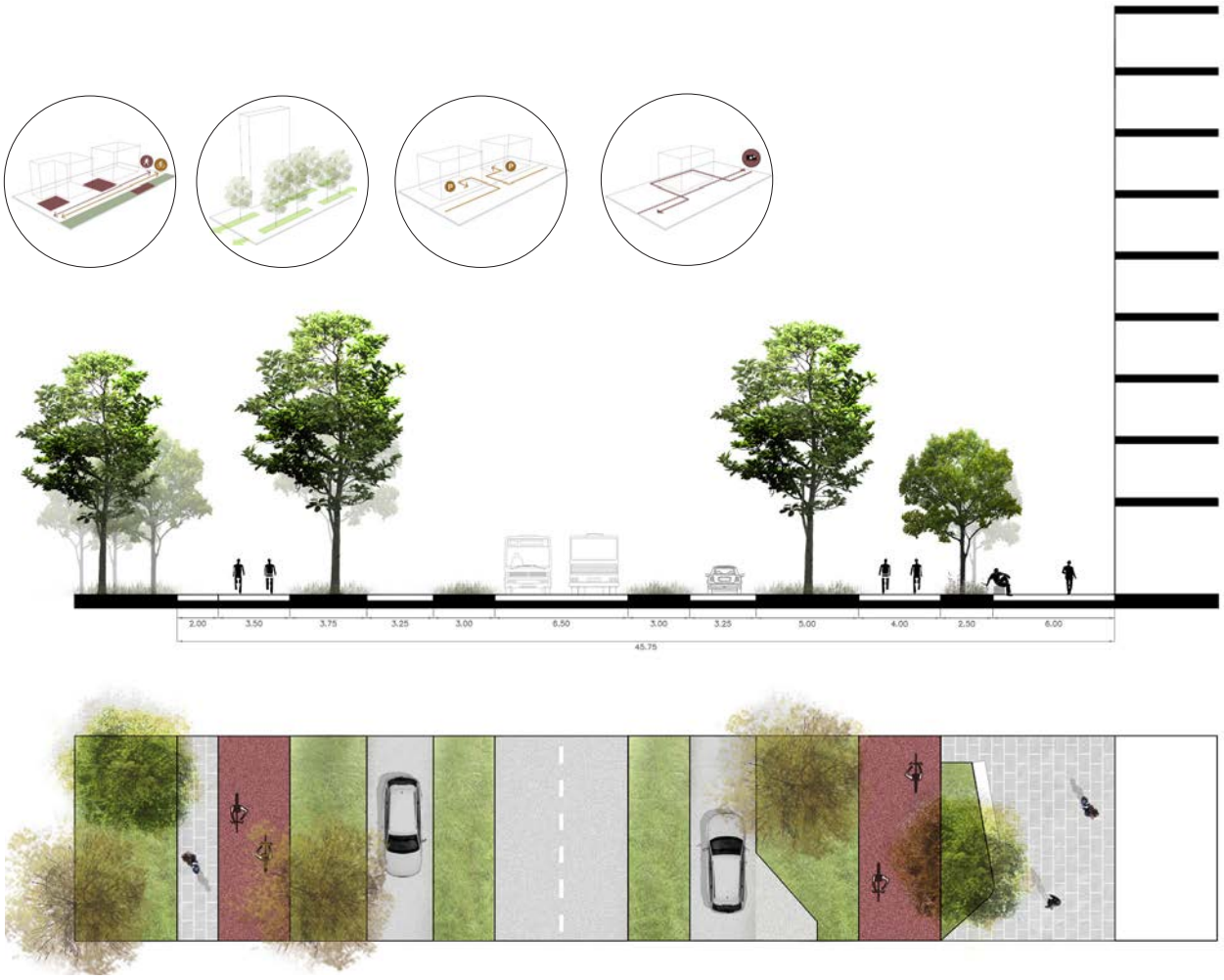

11.00
2.00
1.00
4.50
7.50
26.00





Europalaan

De Europalaan is een aantrekkelijke avenue tussen twee rijen bomen (die er al staan). Naast twee rijbanen bestaat deze hoofdontsluitingsweg uit een vrij liggende busbaan die eventueel ook geschikt is voor een tramlijn. Via vier afslagen kunnen auto's de wijk in. Langs de bebouwing ligt een royale stoep, met ruimte voor onder meer fietsparkeren.

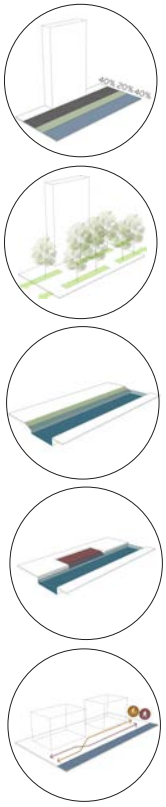


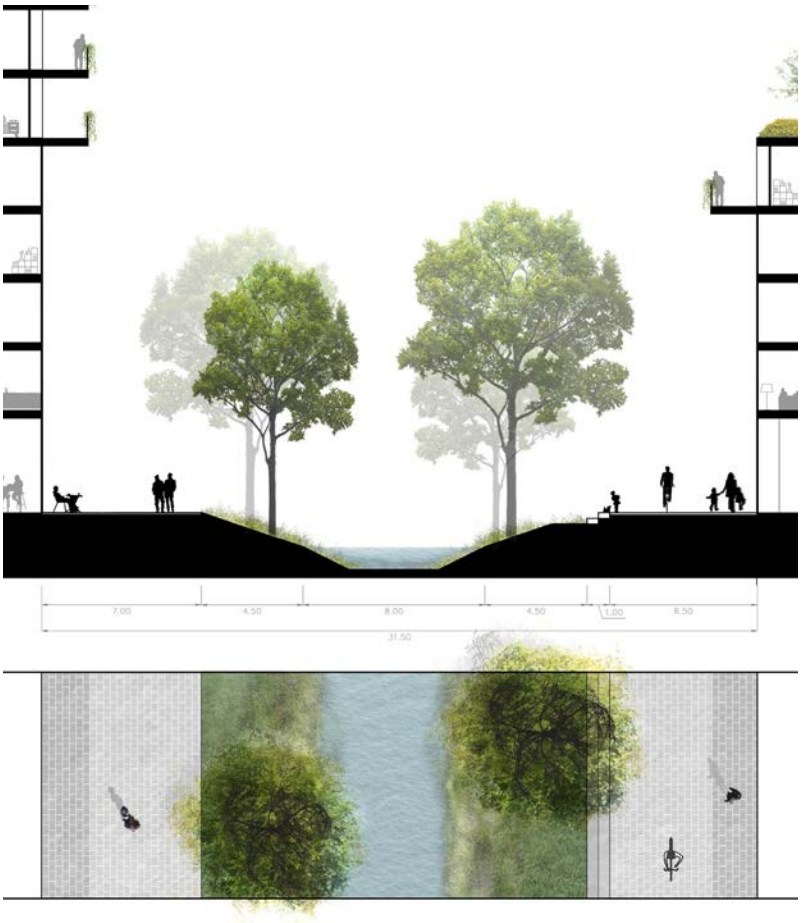
Passaig San Joan - Barcelona

Eco quartier Ginko Biuygues - Bordeaux

Diagonaal

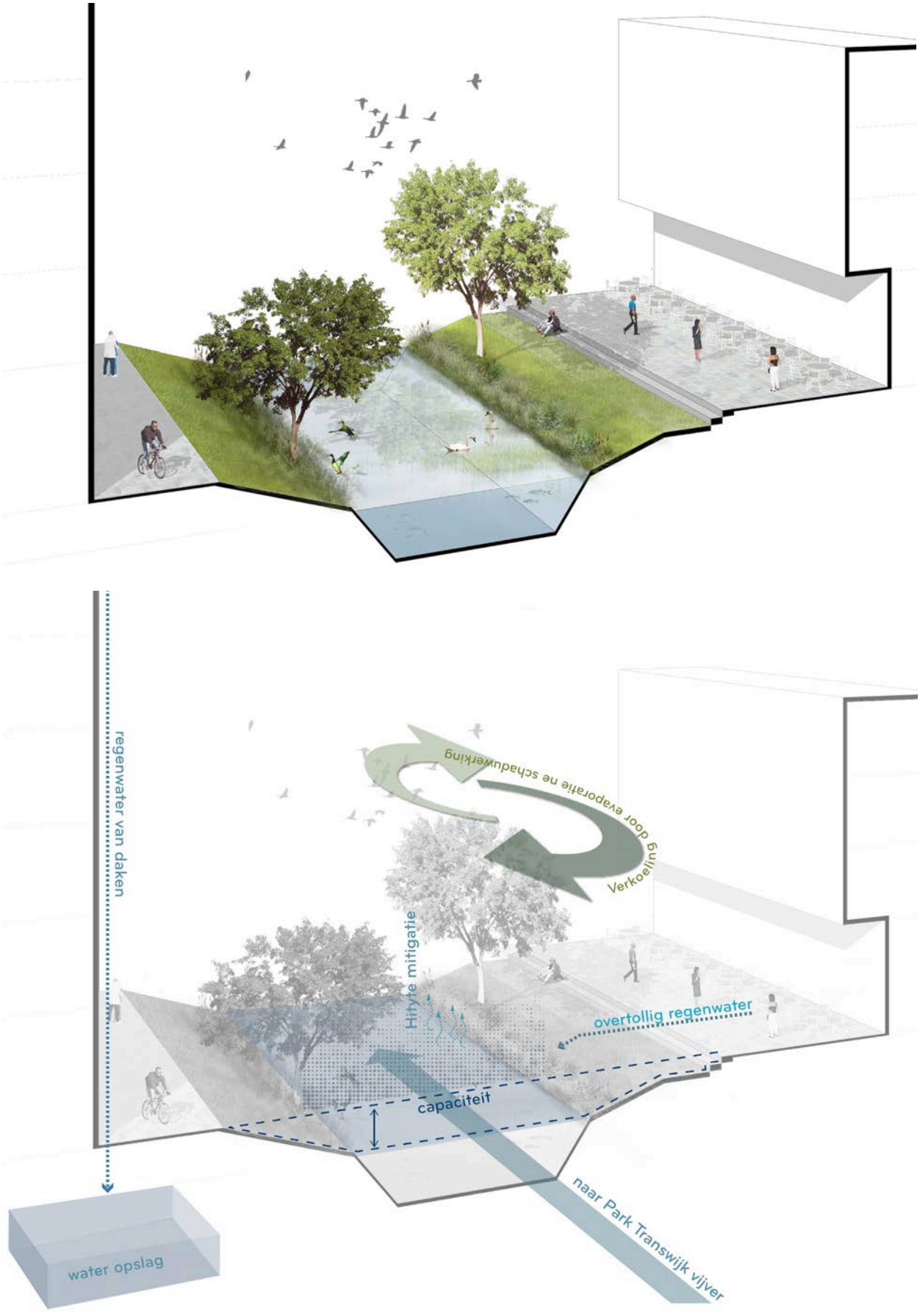
De historische diagonaal – een relict van de middeleeuwse agrarische verkaveling – krijgt de inrichting van een ‘water-as’ en vormt zo een vanzelfsprekende verbinding tussen het kanaal en de vijver in Park Transwijk. Langs de acht meter brede waterloop ligt een dubbele kade. De hoge kade wordt van de lage kade gescheiden door trappen en een zitmuur. De route langs de gebouwen is een shared space met ruimte voor kleine terrassen, de lager gelegen route langs het water loopt langs een groene oever. Ter hoogte van de vijver zorgen trappen voor zitmogelijkheden.





Regent’s canal - Granuary square - Londen

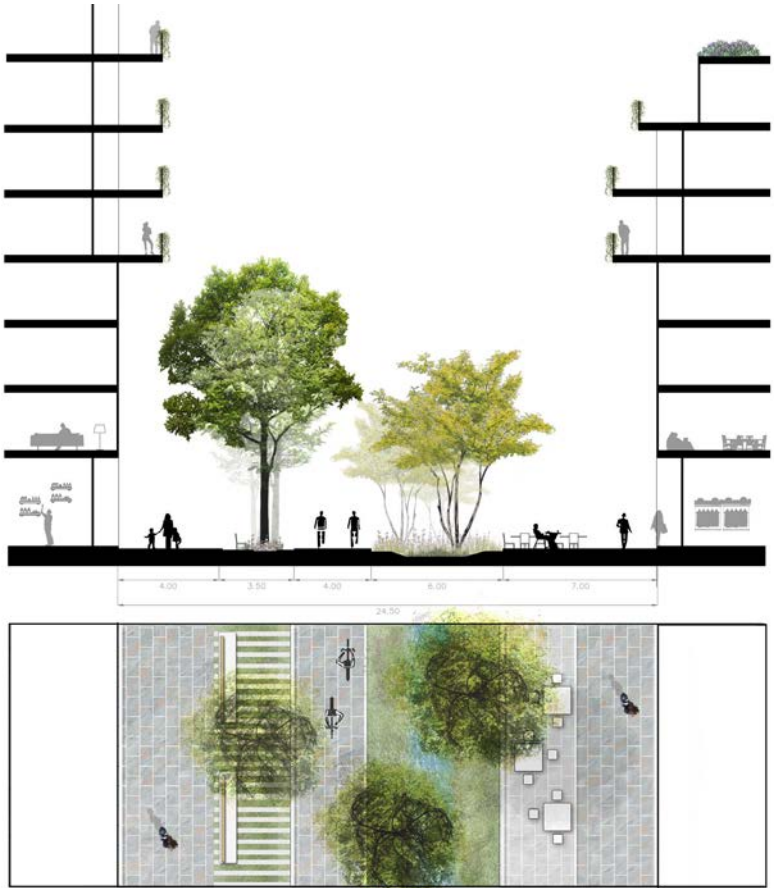
Eco quartier Ginko Biuygues - Bordeaux

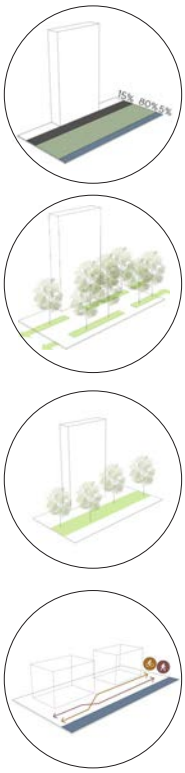


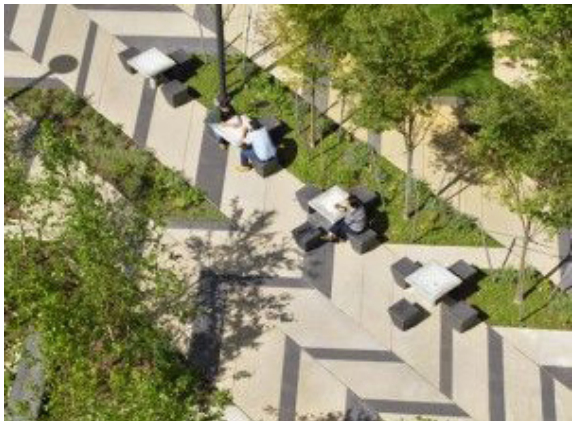
Mogelijk uitwerking Diagonaal

Backbone

Dwars door de nieuwe stadswijk loopt van zuid naar noord de zogenoemde backbone, een aantrekkelijke route voor voetgangers en fietsers. Het maaiveld is verhard, maar bomen en beplanting geven de as een groene uitstraling, met voldoende mogelijkheden voor de opvang van regenwater. Afhankelijk van de positie van de flankerende bouwblokken varieert de backbone in breedte. Indien nodig is de backbone toegankelijk voor nood- en hulpdiensten. Het is de bedoeling dat de backbone op elk moment van de dag levendig is. Op de kruispunten met de belangrijke oost-westverbindingen komen bijzondere functies, evenementen en plekken.

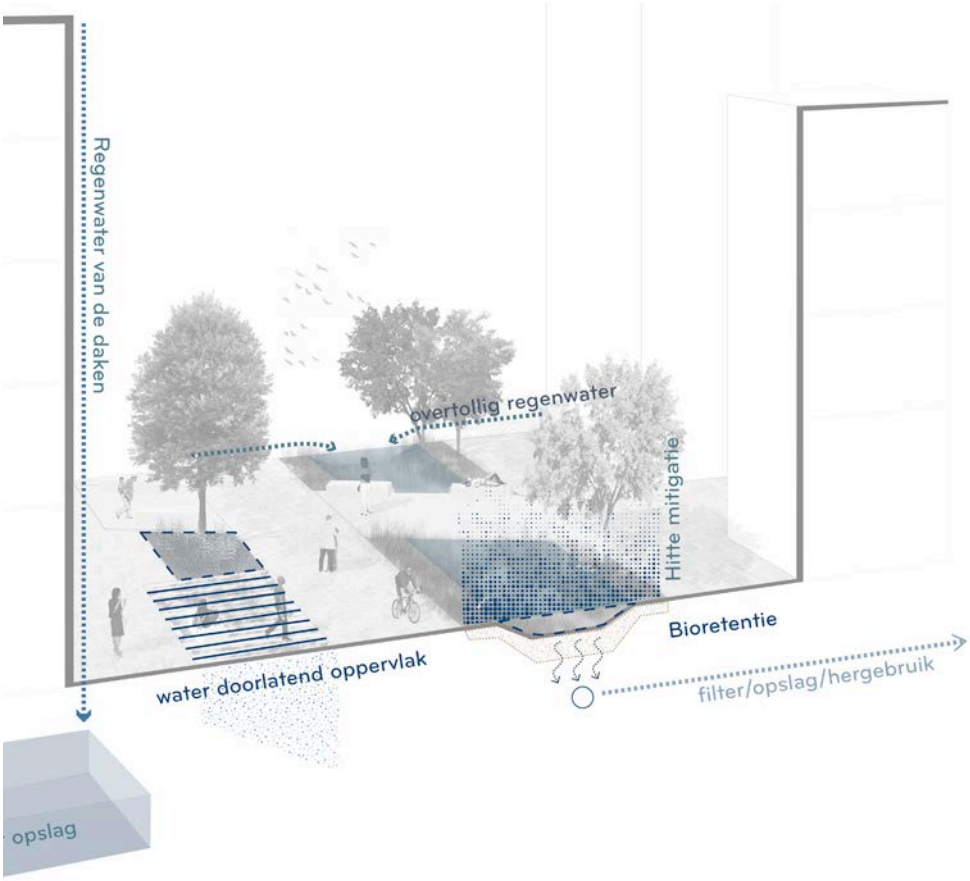






Levinson Plaza - Boston

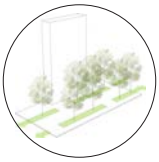
Patchwork park - Praag

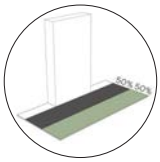


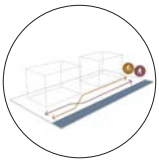
Mogelijk uitwerking Backbone

Woonstraten

Ten oosten van de backbone zijn de straten smaller. Het zijn aangename ruimtes voor voetgangers en fietsers, voorzien van boombeplanting en de mogelijkheid om langs de gevel beplanting toe te voegen. Aan de westzijde van de backbone zijn de straten breder, onder meer omdat ze ruimte bieden aan bomen en ondergrondse infrastructuur. Vier straten zijn gedeeltelijk toegankelijk voor auto's – hier bevinden zich de entrees tot de parkeergarages.

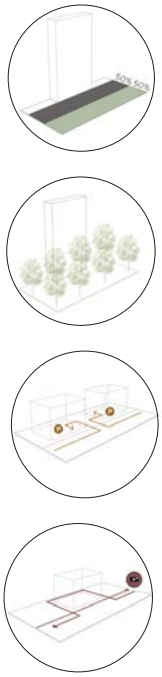


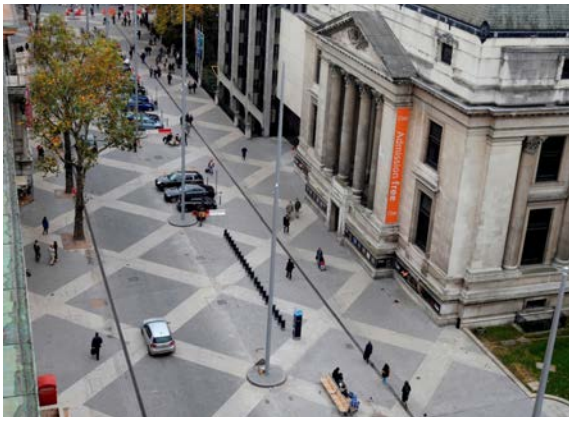




Falkenried - Hamburg

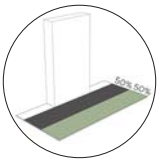
Bottière Chênaie - Nantes

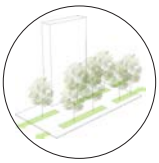


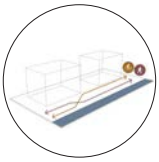


Exhibition Rd - London

9 De Julio - Buenos Aires





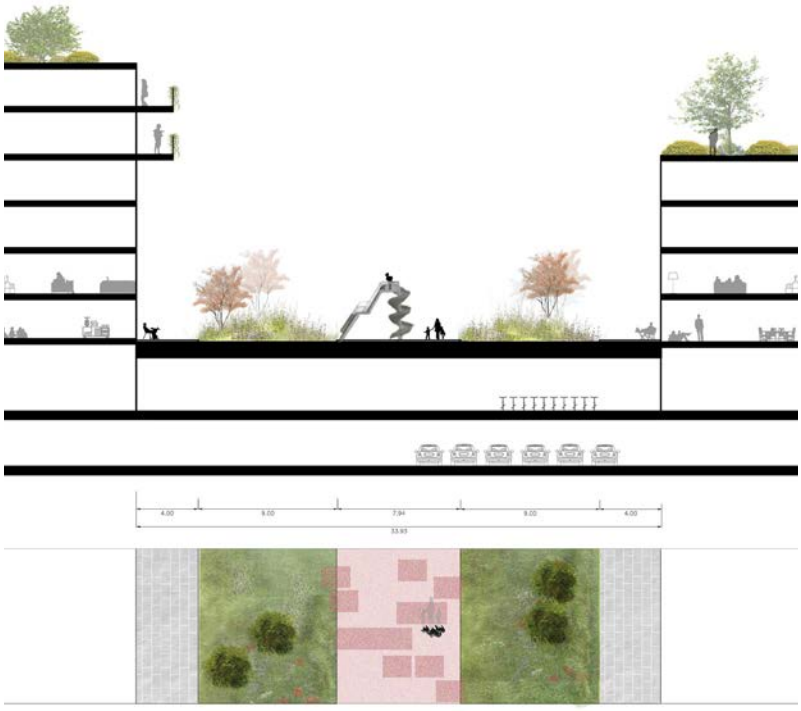


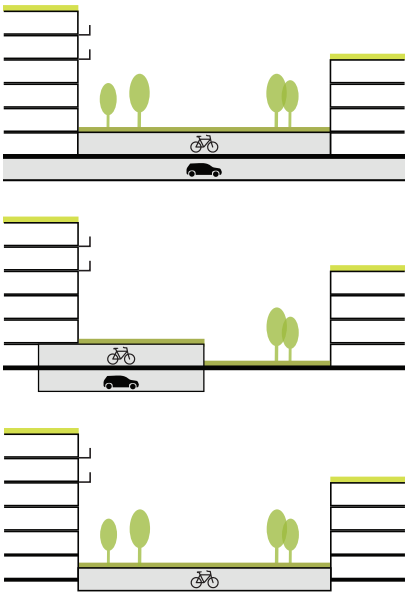
Mariahilferstrasse - Wenen

Bauchplan - München

Binnenhoven

De binnenhoven zijn groene omsloten ruimtes die hoofdzakelijk door omwonenden gebruikt worden. Grotere hoven daarentegen kunnen overdag toegankelijk zijn voor bezoekers. Veel binnenhoven bevinden zich op de daken van fietsenstallingen of opslagruimtes.





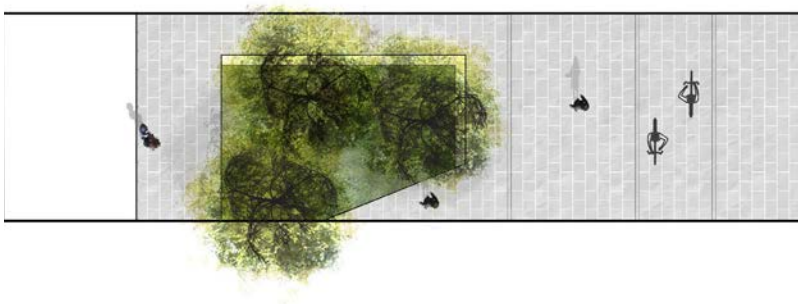
De weergegeven binnentuin is slechts een van de varianten van hoe (fiets) parkeren binnen het bouwblok kan worden opgelost. In sommige bouwblokken zal een deel van de binnentuin op maaiveldniveau zijn, een ander deel op het dak van de fietsenstalling

Amsterdam-Zuid

Bos en Lommer - Amsterdam

Stedelijke pockets

Zogenoemde ‘pockets’ zorgen voor verrassing. Het zijn plekken die door hun formaat, vorm en inrichting afwijken van de straten en pleinen elders in de wijk. Zo’n pocket ontstaat bijvoorbeeld bij de entree aan de Wilhelminalaan, vanwege de hoekverdraaiing in een van de oude gebouwen. Maar ze kunnen ook gemaakt worden op plaatsen waar de rooilijn verspringt of bij de toegang naar een hof.

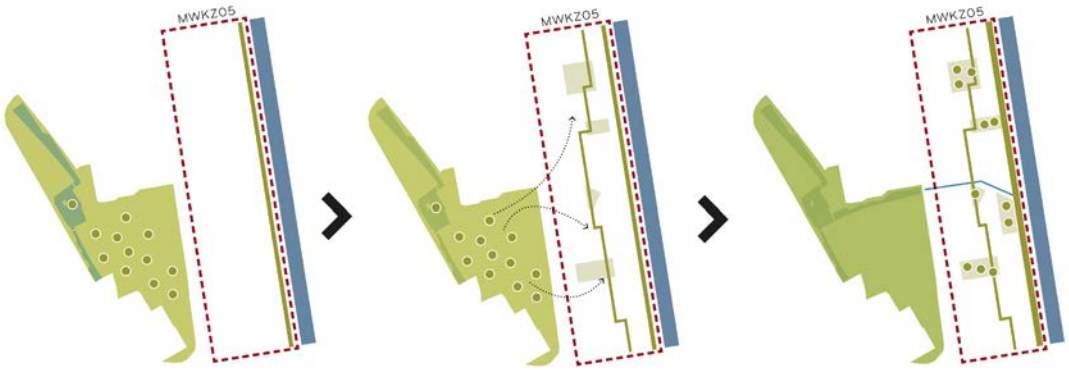


Paley park - New York

Lange Schipstraat - Mechelen

Park Transwijk

Als Merwede uitgroeit tot een hoogstedelijke buurt mag een groot en uitnodigend park niet ontbreken. Want: waar veel mensen wonen en tuinen veelal ontbreken, bestaat behoefte aan groene ruimtes voor ontspanning. Park Transwijk zou zo'n park kunnen zijn, maar ligt nu afzijdig en mist de kwaliteit van een attractief stadspark. Dit komt mede doordat het park aan de zijde van de Merwedekanaalzone vooral uit 'achterkanten' bestaat (dus geen entrees) en de brede wegen rondom niet over goede oversteekplaatsen beschikken. Bovendien hebben de functies in het park zich grotendeels aan het algemeen parkgebruik onttrokken.
Met de ontwikkeling van Merwede is het tijd om Park Transwijk om te vormen tot een stadspark waar iedereen trots op is. De aansluiting tussen de nieuwe buurt en het park krijgt vorm via een route langs een nieuwe waterverbinding die het watersysteem van de wijk verbindt met de parkvijvers. Een andere aanleiding voor de connectie tussen wijk en park is de Romeinse limes die door het park loopt, met een aftakking richting de Domtoren, dwars door Merwede.



Het huidige Park Transwijk is een multi-geprogrammeerd buurtpark met een veelzijdig programma. In de toekomstige situatie kan Park Transwijk meer parkachtige en ecologische functies herbergen als de buurtfuncties naar MWKZ05 en andere buurten verplaatsen

Ondergrond

Om bovengronds een aantrekkelijke en duurzame stadswijk te maken is ondergronds een ingenieus infrastructureel netwerk nodig. De ondergrondse infrastructuur is nodig zodat de klimaatbestendige, groene openbare ruimte – waarin de wateropgave centraal staat – kan functioneren. Op het gebied van circulaire systemen speelt de bodem een sleutelrol. Denk aan wadi's, het eerder genoemde rioolsysteem en de optie tot een recyclinginstallatie voor afval. Ook moet onder de grond ruimte zijn voor parkeergarages en fietsparkeren. Ondergrondse leidingen mogen niet van invloed zijn op de ontwikkeling van bijvoorbeeld het Merwedepark of andere groenstructuren.

Onderzoeksvragen

Wat is de visie op het Merwedekanaal en welk gebruik (wonen, roeien, recreatie, logistiek) hoort daarbij?

Wat zijn de eisen voor een hoogwaardige openbare ruimte (in samenhang met beheer en veiligheid)?

Wat is het programma (zwembad, sport en spel) voor de (semi-)openbare ruimte?

Welke bomen kunnen worden behouden?

Welke ruimteclaims liggen er in de openbare ruimte (zoals fietsparkeren, logistiek, speelplekken) en hoe kunnen deze worden ingepast en vormgegeven?

Hoe verhoudt de ondergrondse infrastructuur zich tot de bovengrondse openbare ruimte?

Welke betekenis speelt archeologie?

Hoe wordt met flora en fauna omgegaan?

6. Gemengde bouwblokken

De woningen in Merwede – met name appartementen in alle soorten en maten – zijn onderdeel van samengestelde bouwblokken met een binnentuin. De omvang van een blok – langs de Europalaan zijn de bouwblokken groter dan richting het Merwedekanaal – bepaalt of een binnentuin privé, collectief of semi-openbaar is. Ondanks de hoge dichtheid zorgt de variatie in omvang, hoogte, typologie en architectuur dat de bouwblokken de menselijke maat niet ontstijgen. Aan de straatzijde is aandacht voor de invulling van de plinten. Functies en voordeuren op straatniveau vergroten niet alleen de levendigheid, maar ook de sociale controle.
In dit schetsontwerp is een catalogus met referentieprojecten opgenomen. Hiermee kan verkend worden welke bouwblokken geschikt zijn om de ambities van Merwede na te streven. Niet alleen qua positionering in het stedenbouwkundig raamwerk, maar ook om een realistisch beeld te krijgen van het aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak.
Naast de catalogus zijn op zowel gebieds- als bouwblokniveau spelregels geformuleerd om de belofte van een levendige stadswijk met goede woningen werkelijkheid te maken. De twee regels hieronder zijn een eerste aanzet. In een volgende fase worden de spelregels voor de bouwblokken aangescherpt.

Hoogstedelijk wonen
In veel wijken zijn appartementen en rijwoningen vaak gescheiden. Merwede is anders. In deze hoogstedelijke stadswijk worden verschillende woningtypen gecombineerd – op zowel gebouw- als blokniveau. Zowel de woningen op de begane grond als op hogere verdiepingen hebben 'grondgebonden' kwaliteiten. De woningen op de onderste verdiepingen hebben een nauwe relatie met de openbare ruimte. De woningen daarboven beschikken over een balkon en de hoogstgelegen woningen hebben uitzicht over de stad en maken gebruik van de daktuinen op de naastgelegen gebouwen. De bouwblokken hebben een groen binnenhof en alle daken worden benut voor energiewinning, wateropvang of als (collectieve) buitenruimte.

Verschillend formaat bouwblokken
Grotere bouwblokken staan in de delen waar de dichtheid het grootst is, zoals langs de Europalaan. In dergelijke grote bouwblokken is ruimte voor een supermarkt of een parkeergarage.

Onderzoeksvragen

Hoe krijgt het concept 'hoogstedelijk wonen' vorm?

Hoe zitten de (verschillende) bouwblokken in elkaar? In welke dichtheid, met welk programma (wonen, voorzieningen, privé, openbaar)? Hoe is de logistiek (fiets- en autoparkeren) geregeld?

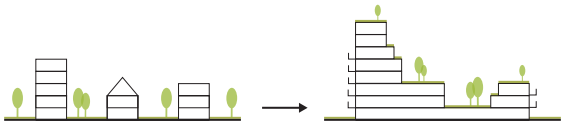
Hoe worden bestaande gebouwen ingepast in het stedenbouwkundig plan (op- en aanbouwen, transformatie, gedeeltelijke sloop, ensemble)?

Hoe kan Allsafe op een kwalitatieve manier worden ingepast?

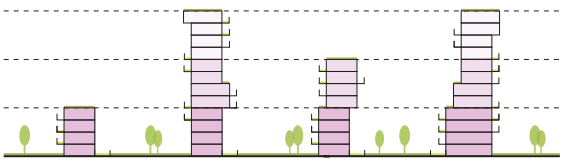
Welke eisen worden op het niveau van het stedenbouwkundig plan en het bouwblok gesteld?

Wat worden de identiteit en de uitstraling (architectuur, openbare ruimte) van Merwede?

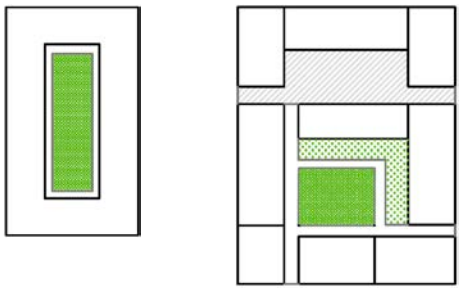
Gemengde bouwblokken



Hoogstedelijke gebouw typologie



Verticale zonering



Verschillend formaat bouwblokken

Gebouwtypologieën

Het Funen, Amsterdam

Bouwlagen	3
Aantal woningen	10
Afmetingen (lxb)	30,0 x 27,0

Defensie eiland, Woerden

Bouwlagen	3
Aantal woningen	8
Afmetingen (lxb)	46,0 x 8 tot 12

Chassepark, Breda

Bouwlagen	3
Aantal woningen	10
Afmetingen (lxb)	45,0 x 17,0

De Loodsen, Amsterdam

Bouwlagen	5
Aantal woningen	34
Afmetingen (lxb)	67,0 x 22,5

Java eiland, Amsterdam

Bouwlagen	6
Aantal woningen	18
Afmetingen (lxb)	15,0 x 22,0

Patch22, Amsterdam

Bouwlagen	6
Aantal woningen	18
Afmetingen (lxb)	15,0 x 22,0

Diener diener, Amsterdam

Bouwlagen	7
Aantal woningen	-
Afmetingen (lxb)	34,0 x 42,0

De loodsen, Amsterdam

Bouwlagen	11
Aantal woningen	-
Afmetingen (lxb)	28,0 x 22,0

Westerdok, Amsterdam

Bouwlagen	11
Aantal woningen	46
Afmetingen (lxb)	37,0 x 20,0

Superlofts, Amsterdam

Bouwlagen	10
Aantal woningen	-
Afmetingen (lxb)	24,0 x 18,0

Jheronimus, Den Bosch

Bouwlagen	23
Aantal woningen	88
Afmetingen (lxb)	24,0 x 24,0

De hoge heren, Rotterdam

Bouwlagen	29
Aantal woningen	285 (twee torens)
Afmetingen (lxb)	33,0 x 30,0

Basisschool

Bouwlagen	4
Afmetingen (lxb)	62,0 x 24,0

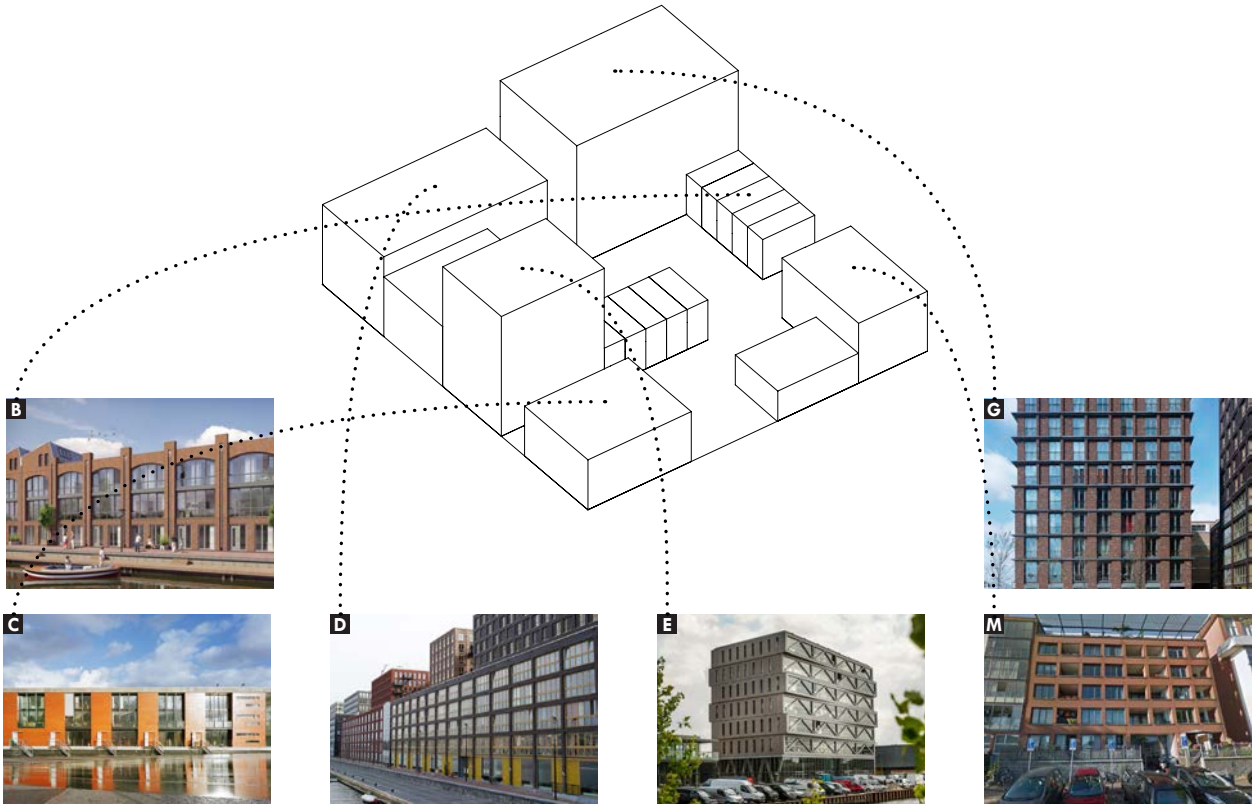
Supermarkt

Bouwlagen	1
Afmetingen (lxb)	45,0 x 34,0

Parkeergarage

Bouwlagen	4
Afmetingen (lxb)	32,0 x 40,0

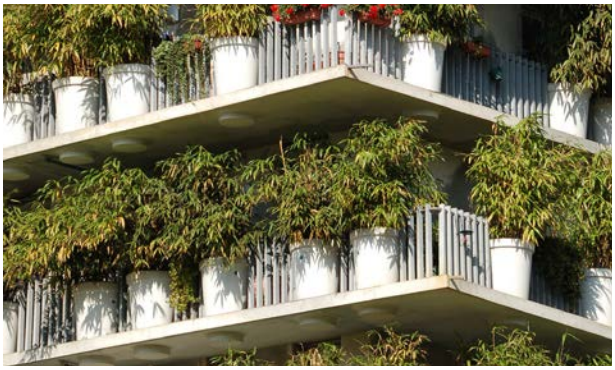
Pandsgewijze bouwblokken



De bouwblokken zijn samengesteld uit verschillende gebouwtypologieën

Beeldkwaliteit

Bij beeldkwaliteit draait het om aandacht voor de verschillende lagen die het gebied rijk is – van industriële ensembles tot hedendaagse nieuwbouw – en in hoeverre de menselijke maat (de beleving op straatniveau) daadwerkelijk gewaarborgd wordt. Dit zal zich straks uiten in criteria ten aanzien van de opbouw van de bouwblokken (pandsgewijs en met verschillende bouwhoogtes- en breedtes), de invulling en vormgeving van de plinten, de entrees, de materialisering en het ontwerp van de (publieke) buitenruimten.

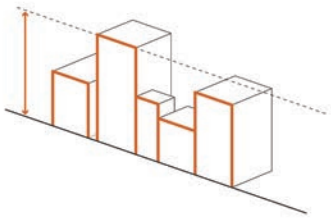


Voorbeelduitwerking: nieuw bouwblok

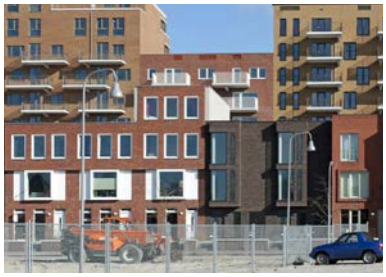
In de volgende fase worden verschillende grootte bouwblokken onderzocht, en gekeken hoe ze precies werken en hoe de verschillende spelregels samenkomen. Daarbij worden antwoorden gezocht op uiteenlopende vragen. Hoe vindt het fietsparkeren plaats? Wat is de verhouding tussen privé, collectief, openbaar en semi-openbaar? Hoe zorgen we voor voldoende daglicht en zon?

Voorbeelduitwerking van een willekeurig bouwblok (afbeelding: Mei architecten)

Spelregels bouwblokken

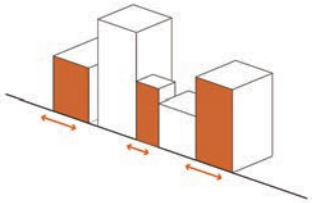


Diverse hoogtes



Nieuw Crooswijk, Rotterdam

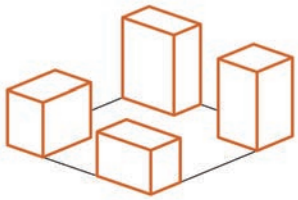
Amstelkwartier, Amsterdam



Diverse breedtes

Houthavens, Amsterdam

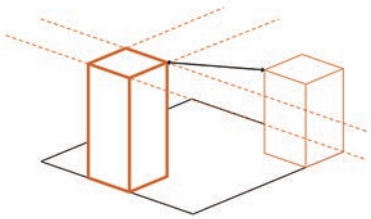
Amstelkwartier, Amsterdam



Duidelijke randen

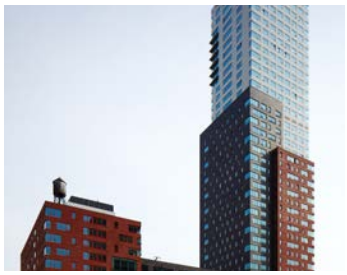
Westerdok, Amsterdam

Strijp S, Eindhoven

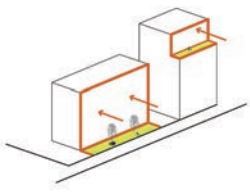


Torens op enige afstand van elkaar

Red Apple, Rotterdam



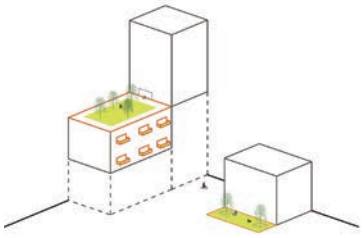
Montevideo, Rotterdam



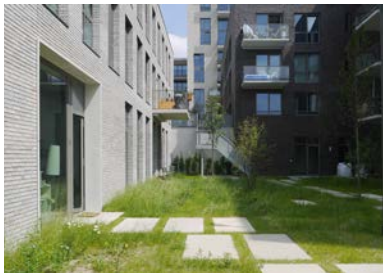
Gevelverspinging van gebouwen

Westerdok, Amsterdam

Strijp S, Eindhoven

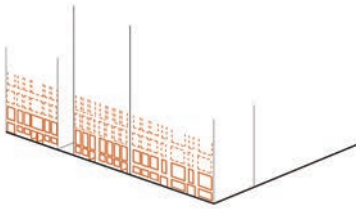


Een (collectieve) buitenruimte



Strijp S, Eindhoven

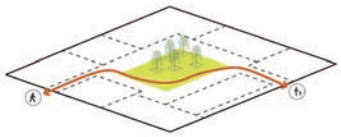
Vertical forest, Milaan



Een levendige plint

Westerdok, Amsterdam

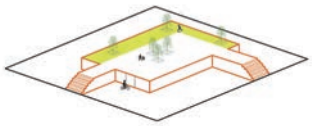
Westerdok, Amsterdam



(Semi-)toegankelijke binnentuinen

Strijp S, Eindhoven

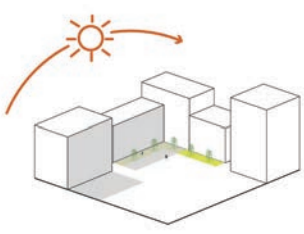
Java-eiland, Amsterdam



Fietsparkeren in de tweede lijn

Västra Hamnen, Malmo

Westerdok, Amsterdam



Zon- en daglicht

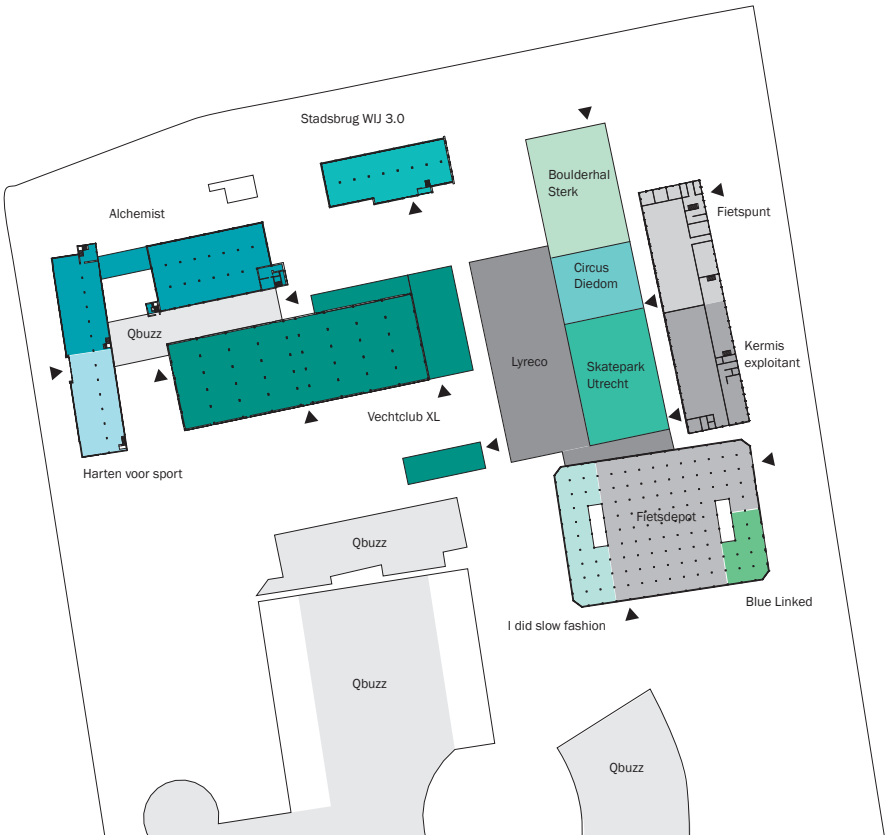
Westerdok, Amsterdam

Strijp S, Eindhoven

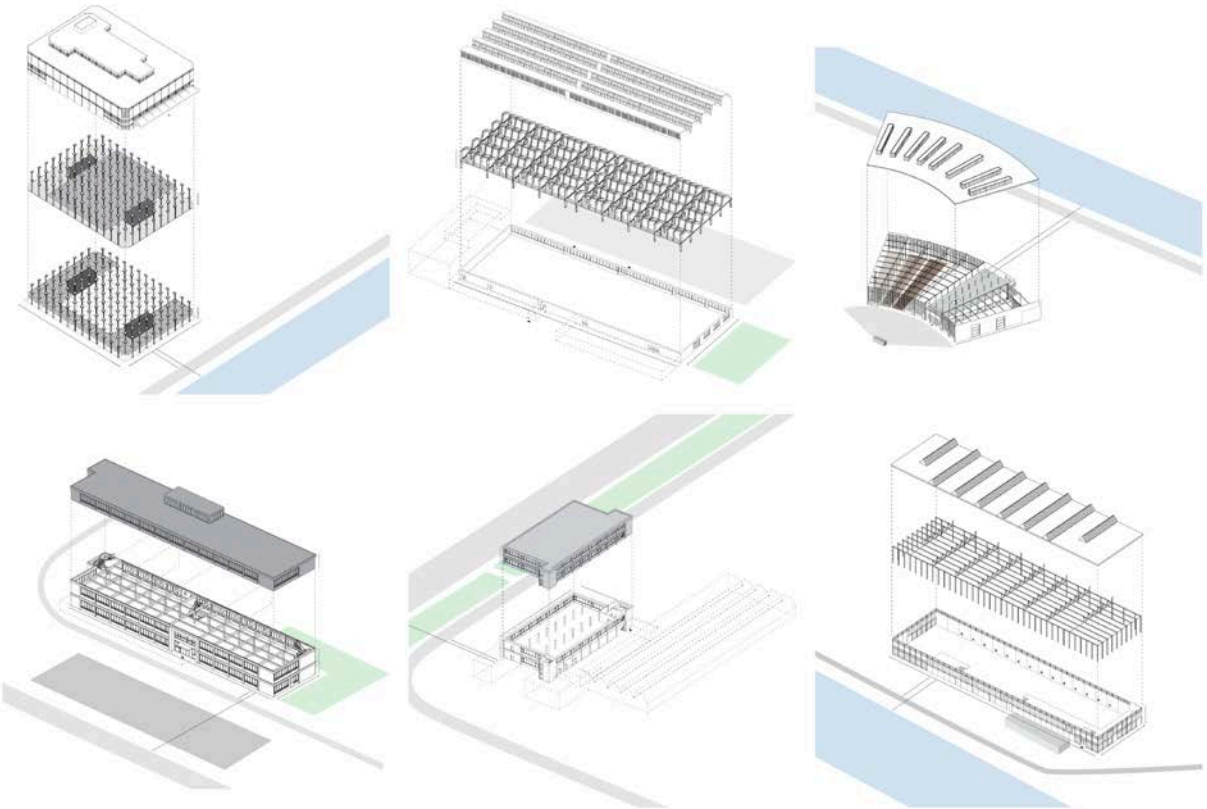
Voorbeelduitwerking: OPG-terrein en busstalling

Het terrein van de voormalige medicijnenfabriek OPG en de busstalling zijn eigendom van de gemeente. Een deel van de gebouwen wordt momenteel verhuurd aan creatieve en maatschappelijke bedrijven en initiatieven. Op dit moment wordt door Mei Architecten onderzocht in hoeverre deze gebouwen een plek kunnen krijgen in de ontwikkeling tot een levendige stadswijk. Daarbij richt het Rotterdamse bureau zich enerzijds op de identiteit van het terrein, anderzijds op de maatschappelijke waarde van zowel de gebouwen als de huidige gebruikers. Zo probeert Mei kernwaarden te formuleren die al dan niet behouden of versterkt moeten worden.
De geschiedenis van het terrein kenmerkt zich door maatschappelijke en innovatieve bedrijvigheid. In de gebouwen van OPG (Onderlinge Farmaceutische Groothandel) werden op innovatieve wijze medicijnen ontwikkeld, gefabriceerd en gedistribueerd. Later kwam met de Gemeentelijke Sociale Werkplaats een maatschappelijke functie naar het gebied. En het Gemeentelijk Vervoerbedrijf Utrecht (GVU) verlengde op slimme wijze de levensduur van de stadsbussen. Nog altijd houdt het GVU, tegenwoordig Qbuzz, op deze plek kantoor.
Die innovatieve en maatschappelijke bedrijvigheid is er nog steeds, bijvoorbeeld bij het kweekcentrum van Blue Linked, de sociale werkplaats De Stadsbrug | WIJ3.0 en het duurzame modebedrijf | Did Slow Fashion. Bedrijfsverzamelgebouw De Alchemist staat te boek als een populaire ontmoetingsplek, Vechtclub XL biedt onderdak aan creatieve ondernemers. Met de komst van klimhal Sterk, Skatepark Utrecht, Circus Diedom, restaurant De Klub en brouwerij De Kromme Haring beschikt het OPG-terrein ook over sport- en recreatievoorzieningen.
Daarnaast is per gebouw gekeken naar de cultuurhistorische, architectonische en gebruikswaarde. Voor een aantal gebouwen geldt dat de houdbaarheid is verstreken en dat zij gesloopt kunnen worden. Anderen zijn geschikt voor tijdelijk gebruik en sommige gebouwen zijn gewoonweg zo waardevol dat zij een belangrijke rol kunnen spelen in de ontwikkeling van een stadswijk. Momenteel wordt gestudeerd op het financieringsvraagstuk en de ontwikkelstrategie.

Schets van gebouw M als publieke markthal (afbeelding: Mei Architecten)



Overzicht van bestaande gebruikers (afbeelding: Mei Architecten)



Selectie van geanalyseerde gebouwen (afbeelding: Mei Architecten)

Mobiliteit

In Merwede ligt de focus op de voetganger – voor de creatie van een levendige stad – en op het gedachtegoed achter het concept ‘mobility as a service’.

Diagonaal

De historische diagonaal krijgt de inrichting van een ‘water-as’ en vormt zo een vanzelfsprekende verbinding tussen het kanaal en de vijver in Park Transwijk.

III

Ontwikkelstrategie, gebiedsexploitatie en planning

1

Een stapsgewijze ontwikkelstrategie

2

Gebiedsexploitatie

3

Planning

Ontwikkelstrategie

De ontwikkeling van Merwede is een initiatief van de private eigenaren en de gemeente. Door samen te werken willen ze van het gebied een energiek en innovatief stuk stad maken. Zo'n ambitie is alleen moeilijk te realiseren, maar komt door het bundelen van krachten binnen handbereik.
Merwede wordt niet in een keer uit de grond gestampt. Het diverse en gelaagde karakter – met verschillende eigenaren en gebruikers – vraagt om een gefaseerde aanpak. Dit houdt in dat de ontwikkeling van de kavels op doordachte wijze moet samenvallen met niet alleen de realisatie van voorzieningen, maar ook met de uitvoering van bouwwerkzaamheden. De ontwikkelstrategie bestaat uit een aantal onderdelen: het pakket van collectieve gebiedsinvesteringen, de volgorde van gebiedsinvesteringen en de wijze waarop de gebiedsexploitatie wordt beheerd.

Ontwikkeling vanuit twee 'polen'

(Tijdelijke) functies als placemaking

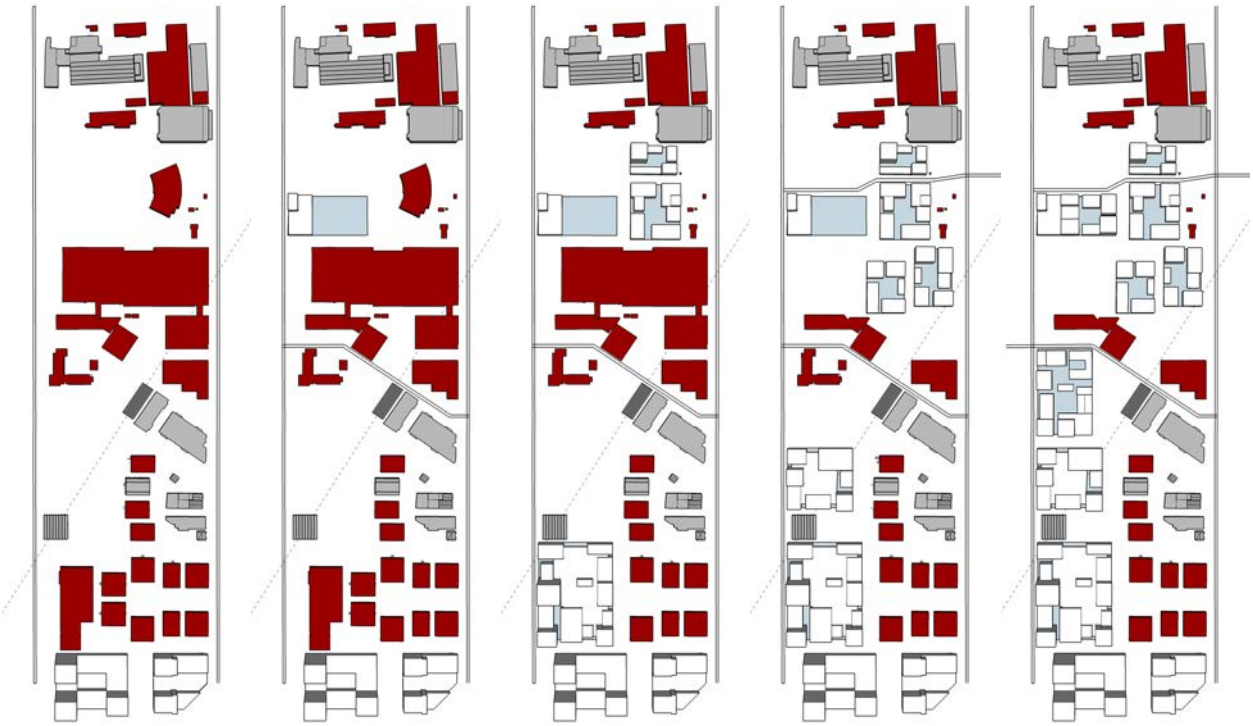
1. Fasering - stapsgewijze ontwikkelstrategie

Financiële spelregels zorgen voor flexibiliteit en robuustheid ten aanzien van de benodigde voorinvesteringen. Dit betekent dat er financiële ruimte is voor basisinvesteringen, maar dat aanvullende ambities en innovaties op termijn kunnen worden toegevoegd.
Op financieel vlak zal dus stap voor stap gewerkt worden. Gaandeweg komen opbrengsten vrij – opgeleverd vastgoed leidt tot grondopbrengsten voor de gebiedsexploitatie. Deze middelen worden onder meer gebruikt voor de inrichting van het openbaar gebied, de fietsverbindingen (inclusief bruggen), het Merwedepark, de mobiliteitsvoorzieningen, de aanleg van de backbone en de verbetering van Park Transwijk. Soms dienen initiatiefnemers een eigen bijdrage te leveren, bijvoorbeeld als een (deel van een) project op eigen terrein ligt – denk aan de aanleg van een trottoir of rijweg.
Overigens dienen ook tijdelijke exploitaties en de implementatie van innovaties als verdienmodel voor de gehele planontwikkeling. Zo kunnen de noodzaak en de hoogte van voorinvesteringen beperkt blijven. Tegelijkertijd biedt het mogelijkheden om te investeren in functies die in de startfase nog niet rendabel zijn, maar op termijn wel. Denk bijvoorbeeld aan een voorziening voor de opwekking van duurzame energie.

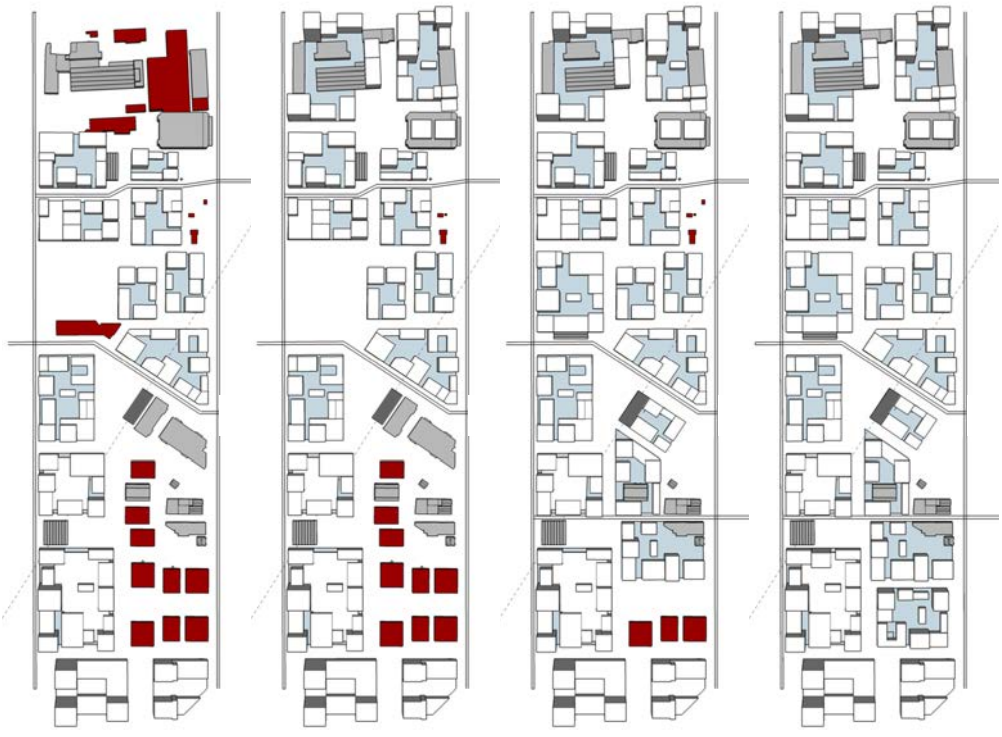
De eerste stap is de realisatie van de basiskwaliteiten. Het gebied rondom het fietsdepot biedt hiervoor mogelijkheden. Door de aanleg van een deel van het Merwedepark, de bouw van een brug over het kanaal, de transformatie van het depot zelf en de realisatie van de eerste stadsblokken, kan Merwede een flitsende start maken. Aan de zuidzijde van de Europalaan kan begonnen worden met de bouw van de eerste grote woonblokken en de realisatie van een voetgangers- en fietsverbinding met Park Transwijk. Tot slot kan ook het gebied rond de 'diagonaal' – met de al aanwezige Stadstuin en de tijdelijke ontwikkeling van het Rotorgebouw – een rol spelen in het op de kaart zetten van Merwede.
Binnen deze gefaseerde aanpak – er is immers geen sprake van een blauwdrukplan met bijbehorende businesscase – maken de hierboven geschetste financiële spelregels en het stedenbouwkundig raamwerk een flexibele ontwikkelstrategie mogelijk. Dit uit zich voornamelijk in de realisatie van het nieuwbouwprogramma. Het raamwerk, de variëteit in omvang en bouwhoogte, de speelruimte in het gewenste programma (woningen en niet-woningen): het biedt initiatiefnemers de mogelijkheid om in te spelen op veranderingen in de planontwikkeling en in de markt. Door de variatie in grote en kleine koop- en huurwoningen en een gemixt voorzieningenprogramma kan het aanbod keer op keer op de vraag worden afgestemd. Tevens kunnen eigenaren bouwprogramma's uitwisselen. Hierbij blijft de het bouwvolume per functie hetzelfde, maar varieert dus de locatie. In het voorzieningenprogramma is sprake van een groot deel dat onbenoemd is – zo is het mogelijk om nieuwe of onvoorziene functies toe te voegen.

Ook parkeren is onderdeel van de eerste stap. Binnen de gebiedsexploitatie is er voldoende investeringsruimte om vanaf het begin collectieve ondergrondse parkeervoorzieningen te realiseren. Dit biedt eigenaren weer meer mogelijkheden om de eigen percelen tot ontwikkeling te brengen. De realisatie van een ondergrondse parkeervoorziening leidt tot een aanzienlijke ruimtelijke en faseringstechnische optimalisatie van de Merwede. De ondergrondse parkeervoorzieningen word gecombineerd met de gefaseerde aanleg van kabels en leidingen en de infrastructuur voor duurzaamheid en afvaltransport.
De realisatie van collectieve parkeervoorzieningen leidt dus tot meer flexibiliteit in de ontwikkeling en de fasering van de diverse plangebieden – simpel gezegd: er is meer mogelijk omdat auto's inpandig of ondergronds zijn gebracht. Het parkeren zelf kent ook een hoge mate van flexibiliteit. Er is zoals al eerder gesteld niet alleen ruimte gereserveerd om parkeervoorzieningen toe te voegen, maar ook om garages bij een lagere parkeerbehoefte om te bouwen.

Tot slot wordt in de vastgoedexploitatie op zowel woning- als gebiedsniveau rekening gehouden met ambities op het gebied van duurzaamheid. De benodigde oplossing – warmte-koude-opslag, zonnepanelen, wateropvang, enzovoorts – bepaalt op welk niveau investeringen tot stand moeten komen: vanuit de woning, het bouwblok of de buurt? Dit geldt ook voor het verlagen van het autogebruik. Een oplossing is een zelfstandige voorziening in het blok (plekken voor elektrische fietsen), maar een deel kan ook collectief worden gerealiseerd (een autodeelsysteem). Beter openbaar vervoer kan eveneens bijdragen aan het reduceren van het autogebruik.

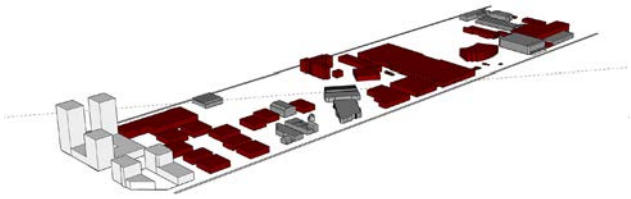


Bestaande situatie | Fase 1 | fase 2 | fase 3 | fase 4

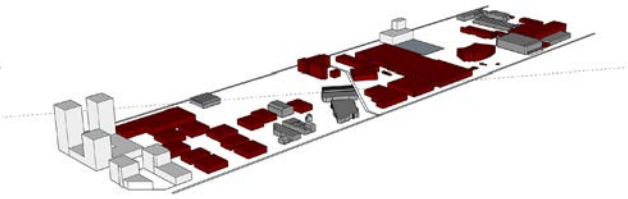


fase 5 | fase 6 | fase 7 | fase 8

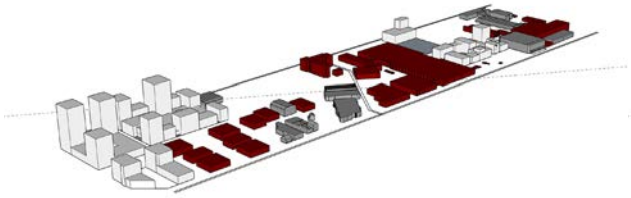
Mogelijke fasering



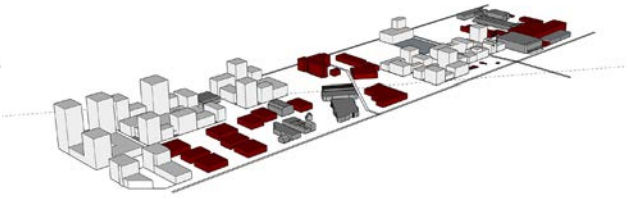
Bestaande situatie



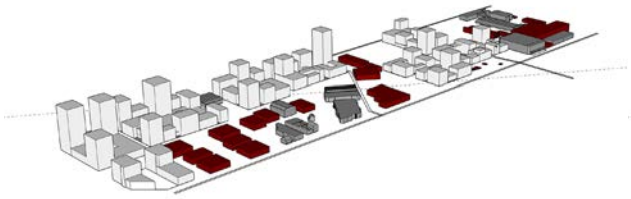
Fase 1



fase 2

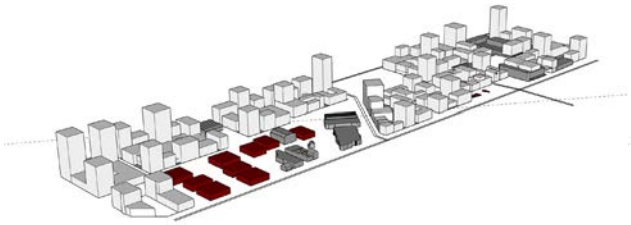


fase 3

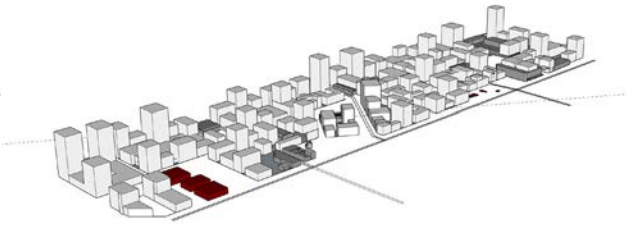


fase 4

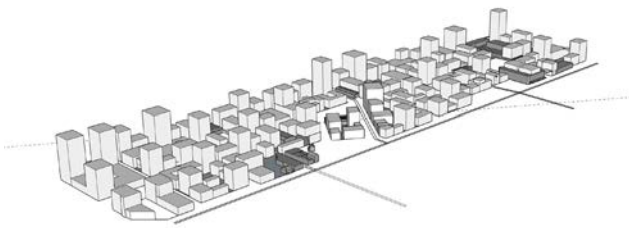
fase 5



fase 6



fase 7



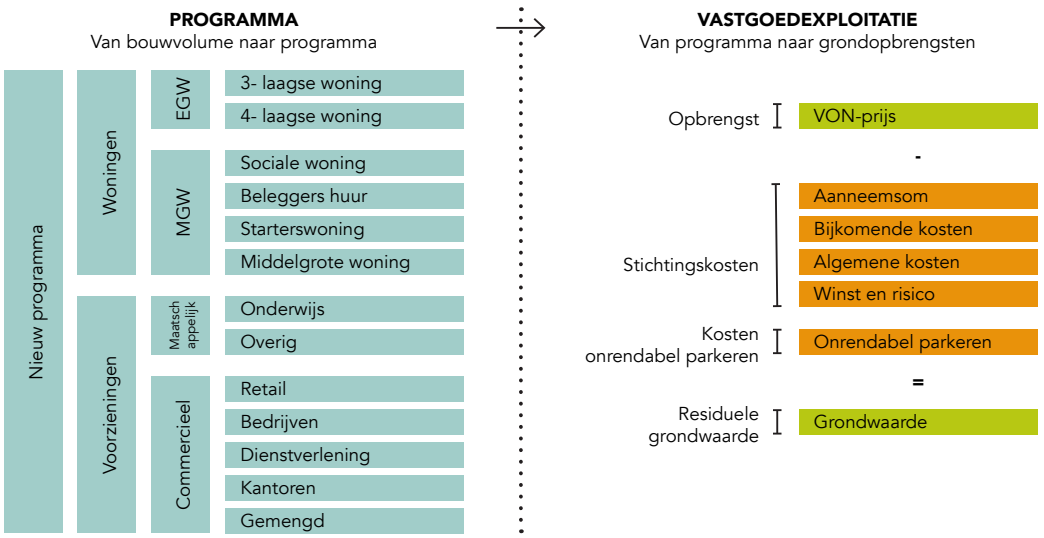
fase 8

Mogelijke fasering

2. Gebiedsexploitatie

De gebiedsexploitatie bevat verschillende onderdelen. Uiteraard de realisatie van het nieuwe vastgoed en de inrichting van de openbare ruimte, maar ook de exploitatie, het beheer en herontwikkeling van de bestaande gebouwen.
In de aanloopfase draait de gebiedsexploitatie vooral om de vraag in hoeverre het financieel interessant is als bestaande en tijdelijke functies een bijdrage leveren aan de branding, het gebruik en de programmering van het gebied. In deze fase is er ook aandacht voor de businesscases achter nieuwe concepten die onder de vlag van het proeftuinkarakter worden geïntroduceerd, zoals de financiële haalbaarheid van het samen opwekken van energie en de introductie van een autodeelsysteem.
Gaandeweg zal de gebiedsexploitatie uitgebreid worden met nieuwe elementen. Dit houdt in dat zodra er sprake is van een reële businesscase, het betreffende project onderdeel wordt van de totale gebiedsexploitatie. Dit betekent dus geen dichtgetimmerde businesscase voor de gehele gebiedsontwikkeling, maar een gebiedsexploitatie waarin elk onderdeel een eigen businesscase heeft.

De opbrengsten komen voornamelijk uit de ontwikkeling van vastgoed – en dan met name de grondwaarde die hieruit ontstaat. Maar net zo belangrijk zijn de kosten die met de vastgoedontwikkeling gemoeid zijn. Vanwege een gedegen balans van kosten en opbrengsten is sprake van een robuuste exploitatie, inclusief risicovoorziening.
Een deel van de kosten bestaat uit grondverwerving, sloop en bouw- en woonrijp maken. In het kostenplaatje voor het bouw- en woonrijp maken is budget opgenomen voor de kwalitatieve inrichting van de binnenhoven, zowel op maaiveld- als dekniveau (waarop de binnentuinen worden gerealiseerd). Ook voor de inrichting van de woonstraten, pleinen, de backbone en groenstructuren is extra budget gereserveerd. Voor een hoge verblijfs- en gebruikskwaliteit zijn extra maatregelen gewoonweg noodzakelijk, zoals de aanleg van waterelementen, kades en voldoende zitgelegenheden. Een ander belangrijke kostenpost is het parkeren – met de doelstelling van een autovrije wijk niet onbelangrijk. De bouw van ondergrondse en inpandige autoparkeergarages en de realisatie van bovengrondse fietsenstallingen (met op het dak ruimte voor binnentuinen) zijn meegenomen in de stichtingskosten van het vastgoedprogramma. Ook de ruime aandacht voor het dak (‘de vijfde gevel’) vraagt om extra investeringen. De daken fungeren niet alleen als buitenruimte, maar spelen ook een rol in de winning van energie – door bijvoorbeeld de plaatsing van zonnepanelen.



BOUWVOLUME		
	M²	%
Totaal	**777.000**	
Te handhaven gebouwen (participerende partijen)	33.000	4%
Reservering ontwikkelmogelijkheden derden	19.000	2%
Nieuw bouwprogramma (participerende partijen)	**725.000**	
Nieuw bouwprogramma	**725.000**	
Reservering parkeer/stallingsvoorzieningen gebouwd bovengron	63.000	9%
Woningbouw/commercieel programma	662.000	91%

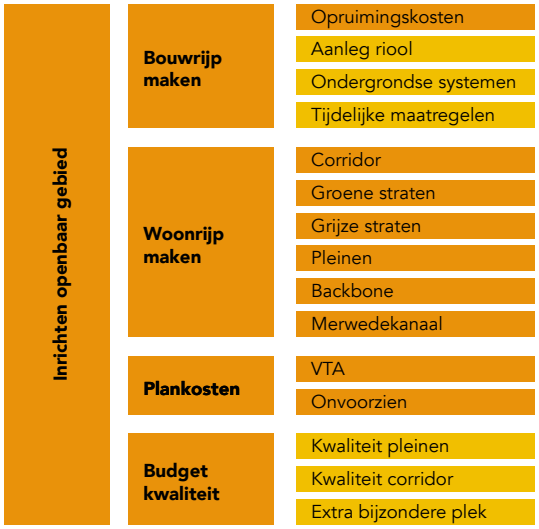
Nieuw bouwprogramma exclusief parkeervoorziening	M²	%
Woningbouw/commercieel programma	**662.000**	
Voorzieningenprogramma	88.000	13%
Flexibel programma (onbenoemd nader te programmeren)	10.000	2%
Woningbouwprogramma	564.000	85%

PROGRAMMA		
Differentiatie voorzieningen	**M²**	**%**
Voorzieningenprogramma	**88.000**	
Vervangingsvraag voorzieningen	16.000	18%
Specials	6.000	7%
Gemengd commercieel programma	6.000	7%
Dienstverlening	10.000	11%
detailhandel	5.000	6%
Kantoor	10.000	11%
Bedrijven	10.000	11%
Maatschappelijk - onderwijs	15.000	17%
Maatschappelijk - overig	10.000	11%

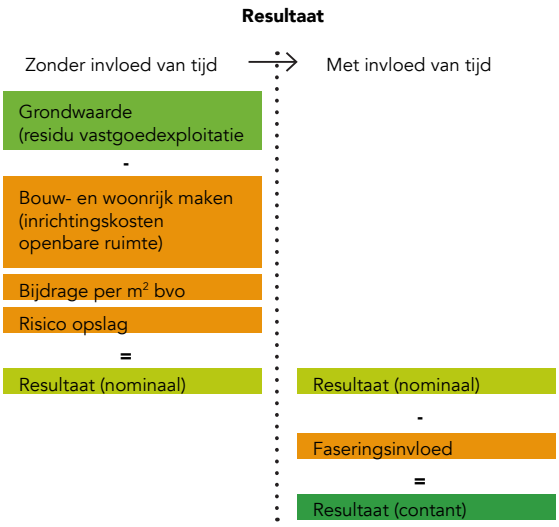
Flexibel programma voor woningen of voorzieningen	**10.000**	

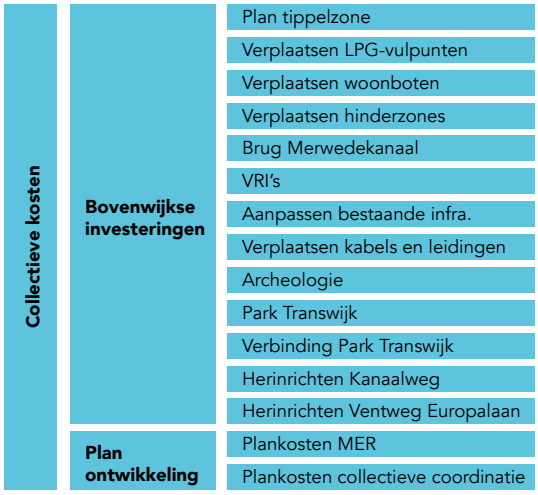
Differentiatie woonprogramma	Aantal	M²	%
Woningbouwprogramma	**5.800**	**564.000**	
Eengezinswoningen	**234**	**48.000**	**9%**
Stadswoning groot	119	24.000	2%
Stadswoning middelgroot	115	23.000	2%
Meergezinswoningen	**5.566**	**516.000**	**91%**
Soc. Huur	1.738	139.000	30%
Bel. Huur	1.507	145.000	26%
1/2 persoonsappartementen (40, 60 m² gbo)	1.230	104.000	21%
Middelgrote appartementen (80 m² gbo)	615	52.000	11%
Grote (gezins)appartementen (110, 120 m² gbo)	316	52.000	5%
Exclusieve appartementen/lofts etc. (130 m² gbo)	161	26.000	3%

Bovenstaande aantallen zijn gebaseerd op het stedenbouwkundig model per 14-06-2017 van MBU. Dit betreft een ontwerpconcept. De getoonde metrages en woningaantallen zijn nog onderhevig aan wijziging.



Bouw- en woonrijp maken van het openbaar gebied.





'Bovenwijkse' investeringen

Onderzoeksvragen

Hoe en wanneer worden de verschillende elementen gefaseerd, op welke manier hangen deze met elkaar samen en hoe kan daar de komende periode al mee worden gewerkt?

Hoe wordt place-making, waardecreatie en transformatie van het begin af aan ingestoken (met oog voor de lange termijn), en wat is daarbij de rol voor de openbare ruimte, braakliggende grond, bestaande functies en gebouwen?

Wat zijn de te maken kosten en hoe worden deze toebedeeld en verrekend aan het totaal (bijvoorbeeld via een gebiedsfonds) en de verschillende deelgebieden?

Hoe verhouden ambities zich tot financiële mogelijkheden?

Hoe werken de verschillende partijen (gemeente, eigenaren, bedrijven, ontwikkelaars, omwonenden, etc.) met elkaar samen om de ambities te realiseren?

3. Planning

De bouw van Merwede staat gepland voor 2019. Tot dat moment geldt de volgende planning.

September 2017	Aanbieden Schetsontwerp stedenbouwkundig plan aan gemeente ter toetsing.
Oktober 2017	Eerste stadsgesprek over stedenbouwkundig plan.
December 2017	Akkoord eigenaren over samenwerking (publiek-privaat).
Januari 2018	Aanbieden Voorlopig ontwerp stedenbouwkundig plan (en Schetsontwerp inrichtingsplan) aan college van B en W.
Februari 2018	Tweede stadsgesprek over het stedenbouwkundig plan.
Medio 2018	Aanbieden van Definitief ontwerp stedenbouwkundig plan (en Voorlopig ontwerp inrichtingsplan) aan college van B en W en gemeenteraad.
Medio 2018	Start bestemmingsplanprocedure.
Voorjaar 2019	Bouwrijp maken fase 1.
Najaar 2019	Start bouw fase 1.

Plein aan de Vechtclub

Het gebouw met daarin de Vechtclub en het fietsdepot krijgt een prominente plek aan een plein.

DEPOT 50

Colofon

Eigenarencollectief Merwede
Dick Helsloot - BPD
Martin Leeuwis - BPD
Laurentine Jonker - BPD
Martijn Stemerdink - Janssen de Jong
Geert Lamers - Janssen de Jong
Freek Smolders - Ramphastos
Jan Willem Neggers - Ramphastos
Han Kleinjan - Ramphastos
Allard Caspers - M7
Björn Simmelink - VVE Merwede
Martijn Bakker - VVE Merwede
Jurjen van Keulen - Gemeente Utrecht
Esther van Bladel - Gemeente Utrecht
Nico van Selm - Gemeente Utrecht

Notulist
Mieke Kassing - Kassing Notuleerservice

Gemeente Utrecht
Marcel Janssen - Gemeente Utrecht
Leon Borlee - Gemeente Utrecht
Eric Rossen - Gemeente Utrecht
Ellen de Boer - Gemeente Utrecht
Roelof Doedens - Gemeente Utrecht

Ontwerpteam
Marco Broekman - marco.broekman
Jordy Stamps - marco.broekman
Chloé Charreton - marco.broekman
Tessa Schouten - marco.broekman
Imane Boutanzit - marco.broekman
Manon den Duijn - marco.broekman
Alexandra Kern - marco.broekman
Martin Knuit - OKRA landschapsarchitecten
Bas Heessels - OKRA landschapsarchitecten
Nefeli Kalantzi - OKRA landschapsarchitecten
Giuliana Sibilia - OKRA landschapsarchitecten
Theo Stautener - Stadkwadraat
Chee-Key Teoh - Stadkwadraat
Bernd de Vries - Stadkwadraat
Christiaan Kwantes - Goudappel Coffeng
Lucas van der Linde - Goudappel Coffeng
Ronald Schilt - Merosch
Job Keja - Skonk
Ingmar Creutzburg - Skonk

Haalbaarheidsstudie OPG-terrein
Robert Winkel - MEI Architecten
Michiel van Loon - MEI Architecten

Tekstredactie
Mark Hendriks - Tekstlandschap

Vormgeving en eindredactie
marco.broekman

Schetsontwerp Stedenbouwkundig Plan
Versie 3 - oktober 2017

Disclaimer

Niets uit deze publicatie mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder naam- en bronvermelding. De beelden zijn gemaakt door bureau marco.broekman, OKRA, Stadkwadraat, Goudappel Coffeng, Merosch, gemeente Utrecht en Mei Architecten.
marco.broekman heeft getracht de gebruikte bronnen zorgvuldig te vermelden en auteursrechten te respecteren. Mocht in dit document iets niet juist zijn vermeld, dan kunt u dat ons laten weten, zodat alsnog de juist bronvermelding kan worden opgenomen.

Eigenarencollectief Merwede (opdrachtgever)

Gemeente Utrecht
Stadskantoor, Utrecht
Stadsplateau 1
3521 AZ Utrecht
14 030
www.utrecht.nl

BPD
Westerdorpsstraat 66
3871 AZ Hoevelaken
+31 (0)88 712 21 22
info@bpd.nl
www.bpd.nl

Janssen de Jong
Europalaan 20
3526 KS Utrecht
+31 (0)88 355 95 00
projectontwikkeling@jajo.com
www.janssendejongprojectontwikkeling.nl

Ramphastos Real Estate Investments BV
High Tech Campus 1e
5656 AE Eindhoven
+31 (0)317 722 722
info@ramphastos.com
www.ramphastosinvestments.com

M7 Real Estate Netherlands BV
Koningin Wilhelminaplein 12
1062 HK Amsterdam
+31 (0)20 760 9777
info-nl@m7re.eu
www.m7re.eu

Belegger Roto Smeets locatie

VVE Merwede

Ontwerpteam

marco.broekman urbanism research architecture
Groenhoedenveem 22
1019 BL Amsterdam
+31 (0)20 7372085
info@marcobroekman.com
www.marcobroekman.com

Stadkwadraat
Utrechtseweg 331
3731 GA De Bilt
+31 (0)30 6001010
info@stad2.nl
www.stadkwadraat.nl

Goudappel Coffeng
Postbus 161
7400 AD Deventer
+31 (0)20 4209217
goudappel@goudappel.nl
www.goudappel.nl

OKRA Landschapsarchitecten
Oudegracht 23
3511 AB Utrecht
+31 (0)30 2734249
mail@okra.nl
www.okra.nl

Merosch
Klipperaak 201
2411 ND Bodegraven
+31 (0)172 651264
info@merosch.nl
www.merosch.nl

Skonk
Roetersstraat 174
1018 WE Amsterdam
+31 (0)20 7726940
info@skonk.nl
www.skonk.nl