



LEVE DE STAD!

UTRECHT IN 2030



GROENLINKS

UTRECHT



Inleiding

Hoe komt Utrecht er in 2030 uit te zien als het aan GroenLinks ligt? Tussen zomer 2015 en voorjaar 2016 werkten we met een groep Utrechtse GroenLinkers aan een visie op de ruimtelijke toekomst van Utrecht. Dat hebben we breed genomen: het ging over wonen, verkeer, klimaat en milieu, openbare ruimte en groen. We weten dat het inwoneraantal van Utrecht de komende jaren volgens prognoses toe kan nemen van 330.000 nu tot ongeveer 400.000 in 2030. Omdat de stad qua oppervlakte niet groeit, zal er veel dichter gebouwd worden. Die verdichting is een belangrijk gegeven.

Het resultaat van onze denkoefening hebben we onderverdeeld in drie hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk gaat over verkeer, want verkeer en voorzieningen bepalen in hoge mate de structuur van de stad. En verkeer zal de komende jaren veranderen. Er wordt overgeschakeld op milieuvriendelijker vormen van verkeer, zoals openbaar vervoer en lopen en fietsen. Dat kan, omdat de grotere dichtheid van functies ervoor zorgt dat afstanden korter zijn.

Dan kijken we naar de openbare ruimte en groen. Belang-

rijkste punt is dat de geparkeerde auto uit het straatbeeld zal verdwijnen. Niet alleen omdat er geen ruimte meer beschikbaar is, vanwege de verdichting, maar ook omdat openbare ruimte veel intensiever gebruikt wordt. Dan is het zonde om die benodigde aantrekkelijke publieke ruimte op te souperen aan parkeerplaatsen.

Verdichting heeft ontegenzeggelijk gevolgen voor de hoeveelheid groen in de stad. Maar groen is essentieel om de stad aantrekkelijk te houden voor mensen en dieren. Juist omdat er meer mensen gebruik van maken, moet de kwaliteit van openbare ruimte en groen omhoog. En opvallend aan de stad is dat zij, met al haar kleine ecosystemen, vaak juist meer ruimte biedt aan biodiversiteit dan het soms eenvormige agrarische ommeland. Daarvan wil GroenLinks gebruik maken om de stad nog aantrekkelijker te maken voor dieren en (wilde) planten.

Tenslotte volgt hoofdstuk 3: bouwen door iedereen voor iedereen. Utrecht moet een stad zijn en blijven waar iedereen zich thuis voelt en waar ruimte is voor elk inkomen, elke afkomst, elk opleidingsniveau, elke levensstijl en elke samenlevingsvorm. Daarom willen we bijvoor-

beeld dat mensen makkelijker zelf kunnen bouwen, alleen of met anderen, en dat er ook gebouwd wordt voor 'niches' in de woningmarkt in plaats van steeds dezelfde eengezinswoningen of startersappartementen. We willen niet alleen maar ontwikkelaars laten bepalen hoe de stad eruit ziet, maar met allerlei partijen -toekomstige en huidige bewoners en gebruikers, bouwers, gebiedsontwikkelaars en niet in de laatste plaats de gemeente zelf- bepalen hoe de stad er uit komt te zien. Samen maken we de stad, een stad voor iedereen.

1. Verkeer en stadsstructuur

Verdichting betekent meer mensen op een kleiner oppervlakte. Die mensen zitten niet stil. Ze zijn mobiel. Sommige reizen vertrekken in de ochtend om ergens anders te gaan werken. Andere komen juist naar Utrecht voor werk, bijvoorbeeld naar het steeds groter wordende Utrecht Science Park. Utrechters gaan erop uit om andere mensen te ontmoeten en dingen te beleven. Soms dichtbij, soms verder weg. En Utrecht heeft een grote aantrekkingskracht op mensen van buiten de stad, met haar historische centrum en vele culturele voorzieningen.

Mobiliteit kost energie en ruimte. De schaarste hiervan in een verdichte stad, betekent dat scherpe keuzes gemaakt moeten worden. Natuurlijk er zijn ontwikkelingen als thuiswerken en een flexibele woningmarkt en de aanwezigheid van voorzieningen dichtbij huis, die leiden tot minder mobiliteit. Maar de ruimtelijke schaarste zal blijven en daarin kiezen we voor betere en slimmere mobiliteit.

Smart mobility

Drie belangrijke ontwikkelingen op gebied van smart

mobility krijgen de komende tijd gestalte en zullen het verkeer mede beïnvloeden. De techniek op het gebied van mobiliteit ontwikkelt zich snel. Treinen rijden inmiddels grotendeels op groene stroom in plaats van diesel. Auto's worden zuiniger en veiliger, en gaan binnen afzienbare tijd zelf rijden. Elektrische fietsen zorgen ervoor dat Nederlands favoriete vervoersmiddel een gigantisch groter bereik krijgt. Dit maakt mobiliteit efficiënter en minder belastend voor de omgeving.

De trend van de overgang van bezit naar gebruik is niet meer te stoppen. Deelauto's zijn via talloze platforms aan een opmars bezig. OV-fietsen staan al lang niet meer alleen bij stations, maar door de hele stad. Dit vermindert het ruimte gebruik van vervoersmiddelen en dat is nodig in een verdichte stad.

En tenslotte, door slim verkeersmanagement kan verkeer beter gestuurd worden. Door verkeer slimmere routes te bieden, de afweging tussen auto en OV inzichtelijk te maken en real-time te sturen wanneer knelpunten dreigen te ontstaan, blijft een verdichte stad leefbaar.

We maken in Utrecht een omslag van een stad voor auto's naar een stad voor fietsers en -bij voorkeur- voetgangers.

De stad krijgt meer inwoners en wordt daardoor dichter bebouwd: die grotere dichtheid van functies zorgt ervoor dat actief transport als lopen, fietsen aantrekkelijker wordt omdat afstanden korter zijn. Dat heeft ook tot gevolg dat mensen meer bewegen; bovendien wordt er minder uitstoot en vervuiling veroorzaakt. Met name het centrum zal vooral voetgangersgebied zijn met fietsroutes; daaromheen komt een schil voor (electrische) auto's. Steden waar voetgangers en fietsers alle ruimte hebben zijn aantrekkelijk en economisch vitaal want zij versterken de lokale economie ¹. We zetten in op groene verbindingen voor fiets en voetganger, zodat bewegen aantrekkelijk wordt. De voetganger komt centraal te staan: we maken een voetgangersnetwerk met mazen van maximaal 100 meter, zodat je nooit meer dan 100 meter 'om' hoeft te lopen om je bestemming te bereiken.

Utrechters werken en recreëren buiten de stad en omgekeerd komen mensen uit de regio en uit het hele land naar Utrecht om te werken en de stad te beleven. Met het grootste OV-knooppunt van Nederland, een treinverbinding van nog geen half uur met Nederlands belangrijkste vliegveld, is het openbaar vervoer de kern van de bereikbaarheid van de stad. Naast de trein zijn er vele, onderling goed verbonden knooppunten die met elkaar

verbonden zijn via betrouwbare connecties, zoals trams en schone bussen.

Via de auto is Utrecht bereikbaar via de invalswegen de stad in, die overgaan in stadsboulevards. Langs de invalswegen komt hoogbouw voor die een karakteristieke poortfunctie kan hebben. Naarmate men de wijken in komt, wordt de bouw lager en de auto's verdwijnen. Parkeren bij hoogbouw gebeurt vooral inpandig.

De stad zal naast het oude centrum veel meer knooppunten kennen. Grotere knooppunten bij de OV-stations met winkels, kantoren, voorzieningen -zoals nu rond station Overvecht en Leidsche Rijn ontstaan. Door activiteiten, voorzieningen en hoogbouw te centreren rondom deze grote en kleine knooppunten, kunnen investeringen in mobiliteit slimmer worden ingezet: we leggen geen auto-wegen aan naar kantoren, maar zorgen dat gewerkt kan worden bij een OV-knooppunt.

Hoe dieper je de wijken in komt, hoe meer er ook ruimte is voor kleinere knooppunten: buurtcentra. Deels is dit een organische ontwikkeling -je ziet pleinen in de wijken al transformeren, zoals bijvoorbeeld bij het Maliekwartier, naar een plek met horeca, middenstand, en voorzienin-



Geneve

Uniek is de mate waarin Geneve het voetgangersnetwerk prioriteert. In het centrum is het stratennet voldoende fijnmazig voor de voetganger, ongeveer 50 m maaswijdte. Bij stadsprojecten van enige omvang (transformatie/verdichting) wordt eerst het voetgangersnetwerk uitgetekend, en pas dan waar daar omheen mag worden gebouwd. De bestemmingsplannen leggen die routes vast en waarborgen dat ze publiek toegankelijk blijven als erf-dienstbaarheden. Op het terrein neemt dat typisch de vorm aan van verkeersvrije woongebieden met vier of vijf bouwlagen, met parkeren aan de rand of ondergronds, en kriskras voetgangersdoorsteken door de binnengebieden of passages uitgespaard in de bouwvolumes. Ook in het bestaande stadsweefsel worden kansen gegrepen om doorsteken te creëren: straten doorknippen om ze verkeersluw te maken. Heel wat kinderen kunnen zo via verkeersvrije voetwegen naar school. In de praktijk wordt de maaswijdte van 50 m lang niet altijd gehaald, maar 100 m blijkt wel haalbaar.

gen en wijkondernemingen. De pleinen krijgen daardoor meer verblijfskwaliteit. Er ontstaan terrasjes en men ontmoet elkaar hier. Het ontstaan van (ZZP-)werkplekken maakt dat men ook hier flexibel kan werken en dat maakt het combineren van werk en zorg gemakkelijker. Deze kleinere pleinen geven de buurt ook mede identiteit. Daarnaast revitaliseren we momenteel oude 'linten', straten zoals de Kanaalstraat en de Amsterdamsestraatweg die de buurt van oudsher identiteit geven. Die ontwikkeling is de moeite waard om door te zetten.

-
1. <http://bikeportland.org/2012/09/20/research-makes-connection-between-bike-friendly-and-bottom-line-77688>
<http://www.crow.nl/publicaties/lopen-loont>
<http://www.crow.nl/vakgebieden/verkeer-en-vervoer/bibliotheek/kennisdocumenten/vervoer-naar-retail>
http://www.nsa-urbanproducts.com/uploads/KpVV_Winkelier%20heeft%20meer%20aan%20fietsers.pdf

2. Groen en openbare ruimte

Openbare ruimte

Hiervoor zeiden we al dat geparkeerde auto's grotendeels uit het straatbeeld gaan verdwijnen. Auto's worden geparkeerd aan de rand van wijk of buurt. Men kan nog wel met de auto de straat in en even stilstaan om mensen of spullen op te halen of weg te brengen, maar men kan er niet meer parkeren (invaliden uitgezonderd). In een aantal wijken is de parkeernorm minimaal. Dat kan, omdat de trend naar minder autobezit en meer deelauto's al ingezet is ¹.

Daarnaast is het voor inbreiding ook simpelweg noodzakelijk. Hoe hoger de dichtheden, hoe belangrijker het is om de auto weg te houden uit het publieke domein -door goede transferiumpunten aan te leggen aan de randen van bebouwd gebied en een fijnmazig netwerk van openbaar vervoer en fiets- en voetgangerspaden. Onderzoek van TNO laat zien dat verdichten een positief effect heeft op de vergroening en verduurzaming van de stad als goede parkeeroplossingen, uitnodigende wandel- en fietsroutes en goed openbaar vervoer hand in hand gaan met verdichting en vergroenen. Het weren van de auto



levert ruimte op voor de realisatie van bouwvolume en voor ruimtelijke beleving, die essentieel is voor de leefbaarheid bij grote dichtheid ².

De straat wordt ingericht op langzaam verkeer: voetgangers en fietsers. Dat brengt rust. Vanzelfsprekend is de gehele openbare ruimte 100% toegankelijk voor gehandicapten.

Er komt ruimte vrij in de straat voor groen -bomen, bankjes- en de verblijfskwaliteit neemt daardoor toe; kinderen kunnen bijvoorbeeld makkelijker buiten spelen. Buurtbewoners kunnen de vrijgekomen ruimte gezamenlijk inrichten, bijvoorbeeld als speelplek, ontmoetingsplek, buurttuin etcetera. Zo neemt de leefbaarheid toe -de straat wordt rustiger en groener- en ontstaat er ook meer saamhorigheid in de wijk. En juist doordat men zich in de wijk langzaam beweegt -lopen, fietsen- wordt het publieke domein ook een plek voor terloopse ontmoetingen met onbekenden. De openbare ruimte krijgt daarmee ook een vriendelijker, warmere sfeer ³.

Omdat er in de stad bijna een kwart meer mensen komen wonen, is het des te belangrijker dat de openbare ruimte ook kwalitatief belangrijk verbetert. Een mooie openbare ruimte maakt dat mensen zich prettig voelen in hun wijk



en verbetert de leefbaarheid; mensen verblijven er graag en dat verbetert ook het onderling contact. Een kwalitatieve boost is daarom noodzakelijk om als stad aantrekkelijk te blijven.

Behalve toegankelijk, is de openbare ruimte ook schoon, groen, heel, duurzaam, veilig en mooi. De voetganger (de jonge, de oude, de gehandicapte voetganger) is hier uitgangspunt: als de voetganger het er prettig vindt en er graag is, dan is de openbare ruimte geslaagd.

Groen

In een stad waarin zoveel mensen wonen op een beperkt oppervlak, is het belangrijk om speciale aandacht te besteden aan groen. Want de stad moet groen zijn en blijven. Dat is belangrijk: mensen blijven er gezonder bij en bewegen meer; maar het is ook van belang voor de economie: een groen stad trekt bedrijven aan omdat mensen er graag wonen ⁴.

Naast het op peil houden van de kwantiteit van het groen willen we de kwaliteit verhogen. Dat betekent bijvoorbeeld het bewust combineren en afwisselen van soorten groen: speelgroen (speelruimte voor kinderen); beweeggroen (speelruimtes, wandel- en fietsroutes); ecologisch

groen; kijkgroen (potten met -bloeiende- planten) en verblijfsgroen (parken, singels, pocketparkjes etc). Straten worden vergroend doordat waar maar mogelijk is, bomen staan. Waar dat niet mogelijk is, staan grote plantenbakken met struiken en planten. Gevelgroen, groene daken en geveltuintjes zorgen mede voor een veel groener aanzien van de stad. Mensen moeten binnen 250 meter van hun huis toegang hebben tot groen, zoals pocketparkjes, en daarnaast binnen een straal van 500 meter toegang tot grotere groene recreatieve voorzieningen. We creëren zo veel mogelijk 'groene routes' om te fietsen, hard te lopen en te wandelen.

Dit kwalitatief betere groen vergt ook onderhoud. Daartoe introduceren we een Groen en Gezond-fonds, waarin elke ontwikkelaar verplicht geld stort ten behoeve van groen in de stad en een gezonde openbare ruimte, naar analogie van het Groenfonds dat ook al in Brabant werkt.

Planten en dieren in de stad

Tegenwoordig is de biodiversiteit in steden vaak groter dan het omringende platteland. Zeker ook in een stad als Utrecht, waar de gemeente al lang geen gif meer spuit. Bovendien profiteert de stad van haar ligging, doorsneden door waterlinten en te midden van een diversiteit aan landschappen en biotopen. Van die factoren maken we

gebruik om een uitgebreide ecologische hoofdstructuur aan te leggen in de stad. We leggen groene linten, waterlinten en andere voorzieningen aan zodat de vele dieren in de stad -vogels, vleermuizen, waterdieren, insecten zoals bijen en vlinders, maar ook egels- zich zo vrij mogelijk in de stad kunnen bewegen en voedsel kunnen vinden. Daarbij maken we zo veel mogelijk gebruik van de waterlopen die toch al in de stad liggen zodat we 'groen-blauwe linten' krijgen. De hoofdgroenstructuur wordt afgemaakt. Bij alle bouwplannen wordt gestreefd naar behoud van waardevolle groenstructuren en monumentale bomen, die een nieuwe omgeving al meteen kunnen verrijken.

Klimaat

Groen in en om de stad bepaalt voor een groot deel de aantrekkingskracht van de stad. Daarnaast is groen van groot belang voor klimaatadaptatie: het vangt regenwater op en zorgt ervoor dat de hittestress getemperd wordt. Daarom moet er in elke wijk voldoende onverhard oppervlak zijn en is er speciale aandacht is voor waterafvoer en -berging. Initiatieven op het gebied van groen zelfbeheer worden aangemoedigd en ondersteund. Nieuwbouwdaken moeten voorzien zijn van hetzij een groen dak hetzij een blauw dak: groene daken (bedekt met gras en sedum of een daktuin) vangen regenwater op en hebben een iso-

lerende werking; blauwe daken zijn bedekt met zonnepanelen en wekken energie op.

-
1. <http://www.nu.nl/auto/3475753/steeds-minder-autobezitters-jongeren.html>
 2. Advies CRA 2010.
 3. Thadeus Muller (2002): De Warme Stad; betrokkenheid bij het publieke domein. Utrecht, Jan van Arkel.
 4. Groen en bomen voor je huis verhogen de waarde met 10%-15%, zo laat Amerikaans zowel als Nederlands onderzoek zien. Leven in een bomenrijke straat levert volgens Canadese onderzoekers een gezondheidswinst ter waarde van je 7 jaar jonger voelen of 10.000 dollar salarisverhoging, en het helpt herstel van stress. KPMG onderzocht dat de onderhoudskosten van groen al voor 80% gecompenseerd worden door vermeden zorgkosten en verzuim.

3. Bouwen door iedereen, voor iedereen

De ongedeelde stad

Utrecht moet een stad zijn voor iedereen – voor arm en rijk, jong en oud, en van welke achtergrond dan ook. GroenLinks streeft naar een ongedeelde stad. Een stad waar je postcode niet bepaalt hoe succesvol je bent, waar mensen met veel én weinig geld keuzevrijheid hebben waar ze willen wonen en op welke manier. Maar ons streven naar een ongedeelde stad gaat niet alleen over het woningbeleid. Een ongedeelde stad is ook een sociale, tolerante stad met een duurzame publieke ruimte waar mensen met verschillende achtergronden elkaar kunnen ontmoeten, samen dingen ondernemen en welkom zijn – of je wieg nu in Roermond stond of in Aleppo.

3.1 Je leven lang wonen

GroenLinks vindt het van groot belang dat ook de mensen met minder inkomen overal kunnen wonen. Woningcorporaties moeten dus huizen behouden en ook bijbouwen in de aantrekkelijke wijken. Daarom streeft GroenLinks naar het afschaffen van de verhuurdersheffing en voor het opzetten van een investeringsfonds, zodat middelen van

corporaties weer ingezet kunnen worden om bijvoorbeeld minder gewilde wijken aantrekkelijker te maken. Daarbij gaat het niet alleen om de ‘traditionele’ groepen met weinig inkomen, zoals mensen met een uitkering of lagerbetaalde banen; ook veel ZZPers hebben moeite om een hypotheek te krijgen omdat ze geen stabiel inkomen hebben. GroenLinks wil ruimte om te experimenteren met andere financieringsvormen, onder andere voor ZZP-ers die niet altijd een heel stabiel en voorspelbaar inkomen hebben.

Een belangrijke vraag is ook hoe de bevolkingstoename die Utrecht te verwachten krijgt, eruit ziet en hoe mensen willen wonen. Naar verwachting komen er niet alleen grote groepen jongeren bij (studenten) maar ook ouderen. Voor beide groepen moet flink gebouwd worden: betaalbare woonruimte voor jongeren en studenten en woningen die zijn aangepast voor ouderen. Daarnaast zijn starterswoningen van belang voor de doorstroming.

Een bijkomende factor is dat niet alleen de samenstelling van de bevolking continue verandert - ook leefstijlen en samenlevingsvormen doen dat. Van student naar

samenwonend naar gezin naar kinderen-de-deur-uit naar zorgappartement. Daarbij komt dat mensen ook op andere manieren hun leven willen inrichten: anders willen samenwonen en zorg voor kinderen delen dan op de traditionele gezinsmanier, zoals in stiefgezinnen, woon-groepen, co-ouderschap. Om nog maar te zwijgen van de vraag naar werkruimten aan huis. Hier kan de gemeente sturende rol spelen. Er kunnen eisen gesteld worden aan projectontwikkelaars voor wat betreft het soort woningen dat binnen een gebied gebouwd wordt. Er moet worden voorzien in niches waar de 'gewone' projectontwikkelaars zich niet druk om maken: die denken vaak in algemeenheden waardoor een appartementen-complex wat ze in Utrecht bouwen net zo goed in Weert of Schiedam kan staan. GroenLinks wil ook meer bijzondere bouwprojecten stimuleren. Circulair bouwen, tiny houses, ecologisch, broedplaatsen; ruimte voor experiment qua vormgeving, hergebruik en doelgroep, dat heeft een stad als Utrecht nodig. Het vergroot de aantrekkingskracht van de stad. Daarom geeft GroenLinks ook de voorkeur aan ontwikkelaars met een sterke lokale betrokkenheid, bijvoorbeeld doordat ze het project langdurig in eigendom willen blijven houden.

Om ontwikkelaars over de streep te trekken om niet alleen te bouwen voor de grootste gemene deler, wil



Groenlinks dat in de randvoorwaarden voor het ontwikkelen van een gebied wordt neergelegd dat ook gebouwd moet worden voor niches in de woningmarkt.

Je leven lang wonen betekent ook ruimte geven aan domotica. Het inzetten van slimme technologie kan bijdragen aan (langer) zelfstandig thuis wonen. Domotica kan bijdragen aan veiligheid (signalering bij vallen en dwalen, automatische nachtrouteverlichting), aan een gezonde leefstijl (dagnachtritme ondersteuning en geheugenondersteuning), omgevingsbesturing (bediening apparaten), sociale interactie en participatie (online (ondersteuning van) naaberschap, mantelzorgondersteuning), en maakt allerlei dienstverlening beschikbaar en toegankelijk die in alle levensfase meerwaarde hebben (boodschappendiensten, wekdiensten, personal coaching). Slimme technologie kan daarnaast optimaal bijdragen aan een zuinig energiegebruik met behoud van comfort in de eigen woning en een goede verdeling van energieverbruik in de buurt en stad. Ook voor de optimale inzet van domotica kunnen randvoorwaarden meegeven worden aan projectontwikkelaars.

Hamburg: Baugruppen

De verscheidenheid aan opdrachtgevers voor de woningbouw in het gebied is groot. Van projectontwikkelaars en woningcorporaties tot Baugruppen. Vooral de aanwezigheid van deze laatste groep is opvallend.

Een Baugruppe is een georganiseerde groep mensen die gezamenlijk een project ontwikkelen en daarbij professioneel worden ondersteund. Baugruppen besparen tot meer dan 10 procent op de bouw- en ontwikkelkosten doordat de projectontwikkelaar als tussenpersoon ontbreekt. Hamburg stimuleert het oprichten van Baugruppen actief omdat het de betrokkenheid van burgers bij hun buurt en stad vergroot. Dat leidt in Hafencity tot bijzondere projecten. Zo is op de Kaiserkai het project Burgerstadhaus ontwikkeld; een project met 25 ruime woningen met op de begane grond een restaurant, atelierwoningen aan de waterkant, kantoorruimten aan de straatkant en op het dak een gemeenschappelijk dakterras. En een bijzonder James-Bondachtig uiterlijk.

3.2 Samen bouwen

De wens om op veel meer verschillende manieren te wonen en te werken leidt ook tot gezamenlijk vormgegeven projecten. Mensen die op een bepaalde manier samen willen wonen en misschien ook wel werken, en daarvoor willen bouwen, moeten die kans volop krijgen. Mensen met plannen voor een woongroep voor homoseksuele ouderen, een complex voor Marokkaanse ouderen, voor atelierwoningen, juist heel gemengd wonen of een complex van off grid tiny houses, moeten alle ruimte en ondersteuning krijgen. Want zo ontstaat het heel diverse woonlandschap waarin iedereen een unieke plek kan vinden die bij hem of haar past, om zich thuis te voelen. Dergelijke plannen verwezenlijken kan middels koopwoningen of via huurwoningen. Niet iedereen kan zich immers een koopwoning veroorloven. Daarom hebben ook woningcorporaties een rol in het faciliteren van diversere woonwensen.

Mensen die echt zelf willen bouwen, werken vaak in CPO-verband (Collectief Particulier Opdrachtgeverschap). Een bouwproject vergt echter veel (regel- en bouw) kennis en een lange adem. Daarom is ondersteuning nodig voor CPO's. Voor het inpassen van CPO-plannen, die vaak kleiner zijn dan 'gewone' ontwikkelprojec-

ten, is het belangrijk dat planvorming met een kleinere korrelgrootte gebeurt zodat er ruimte is voor CPO's om in te schrijven. Anders komen alleen de 'grote' ontwikkelaars aan bod.

Flexibel bouwen

Niet iedereen wil of kan zelf zijn huis ontwerpen en bouwen. Flexibel bouwen voor verschillende leefsituaties, leefstijlen, levensfasen is daarom ook nodig. Daarbij kun je denken aan gebouwen die gemakkelijk te transformeren zijn tot kantoor-, werk-, atelier- of commerciële ruimten. Maar je kunt ook denken aan gebouwen die uit zichzelf al ruimte bieden aan verschillende functies. Een huis kan bijvoorbeeld drie slaapkamers hebben: een master bedroom en twee kleine slaapkamertjes, zoals de traditionele eensgezinswoning – maar ook drie grote slaapkamers die tegelijk dienst kunnen doen als kantoor, vergaderruimte, atelier enzovoort. En je kunt denken aan atelierwoningen, woningen die meteen geschikt zijn voor werk aan huis, omdat er al werkruimten ingebouwd zijn. GroenLinks vindt het belangrijk dat woningen en appartementengebouwen aanpasbaar zijn voor verschillende functies en leefstijlen.

Samen de stad maken

Bewoners hebben vaak interessante ideeën over de toekomst hun wijk, en weten wat werkt en wat niet. Ook woningcorporaties zijn langdurig aanwezig in wijken, ook in kwetsbare wijken, en zijn daarom er langdurig mee verbonden. Ze kunnen niet meer van bovenaf zaken regelen, maar wel met geduld en doorzettingsvermogen bindingen leggen tussen bewoners, wijkorganisaties, gemeente en andere relevante partijen, en zo bijdragen aan het verwezenlijken van vernieuwing, diversifiëring en verbinding in wijken¹. CPO's hebben soms plannen die goed passen in de wijk. Toekomstige bewoners al betrekken bij de toekomst van de wijk helpt samenhang in de wijk te versterken. Daarom wil GroenLinks dat bewoners, toekomstige bewoners, CPO's, gemeente en woningbouwcorporaties eens in de zeven jaar een toekomstvisie maken voor hun wijk, waarin wordt nagedacht over de ruimtelijke en sociale ontwikkeling in de wijk, en wordt neergelegd welke soort ontwikkelingen de voorkeur hebben. Daarnaast wil GroenLinks dat er wordt geëxperimenteerd met gebiedsateliers, waarin (toekomstige) bewoners en gebruikers gebieden in de stad gaan ontwikkelen, ondersteund door ontwerpers en gemeente.

Voor gebieden die nog in ontwikkeling zijn, zoals bijvoor-

beeld de Merwedekanaalzone, en de Cartesiusdriehoek, wil GroenLinks streven naar gebiedsontwikkeling van onderop, waarbij de raad de kaders meegeeft voor een Plan Van Eisen, dat geschreven wordt door mensen met en binding met het gebied: eigenaars, lokale gebiedsontwikkelaars, (toekomstige) bewoners en (toekomstige) gebruikers en omwonenden. Het plan moet een zodanige korrelgrootte hebben dat ook CPO's mee kunnen dingen. Daarbij moeten bewoners en omwonenden vroeg in het proces betrokken worden en breed mee kunnen praten. In plaats van de nu gebruikelijke SPVE's (Stedelijke Plannen van Eisen) streven we naar plannen, waarin ook de maatschappelijke en sociale waarde van gebieden beschreven wordt en de bijdrage die gebiedsontwikkeling daaraan kan en moet geven.

3.3. Plaats voor wonen, werken, leven

Verdichting

Volgens prognoses groei Utrecht van 330.000 inwoners naar 400.000 inwoners zo rond 2030. De helft van die groei wordt opgevangen in Leidsche Rijn, de rest komt voor de rekening van de oude stad. De stad moet dus 'verdicht' worden. Dat heeft zo zijn voordelen, zoals voor klimaat en milieu: mensen die in de stad wonen, wonen duurzamer.

Ze gebruiken minder fossiele brandstoffen voor verwarming (omdat bv rijtjeshuizen en appartementen profiteren van de warmte van de naastliggende woningen) en voor transport (omdat ze minder de auto gebruiken). Wie 'verdichting' zegt, denkt al gauw aan hoogbouw – aan Bijlmers, aan dicht bebouwde Merwedekanaalzone's en hoge appartementengebouwen dicht bij het station. Maar hoogbouw is maar één vorm van verdichting. Veel nieuwbouw in Utrecht wordt momenteel al heel dicht bebouwd met laagbouw, zoals bijvoorbeeld in Parkhaven en Veemarkt: maar als je er doorheen loopt, maken de wijken een zeer leefbare indruk. Een derde vorm van verdichting is inbreiding: het bebouwen van tot nu toe nog ongebruikte gebieden in bestaande wijken. En een vierde manier is het transformeren van gebieden of recyclen van oude gebouwen, vaak fabrieksgebouwen.

Hoogbouw kan bij lange na niet de hele verdichtingsopgave vullen; schattingen geven aan dat hoogbouw een aandeel kan hebben in de verdichtingsopgave van 6-12%². GroenLinks kiest voor verdicht bouwen in de vorm van compacte laagbouw en middenhoogbouw, met echte hoogbouw (meer dan tien verdiepingen) op een beperkt aantal plaatsen, zoals nabij knooppunten van openbaar vervoer (nabij treinstations; bij Jaarbeurs/het nieuwe

centrum) en langs invalswegen waar de hoogbouw een levendige poortfunctie kan hebben (verticale stad). Daarbij kan ook gebruik gemaakt worden van functiemenging, zodat langs deze lijnen een levendig gebied ontstaat. Dat betekent dus dat er in belangrijke mate gebruik gemaakt wordt van inbreiding in al bestaande wijken en transformatie van bestaande gebieden. Hier is genoeg ruimte om de bevolkingsgroei die voorzien wordt, op te vangen.

Functiemenging

Bij verdichting moeten we niet meer alleen maar denken aan òf wonen, òf werken, òf voorzieningen. Misschien willen we soms juist heel verschillende functies in het gebied: werken, kantoren, onderwijs, kennisinstellingen, of horeca, maatschappelijke functies, voorzieningen of ateliers. Al deze zaken samen kunnen leiden tot een levendig woonwerklandschap.

Creatieve broedplaatsen kunnen bijvoorbeeld een zeer positieve rol spelen bij de revitalisatie van stedelijke gebieden, zoals 'leegstaande' oude industriegebieden. In Utrecht zien we daar aansprekende voorbeelden van in initiatieven in de Merwede-kanaalzone, zoals Vechtclub etc.

Kleinschalige wijk economie heeft vaak een toegevoegde waarde, met een belangrijke rol voor ZZP'ers en kleine

ondernemers die zich kunnen vestigen in eenvoudige (betaalbare) gebouwen. Ook bij verdichting en inbreiding van de stad kunnen dit soort voorzieningen een plaats te verkrijgen. Binnen het bestaande stedelijk gebied kan functiemenging leiden tot levendige en duurzame wijken. Wel moeten duidelijke keuzes gemaakt worden: welke gebieden of wijken lenen zich voor de verlevendiging die functiemenging met zich meebrengt, en welke gebieden zouden vooral rustige woongebieden moeten blijven? Zo creëren we 'voor elk wat wils'. Doseren en flexibiliteit zijn daarbij de sleutelwoorden.

Energieneutrale stad

Utrecht is in 2030 een stad zonder fossiele brandstoffen, met een gesloten grondstoffen-kringloop, gezonde lucht en waar zuinig wordt omgegaan met zuiver water. En een stad waar met name bedrijvigheid die hieraan bijdraagt veel ruimte krijgt. In Utrecht wordt geen gebouw meer gebouwd dat niet op zijn minst energieneutraal is, maar verreweg de meesten wekken zelf energie op. Bestaande wijken worden ingrijpend opgeknapt: huizen en gebouwen worden geïsoleerd en voorzien van duurzame energie. Ook voor de verwarming wordt geen gas meer gebruikt. De vraag naar elektriciteit is door de inzet van energiezuinige apparatuur drastisch verminderd.

De vraag voor elektriciteit voor het verwarmen/koelen van de bebouwing en voor het elektrisch rijden zal tegelijkertijd toenemen. GroenLinks wil deze stroom volledig duurzaam opwekken, middels een combinatie van windenergie en zonne-energie. Veel lokale initiatieven zijn eigenaar en de nieuwe energieleveranciers. Smart grids (slimme lokale netwerken), onder meer gekoppeld aan elektrische auto's- zijn daarin een onmisbaar gegeven. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van restwarmte, wko systemen (warmte koude opslag), en geothermie (warmte echt diep uit de bodem).

-
1. Gerard van Bortel, 'Netwerken en Breuklijnen', proefschrift, 4 maart 2016
 2. Buck Consultants i.o.v. Stichting Hoogbouw en Ministerie VROM (2009): Wonen in Hoogbouw. Nijmegen, sept. 2009

Nawoord

De resultaten van de denkoefening over Utrecht in 2030, die u zojuist gelezen heeft, nemen wij mee in het debat in de gemeenteraad over de Ruimtelijke Strategie, in het voorjaar 2030. Een aantal voorstellen uit dit document zullen we inbrengen in het debat, andere zaken, zoals bijvoorbeeld duurzaam bouwen, zullen meer tijd vergen om uit te werken. Ook daarmee gaan we aan de slag.

Utrecht moet een stad zijn en blijven waar iedereen zich thuis voelt en waar ruimte is voor elk inkomen, elke afkomst, elk opleidingsniveau, elke levensstijl en elke samenlevingsvorm, en evengoed voor dieren en planten. Een groene stad, een gezonde stad, een stad die zich organisch ontwikkelt. Kortom, een levende stad en een levendige stad. Leve de stad!

Leve de stad!

Tussen zomer 2015 en voorjaar 2016 werkte een groep Utrechtse GroenLinkers aan een ruimtelijke visie op Utrecht. Hoe zou de stad wat ons betreft er in 2030 uit moeten komen te zien? Het leidde tot een verfrissende visie op verkeer en openbare ruimte, op de plek van dieren en planten in de stad, en op bouwen en wonen. Als het aan ons ligt verdwijnen geparkeerde en rijdende auto's grotendeels uit de straten: ruim baan voor fiets en openbaar vervoer. De stad wordt levendiger doordat werken, wonen en voorzieningen veel meer worden gecombineerd. Daarbij komt er meer leefruimte voor dieren en planten en wordt de openbare ruimte mooier en groene. De stad verandert voortdurend en daarin hebben bewoners een belangrijke stem. En bovenal is en blijft Utrecht een stad waar ruimte is om te wonen voor elk inkomen, elke afkomst, elke levensstijl, elk opleidingsniveau en elke samenlevingsvorm. Zo is en blijft Utrecht een levendige stad.