De uitdaging van veel bouwen op een klein stukje Utrecht

Van papieren plan tot leefbare woonwijk

Een nieuwe woonwijk komt niet zomaar uit de grond. Daar gaat een complex proces aan vooraf met wetten, financiële kaders, belangen en compromissen. Merwede in Utrecht is een mooi voorbeeld. Ontwikkelaars en ontwerpers bouwen daar samen aan de grootste autovrije stadswijk van Nederland.

TEKST **JOAN VAN EE** BEELD **ANNA BAY**

"Hoe we bouwen, zegt veel over wie we willen zijn."

Co Verdaas
Hoogleraar gebiedsontwikkeling TU Delft

"De druk op de ruimte is groot. We willen heel veel op een klein oppervlak."

Marien Kleinjan
Directeur ontwikkeling AM

Wie in 2030 door Merwede fietst, ziet autovrije straten, een brede mix aan woningen, veel groen en bewoners die elkaar ontmoeten in hofjes, buurthuizen en op het stadsplein. Het is een stadswijk waar duurzaamheid en prettig wonen hand in hand gaan. Met veel voorzieningen op loopafstand voor alle bewoners en ook voldoende privacy voor hen om zich terug te trekken. Een prachtig toekomstbeeld. Om dat werkelijkheid te laten worden, is een lange adem nodig. Jaren van onderzoek, overleg en afwegingen. Met vragen als: Hoeveel woningen passen er op deze plek? Waar blijven de auto's? Hoe hoog gaan we bouwen? En hoe zorgen we dat het er fijn leven is – nu én over dertig jaar?

Nationale regie

Nederland groeit. Volgens het CBS zijn er in 2035 negen miljoen huishoudens, dat zijn er bijna een miljoen meer dan vandaag. Tegelijkertijd moeten we zuinig zijn op de ruimte die we hebben. De oplossing ligt steeds vaker in binnenstedelijke verdichting: meer woningen, dichter op elkaar – maar wel met kwaliteit.
Volgens Co Verdaas, hoogleraar gebiedsontwikkeling aan de TU Delft, is het hoog tijd voor een inhaalslag. "De vraag is niet óf we bouwen, maar hóe. En dan te bedenken dat in 2010 het kabinet nog stelde: 'De woningmarkt is af. We kunnen alles decentraliseren en lokaal oplossen'. Inmiddels zijn we ingehaald door de energietransitie, klimaatverandering, stikstofproblemen en een bouwcrisis. Daardoor groeit de behoefte aan nationale regie. We moeten weer samen bedenken: waar willen we naartoe met een gebied, wie wonen daar straks en hoe houden we het betaalbaar? Dat is wat anders dan een straatje erbij bouwen."

Puzzelen

"Binnenstedelijke gebiedsontwikkeling is een mooie uitdaging", zegt Marien Kleinjan, directeur ontwikkeling bij gebiedsontwikkelaar AM. "Als ontwikkelaar kijk je voortdurend naar een stad en denk je: zou het niet logischer zijn als hier mensen kunnen wonen in plaats van dat er allemaal bedrijven staan? Dan begint het interessante, strategische spel. Bouwen in de stad betekent vaak bouwen op bestaande structuren, met beperkte ruimte, verouderde infrastructuur of complexe eigendomssituaties. De druk op de beschikbare ruimte is groot. We willen heel veel op een klein oppervlak."
Merwede, een voormalig bedrijventerrein aan het Merwedekanaal, is een van de grootste binnenstedelijke woningbouwprojecten van Nederland. Een wijk voor 12 duizend bewoners in 6 duizend woningen, zonder auto's in de straat. Deze toekomstige woonwijk laat volgens Kleinjan zien dat hoogstedelijk niet ten koste hoeft te gaan van leefbaarheid. Tien grondeigenaren, waaronder de gemeente Utrecht, werken al meer dan acht jaar samen aan deze ambitieuze transformatie. "We combineren compacte bouw met veel groen en collectieve ruimtes. Maar elke ambitie kost geld. Er is voortdurend spanning tussen betaalbaarheid, duurzaamheid en kwaliteit. Elke keuze heeft gevolgen voor de rest van het project. Zo blijf je puzzelen."
Kleinjan herinnert zich hoe AM al in 2012 interesse toonde in het Merwedekanaalgebied. "Pas in 2017 kochten we daar grond, toen er zekerheid was dat woningbouw mogelijk werd. Zo'n proces kost tijd – je hebt te maken met eigendom, infrastructuur, beleid, maar vooral met samenwerking. Er zijn steeds meer projecten waarbij publieke en private partijen elkaar weten te vinden. Overheden, ontwikkelaars, ontwerpers en bewonersorganisaties leren zo steeds beter elkaars taal spreken."

Bijzondere samenwerking

Stedenbouwkundige Marco Broekman van BURA, ook supervisor van Merwede, is vanaf het begin betrokken. Tien jaar geleden deed hij al onderzoek naar de mogelijkheden bij het Merwedekanaal. Op dat moment was alles nog versnipperd en lag er nog geen gezamenlijk plan. Pas toen de gemeente in actie kwam en alle partijen bij elkaar kwamen konden ze aan het werk. “Vanaf dat moment zijn we met elkaar de plannen gaan maken. Om te beginnen hebben we de vormgeving en de inrichting van het gebied geschetst. Daarna maakten we een stedenbouwkundig- en een omgevingsplan. Deze vormden de basis voor de architecten die de verschillende projecten gingen ontwerpen. Een hele uitdaging met zoveel partijen. We hebben het stedenbouwkundig plan zo ontworpen dat iedereen straks voldoende licht en lucht heeft – ondanks de hoge dichtheid van de bebouwing. Langs het kanaal komt een park, zodat bewoners kunnen wandelen en sporten, en de nieuwe bebouwing op voldoende afstand blijft van de overkant.” Dat laatste was een wens van de omwonenden, die samen met de toekomstige bewoners al vroeg werden betrokken via gesprekken, klankbordgroepen en visualisaties.

Buurtconciërge

Om alle voorzieningen in de wijk zo efficiënt mogelijk aan te leggen, zijn verschillende overkoepelende bedrijven opgericht. Zo is er een mobiliteitsbedrijf en een WKO-bv voor de gezamenlijke energievoorziening. WKO ➜

“Door de auto te weren, komt er ruimte vrij voor stadsnatuur, speel- en ontmoetingsplekken.”

Marco Broekman
Stedenbouwkundige BURA

Gebiedsontwikkeling Merwede

2015 Verkenning herontwikkeling Merwedekanaalzone
2017 Eerste ruimtelijke concepten en visie: autoluwe, duurzame wijk
2019 Presentatie stedenbouwkundig plan Merwede
2021 Intensieve participatie en uitwerking plannen
2023 Bestemmingsplan vastgesteld
2024 Start voorbereidende bouwwerkzaamheden
2025 Start bouw eerste fase
2027 Oplevering eerste woningen
2030–2035 Laatste fase Merwede

staat voor Warmte-Koude Opslag, een duurzame techniek die warmte en kou opslaat in de bodem om gebouwen later te verwarmen en koelen.
Ook is er binnenkort een gebiedsvereniging. Die beheert praktische zaken – van postpakketautomaten tot fietsstallingen – maar heeft ook sociale functies, zoals een buurtconciërge. Dit alles moet ervoor zorgen dat de wijk

leefbaar en georganiseerd blijft. Een dergelijke samenwerking is volgens Kleinjan essentieel: “Steeds vaker weten publieke en private partijen elkaar te vinden. Alleen als overheid, ontwikkelaars en ontwerpers elkaars taal leren spreken, ontstaan plannen die haalbaar én toekomstbestendig zijn.”

Laboratorium

Merwede is niet zomaar een bouwproject, maar een soort laboratorium voor de stad van de toekomst. De wijk krijgt naast veel hoogbouw ook veel gedeelde ruimtes zoals binnentuinen, buurthuizen, daktuinen en twee grote wijkpleinen met veel voorzieningen eromheen. En Merwede wordt volledig autovrij. Broekman: “Dat is op deze schaal echt vernieuwend. Door de auto te weren, komt er ruimte vrij voor groen en stadsnatuur, speel- en ontmoetingsplekken. We hebben een parkeernorm van 0,3 – dus op drie woningen is er ongeveer één parkeerplaats.”
Daarnaast komen er 250 deelauto’s, twee mobiliteitshubs, plekken voor deelbakfietsen en pakketdiensten. Broekman vervolgt: “Zo blijft de wijk leefbaar. Ook op sociaal vlak wordt vernieuwd. We zetten niet alle sociale woningen bij elkaar. Elk blok is een mix van verschillende doelgroepen. En we besteden veel aandacht aan sociale veiligheid, onder andere met een omgevingspsycholoog. Het moet ook voor een jonge vrouw die ’s avonds thuiskomt prettig aanvoelen.”

Gruis van de domtoren

Waar Broekman vooral vanuit ruimte en gedrag ontwerpt, kijkt Maaike Perenboom, ontwikkelaar en circulair strateeg bij Synchroon, ook naar de materiaal- en klimaatkant. “We sturen sinds een aantal jaren stevig op CO_2-uitstoot in materialen. Hoe kunnen we met minder emissies woningen realiseren? Dat betekent sturen op groen beton, biobased materialen en hergebruik van bestaande bouwstoffen. Er zijn zelfs bakstenen gemaakt van het gruis van de Domtoren. En bomen die op het terrein zijn gekapt, laten we drogen om later weer te gebruiken in de wijk. Bijvoorbeeld voor grote picknicktafels waar buurtbewoners elkaar kunnen ontmoeten.” Perenboom is eerlijk: niet alles lukt. “Circulariteit in woningbouw is ingewikkeld. Soms kies je ervoor een gebouw aantrekkelijker te maken, en kost dat constructief extra materiaal. Maar die afweging tussen milieubelasting en ruimtelijke- en sociale kwaliteit maken we nu veel bewuster.”

Wonen als gemeenschap

Wat Merwede laat zien, is dat het ontwikkelen van een nieuwe wijk steeds minder over stenen gaat en steeds meer over mensen. “We ontwerpen niet alleen gebouwen, maar ook vanuit gedrag en menselijke maat”, zegt stedenbouwkundige Broekman. “Door ruimte slim in te richten, stimuleer je duurzame keuzes. Want als het aanbod klopt – denk aan goede fietspaden, buurtpleinen, groene routes – maken bewoners automatisch andere keuzes. Dan wordt de wijk niet alleen duurzaam ontworpen, maar ook duurzaam geleefd en ontstaat een gemeenschap.”
Als de eerste bewoners in 2027 de sleutel van hun nieuwe woning krijgen, komen jaren aan samenwerking, puzzelen en geduld samen in baksteen en groen. Voor Perenboom is het spannend om te zien hoe bewoners straks omgaan met de gedeelde tuinen en voorzieningen. Broekman kijkt uit naar de dynamiek van een autovrije wijk en Kleinjan hoopt dat Merwede bewijst dat dicht op elkaar wonen en leefbaarheid uitstekend samen kunnen gaan. Verdaas vat het mooi samen: “Gebiedsontwikkeling is het weefsel van onze samenleving. Hoe we bouwen, zegt veel over wie we willen zijn.”

“Bomen die op het terrein zijn gekapt, laten we drogen om later weer te gebruiken in de wijk. Bijvoorbeeld voor grote picknicktafels.”

Maaike Perenboom
Circulair strateeg
Synchroon