

# Merwedekanaalzone

## Aanpak Monitoring



Projectteam MWKZ, versie 15 januari 2021

## Inhoudsopgave

Samenvatting	blz. 3
Hoofdstuk 1 Essentie	blz. 4
Hoofdstuk 2 Aanleiding en doel	blz. 5
2.1 Plannen Merwedekanaalzone	blz. 6
2.2 Hoge ambities	blz. 6
2.3 Monitoring; leren en (bij)sturen	blz. 6
Hoofdstuk 3 Waarop monitoren?	blz. 7
Hoofdstuk 4 Aanpak monitoring	blz. 8
4.1 Informatiebronnen: 3 hoofdsporen	blz. 8
4.2 Monitoren mobiliteit Utrecht Zuidwest	blz. 8
4.3 Monitoren gebiedsontwikkeling en leefomgevingskwaliteit	blz. 11
4.4 monitoren leefbaarheid omliggende wijken (en MWKZ)	blz. 16
Hoofdstuk 5 Governance monitoring	blz. 18
Bijlage: Voorlopige lijst met indicatoren	blz. 20

# Aanpak Monitoring Merwedekanaalzone

## Samenvatting

De gemeente Utrecht werkt samen met marktpartijen (grondeigenaren en ontwikkelaars) aan een gezonde en duurzame verdichting van de Merwedekanaalzone. De ambities in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone zijn hoog. Utrecht heeft met een milieueffectrapportage (verder genoemd: PlanMER) onderzocht dat het kan, zet in op de uitvoering maar houdt wel een vinger aan de pols. De gemeente wil daarom de voortgang van de plannen en de daadwerkelijke effecten integraal volgen en bewaken. Hoe de 'monitoring' wordt uitgevoerd staat in deze 'Aanpak Monitoring Merwedekanaalzone' beschreven.

De Aanpak Monitoring is gericht op het bewaken van de kerndoelen uit de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2. Deze kerndoelen zijn de basis voor gezonde verstedelijking in de Merwedekanaalzone. En met het monitoren van de veranderingen heeft de gemeente een instrument in handen dat helpt om zowel de leefbaarheidseffecten van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone op de omgeving te duiden als de effecten van de maatregelen uit de Buurtaanpak Rivierenwijk/Transwijk en Buurtagenda Dichterswijk.

Uitgangspunt bij de monitoring is om zoveel mogelijk aan te sluiten bij bestaand (gemeentelijk) instrumentarium en de monitoring te richten op de noodzakelijke informatie: wat is echt nodig aan gegevens om de ontwikkeling in Utrecht Zuidwest/Merwedekanaalzone goed te volgen en eventueel bij te sturen? De informatie voor de monitoring komt uit de diverse bronnen waarvan de belangrijkste zijn:

- a) gemeentebrede mobiliteitsmonitor (met extra aandacht voor Utrecht Zuidwest);
- b) monitoring gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone (breder dan alleen mobiliteit);
- c) gemeentebrede Monitor Leefbaarheid (voor o.a. omliggende wijken).

De monitoring wordt periodiek uitgevoerd en leidt tot een rapportage die het college aanbiedt aan de gemeenteraad. De monitoringsrapportage is gekoppeld aan de gemeentelijke cyclus van de MPR/Voorjaarsnota.

De Ruimtelijk Regisseur Merwedekanaalzone/Utrecht Zuidwest is verantwoordelijk voor de monitoring. De uitkomsten van de monitoring worden betrokken de verdere herontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Op basis van de uitkomsten van de monitoring kan de gemeente besluiten tot bijsturing. Bijsturing kan op verschillende manieren: bijsturing op de plannen, bijsturing via het nemen maatregelen en bijsturing door het aanpassen van doelstellingen. Er zal hierbij altijd eerst worden gezocht naar maatregelen om de situatie te verbeteren, voordat bijsturing van plannen of ambities

wordt voorgesteld. Wanneer bijsturen leidt tot afwijkingen van de afspraken in de samenwerkingsovereenkomst Merwede (deelgebied 5) treden partijen hierover in overleg.

## 1. Essentie

De gemeente Utrecht werkt samen met marktpartijen (grondeigenaren en ontwikkelaars) aan een gezonde en duurzame verdichting van de Merwedekanaalzone. De ambities in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone zijn hoog. Utrecht heeft met een milieueffectrapportage (verder genoemd 'PlanMER') onderzocht dat het kan, zet in op de uitvoering maar houdt wel een vinger aan de pols.

De gemeente wil daarom de voortgang van de plannen en de daadwerkelijke effecten integraal volgen en bewaken. Deze 'dynamische monitoring' loopt via een aantal sporen en brengt de komende jaren de ontwikkelingen en de gevolgen van de nieuwe wijk aan het Merwedekanaal in beeld. Zo nodig worden plannen tussentijds op basis van monitoring en toetsing bijgesteld. De monitoring van de Merwedekanaalzone vormt daarmee een belangrijk hulpmiddel bij de transformatie van de Merwedekanaalzone in de komende jaren.

We brengen in beeld wat de effecten van de gebiedsontwikkeling en –realisatie zijn binnen het plangebied (onder meer leefbaarheid, gemengde stadswijk, duurzaamheidsdoelstellingen) maar ook naar de effecten die buiten het plangebied optreden (onder meer leefbaarheid, verkeersintensiteit, inzicht in eventuele parkeeroverlast, inzicht in werking parkeren op afstand, afwikkeling fietsverkeer naar en door omliggende wijken).

Bijsturing kan op verschillende manieren: bijsturing op de plannen, bijsturing via het nemen maatregelen en bijsturing door het aanpassen van doelstellingen. Er zal hierbij altijd eerst worden gezocht naar maatregelen om de situatie te verbeteren, voordat bijsturing van plannen of ambities wordt voorgesteld.

Dit document 'Aanpak Monitoring' beschrijft hoe de gemeente de monitoring wil organiseren: Hoe wordt data verzameld, welke data wordt verzameld en hoe wordt deze gerapporteerd? Insteek is om zo objectief en 'lean' mogelijk informatie te verzamelen en te delen over de effecten van de gebiedsontwikkeling in de Merwedekanaalzone en in de omgeving. De oordelen van de nieuwe bewoners/gebruikers en van bewoners/gebruikers van de omliggende bestaande wijken krijgen daarnaast een plaats in deze 'Aanpak Monitoring via de leefbaarheidsmonitor.

## 2. Aanleiding en doel

### 2.1 Plannen Merwedekanaalzone

Utrecht groeit (en verdicht) de komende jaren naar 455.000 inwoners in 2040. Op veel plekken in de stad komen nieuwe woningbouwlocaties. In Utrecht Zuidwest is de ambitie om circa 28.000 woningen toe te voegen, waaronder 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone.

De nieuwe stadswijk aan het Merwedekanaal omvat 3 deelgebieden waarvoor een omgevingsvisie deel 2 'Uitwerking van de ruimtelijke agenda' is opgesteld. Hierin staan de kaders en ambities van de gemeente verwoord voor dit gebied. De 3 deelgebieden hebben verschillende (woningbouw) programma's en bouwfaseringen.

Deelgebied 4 bestaat uit de Wilhelmina Werf (in aanbouw), het voormalige Defensierrein (bouw in voorbereiding) en de kantorenstrook aan de Koningin Wilhelminalaan. Met deze plannen worden circa 1000 woningen toegevoegd. Voor de kantorenstrook zijn nog geen concrete plannen.

In deelgebied 5 zijn de projecten Max en Lux et Pax een aantal jaren geleden opgeleverd. Voor de rest van deelgebied 5 is het stedenbouwkundig plan Merwede gemaakt voor de toevoeging van circa 6000 woningen en circa 100.000 m<sup>2</sup> aan maatschappelijke en commerciële voorzieningen in een hoge dichtheid met hoge ambities op het gebied van duurzaamheid, energie en mobiliteit en openbare ruimte. Planologisch wordt een eerste fase met circa 4.250 woningen onderscheiden en een tweede fase. Het bestemmingsplan voor de 1e fase wordt in 2021 in procedure gebracht. Het bestemmingsplan voor de 2e fase volgt over een aantal jaren en biedt gelegenheid om bij te sturen mocht daar aanleiding voor zijn.

In deelgebied 6 wordt op dit moment verder onderzoek gedaan naar de juiste mix tussen wonen en werken. Wel is hier een aantal kavelontwikkelingen gerealiseerd (zoals Hotel vd Valk) in aanbouw (Holland Casino) of in voorbereiding (Eendrachtlaan 10).

De planvorming en realisatie in de Merwedekanaalzone is per deelgebied georganiseerd. Dit heeft te maken met de ontwikkelfase waarin de deelgebieden zich bevinden en de omvang van het te ontwikkelen programma.



Kaartje: plangebied Merwedekanaalzone met de 3 deelgebieden

## 2.2 Hoge ambities

De gemeente Utrecht zet bij de Merwedekanaalzone in op een gezonde en duurzame verdichting. De ambities in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en het Stedenbouwkundig Plan Merwede zijn hoog. Zo wordt er in de Merwedekanaalzone gestreefd naar “geen groei autoverkeer” en “een modal shift” (meer lopen, fiets en OV). Dit sluit aan bij de gemeentebreed ingezette koers uit het mobiliteitsplan SRSRSB. Daarnaast legt de gemeente de lat hoog voor een hoogwaardige groene openbare ruimte, duurzaamheid en circulariteit (in bouw en gebruik). Een aantal plannen in de Merwedekanaalzone liep al langer, zoals het Defensierrein en de Eendrachtlaan 10. Er wordt naar gestreefd om deze al langer lopende plannen waar mogelijk meer in lijn te brengen met de ambities van de omgevingsvisie deel 2.

## 2.3 Monitoring: leren en (bij)sturen

Diverse ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone (en specifiek in deelgebied 5 Merwede) zijn vernieuwend en moeten zich nog ‘bewijzen’ in de praktijk. Monitoren en het eventueel (bij)sturen van ontwikkelingen is daarom noodzakelijk.

De gemeente (en de marktpartijen) willen samen leren van de ervaringen bij deze wijze van gebiedsontwikkeling. Daarnaast is monitoring nodig om tijdig bij te kunnen sturen als dat nodig is, in het bijzonder ten aanzien van de innovatieve mobiliteitsstrategie die voor dit gebied wordt uitgerold, maar ook over duurzaamheid en circulariteit (Merwede lab), leefbaarheid in de nieuwe stadswijk en effecten van de ontwikkeling op de leefbaarheid in omliggende wijken.



### 3. Waarop monitoren?

De basis voor de monitoring zijn de 9 kerndoelen uit de omgevingsvisie deel 2. Deze kerndoelen geven aan waar de gemeente op wil sturen bij de uitwerking van de plannen voor de Merwedekanaalzone. De 9 kerndoelen zijn:

- Raamwerk op stedelijk niveau (weginfrastructuur, groen en water)
- Duurzame mobiliteit, laag autogebruik
- Gezonde mix
- Levendige wijk
- Gezond gedrag en groene omgeving
- Gezonde en veilige omgeving
- Klimaatbestendige wijk
- Energie neutrale wijk
- Kwaliteit woonomgeving

Aan elk kerndoel zijn kaders en voorbeelduitwerkingen van kaders gekoppeld in de omgevingsvisie deel 2. Omschreven staat op welke wijze de gemeente de kerndoelen wil bereiken. Aan deze kaders zijn indicatoren gekoppeld waarmee de monitoring en toetsing concreet gemaakt wordt.

Daarnaast monitoren we de veranderingen in de omliggende wijken. Deze informatie kan aanleiding zijn om aanpassingen in de omgeving door te voeren, bijvoorbeeld via de projecten die naar aanleiding van de Merwedekanaalzone in de omliggende wijken worden uitgevoerd (zie voor een overzicht van deze projecten de Buurtaanpak Rivierenwijk/Transwijk of de Buurtagenda Dichterswijk). Tot slot willen we met de monitoring de effecten van de maatregelen uit de Buurtaanpak en Buurtagenda in beeld brengen.

Bijlage 1 bevat een overzicht van alle indicatoren per kerndoel. Aan de indicatoren zijn databronnen gekoppeld. In hoofdstuk 4 wordt hier verder op ingegaan. Het indicatoren-overzicht is een voorlopig overzicht dat naar aanleiding van voortschrijdend inzicht kan worden aangepast.

## 4. Aanpak monitoring

### 4.1 Informatiebronnen monitoring: 3 'hoofdsporen'

Insteek is om de monitoring praktisch ('lean') te organiseren waarbij zoveel mogelijk wordt aangehaakt bij bestaand instrumentarium (o.a. databronnen) van de gemeente. Doel is dat informatie en inzichten snel beschikbaar zijn en gebruikt kunnen worden bij vervolgstappen in de transformatie. Ook als de uiteindelijke effecten nog niet allemaal bekend kunnen zijn, omdat nog niet alle woningen en voorzieningen gerealiseerd zijn.

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone staat niet op zichzelf. De meeste ruimtelijke plannen van Utrecht concentreren zich de aankomende jaren in Utrecht Zuidwest. Daarnaast heeft de Merwedekanaalzone effect op de omliggende wijken. De informatie voor de monitoring komt uit de diverse bronnen waarvan de belangrijkste zijn:

- a) Monitoring mobiliteit Utrecht Zuidwest (paragraaf 4.2)
- b) Monitoring gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone (breder dan alleen mobiliteit) (paragraaf 4.3)
- c) Monitoring leefbaarheid omliggende wijken (en Merwedekanaalzone zelf) (paragraaf 4.4)

### 4.2 Monitoren mobiliteit Utrecht Zuidwest

In Utrecht Zuidwest spelen naast de Merwedekanaalzone verschillende ontwikkelingen zoals de A12 zone, herstructurering en extra woningbouwprogramma in Kanaleneiland en de ontwikkeling van de Meubelboulevard, Beurskwartier en het Jaarbeurscomplex. De ambitie is om circa 28.000 woningen (dit is inclusief de 10.000 woningen voor de Merwedekanaalzone) toe te voegen in dit deel van de stad Utrecht. Met de extra woningen in Nieuwegein betreft het 32.000 woningen.

Belangrijk bij deze ontwikkeling in Utrecht Zuidwest is om inzicht te krijgen in het pakket aan mobiliteitsmaatregelen dat noodzakelijk is bij de groei met 28.000 woningen in het zuidwesten van de stad Utrecht.

## Mobiliteitsstudie Zuidwest

### *Kern van mobiliteitsstudie Zuidwest*

In de mobiliteitsstudie Zuidwest is dit onderzocht en zijn maatregelen uitgewerkt in een ontwikkelpad. Hierin staat aangegeven welke maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, auto en fiets nodig zijn bij een gefaseerde groei naar 28.000 woningen. De studie Utrecht Zuidwest is onderdeel van de actualisatie van het mobiliteitsplan Slimme Routes Slim Regelen en Slim Bestemmen (verder genoemd: SRSRSB). De analyse en het daarbij uitgewerkte maatregelenpakket sluiten aan op de stedelijke aanpak.



Vanuit de mobiliteitsstudie Zuidwest wordt gestuurd op aspecten zoals intensiteiten (auto, fiets, OV, lopen) op corridors in het gebied, het gebruik van de verschillende vervoerwijzen (modal split), drukte en oversteekbaarheid op fietspaden, doorgaand verkeer door het gebied temperen, de ontsluitingsroute via Papendorp stroomlijnen en de betrouwbaarheid van het OV verhogen.

Gezien de schaal en ambitie van de voorgenomen ontwikkelingen in Zuidwest in combinatie met het (op drukke momenten) al flink belaste verkeersnetwerk enerzijds en het streven naar “geen groei autoverkeer” en “een modal shift” anderzijds is het essentieel om de hoeveelheid verkeer in dit gebied continu te monitoren. Hiermee kan de gemeente volgen hoe de mobiliteit zich ontwikkelt tijdens de bouw van de Merwedekanaalzone en de vele andere ontwikkelingen in Zuidwest. Eventuele knelpunten kunnen door de monitoring tijdig worden gesignaleerd om zo nodig tussentijds bij te sturen.

#### *Verkeerstudie Merwedekanaalzone*

In het aanvullend MER voor de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 is onderzoek gedaan naar de effecten van de planontwikkeling op de verkeersafwikkelingen. Het Stedenbouwkundig Plan voor deelgebied 5 bevat 6.000 woningen. Of dit eindbeeld kan worden gerealiseerd is afhankelijk van:

1. extra investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer en/of aanpassingen bij de kruispunten en de aansluiting op de A12;
2. aantonen dat met het mobiliteitsconcept de planbijdrage aan de verkeersgeneratie op maatgevende kruisingen in de spits zo beperkt is dat het effect verwaarloosbaar is; dit is mogelijk als bestaande kantoren worden herontwikkeld of als de modal split van bestaande kantoren sterk naar beneden gaat.

Voor deelgebied 5 is daarom gekozen voor een ontwikkeling in twee fasen. De eerste fase waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft gaat uit van maximaal 4.250 woningen en circa 105.000 m<sup>2</sup> aan voorzieningen en andere niet woonfuncties. Uit het aanvullend MER blijkt dat een dergelijke toevoeging van stedelijke functies geen onevenredige gevolgen heeft voor de mobiliteitsafwikkeling in en om het plangebied. In deze fase wordt ook ervaring opgedaan met het mobiliteitsconcept en het verdichtingsconcept zoals dat gekozen is voor de ontwikkeling van dit gebied.

Als deze concepten zich aantoonbaar bewezen hebben, hetgeen moet blijken uit het monitoringstraject van de ontwikkeling, dan zal voor de volgende fase van de ontwikkeling een nieuw bestemmingsplan worden gemaakt die de doorgroei naar het eindbeeld van 6.000 woningen en bijbehorende voorzieningen mogelijk maakt. In dit nieuwe bestemmingsplan zal een nieuwe volledige planologische afweging worden gemaakt, waarbij gebruik zal worden gemaakt van de uit de monitoring verkregen inzichten.

### ***Mobiliteitsconcept Merwedekanaalzone***

Het mobiliteitsconcept voor Merwedekanaalzone bevat een pakket aan maatregelen voor de korte termijn. Dit pakket bestaat uit extra wandel- en fietsbruggen, invoering van een MaaS-concept, HOV, voorzieningen op loopafstand, parkeren op afstand bij de P+R-voorzieningen en invoering betaald parkeren in de omgeving) dat beschikbaar is bij de oplevering van de eerste bouwfase van het hoogstedelijke deelgebied 5 Merwede. Dit om het gewenste (mobiliteits)gedrag van begin af aan te stimuleren.

### **Mobiliteitsmonitor Utrecht Zuidwest**

De gemeente Utrecht heeft een gemeentebrede Mobiliteitsmonitor die gekoppeld is aan het mobiliteitsplan SRSRSB en laat op het niveau van de stad zien hoe de mobiliteit (op het gebied van auto, OV, fiets en voetgangers) zich ontwikkelt. Deze monitor wordt elk jaar uitgebracht om te beoordelen of de gemeente met het mobiliteitsplan op de goede weg is en de beleidsdoelen (zoals inzet fietsen en beperken autoverkeer) zichtbaar worden.

De gemeente werkt ook aan een multimodale netwerk- en sturingsaanpak. Deze aanpak vormt de basis voor het sturen en regelen van verkeer in Utrecht gegeven het actuele en beoogde verkeersnetwerk, diverse beleidsdoelstellingen en kaders op gebieds- en routeniveau en huidige en toekomstige techniek. Het resulteert (ook) in tactische kaders waarmee op lokaal niveau in de stad verkeer geregeld of bijgestuurd kan worden op route en of kruispuntniveau. Hiervoor komt veel (realtime) mobiliteitsdata beschikbaar waar gebruik van gemaakt kan worden.

Deze jaarlijkse mobiliteitsmonitor, aangevuld met data vanuit o.a. de netwerkaanpak (verkeersmanagement), biedt een goede basis om te komen tot een monitor van de mobiliteit in Utrecht Zuidwest. Wel moeten er extra indicatoren en meetlocaties worden toegevoegd om nauwkeuriger in te zoomen hoe de mobiliteit zich ontwikkelt specifiek in en van/naar dit deel van de stad. Ook zullen er verkeerstellingen bij de extra loop- en fietsroutes (en bruggen) en parkeerdrukmetingen in de omliggende wijken worden uitgevoerd vanuit de Mobiliteitsmonitor. Deze zijn ook onderdeel van de Monitor Leefbaarheid in de omliggende wijken. (Zie ook paragraaf 4.4).

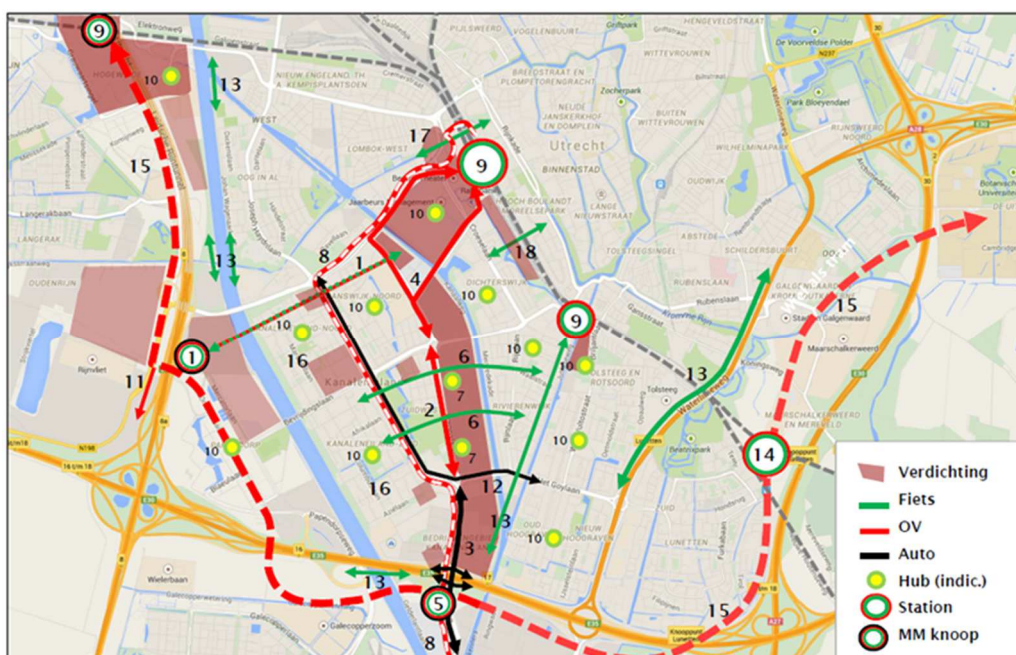
Bijlage 1 bevat een voorlopig overzicht van de indicatoren voor mobiliteit.

De huidige mobiliteitsmonitor ontwikkelt zich steeds verder om ook de actuele thema's binnen mobiliteit beter in beeld te brengen, naast de doelen vanuit het mobiliteitsplan wordt hierbij ook aangesloten bij de behoeften vanuit gebiedsontwikkelingen.

Met een uitgebreidere mobiliteitsmonitor volgt de gemeente of de mobiliteit in Zuidwest past binnen de beleidsdoelen van de gemeente en de komende gebiedsontwikkelingen. Aan de hand van de uitkomsten kan indien nodig worden bijgestuurd met aanvullende maatregelen (fysieke en/of gedrags- en communicatiemaatregelen).

De monitoring van de mobiliteit in Utrecht Zuidwest kent verschillende doelen:

1. Strategisch: volgen van de trends en ontwikkelingen in mobiliteit op gemeentelijk niveau omdat deze niet los staan van de ontwikkelingen in de mobiliteit in Zuidwest.
2. Tactisch: volgen van de actuele situatie in Zuidwest om zo nodig snel bij te kunnen sturen. Dit is input voor verkeersmanagement en/of andere (projectoverstijgende) maatregelen, incl. communicatie.
3. Projectniveau: monitoren en evalueren van de afzonderlijke projecten (zoals tellingen van fiets en auto en parkeerdruk) en zo inzicht geven in de effecten en neveneffecten van de specifieke projecten om zo nodig op projectniveau in te kunnen grijpen.



*Kaartje: Utrecht Zuidwest met locaties woningbouwprogramma en schematische weergave mobiliteitsmaatregelen.*

### 4.3 Monitoren gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone (breder dan mobiliteit)

In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 zijn condities en randvoorwaarden opgesteld voor ruimtelijke plannen in de Merwedekanaalzone. Het doel hiervan is het waarborgen van een goede leefomgevingskwaliteit. In alle stadia van de gebiedsontwikkeling (planvorming, realisatie en gebruik/beheer) wordt gemonitord dat de ambities, condities en randvoorwaarden uit de Omgevingsvisie doorwerken in het gebied:

- **Planvorming:** toets/besluitvorming bij verankering diverse afspraken (samenwerkingsovereenkomst, anterieure afspraken) en ruimtelijke plannen (zoals het Stedenbouwkundig Plan Merwede en bestemmingsplannen) door college en raad.

- **Realisatie:** toetsing bouwplannen door Checkteam/ Kwaliteitsteam (voor deelgebied 5), welstand en afdeling vergunningen (bij vergunningverlening, akkoord college en inspectie bouw en oplevering (schouw)).
- **Gebruik/beheer:** regelmatige toets, waarbij we zoveel mogelijk gebruik maken van bestaand instrumentarium als de Inwonersenquête, de Monitor Leefbaarheid (beide op niveau van subwijken). Indien cijfers op buurtniveau gewenst zijn zal de nodige verdieping (zogenaamde ‘oversampling’ voor het verkrijgen van extra respons) aangebracht worden, zoals is gedaan in de Nulmeting Leefbaarheid Rivierenwijk/Transwijk/Dichterswijk.

## Planvorming- en realisatiefase

### Deelgebied 5

Deelgebied 5 ‘Merwede’ is de eerste fase binnen de Merwedekanaalzone waar op grote schaal wordt verdicht. Voor deze ontwikkeling is binnen de projectorganisatie Merwede een zelfstandig proces ingericht voor de kwaliteitsborging en monitoring. Dit betreft een kwaliteitsteam (onder de vlag van de gemeente) en een (stedenbouwkundig) Supervisor waarin de individuele plannen van grondeigenaren /ontwikkelaars in samenhang op kwaliteit worden beoordeeld. Daarnaast is in de publiek-private samenwerking een checkteam voorzien dat toetst of individuele bouwplannen passen binnen het totaal aan afspraken die publiek-privaat zijn gemaakt over deelgebied 5. Het kwaliteitsteam is samengesteld uit deskundigen op relevante vakdisciplines en wordt benoemd door het College van B&W. Het kwaliteitsteam is direct aangehaakt bij de Commissie Welstand en Monumenten.

### *Kwaliteitsteam: toetsing ontwerp*

Het Kwaliteitsteam toetst ontwerpproducten (Structuurontwerp, VO Bouwplan, DO Bouwplan) en het bijbehorende inrichtingsplan Openbare ruimte (schetsontwerp, VO en DO). De Commissie Welstand en Monumenten volgt in haar formele adviesrol bij een aanvraag omgevingsvergunning in principe het advies van het kwaliteitsteam voor de verdere wettelijke afhandeling.

### *Supervisor*

Het Kwaliteitsteam wordt in de voorbereiding van haar besluit bijgestaan door de Supervisor die in overleg treedt met de Partijen over het Bouwplan alvorens het Bouwplan wordt beoordeeld door het Kwaliteitsteam. De supervisor adviseert vooraf het Kwaliteitsteam bij de beoordeling en wordt betrokken bij de besluitvorming. De Supervisor bekijkt of een bouwplan voldoet aan de voorwaarden van de door de Raad vastgestelde planproducten: het Stedenbouwkundig Plan Merwede en het Beeldkwaliteitsplan

Merwede. Daarnaast bekijkt de Supervisor de samenhang van bouwplannen in relatie tot de omliggende Openbare Ruimte en de bouwplannen in de directe omgeving.

#### *Checkteam:*

Er wordt door de gemeente en de private partijen ook een zogenaamd checkteam ingericht. Het checkteam zorgt voor coördinatie, monitoring en bewaking van alle programmatische, financiële en juridische afspraken die tussen gemeente en samenwerkende grondeigenaren zijn gemaakt. Dit team is ook verantwoordelijk voor afstemming tussen de plannen en de financiën rond nieuwe businesscases.

Het checkteam is verantwoordelijk voor het bewaken en aanleveren van de benodigde informatie over de voortgang van de gebiedsontwikkeling Merwede aan de Gemeente ten behoeve van monitoring. Voor wat betreft mobiliteit kan deze rol ook worden ingevuld door de nog aan te stellen Mobiliteitsregisseur.

#### *'MERWEDE lab'*

De gemeente Utrecht wenst dat de Merwedekanaalzone zo veel mogelijk energieneutraal en volgens het principe 'circulair bouwen is de norm' wordt ontwikkeld, terwijl tegelijkertijd 'gezond stedelijk leven' en 'een wijk voor iedereen' belangrijke doelen zijn voor de stad.

Met behulp van een 'MERWEDE lab' (waarin de gemeente samenwerkt met de ontwikkelende partijen in deelgebied 5) wordt verder onderzocht wat de mogelijkheden zijn. Ontwikkelingen op het vlak van energie en circulair bouwen gaan momenteel snel. Niet altijd is duidelijk wat er morgen kan. Daarnaast is kennisontwikkeling over gezondheid en sociaal ontwerp van wijken nog onderbelicht. Partijen hebben de intrinsieke wens en ambitie om van Merwede een wijk te maken waar mensen echt van houden en die zo duurzaam is als mogelijk op de volgende thema's: duurzame energie, circulair bouwen, social design en gezond stedelijk leven.

Met het 'MERWEDE lab' wordt ingezet op:

- Kennis verder ontwikkelen,
- Experimenten en innovaties opzetten en toepassen waar mogelijk,
- Geldstromen organiseren om toepassingen mogelijk te maken,
- Vooral ook de lat jaarlijks waar mogelijk verhogen op de vlakken circulair materiaalgebruik en duurzame energie.

Alle activiteiten van het 'MERWEDE Lab' zijn erop gericht om de ontwikkeling van Merwede zo optimaal mogelijk te krijgen op de gebieden energie, circulair, social design en gezond stedelijk leven. Het gaat zowel om de opstalontwikkeling als de inrichting van de (semi-) openbare ruimte. Het 'MERWEDE Lab' borgt inbedding van toepasselijke laatste innovaties en biedt ruimte voor experiment. Daarbij probeert het MERWEDE Lab zoveel mogelijk exposure en daadwerkelijke toepassingen/ programmeringen in het gebied te genereren.

Het Merwede Lab zal jaarlijks de laatste ontwikkelingen en inzichten ten aanzien van de Thema's inzichtelijk maken en verwerken in een memo, welk memo ter besluitvorming aan het Eigenarenoverleg wordt voorgelegd. Het memo zal voor het eerst verschijnen eind 2021 en per Bouwblok of Gebouw aangegeven in welke fase bepaalde minimumvereisten gelden

#### Deelgebied 4 en deelgebied 6

In deelgebied 4 is de monitoring en toetsing van de lopende plannen regulier geregeld: vaststelling bouwenvelop/stedenbouwkundig plan, bestemmingsplan en toets bij vergunningverlening en uitvoering. Dit geldt ook voor de lopende kavelontwikkelingen in deelgebied 6. Bij een grootschaliger transformatie en verdichting van deelgebied 6 zal de monitoring verder worden uitgewerkt met behulp van (de op dat moment) opgebouwde kennis en aanpak in deelgebied 5. Dit geldt zowel voor de plan- en realisatiefase als de gebruiksfase.

#### **Gebruiksfase**

Bij het monitoren van de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone in de gebruiksfase wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de Inwonersenquête, de mobiliteitsmonitor voor Utrecht Zuidwest en de in ontwikkeling zijnde stadsbrede Monitor Leefbaarheid. Paragraaf 4.4 beschrijft welke informatie wordt verzameld. Deze informatie gaat namelijk niet alleen in op Merwedekanaalzone, maar ook op de omliggende wijken.

Voor bepaalde aspecten (zoals bijvoorbeeld de wijze van gebruik van de nog te realiseren parkeervoorzieningen, het functioneren van de deelmobiliteit) is specifiek informatie nodig op het schaalniveau van Merwedekanaalzone. Deze informatie is niet beschikbaar in het bestaand gemeentelijk instrumentarium. Uitgangspunt is dat het checkteam informatie aanlevert en daarover rapporteert aan de Gemeente Utrecht. Het gaat om informatie die gemakkelijk vanuit het gebied (en op schaalniveau Van Utrecht Zuidwest) kan worden verzameld.

Voor de informatie over mobiliteit kan informatie vanuit het gebied eenvoudig worden ontsloten vanuit het op te richten mobiliteitsbedrijf (uiteraard met inachtneming van geldende regelgeving op het gebied van privacy en ten aanzien van concurrentiepositie). Vanuit het mobiliteitsbedrijf wordt een mobiliteitsregisseur aangetrokken en aangesteld die de relevante monitoring-informatie vanuit mobiliteitsperspectief kan aanleveren bij het checkteam.

#### *Mobiliteitsregisseur: regie, monitoring en bijsturing*

De Mobiliteitsregisseur krijgt de taak om het functioneren van het mobiliteitsconcept Merwede te monitoren en – waar nodig of wenselijk – bij te sturen. De

Mobiliteitsregisseur beschikt bij uitstek over de informatie die hiervoor nodig is. Hij/zij heeft inzicht in:

- Het aantal in- en uitrijders vanuit alle parkeergarages, maar ook de momenten van de dag waarop dit plaats vindt (van waaruit exact het aantal motorvoertuigbewegingen tijdens het drukste spitsuur kan worden gemeten) en de verschillende typen autogebruikers (bewoners met een abonnement, gebruikers van zakelijke abonnementen, bezoekers, deelauto's).
- Via de koppeling met en rapportage vanuit zowel de Mobility as a Service (MaaS)-dienst als rechtstreeks vanuit de aanbieders van deelmobiliteit in Merwede, is de Mobiliteitsregisseur in staat om te monitoren hoe het gebruik van het deelmobiliteitsaanbod zich ontwikkelt, en of hier voldoende van beschikbaar is. Daarnaast wordt een bewoners- of gebruikersraad ingesteld, die inwoners en gebruikers van het gebied de mogelijkheid tot feedback en invloed op het mobiliteitsconcept en -aanbod geeft. Indien nodig, kan dit aanleiding zijn om ofwel het kwantitatieve, ofwel het kwalitatieve aanbod bij te schalen.
- Tot slot krijgt de Mobiliteitsregisseur, via de gemeente en via de MaaS-aanbieder in Merwede (die de betreffende abonnementen aanbiedt aan bewoners) zicht op het gebruik van Parkeren op Afstand (POA), alsmede de momenten van de dag en bezetting van dit aanbod. Daarmee wordt het ook mogelijk om te monitoren hoe de verkeersproductie en attractie naar de POA-locaties zich ontwikkelt als gevolg van de ontwikkeling van Merwede.

Daarnaast kunnen (op aanvoeren aangeven van de Mobiliteitsregisseur en in overleg tussen de grondeigenaren private partijen onderling alsmede samen met de Gemeente) maatregelen worden getroffen, mochten de verkeersbewegingen de beoogde bandbreedtes overstijgen:

- Vanuit de monitoring van het gebruik van de garages ontstaat een zeer compleet beeld van de autobewegingen, en kan ook selectief worden gestuurd op bepaalde doelgroepen. Als bijvoorbeeld blijkt dat de druk van kortparkerende bezoekers tijdens de spits te hoog wordt, kunnen tijdelijk minder plekken beschikbaar worden gesteld aan deze doelgroep. Daarnaast kan door middel van tariefsturing ook worden gestuurd op minder autogebruik (in het algemeen of op specifieke momenten met een 'spitstoeslag').
- De gemeente beschikt, vanuit haar rol als wegbeheerder, ook over mogelijkheden om verkeer te doseren of in andere richtingen te sturen. Dit kan door middel van dynamisch verkeersmanagement, of door simpelweg minder groen licht te geven op bepaalde kruisingen (bijvoorbeeld op de inprikkers richting de Europalaan tijdens de maatgevende avondspits, waardoor het uitrijdend autoverkeer wordt gedoseerd).
- Door middel van flankerend beleid (bijvoorbeeld het invoeren van betaald parkeren in een breder gebied) en ingrepen aan de fysieke infrastructuur en/of de doorstroming daarvan (door middel van bijvoorbeeld breder dynamisch verkeersmanagement) kan de gemeente sturen in de bredere



verkeersdoorstroming in de zuidwesthoek van Utrecht. De Zuidweststudie en de Mobiliteitsvisie 2040 bieden hier al concrete handvatten voor.

#### 4.4 Monitoren leefbaarheid omliggende wijken (en nieuwe wijk Merwedekanaalzone)

De Merwedekanaalzone ligt tegen bestaande wijken aan zoals de Dichterswijk, Rivierenwijk, Transwijk en Hoograven. Onderdeel van de plannen is een betere 'verknoping' van de Merwedekanaalzone met de omliggende wijken/en de wijken met elkaar, zoals extra loop- en fietsverbindingen.

De focus van de monitoring ligt hier bij het inzichtelijk maken van de effecten van de nieuwe wijk Merwedekanaalzone (zoals bijvoorbeeld de verkeersdrukke door extra loop- en fietsbruggen, invoeren betaald parkeren, effecten op voorzieningenaanbod) op de leefbaarheid in de omliggende wijken. De metingen kunnen aanleiding zijn om in gesprek te gaan over de resultaten van de meting met de omliggende buurten. Op termijn kan de monitoring worden uitgebreid naar de nieuwe wijken van Merwedekanaalzone (na realisatie en inhuizen nieuwe bewoners).

##### *Nulmeting*

Bewoners van Rivierenwijk en Transwijk hebben in 2017–2018, tijdens het opstellen van en rond de besluitvorming over de omgevingsvisie deel 1, hun zorgen geuit over wat de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone betekenen voor de leefbaarheid van hun wijken. De gemeente heeft daarom toegezegd om de leefbaarheid van deze wijken te gaan monitoren. Hiertoe is de Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk en de buurtagenda Dichterswijk opgezet.

In het kader van de Buurtaanpak is een nulmeting voor de leefbaarheid uitgevoerd. De nulmeting geeft een beschrijving van de leefbaarheid op dit moment (0-situatie) op diverse thema's die in samenspraak met bewoners zijn gekozen (bijvoorbeeld inpassing van bruggen en vergroening in de wijk). Samen met bewoners zijn maatregelen bepaald die de leefbaarheid in de wijk vergroten. Deze maatregelen worden parallel met de ontwikkeling van Merwedekanaalzone uitgevoerd. Periodiek (bijvoorbeeld eens in de twee jaar) wordt een nieuwe meting uitgevoerd om verschillen met de Nulmeting in kaart te brengen.

De nulmeting is de eerste stap in de monitoring van de omliggende gebieden van de Merwedekanaalzone. Na realisatie van de nieuwe wijken in de Merwedekanaalzone (zoals de Wilhelmina Werf, Defensierterrein en Merwede) kan de monitoring van de leefbaarheid ook in de nieuwe gebieden worden uitgevoerd.

### *Monitor Leefbaarheid*

Op dit moment wordt een stadsbrede leefbaarheidsmonitor uitgewerkt.<sup>1</sup> Deze monitor (zie: <https://utrecht.incijfers.nl/dashboard/monitor-leefbaarheid/>) geeft zicht op de meest actuele stand van de leefbaarheid in de Utrechtse wijken en subwijken en laat zien wat de ontwikkeling is geweest. De gemeente maakt daarbij gebruik van met name onderstaande bestaande bronnen. Deze bronnen geven gezamenlijk inzicht in zowel de objectieve als de subjectieve leefbaarheidssituatie en ontwikkeling in de Utrechtse wijken en subwijken:

- Data uit de Leefbaarometer (objectieve informatie over de leefbaarheid in alle buurten en wijken in Nederland);
- Data uit de Utrechtse Inwonersenquête (gegevens over het ervaren woongenot en de ervaren veiligheid);
- Data uit Utrechtse Gezondheidspeiling (gegevens over de gezonde leefomgeving);
- Data van Politie Midden-Nederland (criminaliteitscijfers).

Deze stadsbrede Monitor Leefbaarheid, die vanaf 2020 tweejaarlijks zal worden opgesteld, is een goed basisinstrument om de leefbaarheid in de (nieuwe buurten van de) Merwedekanaalzone op termijn en de omliggende wijken per direct te monitoren. Het instrument bevat een breed scala aan indicatoren waarmee meerdere kerndoelen uit de omgevingsvisie deel 2 zijn te monitoren (gezonde mix; gezonde, groene omgeving en veilige omgeving; ruimtelijke kwaliteit). Indicatoren op gebied van duurzame mobiliteit en duurzaamheid komen respectievelijk in de monitoronderdelen a (Mobiliteitsmonitor Zuidwest) en b (Monitoring Merwedekanaalzone) aan bod (zie onderstaande tabel voor een overzicht van de kerndoelen en het monitoringsinstrumentarium/betrokken teams).

De Monitor leefbaarheid is voor een groot deel gebaseerd en geïnspireerd op de 'Nulmeting Leefbaarheid Rivierenwijk, Transwijk, Dichterswijk' die samen met bewoners is opgesteld. De Merwedekanaalzone maakt 'administratief' onderdeel uit van de subwijk Transwijk. Subwijken zijn vooralsnog het meest gedetailleerde schaalniveau binnen de Monitor Leefbaarheid. Het is daardoor niet mogelijk om binnen de Monitor Leefbaarheid ontwikkelingen in en rond de Merwedekanaalzone goed te onderscheiden en te monitoren. Dit lossen we op met een 'verdiepingslag' in de Monitor Leefbaarheid waarbij we wel meer inzicht krijgen in de leefbaarheid op wijkniveau. Hiervoor is het nodig om 'oversampling' (verkrijgen van extra respons) uit te voeren op de gewenste buurten in de tweejaarlijkse Inwonersenquête. Op een vergelijkbare manier is dit al uitgevoerd in de Nulmeting Rivierenwijk/Transwijk/Dichterswijk.

---

<sup>1</sup> Naar aanleiding van de Motie Monitoren veerkracht in wijken en buurten (M2019/2)

Daarnaast zullen er verkeerstellingen bij de extra loop- en fietsroutes (en bruggen) en parkeerdrukmetingen in de omliggende wijken worden uitgevoerd vanuit de Mobiliteitsmonitor.

In onderstaande tabel (bijlage 1) staan de kerndoelen van de omgevingsvisie deel 2 weergegeven, welke indicatoren bepalend zijn en welke instrumentarium/team bewaakt hoe en of we voldoen aan de kerndoelen.

***Voorbeeld kerndoel - indicatoren - data***

Kerndoelen van de Omgevingsvisie zijn een gezond gedrag en een groene omgeving. Om te bepalen of deze kerndoelen worden gehaald wordt o.a. voor de volgende indicatoren informatie verzameld: waardering van de groene omgeving, speeltuinen en openbare ruimte. Via oversampling van de Leefbaarheidsenquête en leefbaarheidsmonitor wordt deze informatie verzameld.

## 5. Governance monitoring

Het opdrachtgeverschap van de monitoring ligt primair bij de Ruimtelijk Regisseur Merwedekanaalzone/Utrecht Zuidwest van de gemeente Utrecht. Er is immers sprake van:

- Een publieke taak;
- Uniciteit waar het gaat om de bundeling van informatie;
- Communicatie naar raad en burgers.

### *Gemeentelijk coördinator*

De Ruimtelijk Regisseur wordt ondersteunt door een gemeentelijk coördinator (bijvoorbeeld een gebiedssecretaris) die verantwoordelijk is voor het verzamelen van de data en het opleveren van een monitoringsrapportage voor de hele Merwedekanaalzone. De M.e.r.-coördinator heeft als rol het toetsen van tussen- en eindproducten van de monitoringsrapportage.

### *Verzamelen van informatie*

Voor deelgebied 5 is er een checkteam dat gebiedsgerichte informatie aanlevert aan de gemeentelijk coördinator monitoring. Voor mobiliteit wordt een mobiliteitsregisseur aangesteld die voor het aspect mobiliteit deze rol kan vervullen. Voor de deelgebieden 4 en 6 kan de coördinator informatie verzamelen via VTH, Utrecht monitor of de gebiedscoördinatoren.

De betrokken gemeentelijk coördinator zal tijdig aangeven wanneer zij verwacht dat door het checkteam of overige betrokkenen (zoals de gebiedscoördinatoren) informatie wordt aangeleverd en op welke aspecten uit de checklist.

Eventuele aanvullend gevraagde informatie wordt tijdig afgestemd zodat deze ook

consequent kan worden geregistreerd en daarover rapportage kan plaatsvinden. Als sprake is van wettelijke belemmeringen om informatie op een bepaald aggregatieniveau te delen zal daarover collegiaal overleg plaatsvinden tussen de gemeente en de betreffende private partijen (grondeigenaren, ontwikkelaars, beleggers, woningbouwcorporaties, mobiliteitsaanbieders, andere commerciële en maatschappelijke spelers).

#### *Monitoring als input voor bijsturing*

De output van alle relevante monitoringinformatie kan worden gebruikt voor bijsturing en communicatie (naar raad en burgers). Als (een voornemen tot) bijsturing consequenties heeft voor de in de Samenwerkingsovereenkomst vastgelegde afspraken tussen gemeente en marktpartijen dan moeten deze consequenties op voorhand goed in beeld zijn en ook zijn afgestemd tussen gemeente en marktpartijen.

#### *Rapportage en communicatie*

Het college van B&W legt periodiek verantwoording af aan de gemeenteraad met een monitoringsrapportage over de ontwikkeling in (en rond) de Merwedekanaalzone. Voornemen is om de monitoringsrapportage te koppelen aan de gemeentelijke cyclus van de MPR/Voorjaarsnota.

De frequentie van monitoring en verslaglegging aan de gemeenteraad en communicatie naar de omgeving moet nog verder worden uitgewerkt. In onderstaande box zijn voorbeelden van de werkwijzen van de gemeente Rotterdam en de gemeente Delft opgenomen.

##### **Gemeente Rotterdam – monitoring Feyenoord City**

De gemeente Rotterdam heeft een monitoringsplan opgesteld voor de gebiedsontwikkeling van Feyenoord City. Jaarlijks verzamelen zij data over de voortgang en effecten van de gebiedsontwikkeling. Eens in de vijf jaar wordt een uitgebreide monitoringsrapportage opgesteld met conclusie over de realisatie van de kerndoelen. Deze 'evaluatierapportage' wordt aangeboden aan de gemeenteraad, eventueel met een voorstel voor bijsturing.

##### **Gemeente Delft – Schieovers**

Voor de ontwikkeling Schieovers stelt de gemeente Delft iedere twee jaar een monitoringsrapportage op met een evaluatie van de kerndoelen en eventueel een voorstel tot bijsturing. Daarnaast wordt ieder jaar een light-rapportage opgeleverd met een update van de belangrijkste indicatoren.

**Bijlage 1: voorlopige lijst met indicatoren**

Kerndoel	Indicatoren	Referentiekader	Databron monitoring	
	<i>Indicatoren op basis van huidige inzichten. Het is goed mogelijk dat de indicatoren de komende jaren worden aangepast op basis van voortschrijdend inzicht.</i>		<i>Bestaande databron</i>	<i>Aanvullend MKWZ</i>
Raamwerk op stedelijk niveau	Realisatie van raamwerkonderdelen (rondje stadseiland, Merwedepark, vergroening, fietsroutes, ecologische verbindingen)	Omgevingsvisie deel 2		
Duurzame mobiliteit, laag autogebruik	Intensiteiten (auto, fiets, OV, lopen) op corridors in het gebied, doorstroming, reistijden, modal split, drukte en overstekbaarheid op fietspaden, betrouwbaarheid OV, gebruik P+R-locaties, parkeerdruk in de omgeving van het plangebied, verkeersveiligheid, tevredenheid openbaar vervoer in de wijk, aandeel inwoners met OV-halte op loopafstand	Mobiliteitsstudie Zuid-West, planMER MWKZ Nulmeting Leefbaarheid Rivierenwijk/Transwijk	Jaarlijkse mobiliteitsmonitor, Provinciale data (in en uitstappen OV-haltes), leefbaarheidsmonitor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jaarlijkse mobiliteitsmonitor aanvullen met nieuwe tellingen, enquêtes modal split, wachttijdmetingen overstekplaatsen</li> <li>• Buurtaanpak Transwijk/Rivierenwijk</li> <li>• Info C team</li> </ul>
Gezonde mix Levendige wijk	Aantal gerealiseerde woningen en woningen in aanbouw, differentiatie, voorzieningen, (samenstelling, functioneren, leegstand), waardering van de woningen, waardering beschikbaarheid ruimte voor bewonersactiviteiten, tevredenheid maatschappelijk en culturele voorzieningen in de wijk, feitelijke cijfers over functiemenging (FMI, FSI, plinten, aanwezigheid van voorzieningen)	Omgevingsvisie deel 2 en stedenbouwkundig plan Merwede + SOK Nulmeting Leefbaarheid Rivierenwijk/ Transwijk	Leefbaarheidsmonitor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oversampling Leefbaarheidsmonitor</li> <li>• Buurtaanpak Transwijk/Rivierenwijk</li> <li>• Checkteam Merwede levert informatie aan.</li> <li>• Informatie ophalen bij gebiedscoördinatoren deelgebied 4 en 6.</li> </ul>

Gezond gedrag en groene omgeving Gezonde en veilige omgeving	Openbaar groen per huishouden, waardering van de groene omgeving, waardering speeltuinen, waardering openbare ruimte, ecologische waarde van het groen, zonlicht, daglichttoetreding en windhinder, tevredenheid sportvoorzieningen in de wijk Beleving van hinder tijdens de bouw, beleving van geluidhinder, beleving van luchtvervuiling, gevoel van veiligheid, ervaren van overlast door criminaliteit of vandalisme, feitelijke luchtkwaliteit en geluidsbelasting	Omgevingsvisie deel 2 (WHO-waarden, geluidambitie van de stad), stedenbouwkundig plan Merwede + SOK	Leefbaarheidsmonitor,	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oversampling Leefbaarheidsmonitor,</li> <li>• Buurtaanpak Transwijk/Rivierenwijk</li> <li>• Meten in het gebied (vb. sensoren) Checkteam Merwede levert informatie aan.</li> <li>• Informatie ophalen bij gebiedscoördinatoren deelgebied 4 en 6.</li> <li>• Info C of Q team</li> </ul>
Klimaatbestendige wijk	Hittestress, aandeel groene daken en gevels, wateroverlast	Omgevingsvisie deel 2 en stedenbouwkundig plan Merwede + SOK	Check landelijke data	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Checkteam Merwede levert informatie aan (o.b.v. Merwede Lab),</li> <li>• Informatie ophalen bij gebiedscoördinatoren deelgebied 4 en 6.</li> <li>• Merwede LAB.</li> </ul>
Energieneutrale wijk	Duurzaamheid, circulariteit en afval	Omgevingsvisie deel 2, Merwede Lab	Milieu en duurzaamheidsmonitor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Checkteam Merwede levert informatie aan (o.b.v. Merwede Lab),</li> <li>• Informatie ophalen bij gebiedscoördinatoren deelgebied 4 en 6.</li> </ul>
Kwaliteit woonomgeving	Ruimtelijke kwaliteit (positionering bouwblokken, kwaliteit materiaalgebruik, kwaliteit openbare ruimte)	Omgevingsvisie deel 2 en stedenbouwkundig plan		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Checkteam Merwede levert informatie aan (o.b.v. Merwede Lab),</li> <li>• Informatie ophalen bij gebiedscoördinatoren deelgebied 4 en 6.</li> </ul>

Bovenstaande tabel laat per kerndoel zien welke indicatoren gemonitord worden en welke databronnen hiervoor worden gebruikt. Deels kan worden aangesloten bij bestaande trajecten waarin data wordt verzameld, zoals de jaarlijkse mobiliteitsmonitor en de monitor leefbaarheid. In de kolom 'Aanvullend MWKZ' is beschreven welke inspanningen er nodig zijn vanuit het projectteam Merwedekanaalzone op (aanvullende) data te verzamelen. De kolom 'referentiekader' beschrijft in welke documenten de verwachte of gewenste ontwikkeling van Merwedekanaalzone staat beschreven en waarmee de verzamelde data uit de monitoring vergeleken kan worden. Bij het kerndoel 'Gezonde en veilige omgeving' wordt ingegaan op de leefbaarheid van omliggende wijken.