

Reactienota MWKZ

Overzicht inspraakreacties en beantwoording

(Bijlage 1 bij Reactienota)

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep
Projectteam Merwedekanaalzone

Projectmanagement
Marcel Haak

Opdrachtgever
Margo Meijer, Gemeente Utrecht

Versiedatum
16 februari 2021

Foto omslag: Luchtfoto Merwedekanaalzone door Irvan van Hemert

Bijlage 1: Inspraakreacties en beantwoordingen

In deze bijlage zijn alle ingediende inspraakreacties letterlijk opgenomen. Dit betreffen de reacties 1 tot en met 467. Bij enkele reacties zijn foto's en afbeeldingen niet opgenomen in het kader van de leesbaarheid en lengte. Dit is duidelijk aangegeven. Elke inspraakreactie is vervolgens voorzien van een verwijzing naar de desbetreffende paragraaf in de reactienota. Ook is bij bepaalde inspraakreacties in het rood een specifiek antwoord toegevoegd.

Inspraaknummer	**Inspraakreactie** Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	**Beantwoording** Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
1	De onrust die mijn mede woonbootbewoners op het Merwedekanaal voelen wil ik bij deze graag ondersteunen. Daarom heb ik ook de brief van een van de bewoners bijgevoegd, omdat ik me helemaal kan vinden in haar formulering van het probleem. Als aanvulling op het hele mobiliteitsplan wil ik aangeven dat ik me verbaas dat er in het hele plan alleen maar wordt gesproken over de fietser. "De fietser" bestaat niet meer. En zeker in 2030 is dit een achterhaald begrip. De elektrische fiets haalt ondertussen al bijna de brommer in. Het fietspad langs het Merwedekanaal wordt nu al gezien als een snelweg fietspad voor mensen die richting Nieuwegein fietsen.In het hele plan wordt er met de snelle fiets geen rekening gehouden. Als er langs het Merwedekanaal 4 extra bruggen komen zal dit de veiligheid op dit fietspad zeker niet vergroten. Ik zie al honderden fietsen die harder gaan dan 30 km per uur uitwijken voor al die fietsers die op of van de brug gaan. Alleen al voor de veiligheid is het onverstandig om hier nog eens 4 bruggen op zo'n klein stukje bij te bouwen. In 2030 zal de fiets een veel sneller vervoersmiddel zijn dan nu en in dit plan is daar dus totaal geen rekening mee gehouden. Jonge gezinnen zullen een elektrische bakfiets hebben waarmee ze hun kinderen vervoeren en dan zijn rechte fietspaden zonder steeds afslaande voorgangers alleen maar hinderlijk. Alleen al om te kijken of de visie klopt was het al verstandig geweest om eens van mobiliteisbureau te wisselen, zodat er ook door ander ogen naar dit probleem kan worden gekeken. Los van het feit dat het bijna onmogelijk wordt om met een varend schip van de Veilighaven naar de Noorder sluis te gaan vind ik het jammer dat met 4 extra bruggen er een andere waterbeleving komt. Ooit moesten woonarken opschuiven omdat men de zichtlijnen zo belangrijk vond. Mensen moesten vanuit een zijstraat naar het water kunnen kijken. Met deze 4 EXTRA bruggen haal je de beleving van het water volledig weg.	Zie de paragrafen: 2.5 Mobiliteit, 2.6 Bruggen, 2.8.1 Woonboten, 2.8.2 Gebruikers kanaal.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
1 (vervolg)	Hoezo hardlopen langs het Merwedekanaal als je steeds maar moet stoppen voor fietsers en weer onder een brug door moet. Vooral als je al zoveel woningen en hoogbouw hebt kan het rust geven om niet nog eens 4 extra bruggen te bouwen. Hou de rust en de ruimte van het Merwedekanaal. Zodat mensen ook daadwerkelijk kunnen genieten van de ruimte van water en lucht. Daarnaast ondersteun ik alle andere bezwaren van de gebruikers van het Merwedekanaal. Met het open gaan van de Leidsche Rijn naar de stad zal er veel meer vaarverkeer zijn van kleine bootjes en deze extra bruggen maken het niet veiliger op het water. Daarom pleit ik voor het extra verbreden van de bestaande bruggen en deze ook hufter proof maken, zodat springen, stenen of vuurwerk gooien naar beneden niet meer mogelijk is. Besteed daar a.u.b. ook wat meer aandacht aan.	
2	Mijn bezwaren zijn: 1. Het plan is om 10.000 woningen te bouwen. Met een gemiddelde grootte van een huishouding van 2,1 personen betekent dit dat er ongeveer 21000 mensen komen te wonen. Ter vergelijking, dit is meer dan 2 keer het inwonersaantal van het Kanaleneiland en 2 keer het inwonersaantal van een plaats als Breukelen. Hier is echter een veel grotere grondoppervlakte voor gebruikt. Deze mensen worden dus op elkaar gepropt. 2. Er is geen sprake van een groene wijk. Wat bomen en een parkje in een wijk waar huizen en flats op elkaar gepropt zijn, is geen groene wijk. 3. De wijk wordt autovrij. Dit betekent een extra parkeerdrukte in de omliggende wijken, wat een nogal a-sociale gedachte is. U verschuift de problemen naar de andere wijken. De gedachte van deelauto's is een sympathieke, maar zal niet realistisch blijken te zijn. Mensen zullen niet zomaar hun auto laten staan, of het moet in het koop- of huurcontract komen te staan, wat natuurlijk irreëel is. 4. De wijk komt in de aanrijdroute naar de Jaarbeurs. Dit leidt tot nog grotere verkeersinfarcten dan nu vaak al het geval is. Al jaren probeert de Jaarbeurs mensen te stimuleren om het openbaar vervoer te gebruiken of hun auto aan de rand van de stad te laten parkeren, maar aan de verkeersdrukte te zien op beursdagen is dit nog niet zo'n groot succes. 5. Plaatsing van extra bruggen is een vreemde gedachte, aangezien er al 3 bruggen in de nabijheid van de nieuwe wijk zijn. Deze bruggen sluiten aan midden in de Rivierenwijk en Dichterswijk wat tot grotere drukte leidt. Samengevat: Woningen bouwen is prima, maar op deze schaal is een kortzichtige gedachte en alleen maar goed voor de projectontwikkelaars. Er is geen oog voor de bestaande wijken,problemen worden juist op deze wijken afgeschoven. De bruggen zijn onnodig en maken het Merwedekanaal praktisch onbevaarbaar. Zeker voor de schepen in de Veilinghaven. Deze moeten om de paar honderd meter wachten tot iemand de brug opent. Ook zorgen de bruggen voor extra drukte in de Rivieren- en Dichterswiik.	Zie de paragrafen: 2.3 Ambities Omgevingsvisie Deel 2, 2.4 Milieueffectsrapportage (PlanMER), 2.5 Mobiliteit, 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.9 Parkeren, 2.10.1 Aantallen woningen en dichtheid.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
3	Hierbij geef ik mijn reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van een fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat. Veiligheid? Kan mijn kind straks nog alleen naar school of de speeltuin lopen als er op hoge snelheid scooters en pedelecs door de wijk rijden? Kan mijn bejaarde buurvrouw haar hondje nog veilig uitlaten op het voetpad langs het kanaal? Het enige groene speelveld in onze wijk wordt straks doorkruist of afgesneden door een fietspad waar een op aannames gebaseerde en tegenstrijdige hoeveelheid fietsers overheen zullen gaan. Hier een brug, dacht het niet. De Noodzaak? Waarom is een derde brug hier noodzakelijk als twee bestaande bruggen zo dicht bij elkaar liggen en de nieuwe brug op 200 meter van de bestaande Balijebrug komt? Uit de stukken blijkt dat de noodzaak voor de fietsbrug niet ligt in de nieuwbouwplannen voor de Merwedekanaalzone. De fietsbrug is niet noodzakelijk voor de nieuwbouw-plannen in deelgebied 4 en volgens de modellen gebruiken fietsers vanuit deelgebied 5 en 6 deze brug niet. De brug is met name bedoeld voor fietsers uit andere wijken. De brug vermindert de drukte op de Mandelabrug met slechts 6%! Daarbij is aangegeven dat de bestaande bruggen geen knelpunt vormen voor de groei en komen de fietsers weer uit op dezelfde hoofdfietsroutes. De brug draagt volgens het concept ook bij aan de gewenste fijnmazigheid in het fietsnetwerk in Utrecht. Doet niet iedere nieuwe brug die je aanlegt dit? De brug draagt dus mogelijk alleen bij op stadsniveau, maar gaat ten koste van de verbinding in mijn eigen wijk. Op basis van welke criteria? De criteria, en bijbehorende gekleurde bolletjes, die in de Variantenstudie worden gehanteerd laten zien dat de verbetering voor fietsers en voetgangers door de aanleg van de brug t.o.v. het verbeteren van de bestaande bruggen maar 12% is. De criteria zijn daarnaast onvolledig. Een eerlijke vergelijking met enkel een voetgangersbrug is niet meegenomen. Hierdoor zou, zonder dat onze veiligheid in het geding komt, verbinding ontstaan tussen de nieuwe wijk en onze wijk. Ook is vreemd genoeg de impact op onze bestaande wijk niet meegewogen in de criteria, noch in het besluit tot een brug. Hoe kan op basis van oneerlijke en onvolledige criteria en zo'n kleine en subjectieve verbetering de conclusie voor een miljoenen euro kostende brug worden getrokken? Overigens, staat ook in de stukken dat financiële realisatie niet mogelijk is. Hoofdfietsroute die zich door de wijk kronkelt? Volgens de stukken zullen 5.000 fietsers de fietsbrug per etmaal gebruiken. Het CROW en de gemeente geeft aan dat hiervoor een hoofd-fietsroute van 6 meter breed asfalt wordt aangelegd. Daarboven op wordt in de stukken gesproken over een eventuele toekomstige tunnel onder het spoor tussen het Ringpark Dichterswijk en de Binnenstad, ter hoogte van de Nicolaas Beetstraat. Als deze tunnel er in de verre toekomst daadwerkelijk komt, zullen er nog veel meer (snelle) fietsers (en brom-mers/ scooters) door onze wijk gaan rijden. Los van de nog grotere onveiligheid die dan ontstaat, gaat dit nog verder ten koste van de groene wandelverbinding tussen het Ringpark, het Heycopplantsoen en het Merwedeplantsoen. In de eerder genoemde criteria is niet meegenomen wat de invloed van een dergelijke tunnel zou zijn. Die zou zeker van invloed zijn op de kleuren (of numerieke waarden) aangezien er dan veel meer fietsers komen. Ofwel, de procentuele verbetering door de komst van de fietsbrug wordt nog kleiner en waarschijnlijk zelfs negatief.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: Kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
3 (vervolg)	Besluit op basis van? Het model dat is gebruikt om het aantal fietsers op de brug zo zwak te onderbouwen is niet meer dan een globale indicatie, er is in Nederland namelijk geen betrouwbaar fietsmodel. De besluitvorming vindt dus plaats op basis van aannames, terwijl ik zou verwachten dat een besluit pas wordt genomen op het moment dat er of draagvlak, of een bewezen urgentie is. Daarnaast komt de vraag op: welke uitgangspunten de gemeente het zwaarst laat wegen? Er zijn genoeg plaatsten in Utrecht waar bruggen meer dan 500 meter uit elkaar liggen en geen nieuwe brug wordt gepland. Ook worden bruggen in deelgebied 4 afgewezen omdat ze te dicht bij een bestaande brug liggen, terwijl het daar ook over 200 meter gaat. Wat is te dichtbij en wat is te ver uit elkaar? Dit lijken rekbare begrippen zonder basis. Daarnaast wordt verwezen naar richtlijnen van het CROW instituut. Terwijl het CROW heel duidelijk maakt dat afstanden of hoeveelheden slechts richtlijnen betreft, verheft de gemeente deze richtlijnen tot eisen. Eerder heeft de gemeenteraad een andere CROW richtlijn, namelijk de omrijdfactor van 1,4, vastgesteld in het Mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen’. Deze vaststelling wordt nu juist weer terzijde gelegd. Als je fietsafstand meer dan 1 km is, draagt de brug bij de Heycopstraat op geen enkele manier bij aan het verkorten van deze omrijdfactor. En het is volgens de onderzoekers juist voor de lange afstanden (fietsers uit andere wijken) nodig om een aantrekkelijke route te creëren. Deze aantrekkelijke routes zijn er dus al binnen de omrijdfactor. Vraag aan u: Ik verzoek u, het college en de gemeenteraad, op grond van bovenstaande, om: • de wijk en de speelplek voor onze kinderen veilig te houden, zodat Utrechters in de bestaande wijken veilig en leefbaar kunnen blijven wonen; • het groen in onze wijk te beschermen en te behouden; • de noodzaak van de brug ter hoogte van de Heycopstraat te heroverwegen door een serieuze studie te doen naar het nut en de noodzaak van een hoofdfietsroute dwars door de Dichterswijk, waarbij de draagkracht van en in de wijk en het negatieve effect van de brug en hoofdfietsroute eerlijk worden onderzocht; • de planning van de uitwerking van de brug los te koppelen van de besluitvorming over de bouw in de Merwedekanaal-zone en uit te stellen tot na de realisatie van de beoogde fietstunnel en de verbeteringen aan de Balijelaan en andere bestaande fietsroutes en kruispunten, zodat een realistisch beeld van de werkelijke belasting van die routes op te maken is.	
4	Met veel belangstelling hebben we kennis genomen van het nieuwbouwproject Merwedekanaalzone. We willen met deze ‘reactie’ laten weten zeer nieuwsgierig te zijn naar de plannen en graag meer informatie te willen. Wij hebben interesse in de spreekuren ‘groot’ van 5 en 10 februari. We kunnen beide dagen en worden graag voor één van deze twee spreekuren uitgenodigd. Enige onduidelijk bestaat er over het opstellen van de ‘reactie’. We willen u graag meer informatie geven, maar weten niet precies wat u in dit stadium van ons wil weten. Is er bijvoorbeeld een formulier wat we kunnen invullen zodat u alle benodigde informatie van ons heeft?	Specifiek antwoord: Dank voor uw reactie en leuk om te lezen dat u interesse heeft in de ontwikkelingen van de Merwedekanaalzone. In deze reactienota leest u wat de opmerkingen c.q. vragen die zijn ingediend tijdens de inspraakperiode. Via de website kunt u zich abonneren op de nieuwsbrief en zo op de hoogte blijven van de voortgang van het project: www.utrecht.nl/merwedekanaalzone

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
5	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.
6	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.
7a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.
7b	Hierbij geef ik onze reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van een fietsbrug ter hoogte van de Heycop-straat. Op dit moment zijn er twee parkeergarages voor de appartementen. Een aan de Voorsterbeeklaan - t.bv. appartementen aan de Rolderdiephof en één aan de Heycopstraat - tbv appartementen Voorsterbeeklaan-Heycop-straat. Beide parkeergarages komen uit op de Heycopstraat. Dit jaar worden er ruim 400 appartementen gebouwd aan de Heycopstraat - voormalig Royco terrein. Ook deze appartementen krijgen een parkeergarage met entree en uitgang Heycopstraat.! Tegenover de nieuwbouw staat een lagere school waar dagelijks kinderen gehaald en gebracht worden met fiets en auto- een drukte van jewelste. In het nieuwbouwplan vm Roycoterrein komt nog een extra parkeergarage - aan de Groenstraat - nieuwe straat!- met uitrit naar de Heycopstraat.!! Op de hoek Heycopstraat-Croeselaan zit een restaurant waar dagelijks bevoorrading voor nodig is wat via de Heycopstraat afgewikkeld gaat worden. Dan vinden er geregeld verhuizingen plaats bij de appartementen - ook dit verloopt via Heycopstraat. En dan nog de dagelijkse vuilnis-wagens die de ondergrondse containers aan de Voorsterbeeklaan en bij de school - Heycopstraat - komen ledigen. En dan nog een puntje. Op 23 november 2019 heeft de feestelijke aftrap plaatsgevonden voor realisatie Ringpark Dichterswijk. De Merwedekanaalzone met onderdeel Heycopplantsoen is hier onderdeel van.!!!!!!! In aanwezigheid van wethouder Verschuure.!!! Op 5 oktober 2019 - actiedag Rivierenwijkers - tegen de bruggen - is er een petitie aan-geboden aan wethouder Diepeveen. De vraag - zijn de wethouders op de hoogte van elkaars takenpakket. Aan de ene kant een greenpark bevorderen en aan de andere kant bruggen laten bouwen.!!!! Het Heycopplantsoen is een druk bezocht plantsoen voor kinderen met ouders. Laat dit plantsoen zo blijven!!!	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.
8	Zie inspraakreactie 3, met als aanvullende opmerkingen: - De benodigde hoofdfietsroute van 6 meter breed vanaf de fietsbrug gaat ten koste van het enige groene speelveld bij het schip; - Als er een tunnel bij de Nicolaas Beetstraat komt dan is een fietsroute via de Rolderdiephof/haven de enige die past. Dan is er een stoplicht nodig om veilig van school naar het schip te kunnen, naar de wijk achter Rolderdiephof. Dus stoplicht hoek Dekerstraat/Heycopstraat/Rolderdiephof/; - Het is heel onveilig op de Balijebrug met mensen die daar willen oversteken en geen hek tussen fietsers en brug. Aandachtspunt bij het verbeteren van de Balijebrug; - Er worden wel minimale eisen gesteld omtrent afstand bruggen etc., maar waar blijft de gemeente met minimale eisen voor speeltuinen en groen? Harde criteria voor de vastgoedmensen?	Zie de paragrafen: 2.6 Brugggen, 2.7 Bruggen: Kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk. Specifiek antwoord: Op de Balijebrug is het inderdaad mogelijk gemaakt dat fietsers gemakkelijker kunnen oversteken bovenop de brug. Fietsers die dit spannend vinden, kunnen via de Kanaalweg onder de brug door. Bij de toekomstige verbetering van de Balijebrug wordt de oprit naar de bestaande fietspaden verbeterd. Ook voor speelruimte en groen stelt de gemeente eisen, zie de hoofdstukken 6.1.2 en 6.1.4 uit de Omgevingsvisie deel 2.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
9	Hierbij maak ik gebruik van de inspraakronde Merwedekanaalzone van 30 januari tot 11 maart 2020. Ik reageer op de plannen met deelgebied 5. Ik wil allereerst stellen dat ik het een goed idee vind om eerst binnen de stadsgrenzen te kijken naar mogelijkheden tot bebouwing. Zolang we geen ontmoedigingsbeleid hebben op het krijgen van baby's, moeten we die baby's ook huizen geven als ze ouder zijn. Maar nu zou ik willen reageren op de plannen voor deelgebied 5. Ik begin met de fraaie folder die de gemeente Utrecht heeft verspreid. Op de tekening zien we een uitwerking van de plannen die er bestaan mbt. deze Merwedekanaalzone. Opvallend is dat deze tekening gemaakt is vanuit een gezichtspunt dat geen bewoner van de Rivierenwijk ooit zal innemen. Tenzij zo'n bewoner op de rug van een meeuw meelift, of een laagvliegende helikopter huurt. Het wordt een heel ander verhaal als je je voorstelt dat je vanuit een van de woonarken tegen dit plaatje aankijkt. Of wandelt of fietst aan de overkant van hert water. Dan is je horizon wel ongeveer verduisterd... De plaatjes in de binnenkant van de folder zijn plaatjes vanuit de nieuwe wijk die in deelgebied 5 dient te verrijzen. Persoonlijk kan ik niet begrijpen waarom we nog steeds dit soort blokkendozerij toestaan, met wat boompjes erbij om het fantasieloze effect ervan te maskeren. Mensen gaan erin wonen omdat ze dolgraag een plek willen, maar je kunt op je klompen aanvoelen dat deze woningen wel de behoeften van het lichaam, maar niet die van de innerlijke mens kunnen huisvesten. (Aspecten als kleur, uniciteit/mogelijkheid tot identificatie met je eigen huis, afwisseling, bijvoorbeeld in materialen of plaatsing van de ramen, diagonale en ronde lijnen ipv. alleen rechte lijnen etc. zijn hierbij cruciaal, er wordt steeds meer onderzoek hierover gepubliceerd). Tot zover mijn bezwaren tegen de nieuw te bouwen legoblokken in de Merwedekanaalzone. Het 'groene' aspect van de nieuw te bouwen wijk vind ik heel goed! Ik vrees alleen dat het nodig zal zijn om mensen een overeenkomst te laten tekenen dat zij werkelijk niet meer dan het toegestane aantal auto's zullen aanschaffen. Want ik heb zelf geen auto meer uit milieuoverwegingen, en weet hoe ontzettend lastig dat is, ook al is er in de stad redelijk openbaar vervoer. Maar de problemen beginnen als je kinderen hebt die naar allerlei clubs moeten, als je voor een week boodschappen moet doen omdat je allebei werkt, als je ergens heen moet en 's avonds niet meer weg kunt komen omdat er laat op de avond geen vervoer meer is, als je grote dingen moet vervoeren, als je snel heen en weer moet omdat iemand ziek is, etc. etc. Ik ben er haast zeker van dat zonder een bindend contract de mensen die in deelgebied 5 gaan wonen wel degelijk 1 of meer auto's zullen kopen/leasen/van de zaak zullen krijgen, en die dan zullen parkeren in de Rivierenwijk of elders. (Norm in de wijk is 0,3; terwijl de 0,7 in de rest van Utrecht al heel ambitieus blijkt). Betaald parkeren helpt daarbij wel (hoewel de Rivierenwijkers daar natuurlijk verre van blij mee zijn), maar men zal zeker een weg proberen te vinden om de auto kwijt te raken! En is er genoeg geregeld voor de auto's van bezoekers, dokters, mantelzorgers, klussers, winkelbevoorrading, cultureel gerelateerd verkeer, evenementenbezoekers ect? Ik krijg sterk de indruk dat daar wel aan gedacht is, maar dat de ruimte die dit zal innemen erg wordt onderschat.	Zie de paragrafen: 2.4 Milieueffectrapportage (PlanMER), 2.5.2 Innovatieve mobiliteitsstrategie, 2.6 Bruggen, 2.8 Bruggen: Impact op de omgeving, 2.10 Stedenbouwkundig Plan Merwede.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
9 (vervolg)	Nu komen de punten die u wel vaker zult lezen. Maar ik hoop dat dat niet betekent dat u een beetje immuun gaat worden voor deze bezwaren: • De Milieu Effect Rapportage (MER) laat maximaal 4000 extra woningen toe in deelgebied 5. Wat u me echt moet uitleggen: hoe kunt u een projectbureau aan de gang laten gaan met een voorstel van 6000 extra woningen? 7250 woningen in totaal op 24 hectare? Hoezo gezond??? En een stuk groen tussen hoogbouw is zo'n achterhaald concept... • 5 Bruggen extra plus de 2 die er al zijn over het Merwedekanaal: dat wordt een soort ribbenkast van bruggen over dit water. 7 Bruggen binnen 1,7 kilometer is erg veel. Dit is slecht voor de blik over het water, slecht voor het scheepsverkeer (dat wordt een soort hordenlopen!) voor de scouting en slecht voor de roeiers. Er is voor zover ik weet nog steeds niet voldoende onderzoek gedaan naar de noodzaak van zoveel extra bruggen. En de kosten, is daar naar gekeken? Ook de kosten van het onderhoud? Al die bruggen moeten goed open kunnen voor het vaarverkeer dat ook zal toenemen. Zulke bruggen zijn enorm duur, wil het er ook nog een beetje uitzien, en willen ze voor voetgangers met stok of rollator begaanbaar blijven.... • Het feit dat er woonarken weg zullen moeten om plaats te maken voor bruggen is natuurlijk een ramp voor de betrokken huishoudens. De boten kun je verslepen, maar de mensen die erop wonen zijn in hun wijk net zo thuis en geworteld dan mensen die in een huis wonen. Wat dat betreft is er geen verschil! • Voor deelgebied 5 betekent de bebouwing met de bruggen 8000 extra fietsers door de Waalstraat, 4000 extra door de Zijldiepstraat. Dit zal knelpunten en gevaarlijke situaties (Gertrudisschool) doen ontstaan, waar onvoldoende naar is gekeken. De bekende knelpunten (zoals de kruising Vondellaan- Croeselaan) worden hier ook niet mee opgelost. • De geluidsoverlast voor de mensen van de woonarken en het Merwedeplantsoen is al begonnen, en zal erg lang gaan duren. Ik slaap al met oordoppen, de slopers beginnen om 7 uur. Nu vind ik dat heel respectabel, maar ik werk zelf tot in de kleine uurtjes en dan is 7 uur opstaan op den duur onmogelijk vol te houden. Als de fietsbruggen er allemaal komen betekent dat een veel grotere drukte, en blijvende overlast. Scooters, Babboe bakfietsen, elektrische fietsen kun je niet tegenhouden; ze geven geluidsoverlast en gevaar vanwege de snelheid. • Het mooie Merwedeplantsoen zal zijn functies als speel- voetbal- recreatie- en buurtontmoetingsplek verliezen. Persoonlijk vind ik dat een ramp, want dit plantsoen is, met het zicht over het water, de reden dat wij hier wonen. De bomen die gerooid zullen moeten worden betreur ik meer dan ik kan beschrijven. Kortom: ik snap dat er gebouwd moet worden, en oog voor ecologische aspecten acht ik noodzakelijk. Maar ik ben ontevreden over de plannen, omdat ik vind dat er nog veel te veel onduidelijkheden en aannames in zitten. Concrete uitwerkingen van het verkeersplan voor de Rivierenwijk zijn nog niet bekend. Het gaat natuurlijk ook om geld, prestige en het 'just do it' gevoel. Maar laten we ons alsjeblieft niet gek laten maken!!	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
10	Ik wil graag reageren op de plannen voor ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Er is in Utrecht een groot gebrek aan woningen voor GEZINNEN (huishoudens met 3 tot 5 personen) met een kind met een beperking. Ik ben zelf moeder van 1 kind met een beperking en 1 kind zonder beperking. Wij wonen in een koopwoning die eigenlijk niet geschikt is voor ons, en die mijn dochter beperkt in haar ontwikkeling naar een zo zelfstandig mogelijk leven. Ik zie dat bij een flink aantal gezinnen om ons heen. Wij (en zij) willen niet weg uit Utrecht. De zorg en voorzieningen zijn hier goed geregeld, we wonen op fietsafstand van de speciaal onderwijs school van mijn dochter (maken dus geen gebruik van leerlingen-vervoer), alle zorgverleners wonen in Utrecht en we hebben een sterk sociaal netwerk dat kan inspringen bij calamiteiten waardoor we niet extra leunen op gemeentelijke voorzieningen. Kortom, we willen in Utrecht blijven maar we kunnen geen geschikte woning vinden. Wat wij nodig hebben is niet een volledig aangepaste woning maar een woning die op maat aan te passen is aan wat er nodig is en die groot genoeg is om met het héle gezin te wonen, buiten te spelen en samen te leven. De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone zou hier zo geschikt voor zijn! Je kunt als huiskoper dan al in de tekenfase de juiste beslissingen nemen. Dit brengt waarschijnlijk amper extra kosten met zich mee omdat een woning bouwen zonder drempels niet meer kost dan een woning bouwen met drempels. Het gaat pas geld kosten als je in een bestaande woning drempels moet gaan weghalen, deuren moet gaan verbreden of een slaapkamer moet bouwen op de begane grond. Ons verhaal geldt voor tenminste nog 3 gezinnen in Utrecht die ik persoonlijk ken. Zou het niet geweldig zijn als binnen de gebiedsontwikkeling van de Merwedekanaalzone woningen komen die voor deze gezinnen de woningnood kan oplossen! Ik heb ideeën en denk hier heel graag over mee! En, als ik dan verder droom en filosofeer, zie ik zelfs een plek voor me waar 3 of 4 gezinnen geclusterd wonen, gemengd met studentenwoningen waar plek is voor studenten met affiniteit met de doelgroep die in kunnen springen in de zorg voor de kinderen. De Merwedekanaalzone is nog zo in ontwikkeling dat de kansen nagenoeg voor het oprapen liggen. Misschien wel een samen-naar-school project, speelplekken waar iedereen terecht kan, waar kinderen met en zonder beperking samen op kunnen groeien en bouwen aan een inclusieve samenleving. Dan krijgt dit project een bijzondere waarde voor iedereéén. Het zou uniek zijn in Nederland! Kunt u meedenken?	Zie de paragraaf: 2.11.1 Doelgroepen. Specifiek antwoord: In het kader van de mogelijkheden voor collectief particulier opdrachtgeversschap: Er is op dit moment nog geen intekenlijst voor belangstellende woningzoekenden in de Merwedekanaalzone. Zodra dit wel het geval is, zullen we dit bekend maken in onder andere de nieuwsbrief Merwedekanaalzone. U kunt zich hiervoor inschrijven. Op www.utrecht.nl/merwedekanaalzone vindt u meer informatie over de gebiedsontwikkeling in de hele Merwedekanaalzone.
11	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.
12	Bij deze wil ik reageren op de voorgenomen bouwplannen met betrekking tot de Merwedekanaalzone. Ik woon nu een kleine vijftien jaar op adres Kanaalweg xx, een zeer aangename en rustige oase in de stad Utrecht. De voortzetting van dit woongenot wordt bedreigd door de bouwambities van de stad Utrecht, met name door de bouw van woonblokken 6 en 5.	Zie de paragrafen: 2.10.1 Aantallen woningen en dichtheid, 2.10.2 Hoogte, geen aansluiting op de omgeving

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
12 (vervolg)	Ik maak hier bezwaar tegen met de volgende argumenten: 1. Mijn hoeveel licht zal afnemen, immers deze gebouwen zullen een bouwhoogte hebben van tussen de 5 en 10 verdiepingen. 2. Deze twee gebouwen zijn gesitueerd tov mijn woning op het zuiden/zuid westen. Door de hoogte van deze gebouwen zal zonlicht mijn huis en tuin niet meer bereiken. 3. Doordat bouwblok 6, met tussen de 5 en 10 verdiepingen, nabij de erfscheiding gebouwd zal gaan worden, wordt mij mijn privacy ontnomen. 4. In de plannen staat dat de Kanaalweg autovrij wordt. Ik ben in het bezit van een auto en zal deze willen blijven gebruiken, ook in de toekomst. Dit geldt ook voor mijn bezoek. 5. De bouw van het geheel zal enkele jaren in beslag gaan nemen en ik voorzie gederfd woongenot in die jaren door licht- en qeluidoverlast van de bouw. Daarnaast vraag ik mij af of mijn huis het heien zal kunnen weerstaan. Bij deze roep ik de gemeente dan ook op om de hoogte van bouwblok 6 en 5 aan te passen naar maximaal de huidige hoogte van het Smartpark en op voldoende afstand van de erfscheiding.	Specifiek antwoord: Met diverse bewoners in het gebied Merwede worden maatwerkgesprekken gevoerd over de inpassing van bestaande woningen (en hun bereikbaarheid) in het stedenbouwkundige plan. Daarnaast zal bij de voorbereiding van de bouw met bewoners in het gebied afspraken worden gemaakt over bijvoorbeeld het (waar mogelijk) beperken van bouwoverlast.
13	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.
14	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.
15	Hierbij geven wij onze reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede-kanaalzone en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van een extra brug over het Merwedekanaal in deelgebied 4. Kan onze hond Kees straks nog loslopen in het losloopgebied langs het Merwedekanaal? Met haar ballenobsessie, waardoor ze met regelmaat een sprint trekt richting het hockeyveld, loopt ze nu geen risico. Als de plannen doorgaan, steekt ze straks in haar zoektocht naar een bal een druk fietspad over... Hoe bekeken voelen we ons straks op ons eigen terras, als er op steenworp afstand een fietsbrug komt? En kunnen we onze parkeergarage nog wel uitrijden, als het op de hoek van de Voorsterbeeklaan/Heycopstraat veel drukker is dan nu? U denkt wellicht, ‘dat hoort bij wonen in de stad’. Maar de huidige situatie ziet er aanzienlijk prettiger uit dan de mogelijke toekomstige situatie als er een fietsbrug komt, waar een op aannames gebaseerde en tegenstrijdige hoeveelheid fietsers overheen zullen gaan. Wij vinden een fietsbrug over het Merwedekanaal in deelgebied 4 niet nodig, niet nuttig, bezwaarlijk en zeer ongewenst. We lichten hieronder toe waarom. Niet nodig Waarom is een derde brug noodzakelijk als twee bestaande bruggen 500 meter uit elkaar liggen? Uit de stukken blijkt dat de noodzaak voor de fietsbrug niet ligt in de nieuwbouwplannen in de Merwedekanaalzone. De fietsbrug is niet noodzakelijk voor de nieuwbouwplannen in deelgebied 4 en volgens de modellen zullen fietsers vanuit deelgebied 5 en 6 deze geplande brug niet gaan gebruiken. De brug is met name bedoeld voor fietsers uit omliggende wijken van de Merwedekanaalzone. We snappen daarom eigenlijk ook niet waarom de besluitvorming over de brug wordt meegenomen in de besluitvorming over de Merwedekanaalzone?	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk, 2.9 Parkeren.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
15 (vervolg)	We hebben begrepen dat in januari 2017 de technische haalbaarheid van de Heycopbrug al eens onderzocht is en dat toen is beloofd dat de besluitvorming over de brug separaat zou plaatsvinden en niet als onderdeel van de toekomstige stadswijk. De brug draagt volgens de plannen bij aan de gewenste fijnmazigheid in het fietsnetwerk in Utrecht. Doet niet iedere nieuwe brug die je aanlegt dit? Wij kunnen veel plekken bedenken waar bruggen van meer toegevoegde waarde zouden zijn en waar waarschijnlijk ook meer draagvlak onder wijkbewoners is. De brug draagt dus alleen bij op stads-niveau, maar gaat ten koste van de verbinding in onze eigen wijk! Daarnaast wordt in de stukken beschreven dat de brug bijdraagt aan het verlichten van de drukte op de bestaande bruggen. Er zal hoé dan ook veel aanpassing hoofdzakelijk zijn om de bestaande bruggen geschikt te maken voor de toename van het aantal fietsers vanuit de Merwedekanaalzone. De geplande brug vermindert de drukte op de Mandelabrug met slechts 6%! Niet nuttig. Eerder heeft de gemeenteraad een omrijdfactor van 1,4 vastgesteld voor fietsers in het Mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen’. Met die factor in gedachten is de fietsbrug bij de Heycopstraat enkel van meerwaarde als je een fietsafstand van minder dan 1 km aflegt. Dit is in tegenspraak met de modellen die zeggen dat de brug vooral bijdraagt voor fietsers uit omliggende wijken van de Merwedekanaalzone (zij zullen altijd meer dan 1 km fietsen). Voor voetgangers is de brug ook niet van veel toegevoegde waarde. Uit het onderzoek blijkt, dat een extra brug een minimale verbetering geeft in het gebied dat bewoners binnen x minuten kunnen belopen. Bovendien wordt gesuggereerd dat bewoners uit de Dichterswijk voordeel zouden hebben van de brug, wat niet het geval zal zijn. In Deel-gebied 4 komen amper voorzieningen en als wij vanuit de Dichterswijk van voorzieningen in Deelgebied 5 of 6 gebruik zouden willen maken, kunnen we prima over de Balijebrug lopen. Sterker nog, dan zullen we waarschijnlijk fietsen over de Balijebrug! Maar alle voorzieningen zijn voor ons nu al op loop- of fietsafstand, dus de behoefte is er bij ons niet. De fietsbrug is last but not least niet nuttig, want de brug lost het werkelijke probleem niet op. Het werkelijke probleem wordt volgens de stukken veroorzaakt door opstoppingen bij de overgang van de van Zijstweg met de Croeselaan en op de kruising van de Balijelaan met de Rijnlaan. De fietsfiles die daar ontstaan, worden niet verminderd door de extra fietsbrug. De fietsers komen linksom of rechtsom weer uit op deze knelpunten. Naast een onterechte en zelfs oneerlijke kleurtoekenning aan de criteria die in bijlage 1.4 (Variantenstudie) worden gehanteerd (een brug leidt op het punt van inpassing in bestaande straten tot slechts 1 kleur verslechtering t.o.v. geen brug terwijl er 5000 fietsers bijkomen? En ditzelfde geldt voor het criterium van doorsnijding van het park/ plantsoen?), missen er ook criteria. Bijvoorbeeld het gevoel van veiligheid in de wijk, het feit dat de kanaalzijde de rustige kant van onze wijk is, die nu ook een drukke kant zal gaan worden door een nieuwe toegangsweg. De huidige criteria laten zien dat de verbetering voor fietsers en voetgangers door de aanleg van de brug t.o.v. het verbeteren van de bestaande brug-gen 12,5% is. 1 Hoe kan op basis van zo'n kleine verbetering de conclusie voor een miljoenen euro kostende brug worden getrokken? Overigens, staat in de stukken dat er geen geld is voor de brug... Bezwaarlijk. Wij vinden een fietsbrug gevaarlijk omdat onze in- en uitgang van de parkeergarage uitkomt op het fietspad dat nodig zal zijn om de toestroom van fietsers weg te leiden. Daarnaast zal het rijden door de wijk met haar smalle straten er niet veiliger op worden. Met als dieptepunt de Heycopstraat. Daar is het nu als de school start (en kinderen bij het kinderdagverblijf worden gebracht) al gevaarlijk druk. Op ditzelfde tijdstip zullen ook veel fietsers die de fietsbrug willen gebruiken om richting hun werk gaan.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
15 (vervolg)	In het Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen' staan de volgende passages: • "Het doorfietsnetwerk is onderdeel van het hoofdfietsnet, alleen kiest en ontwerpt de gemeente zo dat fietsers lange afstanden kunnen overbruggen met minimale stops en beperkte stedelijke drukte onderweg." • "Hoofdfietsroutes vormen het fijnmazige fietsnetwerk door de stad (buiten de binnenstad bij voorkeur asfaltverharding, maaswijdte 400), soms langs drukke straten." • "Doorfietsroutes zijn bedoeld als exclusieve, snelle verbindingen voor langere afstanden langs routes met minder auto-verkeer (en om de binnenstad heen). Het gaat om extra brede paden met asfaltverharding." De brug zou bijdragen voor fietsers uit andere wijken dan de Merwedekanaalzone. Zoals genoemd zijn voor lange afstanden minimale stops en beperkte stedelijke drukte onderweg van belang. Waarom wil de gemeente dan een hoofdfietsroute aanleggen die dwars door een woonwijk met smalle straten gaat? Wij vinden de komst van een fietsbrug tot slot bezwaarlijk, omdat deze extra brug er mogelijk voor zorgt dat (bezoek van) bewoners van Deel-gebied 4 buiten kantoortijden hun auto bij ons in de buurt zullen parkeren. De parkeerdruk is buiten kantoortijden al erg hoog en neemt hiermee alleen maar toe. Wij zijn blij dat het gratis parkeren in de wijk is en zien de invoering van betaald parkeren niet als oplossing voor dit probleem (dit zal naar verwachting alleen tijdens kantoortijden leiden tot minder parkeerdruk). Zeer ongewenst De fietsbrug is ongewenst, omdat het ons wandelrondje langs het kanaal met de hond minder prettig maakt, we moeten dan oppassen voor kruisende fietsers. De rust die we nu ervaren als we wandelen door de wijk, wordt verstoord door toekomstige fietsers. Daarnaast worden ons uitzicht en onze privacy minder, omdat ons terras bijna grenst aan de fietsbrug. Mogelijk zullen voetgangers door onze nu nog rustige semi-openbare binnentuinen gaan lopen om zo de kortste route naar het station te lopen. Op dit moment worden de binnentuinen met name gebruikt door bewoners, wandelaars en mensen die de hond uitlaten. Stuk voor stuk bekende gezichten uit de wijk. We vinden het geen prettige gedachte dat we straks de mensen die door onze binnentuinen lopen niet meer (van gezicht) kennen, dit geeft een gevoel van onveiligheid. Bovendien worden de binnentuinen nu op kosten van de bewoners onderhouden. Als er meer vreemden doorheen gaan lopen, dan zouden we bijv, ook afvalbakken moeten plaatsen en deze frequent legen. Kunnen we ervan-uit gaan dat de gemeente deze kosten op zich neemt? Zwak verhaal Volgens de modellen die zijn gehanteerd zullen 5000 langzame fietsers de fietsbrug per etmaal gebruiken. Tegelijk wordt in de stukken gesproken over een eventuele toekomstige tunnel onder het spoor ter hoogte van de Nicolaas Beetstraat, waarmee de fietsbrug in de toekomst onderdeel van een hoofdfietsroute wordt. Naast de tegen-strijdigheid over welke fietsers de brug zullen gaan gebruiken, komt ook de weging van de gehanteerde criteria hiermee in het gedrang. Als deze tunnel er daadwerkelijk komt, zullen er veel meer (snelle) fietsers (en brommers/ scooters) door onze wijk gaan rijden. In de eerder genoemde criteria is niet meegenomen wat de invloed van een dergelijke tunnel zou zijn. De procentuele verbetering door de komst van de fietsbrug zal daarmee nog kleiner worden. Wat blijft er dan nog over om te besluiten vóór een fietsbrug? Innovatiever?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
15 (vervolg)	In alle stukken wordt gesproken over een innovatieve mobiliteitsstrategie en dynamisch verkeersmanagement. Tegelijk wordt gedacht vanuit beperkende gedachten als: files bij verkeerslichten, te veel fietsers op de Kanaalweg. Zijn daar geen innovatieve oplossingen voor te bedenken? Hoe mooi zou het zijn als het idee een eyecatcher kan zijn, in plaats van een onnodige brug als eyecatcher? Vraag aan u We verzoeken u op grond van bovenstaande, goed na te denken over de noodzaak van de brug ter hoogte van de Heycopstraat. We vragen u om het groen in onze wijk te beschermen zodat wij als Utrechters in de bestaande wijken tevreden kunnen blijven wonen. We gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.	
16	Hierbij geef ik mijn reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van een fietsbrug ter hoogte van de Heycop-straat. Veiligheid? Kan mijn kind straks nog alleen naar school of de speeltuin lopen als er op hoge snelheid scooters en pedelecs door de wijk rijden? Kan mijn bejaarde buurvrouw haar hondje nog veilig uitlaten op het voetpad langs het kanaal? Het enige groene speelveld in onze wijk wordt straks doorkruist of afgesneden door een fietspad waar een op aannames gebaseerde en tegenstrijdige hoeveelheid fietsers overheen zullen gaan. Hier een brug, dacht het niet. De Noodzaak? Waarom is een derde brug hier noodzakelijk als twee bestaande bruggen zo dicht bij elkaar liggen en de nieuwe brug op 200 meter van de bestaande Balijebrug komt? Uit de stukken blijkt dat de noodzaak voor de fietsbrug niet ligt in de nieuwbouwplannen voor de Merwedekanaalzone. De fietsbrug is niet noodzakelijk voor de nieuwbouw-plannen in deelgebied 4 en volgens de modellen gebruiken fietsers vanuit deelgebied 5 en 6 deze brug niet. De brug is met name bedoeld voor fietsers uit andere wijken. De brug vermindert de drukte op de Mandelabrug met slechts 6%! Daarbij is aangegeven dat de bestaande bruggen geen knelpunt vormen voor de groei en komen de fietsers weer uit op dezelfde hoofdfietsroutes. De brug draagt volgens het concept ook bij aan de gewenste fijnmazigheid in het fietsnetwerk in Utrecht. Doet niet iedere nieuwe brug die je aanlegt dit? De brug draagt dus mogelijk alleen bij op stadsniveau, maar gaat ten koste van de verbinding in mijn eigen wijk. Op basis van welke criteria? De criteria, en bijbehorende gekleurde bolletjes, die in de Variantenstudie worden gehanteerd laten zien dat de verbetering voor fietsers en voetgangers door de aanleg van de brug t.o.v. het verbeteren van de bestaande bruggen maar 12% is. De criteria zijn daarnaast onvolledig. Een eerlijke vergelijking met enkel een voetgangersbrug is niet meegenomen. Hierdoor zou, zonder dat onze veiligheid in het geding komt, verbinding ontstaan tussen de nieuwe wijk en onze wijk. Ook is vreemd genoeg de impact op onze bestaande wijk niet meegewogen in de criteria, noch in het besluit tot een brug. Hoe kan op basis van oneerlijke en onvolledige criteria en zo'n kleine en subjectieve verbetering de conclusie voor een miljoenen euro kostende brug worden getrokken?	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
16 (vervolg)	Overigens, staat ook in de stukken dat financiële realisatie niet mogelijk is. Hoofdfietsroute die zich door de wijk kronkelt? Volgens de stukken zullen 5.000 fietsers de fietsbrug per etmaal gebruiken. Het CROW en de gemeente geeft aan dat hiervoor een hoofdfietsroute van 6 meter breed asfalt wordt aangelegd. Daarboven op wordt in de stukken gesproken over een eventuele toekomstige tunnel onder het spoor tussen het Ringpark Dichterswijk en de Binnenstad, ter hoogte van de Nicolaas Beetstraat. Als deze tunnel er in de verre toekomst daadwerkelijk komt, zullen er nog veel meer (snelle) fietsers (en brommers/ scooters) door onze wijk gaan rijden. Los van de nog grotere onveiligheid die dan ontstaat, gaat dit nog verder ten koste van de groene wandelverbinding tussen het Ringpark, het Heycopplantsoen en het Merwede-plantsoen. In de eerder genoemde criteria is niet meegenomen wat de invloed van een dergelijke tunnel zou zijn. Die zou zeker van invloed zijn op de kleuren (of numerieke waarden) aangezien er dan veel meer fietsers komen. Ofwel, de procentuele verbetering door de komst van de fietsbrug wordt nog kleiner en waarschijnlijk zelfs negatief. Besluit op basis van? Het model dat is gebruikt om het aantal fietsers op de brug zo zwak te onderbouwen is niet meer dan een globale indicatie, er is in Nederland namelijk geen betrouwbaar fietsmodel. De besluitvorming vindt dus plaats op basis van aannames, terwijl ik zou verwachten dat een besluit pas wordt genomen op het moment dat er of draagvlak, of een bewezen urgentie is. Daarnaast komt de vraag op: welke uitgangspunten de gemeente het zwaarst laat wegen? Er zijn genoeg plaatsten in Utrecht waar bruggen meer dan 500 meter uit elkaar liggen en geen nieuwe brug wordt gepland. Ook worden bruggen in deelgebied 4 afgewezen omdat ze te dicht bij een bestaande brug liggen, terwijl het daar ook over 200 meter gaat. Wat is te dichtbij en wat is te ver uit elkaar? Dit lijken rekbare begrippen zonder basis. Daarnaast wordt verwezen naar richtlijnen van het CROW instituut. Terwijl het CROW heel duidelijk maakt dat afstanden of hoeveelheden slechts richtlijnen betreft, verheft de gemeente deze richtlijnen tot eisen. Eerder heeft de gemeenteraad een andere CROW richtlijn, namelijk de omrijdfactor van 1,4, vastgesteld in het Mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen’. Deze vaststelling wordt nu juist weer terzijde gelegd. Als je fietsafstand meer dan 1 km is, draagt de brug bij de Heycopstraat op geen enkele manier bij aan het verkorten van deze omrijdfactor. En het is volgens de onderzoekers juist voor de lange afstanden (fietsers uit andere wijken) nodig om een aantrekkelijke route te creëren. Deze aantrekkelijke routes zijn er dus al binnen de omrijdfactor. Vraag aan u Ik verzoek u, het college en de gemeenteraad, op grond van bovenstaande, om: • de wijk en de speelplek voor onze kinderen veilig te houden, zodat Utrechters in de bestaande wijken veilig en leefbaar kunnen blijven wonen; • het groen in onze wijk te beschermen en te behouden; • de noodzaak van de brug ter hoogte van de Heycopstraat te heroverwegen door een serieuze studie te doen naar het nut en de noodzaak van een hoofdfietsroute dwars door de Dichterswijk, waarbij de draagkracht van en in de wijk en het negatieve effect van de brug en hoofdfietsroute eerlijk worden onderzocht; • de planning van de uitwerking van de brug los te koppelen van de besluitvorming over de bouw in de Merwedekanaal-zone en uit te stellen tot na de realisatie van de beoogde fietstunnel en de verbeteringen aan de Balijelaan en andere bestaande fietsroutes en kruispunten, zodat een realistisch beeld van de werkelijke belasting van die routes op te maken is.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
17	Problemen fietsbrug Heycopstraat. 1. De huidige gebruiksmogelijkheden van het Heycopplantsoen worden aangetast, indien het fietspad (inclusief wandelpad): a) langs de Noordzijde van het Heycopplantsoen geprojecteerd wordt en b) breder wordt dan 3,5 meter. 2. Indien het fietspad langs de Noordzijde van het Heycopplantsoen geprojecteerd wordt, wordt ook de toegankelijkheid van het speelveld vanuit het Noorden ernstig aangetast (de fietsers vormen een gevaar voor overstekende bezoekers van het speel- en sportterrein) 3. De kruising van de Voorsterbeeklaan met het fietspad is zeer onoverzichtelijk en ongevalsgevoelig: a) het fiets- en autoverkeer vanuit de Voorsterbeeklaan heeft een vrij hoge snelheid ten gevolge van het feit dat de Voorsterbeeklaan aldaar een steile helling vertoont; b) het kruispunt is tevens de in- en uitgang van de parkeergarage onder het appartementencomplex Voorsterbeeklaan nrs. 20-50 (circa 90 parkeerplaatsen). 4. De geprojecteerde verkeersstroom van fietsers door de Heycopstraat (traject tussen hoek Voorsterbeeklaan en hoek Croeselaan) valt niet te combineren met de andere functies die dit traject van de Heycopstraat moet vervullen: a) de uitgang en toegang van/naar huisnummers Heycopstraat 21 en 23; b) verwerking van het uitgaande en inkomende auto- en fietsverkeer van de huidige parkeergarage (tegenover Heycopstraat 21 en 23) onder de twaalf appartementsgebouwen die gelegen zijn aan de Voorsterbeeklaan, Heycopstraat en Eelderdiephof (160 parkeerplaatsen); c) verwerking va het uitgaande en inkomende fietsverkeer van de brandgang gelegen tussen Heycopstraat 21 en 23; d) verwerking van het uitgaande en inkomende auto- en fietsverkeer van de binnenkort te realiseren parkeergarage (tegenover het schoolgebouw De Kleine Dichter) onder de twaalf appartementsgebouwen die gebouwd worden ten Oosten van de Eelderdiephof (160 parkeerplaatsen?); e) verwerking van het uitgaande en inkomende auto- en fietsverkeer van de (t.z.t. aan weerszijden bebouwde) Eelderdiephof f) de verwerking van de verkeerspieken in het voetgangers- en fietsjesverkeer van en naar het schoolplein.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.3 Dichterswijk.
18	Bij de Heycopstraat is het kanaal op zijn smalst. Er ligt een warmteleiding onder het water. Er ligt een woonboot. Hiertussen is weinig ruimte voor mogelijkheden van de plaats van de brug. De brug moet open kunnen voor grote schepen. Kleine boten moeten er onderdoor kunnen zonder dat de brug open moet. De te bouwen roeibotenhaven ligt vlak naast de brug. De roeiboten willen elkaar naast elkaar kunnen passeren onder de nieuwe brug. De fietsers komen langs een lagere school te rijden door de Heycopstraat. Naschoolse opvang heeft veel activiteiten op het hockeyveld. Worden deze aspecten meegenomen in de afweging van een nieuwe brug ter hoogte van de Heycopstaat.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.3 Dichterswijk, 2.8.1 Woonboten, 2.8.2 Gebruikers kanaal. Specifiek antwoord: Bij de aanlanding van de brug aan de zijde van de Wilhelminawerf wordt uiteraard ook rekening gehouden met de aldaar in aanbouw zijnde binnenhaven.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
19	Ik heb tijdens de informatiebijeenkomst ingesproken. Ik heb de gemeente gevraagd haar verantwoordelijkheid te nemen en een besluit te nemen om één brug te bouwen bij de A12 en de andere bestaande bruggen te verbreden. Wij hebben een stedenbouwkundige en een verkeerskundige gehoord maar geen landschapsarchitect. De bewoners en gemeente willen beiden plek voor groen, spelen en ontspannen/recreëren in de nabijheid. Bouw dus in deelgebied 6 één loop-/fietsbrug en kies voor optie 3: De loopfietsbrug ter hoogte van de Overijsselstraat. Landschappelijk is het een heel slecht idee om een brug ter hoogte van de Karperstraat over “De Punt” naar de Merwedezone te maken. Het open watergezicht verdwijnt. Uniek in deze stadse omgeving. Daarbij kan er niet meer door waterscouts worden gezeild. Dat wil je als gemeente toch niet op je geweten hebben. De vele bezoekers heb ik bedankt voor hun komst. Meer bezoekers dan de gemeente had verwacht aldus de dagvoorzitter.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.6 over Jutfasepunt.
20	De Dichterswijk is een kinderrijke buurt. Het aantal plekken waar kinderen buiten kunnen spelen schiet op dit moment te kort en zal nog minder worden de bij plaatsing van de nieuwe brug. Het plaatsen van de brug komt op gespannen voet te staan met de doelstellingen die de gemeente heeft in het kader van het terugdringen van overgewicht/obesitas bij kinderen. Een van de belangrijkste acties in het kader van een gezond gewicht behouden en een afname van gewicht bij kinderen is het stimuleren van het aantal uren dat zij buiten spelen (of aan sport deelnemen) en niet achter een beeld-scherm zitten. Het voor een deel opofferen van deze speel-/sportplek maakt dat nog minder kinderen buiten gaan spelen. Nu is het al ‘vechten’ om een plekje op het voetbal of hockeyveld te hebben. Om de wijk tegemoet te komen zou het mooi zijn als er een alternatieve sport-/speelplek komt in samenspraak met kinderen/jongeren. Een ander punt is de veiligheid van de kinderen op het Merwedeplantsoen. Nu spelen er kinderen van 1-16 jaar. Hoe gaat de gemeente zorgen dat de kinderen/hockeyballen/voetballen niet op het fietspad terecht komen en kinderen niet worden aangereden worden als ze de speel-/sportplek verlaten. Gaan ouders vertrouwen houden dat de kinderen alleen zonder ouders de speelplek veilig kunnen bereiken. Het zou zonde zijn als ouders hun kinderen niet meer vanaf 5 jaar zelfstandig naar de speel-/sportplek laten lopen. In andere wijken zoals Kanaleneiland zie je al dat als kinderen niet zelfstandig kunnen gaan spelen op een speelpleintje de kinderen veel minder buiten komen. Het aantal kinderen met overgewicht en obesitas is daar een van de hoogste in de stad.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk. Specifiek antwoord: de gemeente onderschrijft het belang van buiten spelen voor kinderen bij het tegengaan van overgewicht en vindt de mogelijkheid om (veilig) naar buiten te kunnen onderdeel van een gezonde leefstijl, zowel voor kinderen als volwassen.
21	Met deze brief wil ik bezwaar maken tegen de plannen van de aanleg van een fiets/wandelpad en brug over de Vaartsche Rijn. Het Hamerplantsoen is een rustpunt voor bewoners kinderen en wandelaars. Er is al zo weinig groen enz. Het is gedaan met onze rust in deze jachtige maatschappij. Hopelijk denkt u goed na over bovenstaande argumenten! Het wordt een gevaarlijke situatie voor onze kinderen die daar dagelijks fietsen. En wat dacht u van het lawaai in onze wijk.Verbreed de Socratesbrug!!	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.5 Hoograven

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
22	Wij zijn erg geschrokken van het nieuws dat er het idee is een brug te plaatsen aan het Hamersplantsoen naar de punt en Merwerdekanaal. Wij snappen de logica niet om op deze plek een brug te plaatsen en zouden daarom graag onderstaande punten opgehelderd zien. 1. Hoe hoog wordt de brug? Als deze vanuit de punt naar het Hamersplantsoen loopt kunnen er geen plezierboten meer onderdoor. Tenzij de brug open kan wat de doorstroming ook niet bevorderd. In de lente/zomerperiode is het er namelijk erg druk met plezierjachten. 2. Waar moet het verkeer naartoe? Het is een woonwijk geen verkeersplein. De bestaande wegen zijn hier niet op gebouwd. De verlengende Hoogravenseweg en met name de Karperstraat kunnen het bestaande verkeer al nauwelijks aan. Daarnaast zijn er in dit specifieke deel van Hoograven geen voorzieningen, het is geen logische route richting centraal station en Lunetten. 3. Hoe wordt de veiligheid van de spelende kinderen gewaarborgd? Kijk eens na school, vakanties of het weekend (dan wel als het niet regent) hoeveel kinderen uit de gehele wijk daar spelen. 4. Is het niet een beter idee om de brug te maken naast Op Zuid. Dan gaan het park en de speeltuin niet verloren en daar wij hebben wij als omwonenden geen last van. 5. Is er nagedacht over eventuele planschade? Graag zou ik de analyse inzien. Ik heb nu een appartement met vrij uitzicht en een rustige plek. Geen brommers en fietsers, een uniek uitzicht op het water en een mooi park.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.5 Hoograven, 2.13.2 Waardedaling woningen. Specifiek antwoord: Hartelijk dank voor uw suggestie voor de locatie van de brug. De locaties van de huidige bruggen zijn echter zo gekozen dat zij op de juiste plek in het stedelijk netwerk liggen.
23	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 22. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 22.
24	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 22. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 22.
25	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 22. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 22.
26	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 22. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 22.
27	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 22. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 22.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
28	We zien al problemen met de plannen van de nieuwe wijken vooral als we kijken naar wijken erom heen. Kijk bijvoorbeeld bij onze wijk; er komt een nieuwe brug die aansluit op het Hamerplantsoen waar heel veel extra fietsers en voetgangers worden verwacht. Wij zijn bang dat dit een probleem zal worden voor het park. Op dit moment wordt het park heel veel gebruikt door jonge kinderen en families. Als er zoveel extra fietsers door het park heen komen dan zal de veiligheid voor de kinderen in acht moeten worden genomen. Ook willen we graag dat er geen aanpassingen worden toegepast op de bestaande groene voorzieningen voor extra wegen/fiespaden, maar dat de bestaande wegen gebruikt worden. Wij snappen dat er nog geen concrete plannne zijn, maar dit is wel een zorgpunt voor ons en onze buren. Een tweede punt dat we willen aanbrengen is de parkeervoorzieningen. Het plan spreekt nu over ongeveer 1 parkeerplaats op 3 woningen, dit zal extra druk geven op omliggende wijken. Dit willen jullie oplossen door betaald parkeren, maar hoe zal dat werken met bezoekers? Een voorbeeld: bezoekers van iemand in de nieuwe wijk die met de auto komen zullen geen parkeermo-gelijkheden hebben en zullen dan in omliggende wijken parkeren, ongeacht betaald parkeren.	Zie de paragrafen: 2.6.2 Noodzaak extra bruggen? 2.6.5 Bruggen Karperstraat en Overijssellaan, 2.8.5 Hoograven, 2.5.2 Innovatieve Mobiliteits-strategie, 2.9.2 Parkeeroverlast
29	Wij vinden het een erg mooi project en kijken ernaar uit om er te gaan wonen in een prachtig huis met een tuintje. Hopelijk kunnen we ergens in de buurt onze auto parkeren, rekening houdende met de visie van de wijk. Wij staan erg achter dit groene initiatief. We houden de ontwikkelingen met plezier in de gaten en hopen heel erg dat we een woning toegewezen krijgen.	Specifiek antwoord: Leuk te horen dat u enthousiast bent over de nieuwe wijk en hier zelf zou willen wonen. Hoe u zich kunt aanmelden voor een woning verschilt per project. Via de website www.utrecht.nl/merwedekanaalzone kunt u zich abonneren op de digitale nieuwsbrief, waarmee u op de hoogte wordt gehouden van alle ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone.
29a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 29. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 29.
30	Overwegende dat: - Het Hamerplantsoen in de wijk Hoograven een mooie rustige speeltuin is voor onze kinderen, en we daar dus geen fietspad doorheen willen. We willen dat plantsoen zo houden. - De Karperstraat (in Hoograven) een smalle straat is die nauwelijks fietsers aankan en het niet wenselijk is daar extra fietsen doorheen te jagen. - Er door de aanleg van een fietspad mogelijk nieuwe gevaarlijke kruispunten gaan ontstaan (denk aan stroom van fietsers vanaf roei-vereniging (noord-zuid) die op punt van Karperstraat gaat kruisen met de nieuwe oost-west verbinding (oost-west). - De bewoners van de Verlengde Hoogravenseweg en de Julianaweg helemaal geen zin hebben in een extra door-snijding van hun straat (immers ‘t Goylaan is al een flinke doorsnijding van onze straten). - De verbinding tussen het Merwedegebied en het Hamersplantsoen niet op een logische plek voor fietsers ligt (bijvoorbeeld voor fietsers van Nieuwegein naar NS-station Vaartsche Rijn over de Jutfaseweg, of fietsers van Nieuwegein naar NS-station Vaartsche Rijn over de Jutfaseweg, of fietsers van het Merwedegebied naar Lunetten). - Een brug op dit punt daarom niet bijdraagt aan het doel. I.p.v. een snelle fietsroute naar Lunetten en NS-station Vaartsche Rijn zorgt dit voor dwalende fietsers in een wijk vol klinkerbestrating en met op straat spelende kinderen (met ballen en stepjes). Is mijn voorstel om - volledig af te zien van een fietsroute door het Hamerplantsoen en Karperstraat.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
30 (vervolg)	Hieronder heb ik nog alternatieven opgenomen: **Alternatief 1:** De brug die jullie nu hebben ingetekend tussen Zeehaenkade (Merwedegebied) en de 'punt' van de rivierenwijk is nauwelijks een probleem. De brug van de punt naar het Hamerplantsoen is echter volstrekt ongewenst als fietsbrug. - Een extra optie is om wel een voetgangersbruggetje van 'de punt' naar het Hamerplantsoen te realiseren (wandelaars zijn veel minder een last dan fietsers) en met een rondje LOPEN is niks mis. **Alternatief 2:** is om een gedeelte van de fietsbrug naar het noorden te leggen, zodat het Vliegend Hertlaan direct aansluit op de bestaande Jutfaseweg. Mijn voorstel is verder om - De brug tussen het Merwedegebied en Liesbospark wel te behouden (immers dat is een logische route die aansluit op de geasfalteerde Liesbosweg fietst logisch door naar de Waterlinieweg (tunnel naar Lunetten). Deze brug is ook vanuit Hoograven gewenst omdat we dan sneller naar Ikea en Kanaleneiland kunnen.	Zie de paragraaf: 2.8.5. Hoograven.
31	Andere locatie brug bij de punt Scouting Utrecht. Mischien mooi om brug te plannen op de plek van de historische draaibrug. Aansluitend kan dan doorgefietst worden op de Jutfaseweg. Historisch verantwoord: iets om over na te denken	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.2 Gebruikers kanaal. Specifiek antwoord: Hartelijk dank voor uw suggestie over de historsche draaibrug. Wij vinden dit een sympathiek idee. De locaties van de huidige bruggen zijn echter bepaald aan de hand van meerdere criteria, waaronder de afstand tot de bestaande bruggen en de positie in het stedelijk netwerk.
32	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 28. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 28.
33	Graag wilde ik reageren op de plannen voor de Merwedekanaalzone. Allereerst mijn complimenten voor dit mooie plan in zijn algemeen, ik vind het prachtig dat deze gemeente het lef heeft om op zo'n klein stuk zoveel woningen te realiseren, en dat het dan toch een geweldige, levendige en groene wijk zal worden met een mooie variatie aan bouwblokken en hopelijk ook aan architectuur. Als buurtbewoner ben ik zeker een grote voorstander van meer levendigheid en voorzieningen in de buurt. En een betere oplossing voor de woningnood bestaat er bijna niet. Ik heb echter ook een grote zorg: ik heb het idee dat er te beperkt naar het openbaar vervoer gekeken wordt. Er wordt naar mijn inziens te veel er vanuit gegaan dat mobiliteit per fiets en deelauto voldoende wordt geacht om zo'n dichtbevolkte wijk met zo'n lage parkeernorm te kunnen realiseren. Echter, juist als je kiest voor een lage parkeernorm, is een degelijk OV-net cruciaal. De reden dat mensen vaak een auto aanschaffen, is dat ze regelmatig grotere afstanden afleggen omdat ze in de regio of elders in het land moeten zijn. Voor werk, familiebezoek, of andere redenen. Als het hebben van een auto niet mogelijk is, moet ander vervoer die vervoersvraag oppakken. Tevens kan je ook niet iedereen zomaar op de fiets laten gaan, vooral in het stationsgebied en de binnenstad vrees ik dat het fietsnetwerk het niet aan zou kunnen om duizenden extra fietsers te verwerken.	Zie de paragraaf: 2.5.4 Openbaar Vervoer. Specifiek antwoord: ook in het gemeentebrede mobiliteitsplan (Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen) en de aankomende actualisatie hiervan is openbaar vervoer een belangrijk thema, waar de stad de komende periode verdere stappen in wil zetten.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
33 (vervolg)	Vooral de kruising Croeselaan/Van Zijstweg gaat hierbij een zeer zwakke schakel worden. Dan kom je dus al gauw uit op OV. En hierbij moet verder gegaan worden dan een enkele extra bus- of tramverbinding tussen centraal station en P&R Westraven. Een mooi voorbeeld uit de praktijk is de drukte in de ochtendspits bij halte Europaplein(de torens MAX en PUX). Het is al duidelijk dat ondanks de vele lijnen die hier passeren, de bussen deze drukte toch niet goed aankunnen, ook omdat ze vaak al vol zitten met reizigers uit de regio. Hierbij hebben we het pas over 3 torens, hoe moet dat als er straks nog eens veel van dit soort grote torens verrijzen? Wat ik graag zou willen zien, is een goed plan voor een uitgebreid OV-netwerk, waarbij de Merwedekanaalzone een eventuele nieuw middelpunt zou worden. Met snelle verbindingen per tram, lightrail of zelfs metro naar Centraal Station, de binnenstad, Sceince Park en de naburige gemeentes. Hierbij moeten forse investeringen niet geschuwd worden, doe eventueel een beroep op het miljardenfonds dat het kabinet mogelijk in het leven wilt gaan roepen. Immers, de Merwedekanaalzone wordt niet alleen een woonwijk, maar ook een bestemming die mogelijk voor mensen uit de regio belangrijk zou kunnen zijn (werken, winkelen, uitgaan, noem maar op). Als ook zij het gebied niet met de auto kunnen bereiken, is OV extra noodzakelijk. En begin niet te laat met de aanleg hiervan, eigenlijk moet het al functioneren als de eerste duizenden inwoners hun intrek nemen. Als er geen degelijk OV-netwerk komt, zal dat inderdaad hoogst waarschijnlijk leiden tot veel parkeeroverlast in de omringende wijken(ondanks eventueel betaald parkeren), het vastlopen van de Europalaan (die nou al aan zijn grenzen valt op drukke beursdagen of bij slecht weer) en infarcten op fietspaden. Ik kijk uit naar de verdere ontwikkelingen en ben benieuwd wat deze reactie verder zal betekenen voor de planvorming.	
34	In het kader van de plannen om een aantal fietsbruggen aan te leggen in de Merwedekanaalzone, wil ik als volgt reageren. Ik maak bezwaar tegen de komst van zo'n brug bij het Heycopplantsoen, omdat: a) de brug m.i. niet in een behoefte voorziet gelet op de bestaande alternatieven; b) het toestroom van het additionele fietsverkeer in dit deel van de wijk (speelplaats en school) verstorend werkt; c) voor de omringende bewoners geluidsoverlast ontstaat. Het is daarnaast niet denkbeeldig dat zo'n brug (in de avonden) een ontmoetingsplaats kan gaan vormen. Geluid over water draagt immers ver. Kortom ik zie niet in dat een fietsbrug ter hoogte van het Heycopplantsoen een verrijking vormt in de buurt. De vraag luidt of het vermeende voordeel de hier opgesomde nadelen overtreft.	Zie de paragrafen: 2.6.3 Brug Heycopstraat, 2.7 Bruggen: Onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.
35	Ik woon in Rivierenwijk in de Schipbeekstraat. Ik heb er alle begrip voor dat er nieuwe huizen moeten worden gebouwd. Mijn zorg is alleen: Is er met zoveel mensen op elkaar die allemaal leven en wonen volgens 2020 nog wel een goede luchtkwaliteit? Controleert de Gemeente de luchtkwaliteit in de stad voldoende. En wat wordt er gedaan om die luchtkwaliteit te verbeteren in de stad? Behalve auto's weren die dan mogelijk allemaal naar Rivierenwijk en omliggende wijken verplaatsen? En is het groen wat er om de wijk heen wordt gepland wel voldoende?	Zie de paragrafen: 2.4 Milieueffectrapportage (plan MER), 2.5.1 Mobiliteit: Autonome ontwikkeling: nu al druk op de weg, 2.9 Parkeeroverlast, 2.10.4 Stedenbouwkundigplan Merwede, Openbare ruimte. Specifiek antwoord: Meer informatie over wat de gemeente doet voor de luchtkwaliteit in de stad vindt u op de website: www.utrecht.nl/luchtkwaliteit

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
36	Via deze weg wil ik graag mijn zorgen kenbaar maken over de nieuwbouw in de Merwedekanaalzone. Wij wonen aan de Liesbosweg, tegenover zone 6 van het nieuw te bouwen gebied. Wij maken ons ernstig zorgen over de nieuw te bouwen fietsbruggen (verlengde van de Liesbosweg en door het Hamersplantsoen). Wij verwachten veel overlast met parkeren, wij worden de laatste straat voordat de autovrije wijk zal beginnen. Het zal makkelijk zijn hier de auto te parkeren en dan met de vouwfiets of te voet naar de autovrije wijk te gaan. Tevens zal het Hamersplansoen drastisch veranderen en niet meer het rustige plantsoen zijn wat het nu is. Onze kinderen kunnen nu zonder zorgen spelen in het rustige plantsoen. Als hier tientallen/honderden fietsers per dag langs fietsen zal het rustige karakter van het park weg zijn. Wij zien niet in waarom er extra bruggen zouden moeten komen naast de huidige bruggen die er nu al zijn? Wellicht kan het voetpad naast de A12 (viaduct) worden verbouwd naar fietsbrug? Graag horen wij van de mogelijkheden om officieel bezwaar te maken tegen bepaalde delen van het plan.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.5 Hoograven, 2.9.2 Parkeeroverlast.
37	Wij zijn inwoners van de Rivierenwijk en we sturen u deze brief als reactie op het voornemen van de Gemeente Utrecht om in de Merwedekanaalzone (MKZ) 10.000 woningen te bouwen. Vooropgesteld, wij zijn een voorstander van binnenstedelijk bouwen en achten de MKZ hier een uitgelezen locatie voor. Ook steunen wij de ambitie van de Gemeente om deze wijk, inclusief, autoluw, energie neutraal en duurzaam in te richten, waarbij lopen en fietsen centraal komen te staan in het mobiliteitsconcept. Wij hebben echter, behalve onze zorg over het aantal woningen, ernstig bezwaar tegen het aanleggen van een brug ter hoogte van de Zijldiepstraat. De negatieve effecten hiervan op zowel Rivierenwijk als MKZ wegen niet op tegen de minimale voordelen. Wij zijn dan ook van mening dat deze brug niet gebouwd moet worden. Hieronder zetten wij puntsgewijs uiteen waarom en welke alternatieven overwogen en verder uitgezocht zouden moeten worden. Argumentatie gemeente Voor het bouwen van de 2 bruggen t.h.v. deelgebied 5 worden de volgende argumenten aangedragen: 1. Veiligheid en leefbaarheid Het bouwen van bruggen is noodzakelijk om fietsstromen te spreiden over meerdere (verkeersluwe) routes; 2. Verbinding; Het bouwen van bruggen zal nieuwe doorgaande stedelijke verbindingen creëren, zodat verschillende wijken beter worden verbonden; 3. Recreatie; Het bouwen van bruggen zal het maken van korte wandel en fietsrondjes bevorderen. Veiligheid en leefbaarheid Op pagina 30 van het rapport ‘Mobiliteit Merwede Kanaalzone’ van 23-oktober-2018, opgesteld door Goudappel Coffeng (vanaf hier het ‘Mobiliteitsrapport’ genoemd) staat dat het de verwachting is dat het aantal fietsbewegingen per etmaal op de Kanaalweg toe zal nemen van 4.000 nu naar 17-18.000 in 2030. Als belangrijkste argument voor het aanleggen van de bruggen ter hoogte van deelgebied (DG)5, wordt het verminderen van het aantal fietsbewegingen op de kanaalweg en daarmee het verhogen van de veiligheid en leefbaarheid genoemd. Uit slide 24 van de college-informatiebijeenkomst voor de raad van 9-Jan-2020 (vanaf hier de college presentatie genoemd) wordt duidelijk dat de geplande bruggen in de MKZ er verder toe dienen om de kruistpunten van Zijstweg-Croeselaan, Balijelaan/Croeselaan en Socrateslaan/ Rijnlaan te ontlasten.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4 Rivierenwijk. Specifiek antwoord: Er worden veel (detail)vragen gesteld in deze inspraakreactie. Graag is het projectteam Merwedekanaalzone bereid om hier in een persoonlijk (telefonisch) gesprek een nadere toelichting op te geven. De inspreker(s) kunnen via het mailadres: merwedekanaalzone@utrecht.nl het projectteam Merwedekanaalzone bereiken voor een eventuele afspraak.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
37 (vervolg)	Met de aanleg van bruggen ter hoogte van DG5 zullen de kruispunten van Zijstweg-Croeselaan en Socrateslaan/Rijnlaan echter niét ontlast worden. Slide 25 laat immers duidelijk zien dat fietsers op de Kanaalweg met bestemming CS/ centrum-noord ook mét bruggen nog steeds voor de Kanaalweg zullen kiezen. Verder wordt de belasting van de kruising Socrateslaan/Rijnlaan vooral veroorzaak door verkeer uit de richting DG6. Op dezelfde slide (25), is te zien dat ook deze fietsers geen gebruik zullen gaan maken van de te bouwen bruggen t.h.v. DG5. Het bouwen van een fietsbrug t.h.v. DG6 met aansluiting op het noordelijke uiteinde van de Jutfaseweg (zie slide 26) lijkt de belasting van dit kruispunt veel effectiever te reduceren (van 17.000 naar 6.200). Het aanleggen van de bruggen ter hoogte van DG5, heeft dus voornamelijk het doel om het aantal fietsbewegingen op de kanaalweg te reduceren en de kruispunten t.h.v. de Balijelaan te ontlasten. Slide 27 van de college presentatie laat duidelijk zien dat het aanleggen van één brug ter hoogte van de Waalstraat hier al tot een halvering van het aantal fietsbewegingen zal leiden (van 14.000 naar 7.000). Als belangrijkste argument voor het aanleggen van een tweede brug t.h.v. de Zijldiep-straat wordt in de Omgevingsvisie (pag. 74) aangedragen dat met slechts één brug de druk van fietsers op bestaande routes en kruisingen te hoog wordt. Verder wordt gesuggereerd dat verdere verdichting van nabijgelegen buurten op Kanaleneiland in de toekomst tot extra overbelasting zou kunnen gaan leiden (geen onderbouwende cijfers beschikbaar). Echter, het aanleggen van deze tweede brug leidt slechts tot een verwaarloosbare reductie op de kruispunten t.h.v. de Balijelaan (van 7.000 naar 6.900) en een beperkte reductie in de Waalstraat (van 10.600 naar 8.000). De nadelen (hieronder opgesomd) die het aanleggen van een tweede brug ten aanzien van veiligheid en leefbaarheid met zich mee-brengt zijn daarentegen vele malen groter. Nadelen tweede brug: - Extra oost-west verbinding met veel fietsbewegingen dwars door DG5; onder 8.1.1. in de Omgevingsvisie wordt gesuggereerd dat kinderen alleen naar school kunnen fietsen, maar de aanwezigheid van 2 drukke fietsstraten, waar ook scooters, elektrische fietsen en pedelecs, gebruik van maken, zal hier als barrière gaan fungeren. - Introductie van een extra kruispunt van twee drukke fietspaden in DG5 (o-w verbinding met Kanaalweg), zal tot gevaarlijke verkeerssituaties leiden. - De aanleg van een deze brug zal resulteren in maar liefst 5.400 fietsbewegingen per etmaal in de Zijldiepstraat. - Hiermee wordt tevens een extra (en zeer gevaarlijk) kruispunt gecreeerd t.h.v. de Rijnlaan, waar dadelijk duizenden fietsers per dag de Rijnlaan over zullen moe-ten steken. - Dit gaat tenslotte ook ten koste van het schaarse groen aan zowel DG5 als Rivierenwijk zijde en verstoort daarmee de groenblauwe en recreatieve ruggengraat van het rondje stadseiland (zie 3.1.4 van de Omgevingsvisie)" waar door de gemeente zoveel belang aan wordt gehecht. Verbinding Als tweede argument voor het bouwen van bruggen wordt aangedragen dat deze nieuwe doorgaande stedelijke verbindingen zullen creëren, zodat verschillende wijken beter worden verbonden. Een goede verbinding tussen de Merwedekanaalzone en omliggende wijken is inderdaad essentieel voor het slagen dit project. De aanleg van een extra brug ter hoogte van de zijldiepstraat voegt hier echter weinig tot niets aan toe. Zoals aangegeven op pagina 27 van het Mobiliteitsrapport is een belangrijke doelstelling voor het aanleggen van bruggen het verbeteren van de loopinfrastructuur, zodat ook voorzieningen aan de andere zijde bereikt kunnen worden.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
37 (vervolg)	Met een enkele brug ter hoogte van de Waalstraat (zie pagina 28, 1 vs 2 bruggen Rivierenwijk), is het overgrote meren-deel van de faciliteiten in Rivierenwijk (gelegen aan het noordelijk deel van de Rijnlaan, tussen Waalstraat en Balijelaan) te voet echter al goed bereikbaar. Hetzelfde geldt in omgekeerde richting. Dat het aanleggen van deze bruggen ook nieuwe verbinding zal vormen met OV-knooppunten, zoals gesuggereerd wordt op pagina 31 van het Mobiliteitsrapport, is maar ten dele waar, getuige de afbeelding “Routekeuze fietsers vanuit deelgebieden MWKZ 2030, indicatief (bij optimale spreiding)” op pagina 25 van de college presentatie. Fietsers op de Kanaalweg die richting CS moeten, zullen geen gebruik maken van de nieuwe bruggen t.h.v. DG5. De kanaalweg zal daarom, bruggen of geen bruggen, een zeer belangrijke fietsroute blijven richting CS, binnenstad en Leidsche Rijn. Tenslotte wordt gesuggereerd dat het aanleggen van de bruggen wijken in Utrecht Zuid-West naar een hoger niveau zou kunnen tillen door een betere een aansluiting met de stad. Door de aansluiting vanuit Z.W. op de Europalaan en de Kanaalweg te verbeteren zal inderdaad een betere ontsluiting richting CS en binnenstad ontstaan. Reistijd-technisch zal een enkele brug ter hoogte van de Waalstraat echter volstaan. Recreatie Met 7.000 woningen in DG5, blijft er ontzettend weinig openbare ruimte over voor recreatie en voor kinderen om te spelen. In hoofdstuk 6 “Leefomgeving” in de Omgevingsvisie wordt gesuggereerd dat de openbare ruimte die er is, vrijwel geheel gebruikt kan worden voor recreatief gebruik en voor kinderen om te spelen (6.1.1. en 6.1.2). Onder 3.1.4 “rondje stadseiland” wordt zelfs gesproken over de groenblauwe en recreatieve ruggengraat van het rondje Stadseiland. Met twee drukke fietsstraten die de nieuwe wijk doorsnijden, wordt echter een dubbele dwarslaesie geïntroduceerd, die niet alleen het weinige groen aantast, maar daarmee ook het recreatief gebruik hiervan. Dit wordt bevestigt door Goudappel-Coffen in de resultaten analyse op pagina 18 van de college presentatie. Advies Omwille van de veiligheid, bereikbaarheid en de leefbaarheid, dringen wij er op aan om af te zien van het bouwen van een tweede brug ter hoogte van de Zijldiepstraat. In plaats hiervan ondersteunen wij het advies van Goudappel Coffeng op pagina 30 van het mobiliteitsrapport m.b.t. het inrichten van de Kanaalweg (hier bestempeld als relatief verkeersluwe route) als comfortabele en brede fietsroute en stellen wij tevens voor in te zetten op het inrichten van de Waalstraat als autoluwe fietsstraat (tot aan de Jutfaseweg).	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
37a	Hierbij onze reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage inzake de aanleg van een fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat. Noodzaak brug? Binnen 300 meter van de te plannen brug is het mogelijk via de bestaande bruggen Balijebrug en Nelson Mandelabrug de nieuwe woonwijken Wilhelminawerf en Defensieterrein te bereiken. Zo nodig kunnen deze bruggen worden verbreed. Deze kosten zijn lager dan een nieuwe brug. De verkeersdrukte op de Heycopstraat en Heycopplantsoen zal enorm toenemen bij een nieuwe brug. Veiligheid en speelruimte! Het Heycopplantsoen is de enige speelruimte voor kinderen binnen de Dichterswijk en wordt ook gebruikt door de nabijgelegen school De Kleine Dichter en kinderdagverblijf. Ook wordt het plantsoen voor recreatie gebruikt. Het toelaten van 5000 (snor)fietsen via de nieuwe brug zal de veiligheid in gevaar brengen. De (nacht)rust voor omwonenden en het speelplezier van kinderen zal behoorlijk in het gedrang komen. Uitzicht en rust aanwonenden! Ongetwijfeld zal onze (nacht)rust met de toename van zoveel fietsers en voetgangers ernstig worden verstoord. Ook is ons uitzicht in het geding. Ons woonplezier neemt hierbij af en we verwachten dat de waarde van ons appartement zal verminderen. Wij verzoeken u om aan het college van B & W en de gemeenteraad voor te stellen, gezien bovenstaande punten, om af te zien van de nieuw aan te leggen brug nabij het Heycopplantsoen. Graag ontvangen wij een bevestiging van ontvangst.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.
38	Hierbij geven wij onze reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van een fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat Waarom is een derde brug hier noodzakelijk als twee bestaande bruggen zo dicht bij elkaar liggen en de nieuwe brug op 200 meter van de bestaande Balijebrug komt? De brug vermindert de drukte op de Mandelabrug met slechts 6%! Daarbij zijn volgens uw adviseurs de bestaande bruggen geen knelpunt voor de groei en komen de fietsers weer uit op dezelfde hoofdfietsroutes. De brug draagt volgens het concept ook bij aan de gewenste fijnmazigheid in het fietsnetwerk in Utrecht. Doet niet iedere nieuwe brug die je aanlegt dit? De brug draagt dus mogelijk alleen bij op stadsniveau, maar gaat ten koste van de verbinding in mijn eigen wijk! Het model dat is gebruikt om het aantal fietsers op de brug zo zwak te onderbouwen is niet meer dan een globale indicatie, er is in Nederland namelijk geen betrouwbaar fietsmodel. De besluitvorming vindt dus plaats op basis van aannames, terwijl ik zou verwachten dat een besluit pas wordt genomen op het moment dat er of draagvlak, of een bewezen urgentie is. De criteria, en bijbehorende gekleurde bolletjes, die in de Variantenstudie worden gehanteerd laten zien dat de verbetering voor fietsers en voetgangers door de aanleg van de brug t.o.v. het verbeteren van de bestaande bruggen maar 12% is. Een eerlijke vergelijking met enkel een voetgangersbrug is niet meegenomen. Hierdoor zou, zonder dat onze veiligheid in het geding komt, verbinding ontstaan tussen de nieuwe wijk en onze wijk. Ook is vreemd genoeg de impact op onze bestaande wijk niet meegewogen in de criteria, noch in het besluit tot een brug. Hoe kan op basis van oneerlijke en onvolledige criteria en zo'n kleine en subjectieve verbetering de conclusie voor een miljoenen euro kostende brug worden getrokken?	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
38 (vervolg)	Overigens, staat ook in de stukken dat financiële realisatie niet mogelijk is. Wij verzoeken u, het college en de gemeenteraad, op grond van bovenstaande, om: de wijk en de speelplek voor onze kinderen veilig te houden, zodat Utrechters in de bestaande wijken veilig en leefbaar kunnen blijven wonen; het groen in onze wijk te beschermen en te behouden; de noodzaak van de brug ter hoogte van de Heycopstraat te heroverwegen door een serieuze studie te doen naar het nut en de noodzaak van een hoofdfietsroute dwars door de Dichterswijk,waarbij de draagkracht van en in de wijk en het negatieve effect van de brug en hoofdfietsroute eerlijk worden onderzocht; de planning van de uitwerking van de brug los te koppelen van de besluitvorming over de bouw in de Merwedekanaalzone en uit te stellen tot na de realisatie van de beoogde fietstunnel en de verbeteringen aan de Balijelaan en andere bestaande fietsroutes en kruispunten, zodat een realistisch beeld van de werkelijke belasting van die routes op te maken is. Wij worden graag van het verdere verloop van de procedure op de hoogte gehouden.	
39	Bij deze reageer ik op de omgevingsvisie van de Merwedekanaalzone hoofdstuk 5, wat over wonen/doelgroepen gaat. Ik denk dat er een structureel tekort is aan woningen voor gezinnen in het midden (koop) segment in de stad, wat met deze wijk niet verbeterd gaat worden als ik zo de plannen lees. Gezinnen trekken weg uit de stad vanwege een tekort aan betaalbare woningen van acceptabele grootte. In deze omgevingsvisie zie ik hier absoluut geen verandering in komen: Voor het middensegment is sowieso maar een beperkt percentage toegekend, waarvan een groot deel voor 1-2 persoons huishoudens is bedoeld. Hierdoor vallen jonge gezinnen buiten de boot. Ik denk niet dat dat wenselijk is voor de buurt en de stad.	Zie de paragraaf: 2.11 Woningbouwprogramma.
40	De hieronder benoemde inspraakreactie is zonder de meegestuurde foto's. Een fiets- en/of voetgangersbrug over het Merwedekanaal in deelgebied 4 is: • Niet noodzakelijk; • Niet nuttig; en • Niet gewenst. Op de volgende pagina's wordt de argumentatie daarvoor gegeven. Ik onderschrijf wel de noodzaak van de optimalisatie van de Nelson Mandela brug en de Balijebrug. In plaats van geld te steken in een nutteloze, overbodige en ongewenste extra brug in deelgebied 4 adviseer ik te investeren in het oplossen van de voorziene fietscongesties op de kruising Van Zijstweg/Croeselaan en op het kruispunt Balijelaan/Rijnlaan/Vondellaan. Waarom geen extra brug in deelgebied 4? Hieronder wordt toegelicht waarom naar mijn mening een extra brug in deelgebied 4 niet noodzakelijk, niet nuttig en niet gewenst is. De onderbouwing is gebaseerd op de gegevens en adviezen van Goudappel Coffeng in de bijlagen 1.3 en 1.4 van de Omgevingsvisie deel 2. 2/5	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
40 (vervolg)	Niet noodzakelijk; aantal verplaatsingen in deelgebied 4 nemen nauwelijks toe en de bereikbaarheid wordt met een extra brug 4 nauwelijks vergroot. De transformatie van de Merwedekanaalzone leidt tot meer verplaatsingen dan in de huidige situatie, en meer dan in de autonome toekomstsituatie (etmaal); echter nauwelijks in deelgebied 4 (bijlage 1.31; pag. 25): Aantal verplaatsingen in deelgebied 4 nemen bij volledige ontwikkeling tot 2030 nauwelijks toe, waardoor een extra brug in deelgebied 4 niet noodzakelijk is (bijlage 1.3, pag. 25). In tegenstelling tot deelgebied 5 en 6 leidt de transformatie van de Merwedekanaalzone deelgebied 4 nauwelijks tot meer verplaatsingen dan in de huidige situatie. (bijlage 1.3, pag.26): Het aantal fietsverplaatsingen neemt in deelgebied 4 tot 2030 nauwelijks toe, waardoor een extra brug in deelgebied 4 niet noodzakelijk is. (bijlage 1.3; pag.26) 1 Bijlage 1.3: Mobiliteit MERWEDE KANAALZONE 23 OKTOBER 2018; Goudappel Coffeng 3/5 In bijlage 1.42 lezen wij met een eventuele extra brug in deelgebied 4: “Voetgangers kunnen binnen een kwartier een 5% groter gebied bereiken dan in de huidige situatie; een beperkte verbetering.” (bijlage 1.4; pag. 34) Volgens de GIS-analyse heeft een extra brug in deelgebied 4 nauwelijks effect. (bijlage 1.3, pag. 28) En verder: “Realisatie van een extra brug ter hoogte van de Heycopstraat brengt de fietsmaaswijdte terug tot maximaal 400 m.” (bijlage 1.4, pag. 35) Een maaswijdte terugbrengen van 600 naar 400 meter levert een voordeel van 100 meter op. Dat betekent een fietsvoordeel van nog geen halve minuut! Er is geen noodzaak voor een extra brug in deelgebied 4 omdat het aantal verplaatsingen nauwelijks toeneemt tot 2030, het de bereikbaarheid voor voetgangers nauwelijks verruimt en fietsers geen tijdswinst boeken. Niet nuttig; een extra brug in deelgebied 4 heeft geen toegevoegde waarde voor de vermindering van de fietsdrukte en lost geen probleem op. In bijlage 1.4 lezen we onder meer: “De Nelson Mandelabrug en Van Zijstweg is een logische verbinding naar Utrecht Centraal en de binnenstad. Hier is een verdrievoudiging van het aantal fietsers te verwachten tot circa 29.000 fietsers per etmaal. Op de Balijebrug en Balijelaan (de hoofdroutes richting de zuidelijke binnenstad en o.a. station Vaartsche Rijn) gaat het om eenverdubbeling tot circa 14.000 fietsers per etmaal.” (bijlage 1.4; pag. 17) “Onder andere bij de Balijelaan en de kruising Socrateslaan/ Rijnlaan zullen bij intensiteiten boven de 10.000 fietsers per etmaal fietsfiles ontstaan. Er zijn dan meer fietsers dan de verkeerslichten aankunnen.” (bijlage 1,4; pag. 18) 2 Bijlage 1.4: Variantenstudie loop- en fietsruggen Merwedekanaalzone; Goudappel Coffeng 4/5 Fiets knelpunten bij de kruisingen op de Van Zijstweg-Croeselaan en Balijelaan-Rijnlaan worden met een extra brug in deelgebied 4 niet opgelost. “Niet zozeer de bruggen zelf worden het knelpunt, maar de eerstvolgende kruispunten daaromheen. Het gaat hier ook om belangrijke routes richting Utrecht Centraal, de binnenstad, Station Vaartsche Rijn en station Lunetten.” (bijlage 1.4; pag. 18) De huidige bruggen over dr. M.A. Tellegenlaan (Nelson Mandelabrug) en over de Balijelaan (Balijebrug) zijn voldoende. “Het is daarvoor altijd noodzakelijk dat de bestaande bruggen en hun aanliggende verbindingen met de Kanaalweg worden geoptimaliseerd. Dan gaat het om het realiseren van tweerichtingenfietspaden aan weerszijden van de autorijbanen, om extra hellingen naar de Merwedekanaaloevers en extra trappen voor voetgangers omwille van korte loopafstanden.” (bijlage 1.4; pag. 67)	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
40 (vervolg)	Een eventuele extra brug levert slechts tot 9% minder fietsers op de Mandelabrug (2500/29000) en tot 18% (2500/14000) minder fietsers op de Balijebrug op. Een extra brug in deelgebied 4 is niet nuttig, omdat de bereikbaarheid van Utrecht Centraal, station Vaarsche Rijn en de binnenstad niet verandert en niet helpt om de voorziene fietscongestie op verder gelegen kruispunten op te lossen. Het fietsprobleem (files) bij de kruising Croeselaan/Van Zijstweg wordt niet opgelost met een extra brug in deelgebied 4. Het fietsprobleem bij de kruising Balijelaan/Rijnlaan/Vondellaan wordt niet opgelost met een extra brug in deelgebied 4. 5/5 Niet gewenst Een nieuwe fiets- of voetgangersbrug in deelgebied 4 leidt tot een toename van voetgangers door de binnentuinen aan de Rolderdiephof en Voorstebeeklaan. Dit zal leiden tot veel geluids-overlast, omdat veel slaapkamers van de honderden appartementen juist vanwege de stilte zijn gelegen aan de binnentuinen. Een daling van het woongenot en de woningwaarde wordt voorzien. Geluidsoverlast doordat voet-gangers de kortste route nemen naar Centraal Station en binnenstad door de binnentuinen. Ook Goudappel Coffeng vinden een extra brug minder gewenst, ze schrijven bovendien: “vormt een brug een discontinuïteit in Merwedepark en Merwedeplantsoen en extra hinder voor roeiers en andere gebruikers van het kanaal.” (bijlage 1.4; pag. 35) Concluderend: naast dat een extra brug in deelgebied 4 onnodig en onnuttig is, is het niet gewenst, omdat voetgangers de kortste route van en naar het CS en het centrum kiezen, waardoor omwonenden van de stille binnentuinen met enorme geluidsoverlast krijgen te maken. Kortom, het geld voor een eventuele brug in deelgebied 4 kan beter worden besteed aan de optimalisatie van de bestaande bruggen en aan een fietstunnel onder de kruising Van Zijstweg / Croese-laan. Ik verzoek u deze reactie integraal aan de Gemeenteraad kenbaar te maken.	
41	Voor zover ik het kan zien vind ik dat er teveel hoog bouw is en te weinig kleinschalige appartementen voor senioren. Het lijkt weer een echte juppenwijk te worden. Geen gezinsinkomen want welk kind gaat 20 hoogten. Bestuur van Utrecht houdt zo weinig rekening met de senioren in de stad, groen links en d 66 slaan zo door. Door de hoogbouw en geen verkeer in de wijk en parkeer garages bevorder je de onveiligheid in de wijk. De criminaliteit zal er welig tieren. De winkels zijn ook een eind weg. Het plan aanpassen zoals minder hoogbouw en meer kleinschalige appartementen complexen minimaal 90 vierkante meter met een mooi balcon en betaalbaar voor ouderen.	Zie de paragrafen: 2.11 Woningbouwprogramma, 2.14 Stedelijke functies en ambities.
42	Bij deze zou ik graag willen reageren op de plannen omtrent de nieuwe woonwijk in de Merwedekanaalzone. Als bewoner van de Zijldiepstraat in de Rivierenwijk, gaan deze plannen veel invloed hebben op mij en mijn buurtgenoten en daarbij heb ik toch wel een aantal vragen waar ik nog geen antwoord op heb kunnen vinden in de communicatie vanuit de gemeente. Zo is er natuurlijk veel te doen geweest over de bruggen. Hoeveel het er gaan worden en waar ze precies komen blijft steeds vaag. Echter zie ik nu al in verschillende tekeningen (voorbeelduitwerkingen) dat er een brug precies aangesloten is op de Zijldiepstraat, waar ik dus woon.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.4 Bruggen: impact op de omgeving, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.9 Parkeeroverlast, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
42 (vervolg)	De Zijldiepstraat is een klein, rustig zijstraatje. Is er nagedacht over wat het gaat betekenen als hier een verbindingsbrug aan vast wordt gelegd waar straks heel veel mensen door heen geleid gaan worden? Wat zijn jullie dan van plan met mijn straat? Ik mag toch hopen dat u onze parkeerplaatsen gewoon intact laat en er niet één groot fiets- en wandel pad van gaat maken? En als onze parkeerplaatsen intact blijven, hoe gaat dan voorkomen worden dat alle autovrije nieuwe bewoners, die natuurlijk bij lange na niet allemaal autovrij zijn, hun auto in mijn straat gaan parkeren(of hun bezoek)? Dit zou uiteraard makkelijk op te lossen zijn door er een parkeergebied enkel voor vergunninghouders van te maken. Betaald parkeren lijkt mij niet voldoende om ervoor te zorgen dat mijn straat niet continu volgeparkeerd staat met auto's van mensen en hun bezoekers uit de nieuwe wijk. Ik denk dat de nieuwe wijk veel moois kan brengen, ook voor de mensen die in de Rivierenwijk wonen. Echter als er over dit soort kwesties niet goed nagedacht wordt, kan het ook een zeer negatief effect hebben op ons woongenot. Met de juiste maatregelen kan dit voorkomen worden, maar ik hoor daar vanuit de gemeente nog helemaal niks over. U kunt begrijpen; ik lees alleen maar berichten over een nieuwe wijk waar straks 12000(!) mensen komen te wonen, en ik krijg alleen maar plaatjes te zien met een verbindingsbrug op mijn kleine straatje. Dat komt vrij agressief over en het zou de gemeente sieren om vooral de bewoners die aangrenzend bij het kanaal wonen, extra te betrekken en zeer volledig te informeren. Ik blijf nu vooral achter met het gevoel: oh god, wat gaat er in hemelsnaam met mijn straat gebeuren straks.	
43	Graag wil ik reageren op de voorgenomen plannen die ik in mijn postbus heb ontvangen over de nieuwe woonwijk in Merwedekanaalzone. Ik woon zelf in de MAX toren aan het Europaplein. Ik ervaar sterke emoties over wat ik heb gelezen. Ik vind het besluit van de gemeente om auto's te weren uit te weren namelijk heel erg dapper en goed van de gemeente. Ik erger me elk jaar meer aan de schijnbaar universele aanwezigheid, de vieze uitlaatgassen, en de herrie die gepaard gaat met auto's. Er zijn bijna geen plekken waar ik dit kan ontvluchten. Ook heb ik een aantal Russische steden bezocht, en het viel mij op dat ik de woonwijken in Moskou en Voronezh erg prettig vond om in te vertoeven, ondanks de slechte staat van de gebouwen en infrastructuur. Ik heb het gevoel dat de manier waarop de wijken zijn opgezet hebben veel identiteit en vooral dat er heel veel bomen de woonwijken zo prettig maken. Daarom vind ik het voornemen om veel groen te plaatsen in Merwedekanaalzone ook zeer veelbelovend. Nu steeds meer duidelijk wordt dat de gevolgen van luchtvervuiling groter zijn voor de gezondheid van mensen dan werd gedacht, en tegelijk de vele voordelen van wandelen steeds duidelijker worden, vind ik dit dus hele goede overwegingen. Aanleiding voor deze reactie was overigens een artikel in de NRC, waarin de neurowetenschapper Shane O'Mara als volgt zegt:... in de huidige tijd van spectaculaire verstedelijking zijn de mogelijkheden tot stadswandelen ernstig aangetast. In de meeste steden hebben stadsplanologen het voor het zeggen, en zij geven auto's prioriteit boven de wandelende mens. Ik ben dus blij dat mijn stad wat vriendelijker is voor de wandelaar.	Specifiek antwoord: Dank voor deze reactie en fijn om te lezen dat de plannen voor de Merwedekanaalzone ondersteunt.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
44	Het is niet logisch om een nieuwbouw wijk te maken met zo weinig parkeer mogelijkheden. Zodra elektrische auto's betaalbaar zijn voor iedereen of dat er meer vanuit huis mag gewerkt worden, of sneller OV moeten wij blijven rijden in normale auto's! Een wijk bouwen met zo weinig parkeerplaatsen gaat echt een probleem worden. Men zet de auto gewoon in de wijken erom heen. Je moet kijken wat er gebeurd in Utrecht oost. Overal 1 vergunning. Iedereen zet gewoon 2e auto neer in de gratis wijk ernaast. Die bewoners zijn het ook zat. In conclusie. Wijk bouwen met nauwelijks parkeer mogelijkheden is niet slim. Misschien moet je de bewoners daar stimuleren om elektrische te rijden.gratis parkeren/extra plaatsen voor alle elektrische auto's?? Denk er goed over na. Gebruik Utrecht Oost en ons parkeer drama als een waarschuwing!	Zie de paragrafen: 2.5 Mobiliteit, 2.9.2 Parkeeroverlast.
45	Middels deze e-mail wil ik mijn inspraakreactie geven op de "Omgevingsvisie, deel 2 en stedenbouwkundig plan Merwede" zoals deze op 20 januari 2020 op de site van de gemeente Utrecht te vinden is. Ik woon aan de Eelderdiephof XX en de plannen hebben dus een directe invloed op mijn woonomgeving. Allereerst hartelijk dank voor de mogelijkheid om een inspraakreactie te kunnen geven. Ik ben blij om te zien dat de Merwedekanaalzone ontwikkeld gaat worden. Utrecht is een mooie stad en het is goed dat meer mensen daarvan kunnen genieten. Ik heb een aantal zorgen over dit plan. Om te beginnen is de opzet heel grootstedelijk met grote gebouwen. Ik denk gebouwen met een meer menselijke maat beter zouden passen dan de hoogbouw in het huidige voorstel. Het bouwen van 10.000 extra woningen zal ook zorgen voor veel extra verkeersbewegingen. Immers alle bewoners zullen dagelijks naar hun werk of opleiding gaan. In het plan wordt uitgegaan dat veel van de bewoners geen gebruik meer zullen maken van hun eigen auto. Wat mij betreft een zeer goed streven maar ik denk niet dat dat realistisch is. Daarmee zal het plan dus zorgen voor veel meer autoverkeer en dus nog meer files en vervuiling. Ik zou graag zien dat de extra verkeerdrukte op een realistische manier wordt meegenomen in de plannen. Dit kan door de wegen aan te passen en ook door het aantal te bouwen woningen kleiner te maken. In de "bijlage 1.4 Variantenstudie loop- fietsbruggen Merwedekanaalzone" wordt ook een fietsbrug voorgesteld in het verlengde van de Heycopstraat. Die brug zorg voor een grote toename van het aantal fietsers in de Heycopstraat naar in de spits 9 fietsers per minuut. Aan de Heycopstraat staat een basisschool en zijn de uitritten van 2 parkeergarages. Als nieuwbouw op het Heycopveldje klaar is dan komt daar nog een extra parkeergarage uitrit bij. Op dit moment is het tijdens de spits al erg druk en een verkeerschaos. Het lijkt mij zeer onverstandig en onveilig om daar nog heel veel fietsers aan toe te voegen. Bovendien is voegt deze brug niets toe. Fietsers en wandelaars richting Utrecht Centraal station kunnen net zo makkelijk via de Mandela brug en naar bestemmingen in het zuiden kan via de Balijebrug. Vanuit de Heycopstraat loop je in het Oosten klem tegen het spoor en dan had je net zo goed een van de twee bestaande bruggen kunnen nemen. Ik zou daarom graag zien dan de brug in het verlengde van de Heycopstraat uit het plan geschrapt wordt. Ik zie graag tegemoet wat er is gedaan met de inspraakreactien en ik stel het zeer op prijs om op dehoogte te worden gehouden van verdere ontwikkelingen.	Zie de paragrafen: 2.3 Ambities Omgevingsvisie Deel 2, 2.4 Milieueffectsrapportage (PlanMER), 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.
46	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 33. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 33.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
47	Hierbij geef ik graag mijn reactie op de ontwikkelplannen van deelgebied Merwedekanaalzone. (Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede) Mijn reactie betreft vooral de plaatsing van de fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat. Ik hoop van harte dat u de gehele reactie wilt lezen. Wij hebben geen protestposters voor de ramen, ik gun iedereen een plekje in onze mooie stad. Vraag me alleen wel af of de huidige plannen goed doordacht zijn en of ze zijn gebaseerd op realistische uitgangspunten. Ik mis de dialoog met bestaande wijken en het meenemen van de ervaringen van bewoners in het ontwikkelen van de nieuwe plannen. Ervaringsdeskundig Zelf woon ik met mijn 3 kinderen in de wijk Parkhaven, in de Molenbeekstraat. Wij wonen hier inmiddels al ruim 16 jaar en maken veel gebruik van de voorzieningen aan de andere kant van het kanaal. Mijn middelste dochter zit op Unic, zij fietst dagelijks 2 keer over het Merwedekanaal. Meestal fietst zij dan via de van Zijstweg, soms ook via de Wilhelminaweg. Qua tijd maakt dit niet zoveel uit. Regelmatig is ze iets vergeten, dan fietst ze nog even snel op en neer in de pauze, dat kan gemakkelijk, het is immers dichtbij. Mijn jongste zoon zit op voetbal bij Zwaluwen. Hij traint bij de selectie wat betekent dat hij 3 keer per week traint (2 gewone trainingen en 1 keeperstraining) en daarnaast een wedstrijd speelt, altijd op of vanaf het Zwaluwenterrein. Hij is pas 9, dus moet gebracht en gehaald worden. In de zomer kijk ik graag naar zijn trainingen, maar in de winter fiets ik tussendoor naar huis. In een gemiddelde week fiets ik daardoor 14 tot 16 keer over het Merwedekanaal en mijn zoon 8 keer. Unic heeft de ouderparticipatie hoog in het vaandel staan, dus regelmatig fiets ik ook ‘s avonds nog met mijn dochter op en neer naar Unic, weer 2 keer over het kanaal. Boodschappen doe ik in de AH vlakbij aan de Vondelstraat. Voor de Turkse supermarkt, de Action en de Bristol, fiets ik in het weekend en mijn vrije dag naar winkelcentrum Kanaleneiland. Al met al zou je ons gezin toch wel ervaren bruggebruikers kunnen noemen. In al die jaren heeft niet één van mijn kinderen verzucht dat de bruggen zo ver fietsen zijn, of hebben wij ons afgevraagd of er een brug kon komen aansluitend op onze straat. Ik begrijp dat er onderzoek gedaan is door deskundigen om aan te tonen of deze brug wel of niet nodig is en dat deze onderzoeken elkaar nogal tegenspreken. Een enquête in onze wijk was echt voldoende geweest. Ik bied u graag aan een weekje met ons gezin mee te fietsen om te ervaren hoe de oversteek van het Merwedekanaal in de praktijk bevalt en hoe ver het feitelijk is. Moeilijkheden voor watersporters Tijdens mijn studie heb ik geroeid bij Orca. Ik begrijp van hen dat zij zich veel zorgen maken over de nieuwe bruggen en daarmee het gebruik van het kanaal. Ik kan me dat voorstellen en ondersteun hun zorgen. Roeien is geweldig leuk, maar de bruggen maken het er niet veiliger en zeker niet leuker op. In mijn tijd, roeiden we daarom 1 keer van de werf naar de Muntbrug en deden we daarna om de bruggen te vermijden 4 keer de rechte kilometer. Dat is ongeveer het stuk, waar nu de woonboten protesteren. Als er straks om de 250 m bruggen komen is er geen rechte kilometer meer over. Verkeersdrukte Mijn kinderen hebben alle drie op de Kleine Dichter gezeten, mijn jongste zit er nog steeds. Hier ontstaan regelmatig gevaarlijke situaties in de ochtend. Vooral door de ouders zelf met gevaarlijk geparkeerde auto’s, bakfietsen, bewoners die er vervolgens langs moeten en kinderen en hun ouders die lopend en met de fiets naar school gaan. Hier nog een stroom snelfietsers en scooters doorheen laten gaan lijkt mij zeer onwenselijk en gevaarlijk.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.1 Woonboten, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.3 Dichterswijk, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
47 (vervolg)	Parkeerdruk De parkeerdruk in onze wijk is al zeer hoog. Grotendeels veroorzaakt door mensen die niet in de wijk wonen, maar gebruik maken van het OV, werken bij de Rabobank of gebruik maken van de voorzieningen van de Jaarbeurs. Ten tijde van het bedenken van de plannen voor deze wijk, was voorzien dat de bewoners hun auto achter het huis zouden parkeren. In de bouwtekeningen staat daar ook alvast een auto ingekleurd. Veel mensen hebben ervoor gekozen om de auto niet achter, maar voor hun huis neer te zetten. Mensen houden zich kennelijk niet altijd aan de ideeën en wensen van plannenmakers. Ik maak me zorgen of de mensen in de nieuw te bouwen wijk, straks de nieuwe fietsbrug niet gaan gebruiken om hier hun auto te parkeren en vervolgens lopend het kanaal gaan oversteken. Financieel Het is beslist niet mijn expertise, maar het lijkt mij nogal kostbaar om 4 of 5 (overbodige) bruggen te gaan bouwen. Kan dat geld niet beter besteed worden om de bestaande fietsroutes veiliger te maken. Er zijn wel een paar punten waar wij langsfietsen die gevaar opleveren of echt onhandig zijn. Een inventarisatie hier in de buurt levert vast nog meer aandachtspunten op. Speelruimte De speelruimte in onze wijk staat al ernstig onder druk door de bouwplannen in onze eigen wijk en daarmee het verdwijnen van het huidige voetbalveld. Waarvoor de kinderen van de Kleine Dichter ook al ruim een jaar actie voeren. In plaats van het nakomen van de toezegging dat er een nieuw (tijdelijk) voetbalveld komt, wordt het kunstveld voor hockey (en voetbal) en de speeltuin met het schip ook nog een gevaarlijke plek met langsrazende fietsers. De woorden van de wethouder, “want kinderen zijn natuurlijk belangrijk”, is daarmee van weinig waarde gebleken. Onnodig? We hebben hier thuis met zijn vieren gekeken naar het nieuwe stratenplan. Welke route wordt er korter met de nieuwe brug? We komen er niet uit. De Balijebrug gaat rechtstreeksnaar station Vaartsche Rijn, het uitgaansgebied gebied bij de watertoren en de Twijnstraat. De Nelson Mandelabrug komt uit bij de Rabobank, zodat fietsers meteen door kunnen fietsen naar de Mariaplaats, of linksaf naar het CS of richting Vredenburg. Het enige wat wij konden verzinnen is een impuls voor de supermarkt de Coöp aan de Croeselaan. Misschien is het helemaal niet nodig om nu al een besluit te nemen over het plaatsen van de bruggen. Wat zou het effect zijn van het verbeteren van de veiligheid en de fietsmogelijkheden op de huidige routes? Gaan de aannames kloppen over de nieuwe wijk en zullen de bewoners zich in werkelijkheid gaan gedragen naar de plannen die voor hen zijn ontwikkeld? Op welke manier zouden dan strategisch geplaatste fietspaden de bewoners zo nodig in de gewenste richting kunnen helpen? Het is maar een idee. Ik word graag op de hoogte gehouden van de plannen en kijk uit naar een reactie op deze mail.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
48	Bij deze wil ik laten weten een voorstander te zijn van een brug over het Merwedekanaal ter hoogte van het Heycop-plantsoen. Voor toekomstige bewoners van de nieuw te bouwen wijk bij de villa Jongerius worden de speelvoorzieningen van het Heycopplantsoen daardoor beter bereikbaar. Wel vraag ik aandacht voor de veiligheid. Wellicht zijn snelheids-beperkende maatregelen mogelijk.	Specifiek antwoord: Leuk te horen dat u voorstander bent van de nieuwe brug, die zowel mogelijkheden biedt voor bewoners van de nieuwe wijk om bijv. in het Heycopplantsoen te komen spelen als omgekeerd, voor bewoners van de bestaande wijk om te recreëren in het nieuw aan te leggen Merwedepark of gebruik te maken van de horeca aldaar. In paragraaf 2.8.3 leest u hoe we omgaan met de impact van de brug op Dichterswijk, waaronder de veiligheid op de weg en in het plantsoen.
49	Hierbij wil ik nogmaals schriftelijk, n.a.v. de 1e inspraakavond bij kanaal 30, aangeven dat ik tegen de brug over het kanaal ben die aansluit op het hamersplantsoen. Zoals de hele avond uitgelegd, word er een fietspad door het park aangelegd, wat natuurlijk niet echt veilig is voor de spelende kinderen. Verder sluit die dan aan op de karperstraat. En als jullie eerst ff komen kijken dan zullen jullie zien.....dat er huizen staan die voor het gemak van de marquette verdwenen zijn.... Als jullie al perse geld willen verspillen, leg de brug dan tussen restaurant opzuid en de roeivereniging in, braakliggendterrein. De brug getekend aan het hamersplantsoen gaat dwars door 2 woonboten heen.... Verder ben ik van mening dat de hoeveelheid woningen over het gehele merwedeplan echt teveel is. Met een infrastructuur, die hier niet op berekend is. T Goylaan staat nu al dagelijks vast. De parkeeroverlast in de wijk aan de overkant, moet in jullie ogen minder worden door betaald parkeren in te voeren... prima als je de bewoners een gratis plek aanbied.... Helaas zal dat weer lastig zijn, en dan komt er natuurlijk ook geen geld bij de gemeente binnen. 1 auto per 3 huis-houdens... dan komen er in ieder geval nog 2000 tot 3000 auto's bij. Ik vind het een ambitieus fietsvriendelijk plan... maar niet realistisch. De drukte, op t Goylaan staat zoveel file, kan nooit gezond zijn voor de volksgezondheid. We bouwen de stad zo vol, zoals in Amsterdam, die vinden het inmiddels ook niet fijn meer wonen, die komen in Utrecht wonen.....gaan wij daar dan niet van leren?? Of is het echt de bedoeling dat wij dan naar Arnhem etc verhuizen om hier weer ruimte te maken? Wat door een van de sprekers gesuggereerd werd?? Ik heb tegenstrijdige geluiden gehoord. De één zei het duurt echt nog wel even, er is nog niets zeker over plan 6. De ander gaf toch wel aan dat je nu al je inspraakreactie in moest dienen omdat 11 maart er toch beslissingen gaan vallen... Slechte communicatie, slechte wijkraad folders verspreiding. En slechte voorbereiding op deze avond. Als je een plan maakt, en je vraagt om inspraak, moet je in ieder geval zorgen dat je de plek kent, dat je er geweest bent. En dat je weet waar je over praat zodat je begrijpt waar verontruste bewoners voor komen!!.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.5 Hoograven, 2.9.2 Parkeeroverlast, 2.10.1 Aantallen woningen en dichtheid, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
49 (vervolg)	Ik voelde me vanavond niet door iedereen serieus genomen. En dan woon ik nog niet eens op een woonboot waar de brug doorheen getekend is. Ik hoop dat jullie zelf in gaan zien hoe bizar slecht dit plan is... en dat jullie in gaan zien dat Utrecht geen China wil worden... met alles op en in elkaar. En ja ik begrijp de woningnood, en ik begrijp de x aftakeling van gebieden, en ik begrijp de groei tot op zekere hoogte. Maar als jullie weer door de bewoners serieus genomen willen worden, neem dan ook de bewoners serieus. En laat zien dat je luistert. Want de ovonde/rotonde van t goylaan verdiend zeker niet de schoonheidsprijs... en ga niet zeggen dat jullie hiervoor ook niet gewaarschuwd zijn. En de ondergrondse restafvalbakken hetzelfde.. bezwaren ingediend, uitleg gegeven andere oplossing etc helaas geen gehoor. Nu 4 jaar later word er dan eindelijk 1 bak weggehaald... Dit kost toch giga veel geld... en dat heeft de gemeente zat van. De tramlijn heeft ook genoeg gekost. Dus bij deze ik ga in bezwaar tegen de brug bij het hamersplantsoen, ten koste van 2 woon-boten en een veilig speelpark. Fietsers kunnen gewoon over de socratesbrug en als inderdaad blijkt dat er fiets files ontstaan zoals jullie beweren met al die cijfertjes, dan is het vroeg genoeg om daar over na te denken... Want die studies, lap ik aan mijn laars ik heb Mavo en ik denk vanuit de praktijk!!! Vriendelijke groet,Ik ga ervanuit dat mijn privé gegevens niet misbruikt worden.. (En als laatste, is er rekening gehouden met criminele gastjes op scooters? dit soort bruggen zijn ideaal om te “verdwijnen” de politie auto kan er niet achteraan...) Inbraakpreventie....	
50	Graag wil ik dat de plannen worden bijgesteld mbt. tot de bruggen over het Merwedekanaal. Er wordt helemaal niet gekeken naar het belang van de rivierenwijkers en transwijkers. We worden bedolven onder de nieuwe Merwede wijk. En u kunt zich de vraag stellen of er ooit wijken als “ de Bijlmer” of Kanaleneiland” iets anders hebben veroorzaakt dan ellende. Deze wijk wordt daar een kopie van. Wanbeleid. Het is werkelijk te zot voor woorden dat er op een afstand van 1,7 km 7 bruggen moeten worden aangelegd: 1. Het hele plantsoen moet daarvoor gesloopt worden. 2. parkeerprobleem van de nieuww wijk wordt verschoven naar onze wijk. 3. Overlast door duizenden fietsers. 4. Gevaarlijke punten, zoals bij de Gertrudis school voor de kinderen. 5. Overlast door scooters, bakfietsen en brommers. 6. Gevaarlijke oversteekpunten. 7. Woonboten moeten weg. Mijn advies is. HOOGUIT 1 EXTRA BRUG.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen 2.8.1 Bruggen: woonboten, 2.8.4 Bruggen: impact op de omgeving: Rivierenwijk, 2.9.2 Parkeeroverlast.
51	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
52	De Werkgroep Monumentale Kunst van de Erfgoedvereniging Bond Heemschut (WMK) zet zich sinds enkele jaren landelijk in voor het behoud van gebouwgebonden kunst uit de periode van de wederopbouw. De werkgroep bestaat uit specialisten als kunsthistorici, architecten en een jurist. In de afgelopen jaren zijn wij betrokken geraakt bij ruim 100 herbestemmingstrajecten. De wederopbouwperiode (1945-1970) kenmerkt zich door een nieuw elan dat gepaard gaat met een ware bouwexplosie. Men herstelt na de verwoestingen in de Tweede Wereldoorlog niet alleen de infrastructuur van steden, maar gaat ook steeds grootschaliger bouwen. Een belangrijk kenmerk van de wederopbouwperiode is de samenwerking tussen opdrachtgevers, architecten en beeldend kunstenaars als gevolg van de invoering van de percentageregeling in 1952. 1,5% van de totale bouwsom van overheidsgebouwen zoals gemeentehuizen, school-gebouwen, ziekenhuizen, postkantoren en brandweerkazernes wordt gereserveerd voor het aanbrengen van kunst. Het ideaal van de beeldend kunstenaars is om kunst op een laagdrempelige manier bij de mensen te brengen, mensen in hun leefomgeving met kunst in aanraking te laten komen. Naar de kunsthistorische betekenis van de monumentale kunst uit de wederopbouwperiode is de laatste jaren veel onderzoek gedaan. Dat heeft geresulteerd in een toenemende waardering voor deze kunststroming. Steeds vaker wordt besloten om dit soort kunstwerken te redden bij de sloop van gebouwen. De Merwedekanaalzone zoals wij die nu kennen dateert voor het grootste deel uit de genoemde periode. Hoewel het vooral bedrijfsbebouwing betreft zijn ook in dit gebied enkele belangrijke gebouwgebonden kunstwerken gerealiseerd. Goede voorbeelden zijn bijvoorbeeld een keramisch werk van Henk Tieman op het adres Europalaan 20 en werken van Lex Metz en Gerard Hali op het OPG-terrein en GEVU-terrein. De nog aanwezige kunstwerken vormen een belangrijk cultureel erfgoed. Het is volgens Heemschut van groot belang om deze voor de toekomst te behouden. In de documenten die nu ter inzage liggen erkent de gemeente in algemene zin dat het van belang is om karakteristieke elementen als kunstwerken te bewaren, maar ontbreken concrete verwijzingen naar dergelijke elementen. Wij willen u dringend verzoeken om de bestaande kunst in het plangebied volledig in beeld te brengen. Tevens vragen wij u om de bestaande kunstwerken nadrukkelijk te behouden voor het gebied. Veel gebouwgebonden werken zijn met moderne technieken goed van een bestaande wand te verwijderen. Na verwijdering kunnen de werken dan opgenomen worden in de nieuwbouw ter plaatse of elders in het plangebied. Technisch en financieel is dit allemaal goed haalbaar, maar het vereist een duidelijke regierol van de gemeente. Er moeten goede afspraken gemaakt worden met de ontwikkelaars van de kavels waar kunst aanwezig is en de architecten van de nieuwbouw moeten ze tijdig onderdeel maken van de planvorming. Wij verzoeken u om de benodigde regierol te pakken. De afdeling monumentenzorg en de afdeling culturele zaken zijn eerder op de hoogte gebracht van onze zorgen over de kunst in het gebied.Uiteraard zijn wij te allen tijde bereid om hierover met u van gedachten te wisselen en de gemeente te ondersteunen bij het behoud van de kunst in de Merwedekanaalzone.	Zie de paragraaf: 2.10.3 Behoud gebouwen. Specifiek antwoord: In het kader van over gebouw-gebonden kunst, om goed voor de kunstwerken uit de gemeentelijke kunstcollectie te zorgen wat betreft onderhoud en in het geval van noodzakelijke verplaat-singen. Bij verkoop van gemeentelijk eigendom met een nagelvast aan het gebouw verbonden kunstwerk, wijzen we de nieuwe eigenaar op de verantwoorde-lijkheid voor dit kunstwerk en jegens de kunstenaar. Indien de Bond Heemschut een overzicht kan leveren van kunstwerken in het gebied die niet in eigendom zijn van de gemeente, zullen wij deze onder de aan-dacht brengen van de projectontwikkelaars.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
53	Naar aanleiding van alle veranderingen die de Merwedekanaalzone ondergaat en dat ik bewoner van de Rivierenwijk ben wil ik een aantal vragen stellen en mijn bezwaren melden. Waar ik vooral op wil ageren is de inspraakreactie van de gemeente om extra bruggen te plaatsen. Afgezien van het leed dat aangedaan wordt aan boten die moeten wijken voor deze bruggen, kan ik niet begrijpen dat de gemeente oplossingen voor verkeersstromen kiest die totaal de menselijke maat te boven gaat; een paar strepen op een kaart zetten, dwars door een bestaande wijk. Het is al eerder naar voren gekomen dat het doorkruisen van de nu rustige wijk gevaar, veel onrust, overlast en lawaai met zich mee brengt. In een stad als Utrecht is een beetje rust, ruimte en groen al moeilijk te vinden. Waarom die punten opofferen om de drukte in het fietsverkeer op andere plaatsen ogenschijnlijk te ontlasten? Zoals gezegd zijn de bestaande beweegbare bruggen prima aan te passen dat ze grotere stromen aan kunnen. Op die plekken is het al druk; houd de drukte op die plaatsen waar dat nu al zo is om de leefbaarheid in de rest van de omgeving op pijl te houden. Voor de meeste argumenten waarom die bruggen daar wel moeten komen is het maar te bezien of dat in verkeersstromen echt zo zullen lopen als bedacht is. De meningen over de effectiviteit worden bij velen betwijfeld, en niet alleen uit eigen belang kijkend. En als die bruggen er eenmaal liggen en allerlei problemen worden in de wijk geïntroduceerd, haalt men de schouders op en krijg je de opmerking; dan moet je maar niet in een stad gaan wonen….. Even vergetende dat velen daar zijn gaan wonen om die pluspunten die het had. Daarmee voelen veel wijkbewoners zich, ook met inspraakavonden, niet serieus genomen. Hoe hoopvol we ook naar de inspraakavonden komen. Als toch doorgegaan wordt met alles wat we juist niet wilden zien, voel je je totaal genegeerd. En al helemaal als de nieuwste visies meer woningen, meer bruggen en hogere gebouwen laat zien dan een paar jaar geleden de visie was. Wat heeft inspraak dan voor zin? Dat heet weerstandmanagement; de burger aan de praat houden, ze het gevoel geven van een luisterend oor. Extra punten zal ik met dit betoog niet echt aandragen t.o.v. andere inbreng uit onze wijk. Meer om aan te geven dat er besloten gaat worden over de leefbaarheid van een wijk die al jaren lang bestaat. Juist daar waar al heel veel sociale binding onderling is, je je buren kent en kinderen veilig kunnen spelen. Deze mensen hebben net zo veel recht op een prettige wijk als nieuwkomers van buiten Utrecht in de nieuwe wijk. De nieuwkomers weten niet beter dat de nieuwe wijk wordt zoals die opgeleverd gaat worden. Voor ons, met de plannen zoals die er liggen, verdwijnen een aantal pluspunten van de wijk.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.1 Impact op de omgeving: woonboten, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
53a	Als stadsvogeladviseur van de Vogelbescherming ben ik benieuwd in hoeverre er rekening wordt gehouden met de bestaande vogelpopulatie in het gebied en wat er gedaan wordt omdit ook voor de vogels een aantrekkelijk gebied te maken. Overall: mijn inziens wordt er in de visie goed rekening gehouden met de kwaliteit van de leefomgeving, ook voor kleine dieren. De woningdichtheid is echter hoog. Daarom maak ik me ernstig zorgen om de veelbelovende beloftes in de visie worden nagekomen. Concrete vragen die ik hierbij heb: In de visie komt naar voren dat er gebouwd gaat worden in een dichtheid die Utrecht niet kent. Wordt dit gebied nog dichter bebouwd dan het onlangs opgeleverde Zijdebalen-kwartier (omgeving Oudenoord)? En over welke dichtheden praten we dan? Daarnaast staat beschreven dat verdichten en vergroenen in balans moeten zijn en dat er daarom hoogwaardig kwalitatief groen met ecologische waarde gaat komen. Over wat voor groen gaat dit dan? En wat is het percentage van het groen t.o.v. de rest van het gebied? Ook wordt er beschreven dat er gebouwd wordt voor kleine dieren met de voorkeur voor inheemse soorten. Worden er in de gebouwen neststenen gemaakt voor vogels/vleermuizen en voor welke soorten? En aangezien het een dicht gebied wordt, zijn er ook genoeg plaatsen waar deze dieren voedsel kunnen vinden?	Specifiek antwoord: In de omgevingsvisie deel 2 geeft de gemeente aan in te zetten op een gezonde en groene omgeving. Daarbij bouwen we niet alleen voor mensen, maar ook voor (kleine) dieren, zoals vogels, vlinders en bijen. Dit wordt bij de stedenbouwkundige uitwerking veder opgepakt bij het ontwerp voor de autovrije en groene openbare ruimte en bij de verdere uittwerking van de bouwblokken. Wat betreft de vergelijking van dichtheden: Zijdebalen heeft circa vijfhonderd woningen op 4,5 hectare. De nieuwe wijk Merwede (deelgebied 5) krijgt circa 6000 woningen op 23 hectare.
54	Bij deze wil ik van de mogelijkheid gebruik maken om te reageren op de plannen rondom de Merwedekanaalzone. Als Rivierenwijker maak ik mij grote zorgen omtrent de grote hoeveelheid woningen die de gemeente in het project wil realiseren en in het bijzonder in deeltraject 5. Niemand is tegen woningen, maar wel tegen de grote hoeveelheid! De grote hoeveelheid woningen hebben een enorme impact op de omgeving. Denk aan de fietsbruggen en het extra verkeer, zoals ook uit de MER is gebleken. Dit zijn algemene zorgen die in veel inspraakreactie zullen terugkomen. Hiernaast heb ik nog twee specifieke punten: - Sportverenigingen: in het plan is niet nagedacht over hoe je alle extra mensen laat sporten bij een vereniging in de buurt. De hockey, tennis en voetbalverenigingen in Utrecht-Oost zitten al erg vol. Als je hier zoveel extra woningen neerzet lopen de wachtlijsten helemaal hoog op. Het college wil de nieuwe bewoners toch wel de mogelijkheid bieden om te sporten? Niet iedereen doet aan hardlopen of aan fitness. - de ‘marketingcampagne’ van de gemeente. Ik vind dat de gemeente er alles aan doet om het project zo mooi mogelijk uit de verf te laten komen en zich hierbij meer opstelt als een makelaarskantoor dan als een gemeente. De gemeente spreekt over een ‘hoogwaardige openbaarvervoerverbinding’ voor de woningen wat neerkomt op een busbaan met 2 bushaltes. Waarom kan de gemeente dit niet gewoon een busbaan noemen? Verder worden de tekeningen/foto’s van het project altijd afgedrukt met het aanzicht vanaf het Merwedekanaal. Dit is natuurlijk de mooie groene kant van het project. Er staat nooit een artist impression van de Europalaan bij en al helemaal niet op de voorkant. Het lijkt wel als of de gemeente de hoge woontorens express wegstopt. Het enige positieve aan dit project is dat de gemeente wel netjes elke keer een brief stuurt als er voorderingen zijn rondom het project en er inloopavonden zijn. Ik vind dit dan ook in tegenstrijd met mijn vorige punt. Ik snap niet dat de gemeente niet eerlijk over het project communiceert.	Zie de paragrafen: 2.5.4 Openbaar vervoer, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.10.2 Aantallen woningen en dichtheid, 2.14.2 Recreatie en sport.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
55	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.
56	Deze inspraakreactie bevat geen inhoud.	Deze inspraakreactie bevat geen inhoud.
57	Via deze weg wil ik graag mijn zorgen en bezwaren kenbaar maken, en die in mijn ogen de plannen echt onhaalbaar en onvoldoende doordacht maken. Ik verwacht dat deze op goede manier zullen worden meegenomen in de besluitvorming en waar mogelijk terugkoppeling op wat hiermee gebeurt. - In de plannen ter hoogte van Hoograven (Hamersplantsoen) wordt nagedacht over extra bruggen. Allereerst vind ik het onverantwoord dat, om hier een fietssnelweg op te kunnen aansluiten, een deel van de speeltuin Hamersplantsoen komt te vervallen. Een druk bezochte en zeer gewaardeerde plek voor de vele kinderen en sportclubs in de wijk. Onacceptabel als dat zou moeten wijken, zeker in een tijd waarin we sport, beweging en spelen in de natuur aanmoedigen. Gaan we dit soort mooie en zeldzame plekken werkelijk opofferen ? Een scenario is dat de brug en 'fietssnelweg' aansluiten op Karperstraat en Liesbosweg en dat hier (het wordt me niet helemaal helder in alle getallen) 4000-8000 fietsers per dag worden verwacht. Dit in een rustig en overzichtelijk stuk wijk, waar zeker in de ochtend en middag heel veel kinderen zich door de wijk begeven naar school. En waar veel kinderen en ouderen over straat gaan. Daar past zo'n grote verkeersstroom echt niet in en we vrezen dan ook voor veel onveilige situaties. In de plannen wordt op geen enkele manier aangegeven hoe dit moet werken - En dan, als men de wijk door gaat; waar verwachten we dat het doorgaande verkeer verder heen gaat? Hoe moet het aansluiten op Lunetten, op het Goylaan en verder? Waar blijven deze mensen in de wijk, hoe verspreid zich dat? Daar zie ik weinig van terug - Hoe verwachten jullie de doorstroming en veiligheid van het Goylaan te borgen? Nu al een behoorlijk drama dus hoe gaat meer (gemotoriseerd en fiets-) verkeer daarin passen? Vraagt dat aanpassingen? En past dat bovenop de miljoenen die hier al verspijkerd zijn - waarmee ik eigenlijk bedoel te zeggen; is dat nog uit te leggen? - Een van de andere grote zorgen die we als bewoners hebben is de verhoogde parkeerdruk. Het is nu al druk met auto's maar gelukkig voor bewoners nog altijd acceptabel (en gratis, wat we zeer graag behouden!). We vrezen zeker dat mensen vanuit de merwedekanaalzone, hier komen parkeren en zo'n geplande brug gebruiken om dan lopend of per fiets thuis te komen. Dan komen alle prachtige ideeën van een autoluwe wijk dus vooral tot uiting in de vorm van parkeeroverlast in Hoograven - Om nog maar niet te spreken over de utopische gedachte van hoe mensen in de Merwedekanaalzone zouden moeten gaan wonen en leven. Ik lees in de stukken echt te weinig onderbouwing voor hoe dit moet werken. Nauwelijks auto's en de verwachting dat mensen altijd bij OV en fiets zullen blijven gebruiken.. ik heb het nog nergens zien werken (zijn er succesvolle voorbeelden?) Ik zie juist dat, zodra mensen een gezin starten, dat een auto (haast) onvermijdelijk wordt. En hoe gaat dat met alle auto's van bezorgers, klusbedrijven, etc? Is er onderzoek dat mensen op zo'n manier willen wonen überhaupt? Ik hoop van harte dat er naar de - in onze ogen zeer terechte - zorgen, vragen en bezwaren wordt geluisterd in de vele wijken die hiermee te maken krijgen. En dat er met een kritische blik wordt gekeken naar de plannen en men niet bang is om waar nodig terug te gaan naar de tekentafel. Luister hierbij aub goed naar de bewoners in oa Hoograven, Dichterswijk en Heycop! Dit gaat hen namelijk zeer aan.	Zie de paragrafen: 2.5.1 Autonome ontwikkeling: nu al druk op de weg, 2.5.2 Innovatieve mobiliteitsstrategie, 2.6 Bruggen, 2.8.5 Hoograven, 2.9.2 Parkeeroverlast.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
58	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.
59	De hieronder benoemde inspraakreactie is zonder de meegestuurde foto's. Ik heb bovengenoemde omgevingsvisie gelezen, waarin u het plan voor ontwikkeling vanwoningbouw in de Merwedekanaalzone heeft uitgewerkt. Ik maak me zorgen over de gevolgen van dit plan voor de directe leefomgeving en over de wijze waarop u ons als bewoners van OudHoograven niet in de voorbereidingen van dit plan heeft geconsulteerd, specifiek t.a.v. de beoogde bruggen en de inpassing en bijhorende vervoersstromen voor onze wijk. Plan onvoldoende onderbouwd Wij zijn van mening dat het besluit over de bruggen onvoldoende onderbouwd is. Het plangebied bevindt zich aan de westzijde van de stad Utrecht. Direct ten oosten van het plangebied liggen de Dichterswijk, Rivierenwijken (Oud)Hoograven. Om te komen en gaan naar het centrum, oosten en zuiden van de stad, zullen de nieuwe bewoners gebruik maken van de infrastructuur die al aanwezig is in deze wijken. Deze oude wijken zijn voor de oorlog gebouwd, dus in een periode waarin niet voorzien was in de opkomst van de auto en evenmin in grote fietsstromen. De structuur van deze wijken is hier niet op berekend. Het vertrekpunt voor een gefundeerde en weloverwogen omgevingsvisie zou wat ons betreft dan ook moeten zijn dat de komst van nieuwe verkeersstromen door deze wijken nooit zonder ingrijpende gevolgen zullen zijn en dat deze gevolgen per definitie verder strekken dan het landhoofd van de nieuw geplande langzaamverkeersbruggen. U heeft dit inmiddels ontdekt in de deelgebieden 1 tot en met 5. Overigens onderschrijven wij de reeds gedeelde inspraakreactien en bezwaren van de bewoners van de Dichterswijk en Rivierenwijk volkomen. Ondanks deze tegen-stand is in de studie naar de bruggen in deelgebied 6 in dit stadium niet verder gekeken naar de gevolgen voor de inpassing en bijhorende vervoersstromen voor onze wijk. De beoordeling van de varianten in het achtergrondrapport Variantenstudie Loop- en Fietsbruggen van Goudappel Co/feng en daarmee de informatie waarop de gemeente haar afweging baseert, is daardoor onvolledig en onjuist. Tussen het plangebied (deelgebied 6) en Hoograven zijn in het plan twee nieuwe langzaamverkeersbruggen voorgesteld die nieuwe fletsstromendoor onze wijk moeten leiden om zo de bestaande fietsverbinding op de Socratesbrug te ontlasten. Inzage in gebruikte verkeersmodellen en onderliggende gegevens vervoersstromen Op 18 februari 2020 hebben wij vragen gesteld aan de projectorganisatie over de huidige en toekomstige fietsstromen in de diverse straten van onze wijk. De projectorganisatie heeft ons op 24 februari 2020 geantwoord dat er geen informatie over de huidige situatie en huidige vervoersstromen beschikbaar is en dat het verkeersmodel voor de toekomstige situatie onvoldoende gedetailleerd is om informatie op straatniveau te leveren. Wanneer de bestaande situatie en aantallen vervoersbewegingen niet in beeld zijn is het onmogelijk om een gefundeerd (lees gebaseerd op correcte gegevens) en weloverwogen Omgevingsvisie te maken tav de inpassing van de bruggen in de wijk (Oud)Hoograven.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.1 Woonboten, 2.8.5 Hoograven, 2.9.2 Parkeer-overlast en 2.15 Participatie. Specifiek antwoord: Het projectteam neemt contact op met de Beheergroep Hamersplantsoen om het advies uit de reactienota te bespreken.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
59 (vervolg)	Ook begrijp ik niet goed waarom het nodig is om de fietsersstroom van de Socratesbrug en via deze langzaamverkeers-bruggen door Hoograven-Zuid te leiden. In de varianten met nieuwe langzaamverkeersbruggen, zal het aantal fietsers op de brug Socrateslaan op ruim 6.200 - 6.400 fietsers per etmaal komen te liggen en het aantal fietsers door de wijk Hoograven-Zuid op 8.000 - 8.400. Ik snap niet wat er wenselijk is aan een situatie waarbij de Socratesbrug (met aan weerszijden een breed tweerichtingenfietspad en een ruim gedimensioneerde aansluitende fietsinfrastructuur) in de plansituatie een lagere stroom fietsers te verwerken krijgt dan de smalle straten van onze wijk. De Karperstraat is een voorbeeld van zo'n smalle straat. Wat mij betreft zou de capaciteit van de Socratesbrug (en de Socrateslaan en Goylaan) maximaal moeten worden benut, voor er wordt gekeken naar alternatieven. Het wordt mij uit de Omgevingsvisie ook niet duidelijk welk probleem er precies ontstaat zonder de aanleg van de nieuwe bruggen en hoe dat opweegt tegen de problemen (hierna beschreven) die hierdoor in onze wijk ontstaan. Gevolgen voor J.M.M. Hamersplantsoen Eén van de bruggen die het fietsverkeer moet omleiden is gepland ter hoogte van de Karperstraat. Deze brug is onderdeel van varianten 2 en 4 in de bruggenstudie van Goudappel Coffeng. De brug landt aan op een plek waar momenteel twee woonboten liggen, die hiervoor moeten wijken, en landt aan in het J.M.M. Hamersplantsoen. Door dit plantsoen zal een nieuw fietspad moeten worden aangelegd. Het fietspad sluit aan op de Verlengde Hoogravenseweg, waar een groot deel van de fietsers hun weg zal vervolgen via de Karperstraat. Het J.M.M. Hamersplantsoen is een erg gewaardeerde ontmoetingsplek voor Hoograven-Zuid. Het plantsoen wordt niet alleen gebruikt door direct omwonenden, maar ook door bewoners van andere straten in (Oud)Hoograven, bewoners van Nieuw-Hoograven Zuid en bewoners van Hoograven Noord (ten noorden van de Goylaan). Het is een speeltuin voor jonge kinderen, een speelbos, een voetbal-veld en er wordt gesport en gewandeld door jong en oud. Doordeweeks wordt het plantsoen in de middag druk bezocht en in het weekend gedurende de dag. Met regelmaat worden er evenementen georganiseerd, zoals "Rommelgraven", een kindermarkt met Koningsdag en paaseieren zoeken met Pasen. Het plantsoen wordt door de buurt als veilig ervaren. De huidige verkeerssituatie en inrichting in en rond het plantsoen maakt het mogelijk dat jonge kinderen er vrij kunnen rondlopen en dat oudere kinderen (vanaf een jaar of acht) er zonder begeleiding van hun ouders heen kunnen gaan en samen kunnen spelen. Het plantsoen wordt als sociaal veilig ervaren, omdat het wordt omgeven door woningen vanwaar (betrokken} buurtbewoners een oogje in het zeil houden en waar nodig de gemeente attent maken op onregelmatigheden.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
59 (vervolg)	De komst van de beoogde brug leidt tot doorsnijding van het Hamersplantsoen door een intensief bereden fietspad. De gevolgen zijn dat er ca. 64 bomen moeten worden gekapt, 54 op het Hamersplantsoen en ongeveer 10 aan de overzijde. Daarnaast zal er ruimte worden ingeleverd en wordt het plantsoen doorsneden door een verkeersweg, waardoor de veiligheid van zelfstandig spelende kinderen in het geding komt. In de rapportage van Goudappel wordt deze variant als 'goed' gescoord op het aspect 'Lokale doorsnijdingen Merwedepark en Merwedeplantsoen' (criterium 7). Er is op deze plek geen Merwedepark of -plantsoen, desondanks vind ik dat het feit dat het Hamersplantsoen wordt doorsneden ertoe moet leiden dat de varianten waarin deze brug voorkomt (varianten 2 en 4} op criterium 7 als 'zeer slecht' moeten worden beoordeeld. Gelieve willen wij hieraan toevoegen dat het in het plan net lijkt alsof de brug wordt aangesloten op een reeds bestaande weg. Dit is niet correct, momenteel dient dit relatief smalle pad als voetpad. Er zal dus een functiewijziging plaatsvinden van voetnaar fietspad. Wat een verbreding inhoudt en, zoals eerder genoemd de kap van tientallen bomen aan weerszijde van het huidige voetpad tot gevolg zal hebben. In deze tijd waarin klimaatverandering hoog in het vaandel staat lijkt ons onnodige kap van bomen niet wenselijk. De gemeente Utrecht vindt, net als wij, groene en recreatieve speelvoorzieningen belangrijk: "In de concurrentiestrijd om ruimte legt speel- en verblijfsruimte voor de jeugd het steeds vaker af tegen woningen, winkels, kantoren, wegen en parkeergelegenheid. (...) Kortom, er blijft zowel letterlijk als figuurlijk steeds minder ruimte over om te spelen. Het is aan de overheid om tezorgen dat er voldoende ruimte overblijft voor kinderen en jongeren om veilig en gezond buiten te spelen." Bron: citaat uit uw het gemeentelijke beleidsplan Nota Speelruimte Utrecht 2009. "Voor Utrecht is daarom een belangrijk uitgangspunt in de gezondheidsbevordering dat de fysieke leefomgeving een gezonde keus aantrekkelijk maakt. Dit kan door gezond gedrag aantrekkelijk te maken, door sociale cohesie te versterken en via het creëren van publieke ontmoetingsruimten. Voldoende, aantrekkelijk, bereikbaar en bruikbaar groen (voor bijvoorbeeld ontspanning en evenementen) voor iedereen is daarbij van belang. Een groene omgeving draagt op tal van manieren bij aan een gezonde leefomgeving." Bron: citaat uit het gemeentelijke Actualisatie Groenstructuurplan 2017 - 2030 (april 2018). Wij roepen u op om de brugvarianten ook op de beleidsambities uit deze nota en dit plan te beoordelen. Gevolgen voor Karperstraat en verkeersveiligheid Het fietsverkeer zal zijn weg vervolgen via (hoofdzakelijk} de Karperstraat. Dit is een straat met twee smalle stoepen en een rijbaan van 6,5 meter breed, waarvan de effectieve breedte 4 meter is ten gevolge van geparkeerde auto's. De straat is momenteel vanwege eenrichtingsverkeer de enige toegangsweg voor auto's tot de Verlengde Hoogravenseweg. Het kruispunt Karperstraat-Verlengde Hoogravenseweg is onoverzichtelijk voor automobilisten, omdat de huizen aan weerszijden doorlopen tot in de bocht en daarmee het zicht op de Verlengde Hoogravenseweg ontnemen. Daarbij is de Karperstraat voor ouders en kinderen van de Verlengde Hoogravenseweg en aanliggende straten de kortste en veiligste route naar de drie basisscholen, de buitenschoolse opvang en het kinderdagverblijf die zijn gevestigd aan de Duurstedelaan. In de middag vormt de Karperstraat de route voor ouders en kinderen die uit school komen en die in het Hamersplantsoen gaan spelen.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
59 (vervolg)	Met de komst van een druk fietspad kruisen auto's, fietsers en voetgangers (waaronder kleine kinderen) elkaar op dit kleine kruispunt tijdens de spitsmomenten van de dag. Dat leidt tot gevaarlijke situaties die in mijn beleving niet is op te lossen zijn in de beperkte ruimte die hier is. Daar komt bij dat het aantal snelle, elektrische fietsen in allerlei variaties steeds verder toeneemt, waardoor de onveiligheid alleen maar verder toeneemt. Varianten met deze brug (2 en 4) worden door Goudappel Coffeng op het criterium 'Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten' (criterium 6) als 'goed' beoordeeld. Hoe Goudappel Coffeng tot deze beoordeling komt is voor ons onnavolgbaar. Op basis van bovenstaande zou deze beoordeling 'zeer slecht' moeten zijn. Zie ook de bijlagen. Aanvullend vraag ik me af wat voor een type fietspad er gepland staat? Wordt deze tevens toegankelijk voor snor- en bromfietsers? Mocht dat zo zijn, dan heeft dit implicaties voor de verkeersveiligheid vanwege de hogere snelheid van deze voertuigen. Mocht het fietspad uitsluitend voor fietsers bedoeld zijn, dan vraag ik me af hoe u zal gaan handhaven dat de bruggen niet benut gaan worden door snor- en bromfietsers ? Wat wordt de helling van de fietsbruggen? Hoe steiler, des te sneller zullen de fietsers de Verlengde Hoogravenseweg en Karperstraat benaderen. Dit heeft implicaties voor de verkeersveiligheid. De tuinen van de bewoners van de Zeeltstraat grenzen aan de geplande fietsroute en hun kinderen lopen nu vrijelijk de tuin uit het Hamersplantsoen op. Kinderen letten nu eenmaal minder goed op. Wanneer fietsers met hoge snelheid van een steile brug komen, zal de tijd om adequaat te kunnen reageren afnemen met alle gevolgen van dien. Nieuwbouw in de wijk Hoograven - meer mensen en verkeer, minder groenvoorziening Zoals hierboven beschreven heeft het J.M.M Hamersplantsoen een belangrijke recreatieve en sociale functie voor de huidige bewoners van Hoograven. Maar ook in Hoograven zélf wordt gebouwd en zijn er plannen voor nieuwe woningen. Op de Pagelaan zijn plannen voor 120-160 woningen en op het BEFU terrein komen ongeveer 76 woningen. De nieuwe bewoners van Hoograven zullen met de auto of de fiets gebruik maken van de straten van Hoograven en ook zij hebben behoefte aan groene ruimte in de wijk. Met de plannen voor de brug en het fietspad door het J.M.M. Hamersplantsoen is er effectief minder groen voor meer mensen. Verplaatsing woonboten geen criterium bij afweging Als gevolg van de nieuwe brug ter hoogte van de Karperstraat moeten twee woonboten worden verplaatst. Ervan uitgaande dat het hier niet mogelijk is om voor de bewoners een paar meter verderop een gelijkwaardige woonsituatie te bieden, gaat het hier om een forse inbreuk op het leven van twee huishoudens in onze buurt. Dat bier in het ontwerp van het afweegkader op geen enkele wijze ruimte aan is gegeven, snappen we niet, zeker als zaken als 'Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen' (criterium 8) wel als een relevant criterium wordt opgevoerd. Ons voorstel is om in het afweegkader ook criteria op te nemen voor de mate waarin ligplaatsen voor woonboten moeten verdwijnen.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
59 (vervolg)	Oproep tot transparant participatietraject Goudappel Coffeng schrijft in de variantenstudie “Het gesprek met bewoners in Hoog raven over inpassing van eventuele bruggen wordt opgestart als de planvorming over deelgebied 6 verderwordt opgestart.” Dat vinden wij rijkelijk laat, want het principebesluit over de komst van de bruggen wordt nu voorbereid. “Zonder de creativiteit, kennis en energie vanuit de stad missen we kansen. (...) Samen stad maken levert maatschappelijke meerwaarde op door vergroting van de betrokkenheid van belanghebbenden, verbetering van de kwaliteit van beleid en meer cohesie en gemeenschapszin.” Dit is een citaat uit Actieprogramma Samen stad maken op de Utrechtse manier (juli 2019). Wij moeten helaas constateren dat u zich niet aan uw eigen, zo kort geleden uitgesproken voornemens houdt. En daardoor bent u, zoals uzelf hierboven ook concludeert, een kans aan het missen. Wij voelen ons als betrokken bewoners op dit moment niet serieus genomen. Wij roepen de gemeente op om ons alsnog via een transparant participatietraject bij de totstandkoming van het besluit voor de voorkeursvariant voor de bruggen in deelgebied zes te betrekken. Omdat de ontwikkeling van dit deelgebied verder in de toekomst ligt en met allerlei onzekerheden omgeven is, kunnen wij ons niet voorstellen dat hier geen tijd voor is. Bovenstaande overziend concluderen wij dat de variantenstudie voor de bruggen in deelgebied 6 onjuiste en onvolledige beslisinformatie geeft, dat de uitgangspunten door vragen omgeven zijn en dat de gepresenteerde voorkeursvariant 4 niet kan rekenen op mijn steun. Daarom vraag ik de gemeente om: het besluit tot vaststelling de variant voor de bruggen in deelgebied 6 tot nader order uit te stellen; de studie dusdanig aan te vullen dat er een plan ligt waarin varianten worden afgewogen waarin de in deze reactie beschreven knelpunten zijn opgelost, zodat de belangen van de bewoners van Hoograven en de belangen van de toekomstige bewoners van de Merwedekanaalzone met elkaar in balans worden gebracht; Samen de stad maken geen loos gemeentelijk voornemen te laten zijn en deze aanvullende studie uit te voeren in samenspraak met de bewoners van Hoograven-Zuid Tijdens het Buurtgesprek op 10 februari 2020 merkten wij dat lokale bekendheid van de aanwezigen namens de gemeente beperkt was. Tevens kwam de getoonde maquette niet overeen met de werkelijkheid (zie foto hier beneden). Ten eerste verschilt de plek van de brug met die van de Omgevingsvisie. Daarnaast is het Hamersplantsoen, de plek waar het om gaat met een grijze kleur aangeduid. Zoals eerder omschreven is het Hamersplantsoen groen. Opmerkelijk, omdat ander groen in de wijk wel met een groene kleur wordt gerepresenteerd op de maquette. Ook de voetpaden die door het Hamersplantsoen lopen zijn zeer benadrukt, terwijl dergelijk detail mist in de nieuwe wijk met o.a. de Draadnagelweg en Puntdraadhof. Daarnaast missen de rijen huizen die aan weerszijden van de Karperstraat staan. Wat ons betreft zijn deze keuzes opvallend, omdat hiermee de indruk zou kunnen worden gewekt dat een fietsbrug ter hoogte van het Hamersplantsoen en de Karperstraat minder impact heeft dan in werkelijkheid het geval is. Voor uw informatie zijn foto’s van Hamersplantsoen e.o. toegevoegd als bijlage bij deze reactie, zodat u zich een beter beeld kunt vormen bij de situatie die wij hierboven hebben beschreven. Niettemin adv~er ik u van harte uit om de situatie ter plaatse met eigen ogen te komen bekijken.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
60	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.
61	Ik ben woonachtig op het IJzerdraadpad, uitkijkend op het Meester J.M.M. Hamersplantsoen in de wijk Hoograven. Ik heb de plannen bekeken en ben op de eerste voorlichtingsavond geweest op 5 februari. Tot mijn grote schrik en afkeur zijn er plannen om ter hoogte van het Meester J.M.M. Hamersplantsoen eenzogenaamde dubbele brug te plaatsen richting deelgebied 6. Hierdoor zou er dus ook een fietspad dwars door het plantsoen komen, een andere optie is namelijk niet mogelijk ivm bestaande huizen, richting de Karperstraat. Ten eerste begrijp ik niet dat de gemeente het Meester J.M.M. Hamersplantsoen wil aanpassen, dit plantsoen is zo'n beetje de enige plek waar van jong tot oud, autochtoon tot allochtoon, sportief tot lui/relaxed wil recreëren. Dit plantsoen is zo'n beetje het "Central Park" van deze wijk! Van alle vier de zijdes komen de bewoners van de wijk richting dit plantsoen, een soort van fietssnelweg door dit plantsoen zou een messteek voor de bewoners van de wijk zijn. Mede door dit plantsoen is de wijk een eenheid! Ten tweede begrijp ik niet wat het oostelijke tweede deel van deze brug voor meerwaarde heeft, er is totaal geen achterland waardoor een fietsroute door deze wijk sneller zou zijn of fietsers meer zou verspreiden. De snelweg A12 en Waterlinieweg sluiten deze wijk totaal af, men stuurt dus meteen weer richting 't Goylaan als men over deze brug gaat. Verder ben ik van mening dat het oostelijke deel van de brug ook te dicht bij de Zuiderbrug (thv 't Goylaan) staat om effectief te zijn. Een veel slimmere optie zou een verbreding van het fietspad achter een geluidsscherm zijn ter hoogte van de A12. Deze brug gebruiken wij al jaren, waarom zouden nieuwe bewoners van deelgebied 6 dit ook niet kunnen? Overigens is dit nog beter voor de beweging ook, iets wat men tegenwoordig toch al tekort komt.Kortom een westelijke brug welke een aansluiting Zeehaenkade - Jutfaseweg maakt snap ik nog wel aangezien je dan meteen een rechte lijn naar het Centrum of Station Vaartsche Rijn maakt. Echter is het wel betreurenswaardig dat de Zeeverkenners moeten verdwijnen in dit verhaal. Een ander punt waarom het oostelijke deel van de brug niet werkt is de verkeersveiligheid in de buurt, de Karperstraat is veel te smal om ook nog 4000+ fietsers te verwerken. Verder is de Verlengde Hoog-ravenseweg haaks op de Karperstraat al een soort van fietssnelweg in de spits. Hier een fietskruispunt maken zou voor veel ongelukken gaan zorgen, evenals de kinderen welke hier spelen in de buurt of van/naar school gaan zorgen voor een verhoging hierin. Dit lijkt mij iets wat de gemeente Utrecht ook liever niet graag ziet. Ik hoop dat mijn bericht ook bij de gemeenteraad terecht komt of wordt meegenomen in de besluitvorming van dit project. Ook wil ik nog kwijt dat de wijk Hoograven heel erg laat in dit traject wordt bericht over deze bruggen, hier laat de gemeente Utrecht wat mij betreft een behoorlijke steek vallen!	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.2.2 Zeeverkenners, 2.8.5 Hoograven, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
62	Er lijkt serieus wat te gaan gebeuren op stedebouwkundig gebied in Utrecht. Ik woon in de omgeving op het water (de Leidse Rijn), vandaar dat ik mij zorgen maak. Zie hieronder mijn visie . Ik maak mij vooral zorgen over het aantal bruggen, dat mogelijk gepland en gebouwd gaat worden. Met name voor de woonbootbewoners betekent het een ramp, omdat je onvrijwillig je vertrouwde omgeving moet verlaten. En het is vooralsnog niet gebleken dat de gemeente Utrecht een redelijk alternatief , lees goede andere ligplaats, kan bieden. En wie wil je ark kopen ? En wat stelt de gemeente er financieel tegenover ? Ik ben een fervent fietser en stem mijn hele leven Groen Links , maar dit gaat me te ver. Bouw nu geen bruggen die achteraf niet echt nodig zijn geweest , of zelfs kwalijke effecten opleveren. Ik noem: ongewenst parkeren in omliggende wijken (ik denk niet alleen Rivierenwijk), obstakels voor onze roeiers, en een enorme hindernis voor onze varende schepen om Utrecht (tijdelijk) te verlaten.Ik wil best iets (want veel zal het niet zijn !) omrijden met de fiets als ik daarmee mijn mede-Utrechters hun woongenot waarborg. Draai het om: bouw pas een brug als het stadsdeel klaar is , en het in de praktijk blijkt dat de fietspaden verstopt raken. Met andere woorden: ontwerp het stadsdeel zo , dat er later eventueel nog een brug gebouwd kan worden. En als blijkt dat daar de noodzaak voor is , en er nog geld voor gereserveerd kan worden. Zorg eerst voor betaalbare woningen voor starters, en huur-woningen voor lagere inkomens ! Want daar is ontzettend veel behoefte aan. Utrecht heeft inderdaad behoefte aan woningen , in het centrum van het land ! De deskundigen kunnen onmogelijk hard maken, dat de bruggen nodig zijn. Het zijn vooral vermoedens en een aantal aannames, bewijzen kun je het nooit .Laat de mensen van Goudappel eens gaan fietsen in de spits door de Viestraat richting station. Heel druk, maar het lost zich op ! Maak de bestaande bruggen geschikt voor een groter verkeersaanbod. Kortom : bouw geen bruggen voor het te laat is . Als een onnodige brug er ligt, ga je die echt niet weer afbreken. Graag geen historische blunders zoals het dempen van de Catharijnesingel!	Zie de paragrafen: 2.5.2 Innovatieve mobiliteits-strategie, 2.6 Bruggen, 2.8.1 Woonboten, 2.8.2.1 Roeiers, 2.9.2 Parkeeroverlast
63	Ik lees de informatie van de gemeente en hoor de impact wat deze hebben op mijn woonomgeving. Ik woon aan het Hamersplantsoen. Mijn achterpoort sluit daar direct op aan. Ik heb vaak het wel en wee kunnen gadeslaan en mee-gemaakt. Dit plantsoen was tot aan 2000 het terrein van hangjongeren. Door vereende krachten is dit plantsoen kind-vriendelijk gemaakt. Met groot succes zijn daarmee de hangjongeren verdwenen en is er een mooi buurt gevoel ontstaan en hebben vele kinderen uit de buurt hier plezier enpret. Tot op de dag van vandaag is dit plantsoen het terrein voor vele kinderen in de buurt en zorgt voor een positief gevoel en beeld. Ik heb ook gezien hoe gevaarlijk het is als er fietsers over het voetpad langs het Hamersplantsoen fietsen. Spelende kinderen letten niet op. Ongelukken loeren om de hoek. En dan begrijp ook nog eens dat we niet praten over een paar fietsers per dag in de plannen die nu zijn gemaakt met bruggen die de toevoer van fietsers flink doet verhogen. Als hier langs het Hamersplantsoen fietspaden worden aan-gelegd zal dat zeer grote impact hebben op de bestemming van dit plantsoen en inbreuk doen op het algehele leefklimaat van de wijk. Het zal niet veilig zijn kinderen hier te laten spelen. Dit kan echt NIET de bedoeling zijn voor een plek, een belangrijke plek, midden in een woonwijk. Ik wil graag dat dit soort plannen zonder oogkleppen worden bedacht. En ik mag hopen zeker niet worden uitgevoerd. De belangen van bestaande bewoners kan niet zomaar in de wind worden geslagen.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.5 Hoograven.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
64	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.
65	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.
66	Ik ben gisteren, 11 februari 2020 bij de informatiebijeenkomst geweest aan de Kanaalweg 30. Ik wil graag reageren op de daar besproken plannen. 1) Mijn eerste reactie is, is het wel zo verstandig van Utrecht om de instroom van nog eens 100.000 mensen te willen faciliteren binnen de bestaande gemeentegrenzen? En als er de 20 jaar na 2040 nog weer 100.000 mensen in Utrecht willen wonen? Het mag toch duidelijk zijn dat dit een keer ophoudt. Niet iedereen die in Utrecht wil wonen kan ook in Utrecht gaan wonen. Of Utrecht zou moeten uitbreiden in vierkante meters door de omliggende gemeenten op te slokken. Het is eerder gebeurd. Als dit project op zoveel fronten wringt gezien de toenemende druk op bestaande wijken moet je je afvragen of de uitgangspunten wel een goede keus zijn. 2) Ik vind het onverstandig om grote fietsstromen door bestaande woonwijken heen te gaan leiden. Dit zal de leefbaarheid van die wijken aantasten. Beter om de bestaande wijken heen sturen die fietsers. Let wel, we hebben het ook over steeds meer elektrische fietsen die met hoge snelheid door je wijk komen. Lijkt mij niet wenselijk. 3) De fietsbrug bij het Hamersplantsoen. Ten eerste komen er sowieso teveel bruggen op een korte afstand van elkaar. Ten tweede, het Hamersplantsoen is een recreatiegebied voor de hele wijk. Mensen van overal, zelfs van Rivierenwijk, komen hier naartoe. ‘s Zomers stikt het hier van de kinderen en gezinnen die picknicken en spelen. Ik woon aan Zeeltstraat. Door de poort komen dagelijks kinderen, met of zonder ouders, naar het plantsoen toe. Die moeten dan de fietsbaan oversteken. Daar mag je dan wel stoplichten plaatsen. Hier gaan gevaarlijke situaties ontstaan. Vervolgens moeten die fietsers deels door de Karperstraat en deels door de Verlengde Hoogravenseweg naar de Goylaan toe. Die laatste is nu al erg druk met fietsers vanwege de roeiverenigingen aan het eind van de straat. Met de auto kom je er nu al moeizaam door. De Karperstraat is de toegang tot de wijk vanaf het Oosten. Juist in de spits, als je veel fietsers mag verwachten, komt er veel autoverkeer doorheen. Anders moet je doorrijden op de Goylaan en keren bij de Socrateslaan. Daar zou je een rotonde moeten bouwen want je mag daar niet keren. Kortom, de route door het Hamersplantsoen is een no-go. Niet wenselijk op allerlei fronten.	Zie de paragrafen: 2.3 Ambities omgevingsvisie deel 2, 2.6 Bruggen, 2.8.5 Hoograven.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
67	Hierbij geef ik mijn reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van een fietsbrug ter hoogte van de Heycop-straat. Veiligheid? Kan mijn kind straks nog alleen naar school of de speeltuin lopen als er op hoge snelheid scooters en pedelecs door de wijk rijden? Kan mijn bejaarde buurvrouw haar hondje nog veilig uitlaten op het voetpad langs het kanaal? Het enige groene speelveld in onze wijk wordt straks doorkruist of afgesneden door een fietspad waar een op aannames gebaseerde en tegenstrijdige hoeveelheid fietsers overheen zullen gaan. Hier een brug, dacht het niet. De Noodzaak? Waarom is een derde brug hier noodzakelijk als twee bestaande bruggen zo dicht bij elkaar liggen en de nieuwe brug op 200 meter van de bestaande Balijebrug komt? Uit de stukken blijkt dat de noodzaak voor de fietsbrug niet ligt in de nieuwbouwplannen voor de Merwedekanaalzone. De fietsbrug is niet noodzakelijk voor de nieuwbouw-plannen in deelgebied 4 en volgens de modellen gebruiken fietsers vanuit deelgebied 5 en 6 deze brug niet. De brug is met name bedoeld voor fietsers uit andere wijken. De brug vermindert de drukte op de Mandelabrug met slechts 6%! Daarbij is aangegeven dat de bestaande bruggen geen knelpunt vormen voor de groei en komen de fietsers weer uit op dezelfde hoofdfietsroutes. De brug draagt volgens het concept ook bij aan de gewenste fijnmazigheid in het fietsnetwerk in Utrecht. Doet niet iedere nieuwe brug die je aanlegt dit? De brug draagt dus mogelijk alleen bij op stadsniveau, maar gaat ten koste van de verbinding in mijn eigen wijk. Op basis van welke criteria? De criteria, en bijbehorende gekleurde bolletjes, die in de Variantenstudie worden gehanteerd laten zien dat de verbetering voor fietsers en voetgangers door de aanleg van de brug t.o.v. het verbeteren van de bestaande bruggen maar 12% is. De criteria zijn daarnaast onvolledig. Een eerlijke vergelijking met enkel een voetgangersbrug is niet meegenomen. Hierdoor zou, zonder dat onze veiligheid in het geding komt, verbinding ontstaan tussen de nieuwe wijk en onze wijk. Ook is vreemd genoeg de impact op onze bestaande wijk niet meegewogen in de criteria, noch in het besluit tot een brug. Hoe kan op basis van oneerlijke en onvolledige criteria en zo'n kleine en subjectieve verbetering de conclusie voor een miljoenen euro kostende brug worden getrokken? Overigens, staat ook in de stukken dat financiële realisatie niet mogelijk is. Hoofdfietsroute die zich door de wijk kronkelt? Volgens de stukken zullen 5.000 fietsers de fietsbrug per etmaal gebruiken. Het CROW en de gemeente geeft aan dat hiervoor een hoofdfietsroute van 6 meter breed asfalt wordt aangelegd. Daarboven op wordt in de stukken gesproken over een eventuele toekomstige tunnel onder het spoor tussen het Ringpark Dichterswijk en de Binnenstad, ter hoogte van de Nicolaas Beetstraat. Als deze tunnel er in de verre toekomst daadwerkelijk komt, zullen er nog veel meer (snelle) fietsers (en brommers/ scooters) door onze wijk gaan rijden. Los van de nog grotere onveiligheid die dan ontstaat, gaat dit nog verder ten koste van de groene wandelverbinding tussen het Ringpark, het Heycopplantsoen en het Merwedeplantsoen. In de eerder genoemde criteria is niet meegenomen wat de invloed van een dergelijke tunnel zou zijn. Die zou zeker van invloed zijn op de kleuren (of numerieke waarden) aangezien er dan veel meer fietsers komen. Ofwel, de procentuele verbetering door de komst van de fietsbrug wordt nog kleiner en waarschijnlijk zelfs negatief. Besluit op basis van? Het model dat is gebruikt om het aantal fietsers op de brug zo zwak te onderbouwen is niet meer dan een globale indicatie, er is in Nederland namelijk geen betrouwbaar fietsmodel. De besluitvorming vindt dus plaats op basis van aannames, terwijl ik zou verwachten dat een besluit pas wordt genomen op het moment dat er of draagvlak, of een bewezen urgentie is.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
67 (vervolg)	Daarnaast komt de vraag op: welke uitgangspunten de gemeente het zwaarst laat wegen? Er zijn genoeg plaatsten in Utrecht waar bruggen meer dan 500 meter uit elkaar liggen en geen nieuwe brug wordt gepland. Ook worden bruggen in deelgebied 4 afgewezen omdat ze te dicht bij een bestaande brug liggen, terwijl het daar ook over 200 meter gaat. Wat is te dichtbij en wat is te ver uit elkaar? Dit lijken rekbare begrippen zonder basis. Daarnaast wordt verwezen naar richtlijnen van het CROW instituut. Terwijl het CROW heel duidelijk maakt dat afstanden of hoeveelheden slechts richtlijnen betreft, verheft de gemeente deze richtlijnen tot eisen. Eerder heeft de gemeenteraad een andere CROW richtlijn, namelijk de omrijdfactor van 1,4, vastgesteld in het Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen'. Deze vaststelling wordt nu juist weer terzijde gelegd. Als je fietsafstand meer dan 1 km is, draagt de brug bij de Heycopstraat op geen enkele manier bij aan het verkorten van deze omrijdfactor. En het is volgens de onderzoekers juist voor de lange afstanden (fietsers uit andere wijken) nodig om een aantrekkelijke route te creëren. Deze aantrekkelijke routes zijn er dus al binnen de omrijdfactor. Vraag aan u Ik verzoek u, het college en de gemeenteraad, op grond van bovenstaande, om: • de wijk en de speelplek voor onze kinderen veilig te houden, zodat Utrechters in de bestaande wijken veilig en leefbaar kunnen blijven wonen; • het groen in onze wijk te beschermen en te behouden; • de noodzaak van de brug ter hoogte van de Heycopstraat te heroverwegen door een serieuze studie te doen naar het nut en de noodzaak van een hoofdfietsroute dwars door de Dichterswijk, waarbij de draagkracht van en in de wijk en het negatieve effect van de brug en hoofdfietsroute eerlijk worden onderzocht; • de planning van de uitwerking van de brug los te koppelen van de besluitvorming over de bouw in de Merwedekanaalzone en uit te stellen tot na de realisatie van de beoogde fietstunnel en de verbeteringen aan de Balijelaan en andere bestaande fietsroutes en kruispunten, zodat een realistisch beeld van de werkelijke belastingvan die routes op te maken is.	
68	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.
69	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.
69a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.
70	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
71	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.
72	Ik stuur je deze brief om onze bezwaren tegen de fietsbrug te melden die de gemeente Utrecht wil bouwen in Dichterswijk. Ik heb de documenten over het project en de brug bekeken die de gemeente Utrecht op de website heeft verstrekt. De documenten geven een goed overzicht van het project merwedekanaalzone. Maar het lijkt mij dat het team dat het project heeft voorbereid, geen rekening heeft gehouden met de huidige bewoners van het gebied. Naar schatting zullen tussen de 5.000 en 8.000 fietsers deze brug elke dag gebruiken in onze kleine buurt. De kruising verbindt dit verkeer rechtstreeks met een kinderspeelplaats en vervolgens in de richting van de school / BSO / kinderopvang en vervolgens naar een kleine kruising waarvan ik denk dat die niet zo veel verkeer aankan. Iedereen met gezond verstand die naar de kaart van het gebied en de omliggende structuren kijkt, zou tot de conclusie komen dat dergelijk verkeer gevaarlijk is voor de bewoners van de buurt, vooral de kinderen. Dit zijn de redenen waarom ik tegen deze brug ben; 1) Het brengt gevaar voor de bewoners van het gebied en vooral voor de kinderen. 2) Er is een school, een BSO en een kinderopvang direct naast het pad van de brug. 3) De straten zijn smal en kunnen dit verkeer niet aan. 4) Er zijn twee ondergrondse garages die direct aansluiten op het pad van de brug. Deze route is ook gevaarlijk voor de fietsers. 5) De brug zal hoogstwaarschijnlijk worden gebruikt door scooters en elektrische fietsen. Ze reizen beide met hoge snelheid en zijn gevaarlijker. Scooters zijn ook luidruchtig en zullen bewoners elke dag storen. 6) Er zijn al twee zeer brede bruggen die de twee zijden van het kanaal verbinden. Waarom een nieuwe brug bouwen op slechts 150 meter afstand? Ik ben naar de bijeenkomst op 11 februari geweest op Kanaal30 over het project. Na de bijeenkomst hierboven werden vragen gesteld aan de heer die de bouw van de brug voorstelde. Hoe gaat u die risico's beperken? Wat is je plan? We konden geen antwoord krijgen. Er is gewoon geen concreet plan over de bovengenoemde risico's. Ik weet zelfs helemaal niet of deze risico's worden overwogen, omdat ik ze niet zie in de documenten die de gemeente op de website heeft verstrekt. Als bewoner en als moeder vind ik de bouw van deze brug zinloos maar ook heel gevaarlijk. Ik wil niet dat de gemeente mijn kind en de kinderen van mijn buren in gevaar brengt omwille van een zinloze brug. Neem de nodige stappen om het plan voor de bouw van deze brug te annuleren.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
73	Bij deze wil ik mijn bezorgdheid uiten ten aanzien van de plannen voor de ontwikkeling van Merwedekanaal zone 6 welke consequenties zal hebben op het Hamersplatsoen en omgeving. Ik refereer in het bijzonder aan de brug die de zone 6 met het Hamersplatsoen zou gaan verbinden en dat doorsnijden richting de Karperstraat. Daarom dien ik hierbij mijn inspraakreactien in tegen het bouwen van de brug. Tegelijkertijd wil ik mijn reactie geven over de manier waarop de gemeente de bewoners van Hoograven over de plannen heeft geïnformeerd. Omdat ik begrijp dat de stad moet groeien, stel ik alternatieven voor die mogelijk onze wijk met de nieuwe bouwontwikkelingen kunnen integreren zonder overlast voor de bewoners te veroorzaken. Ik ben van mening dat het aanleggen van een brug naar het Hamersplantsoen en een fietspad dat het plantsoen zal doorkruisen tot extra verkeer in de buurt zal leiden en dat zal de leefbaarheid van de buurt doen verslechteren. Mijn inspraakreactien zijn gebaseerd in het bijzonder op mijn bezorgdheid ten aanzien van: • Sociale cohesie en sociale veiligheid. De huidige situatie van het plantsoen maakt mogelijk dat mensen bij elkaar komen om te recreëren, toezicht te houden op de kinderen, kennis met elkaar te maken, bewegen en sporten. Dagelijks maken mensen met verschillende achtergronden gebruik van het plantsoen, dat verhoogt de sociale cohesie en onderstreept het multiculturele karakter van het wijk wat bij een inclusieve maatschappij past. Hierdoor ontstaat sociale veiligheid waarbij men naar de buren omkijkt. Dat maakt het voor ouderen ook een aangename omgeving om te vertoeven en (zelfstandig) wonen. Met de ingrijpende veranderingen, die een brug een fietspad teweeg zullen brengen, zal dit karakter verloren gaan met grote negatieve gevolgen voor het sociale leven van de bewoners van dit deel van Hoograven en voor de leefbaarheid van de wijk. • Veiligheid. Het aanleggen van een fietspad dwars door het plantsoen zal de veiligheid sterk laten afnemen, zowel voor fietsers als kinderen. o Het toenemend aantal fietsers betekent meer verkeer. De bestaande wegen in de omgeving van het Hamersplantsoen, waar die stroom fietsers doorheen zal moeten bewegen, zijn niet breed genoeg om een veilige doorstroom van fietsen én auto's te kunnen garanderen. Voor het toenemende aantal fietsers zullen mogelijk onveilige situaties ontstaan, niet alléén door de auto's maar ook door de nieuwe routekruising die vanuit het plantsoen zal ontstaan. o Daarnaast zullen onveilige situaties ontstaan voor de kinderen die regelmatig in het plantsoen spelen. In de huidige situatie is het plantsoen een veilige plek, niet toegankelijk voor fietsers en auto's. Dat maakt het mogelijk om jonge kinderen veilig te laten spelen. Oudere kinderen uit de directe omgeving lopen zelfstandig naar het plantsoen en dat verhoogt de zelfredzaamheid van onze jeugd. Dat zal niet meer mogelijk zijn op het moment dat een druk fietspad het plantsoen doorkruist en de naar schatting 8000 extra fietsers gebruik van de straten in de buurt zullen maken. • Parkeren. De Merwedekanaalzone is ontworpen als een autoluwe wijk, waar men kan wonen en werken en bovendien aangemoedigd wordt om met het OV of de fiets te reizen. Helaas staat de realiteit ver van de verwachtingen; de komende jaren zal men ongetwijfeld nog een auto nodig hebben die, waarschijnlijk, niet in de eigen wijk geparkeerd zal worden vanwege het gebrek aan plekken en de kosten die gepaard gaan met het betaald parkeerbeleid. Ik vrees daarom dat steeds meer auto's in de buurt van de Hamersplantsoen geparkeerd zullen worden. Dit gebied zal namelijk makkelijk te bereiken zijn door de toekomstige brug. Het zal veel parkeeroverlast voor de bewoners van Hoograven veroorzaken, en dat naast het toenemend aantal auto's in de wijk met de daaraan gekoppelde onveiligheid voor fietsers en kinderen.	Zie de paragrafen: 2.8.5 Hoograven, 2.9.2 Parkeeroverlast, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
73 (vervolg)	Zoals reeds vermeld in de aanhef wil ik ook de manier waarop de gemeente met de bewoners van Hoograven is omgegaan onder de aandacht brengen. De bewoners zijn laat geïnformeerd over de plannen. Er zijn wel gesprekken en inloopavonden geweest. Helaas zijn deze laat georganiseerd en niet goed voorbereid. Uit de verkregen informatie blijkt dat de voorlopige plannen gebaseerd zijn op aannames; aan een kant mooie tekeningen en ontwikkelingsplannen en aan de andere kant geen cijfers waarop de plannen voor de herontwikkeling van het gebied gefundeerd zijn. Dat resulteert, naar mijn mening, in een gebrek aan professionaliteit en transparantie waarmee inbreuk wordt gedaan op de participatie-gedachte van de inwoners van Hoograven. Dat geeft het gevoel dat de gemeente, wellicht onbewust, de bewoners uitsluit; een geheimzinnig gedoe wat ik van de gemeente niet gewend ben en waar ik niet van gediend ben. Dat verhoogt het wantrouwen in de gemeente en in de door te voeren plannen. Dat roept vraagtekens en twijfels op met betrekking tot de goede voorbereiding, nut en noodzaak van het project en de kosten en voldoende doordachte studies die nodig zijn bij het doorvoeren en bouwen. Omdat ik aan de ontwikkeling van de stad wil bijdragen, ben ik zo vrij om twee alternatieven en één voorstel voor te leggen: Alternatief 1: De brug tussen de Zeehavenkade (Merwedegebied) en de "punt" van Rivierenwijk is nauwelijks een probleem. De brug van de "punt" naar het Hamersplantsoen is echter ongewenst als fietsbrug. Een extra optie is een voetgangersbruggetje van de "punt" naar het Hamersplantsoen te realiseren. Op die manier zijn geen aangrijpende aanpassingen in het Hamersplantsoen vereist en de wandelaars passen in het karakter van het plantsoen, namelijk bewegen, spelen, recreëren. Dat zou een verrijking zijn voor het Hamersplantsoen zelf. Alternatief 2: een gedeelte van de fietsbrug naar het noorden leggen zodat de Vliegend Hertlaan direct aansluit op de Jutfaseweg. Voorstel is om de brug tussen het Merwedegebied en het Liesbospark wel te behouden. Immers, dat is een logische route die aansluit op de Liesbosweg en fietsen op een logische route naar de Waterlinieweg leidt.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
74	Ik woon in Rolderdiephof XXX, Utrecht en schrijf deze e-mail om mijn bezwaren te melden over de fietsbrug die de gemeente Utrecht in Dichterswijk wil bouwen. Dit hele plan over de nieuwe brug doet me denken aan de kaart van Afrika. Laat me u uitleggen waarom. Als u naar de kaart van Afrika kijkt, ziet u dat veel landgrenzen rechte lijnen zijn. Die grenzen negeren de natuurlijke grenzen zoals rivieren, vlaktes en andere geografische kenmerken volledig. Ze negeren ook de mensen die daar wonen. Vanwege die rechte lijnen doorsnijden de grenzen gemeenschappen, stammen en dorpen. De reden waarom er zulke grenzen zijn, is omdat die grenzen werden bepaald door mensen duizenden kilometers verderop, die nog nooit op die plaatsen zijn geweest en die niet om de mensen in die gebieden gaven. Ik denk dat u nu kunt zien waarom ik de gelijkenis tussen de Afrikaanse grenzen en de geplande fietsbrug in Dichterswijk noem. Het lijkt mij dat mensen die deze brug hebben gepland, geen rekening hebben gehouden met de geografische kenmerken van het gebied (ruimtegebrek, speeltuin, een kleuterschool, een school / BSO en een ondergrondse garage) of de mensen die daar wonen. Eigenlijk lijkt het mij dat de huidige bewoners helemaal niet worden overwogen. Als de planners het gebied daadwerkelijk hadden bezocht, konden ze zien dat dat een kleine weg is die het voorgestelde fietspad verbindt met de belangrijkste toegangswegen. Die kleine weg ligt naast een speeltuin voor kleine kinderen. Dan volgt het een pad dat naast een school / bso en een kleuterschool ligt waar elke dag honderden kinderen spelen. Als u dit gebied tijdens schooluren bezoekt, zul u zien hoe druk het is omdat gezinnen hun kinderen naar school brengen. Het is moeilijk om op bepaalde uren te navigeren, zelfs in de huidige staat. Ik hoor ook dat de gemeente van plan is om een woongebouw naast de school te bouwen, dus het lijkt erop dat het gebied in de toekomst nog drukker zal zijn. Deze nieuwe brug brengt mijn kind en de kinderen van mijn buren in gevaar, maakt mijn buurt op een fiets- autobahn en levert helemaal geen voordelen op. Ik zie het doel niet in om een nieuwe brug te bouwen waar binnen een paar honderd meter al perfect capabele bruggen zijn. Die brug biedt een goede toegang tot de hoofdweg en naar Utrecht Centraal. Als inwoner van het gebied sta ik sceptisch tegenover deze brug en ik zou willen dat de gemeente Utrecht deze brug niet bouwt.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk, 2.15 Participatie.
75	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3
76	Hierbij geef ik mijn mening over de plannen die ons boven het hoofd hangen ten aanzien van de bruggen die over het Merwedekanaal gepland zijn. Daar ik al vanaf 1984 op de Merwedekade woon ken ik redelijk veel mensen uit de buurt en ook als bewoners en ik heb zo de mening over de bruggen samen besproken en echt niemand ziet dit zitten en we hebben, vinden wij allemaal, te maken met figuren die een ideaalbeeld schetsen zoals hun dat zien. Hoe is het mogelijk dat niemand bij de ontwikkelingen van de bruggen gekend is uit de wijk Rivierenwijk. Zo gaat dat bij de Goylaan gevalletje Malibaan (je zal er maar een pandje hebben het is gelijk 1 of 2 ton minder waard). Wie houd alsjeblieft die narcisten tegen die schijt hebben aan democratisch overleg. O ja de burgemeester luidde de noodklok omdat Utrecht financieel in zwaar weer zit. Nou hoeveel miljoen denken ze nog ondemocratisch over de balk te kunnen flikkeren. Na aanbellen bij Merwedekade bewoners was iedereen tegen, niet één voor. De wethouder zou mij hier antwoord op geven, hoe dit allemaal tot stand is gekomen.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen: nut en noodzaak, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.15 Participatie.
77	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
78	Hierbij stuur ik u mijn reactie op de in januari 2020 verschenen Omgevingsvisie deel 2. het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van fietsbruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat. MER. De recente MER gaat uit van 6000 extra woningen in de drie deelgebieden, waarvan 4000 gepland staan in deelgebied 5, naast de bestaande MAX. PAX en LUX. De Bruggenstudie is echter gebaseerd op de bouw van 10.000 extra woningen in de drie deelgebieden. De studie berekent op grond van 10.000 woningen de noodzaak van 5 extra bruggen in de deelgebieden 4, 5 en 6, waaronder 2 extra in deelgebied 5. Hoe verklaart u het feit dat er niet wordt uitgegaan van het aantal woningen in ne nu gepresenteerde MER? Bestaande bruggen In februari 2018 werd een motie aangenomen in de gemeenteraad, dat er onderzoek gedaan moest worden naar de mogelijkheden var. de bestaande Socrates- en Balijebrug en een eventuele uitbreiding hiervan. Uit dit onderzoek zou moeten blijken of er in de toekomst géén dan wel maximaal 1 extra brug noodzakelijk was. In de verschenen rapporten is nergens sprake van dergelijk diepgaand onderzoek. Waar zijn de resultaten van dit gevraagde onderzoek? Waarop baseert u, zonder dergelijk onderzoek, uw aanname dat de bestaande bruggen moeten worden ontzien door het plaatsen van extra bruggen? Onderbouwing en cijfers Nergens in de gepresenteerde rapporten is een onderbouwing noch daarbij horende cijfers te vinden voor de advisering van de 2 extra bruggen in deelgebied 5. Hetzelfde geldt voor de extra bruggen in deelgebied 4 en 6. De adviezen zijn gebaseerd op aannames voor verkeersbewegingen (waaronder fietsbewegingen) anno 2030. Waarop zijn die aannames gebaseerd? Waarom krijgen gemeenteraadsleden en bewoners de cijfers niet te zien? Waarom worden de mogelijkheden tot een second opinion/altematief plan geblokkeerd? Hoe kunnen het college en de gemeenteraadsleden op grond van slechts aannames een verantwoord besluit nemen? Aannames van ruim 14.000 fietsers per dag over de Balijebrug en 17.000 over de Socratesbrug in 2030 worden in de rapportage bestempeld als niet wenselijk. Overigens is nergens te vinden dat de bestaande bruggen deze getallen niet aankunnen. In het plan wordt derhalve gekozen voor een vermindering naar ruim 4.500 fietsers over de Balijebrug en 9.000 over de Socratesbrug. Het verschil wordt ondervangen door 8000 fietsbewegingen door de Waalstraat te laten gaan en 5400 door de Zijldiepstraat via de geplande extra bruggen. Bestaande bruggen, die gebouwd zijn voor fiets- en autoverkeer, worden ontzien door grotere aantallen fietsers door de Rivierenwijk te jagen. Een wijk, die er niet opgebouwd is of kan worden door wat voor aanpassingen ook. Hoe verklaart u dit?	Zie de paragrafen: 2.4 Milieueffectrapportage (planMER), 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4 Impact op de omgeving van Rivierenwijk, 2.10.4 Openbare ruimte.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
78 (vervolg)	Effecten. De effecten op de leefbaarheid in Rivierenwijk van de twee extra bruggen in deelgebied 5 worden nergens genoemd in de rapportage. Een goed functionerende wijk, waar mensen prettig wonen, wordt opgeofferd aan een nieuw te bouwen wijk aan de overkant. Stadsbelang gaat blijkbaar boven wijkbelang. Een aantal woonbootbewoners moet weg voor de bruggen. Omliggende woonboten gaan last ondervinden van het verkeer over de extra bruggen. Dat er geen draagvlak in Rivierenwijk is duidelijk. Er werden wethouder Diepeveen in 2019 2000 handtekeningen tegen de extra bruggen aangeboden. Rivierenwijkers stuurden vele mails aan gemeenteraadsleden, plakten vele gele briefjes en lieten zich horen op voorlichtingsavonden. Daarnaast voerden ze actie. Het door de gemeente ingehuurde onderzoeksbureau Urbanos doet naar mijn idee zeer minimaal onderzoek naar de mening van de bewoners. Waalstraat. De geplande extra brug in de Waalstraat zal leiden tot een enorme extra druk op de nu al zwaarbelaste straat. Het is de in- en uitvoegende straat voor het autoverkeer naar en uit de wijk. Iedere morgen en middag is er sprake van een enorme drukte bij de Gertrudisschool op de hoek van de Waalstraat en het Merwedeplantsoen. De van buiten de wijk komende parkerende auto's bezetten de smalle straat. De rotonde met de Rijnlaan leidt nu al tot levensgevaarlijke situaties. Daar worden in de toekomst nog 8000 fietsers (scooters incluis) aan toegevoegd. Een fietsstraat zal deze zware belasting geenszins oplossen. Hoe gaat de Waalstraat er uitzien in de toekomst? Zijldiepstraat De Zijldiepstraat bezit een knik, komt uit op de Hunzestraat en gaat vandaar naar de Rijnlaan. Wat hebben de geplande fietsers over de extra brug hier te zoeken? Waar willen ze heen? Hoe moeten bovengenoemde straten deze stroom, die in omvang even groot is als de stroom op de bestaande bruggen, veilig verwerken? Knelpunten. De gemeente wil knelpunten opheffen door verspreiding van het fietsverkeer, onder andere bij Albert Heijn aan de Vondellaan. Deze knelpunten zullen absoluut niet worden onder-vangen door fietsers door de Rivierenwijk te loodsen. Er ontstaat eerder een aantal nieuwe knelpunten bij de rotonde Waalstraat aan de Rijnlaan en bij gevaarlijke oversteekpunten over de Rijnlaan en de Jutfaseweg. Hoe gaat de uitwerking van alle aannames er uitzien voor mijn bestaande wijk? Hoe zit het met de veiligheid in de Rivierenwijk in de toekomst? Fijnmazig fietsnetwerk. In het verleden was het argument voor de geplande extra bruggen dat de nieuwe wijk Merwede op die manier ontsloten moest worden. De laatste maanden lijkt er een ander argument te zijn voor de extra bruggen. Niet de ontsluiting van de nieuwe wijk maar het beoogde fijnmazige fietsnetwerk is de reden om extra bruggen te bouwen. Recreatief fietsen door de Rivierenwijk, ten koste van het woongenot van bewoners?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
78 (vervolg)	De noodzaak van de bruggen is voor mij nergens aangetoond. Wel wordt mij steeds duidelijker dat het een wens is. Die koste wat kost uitgevoerd moet worden. Is het fijnmazig netwerk inmiddels al goedgekeurd door de gemeenteraad? Wat zouden recreatieve fietsers willen vinden in de Rivierenwijk? Afstand tussen de bruggen. De bruggen in de Heycop-staat. de Balijebrug en de brug in de Waalstraat beslaan 600 meter: 200 meter per brug. Het uitgangspunt van de - overigens niet wettelijke - CROW waarde wordt hiermee flink overschreden: 300 tot 500 meter afstand tussen twee brug-gen. Een richtlijn, geen eis. Wat is de noodzaak van de twee geplande bruggen op deze korte afstanden? Hoe verhoudt zich dat tot de CROW richtlijnen'? Wat is de noodzaak van 7 bruggen over 1.7 km. Hoe verhoudt zich dat tot de CROW richtlijn? Bestaande fietsroutes. De Kanaalweg aan de overkant van het Merwedekanaal is een al bestaande, veilige, zeer snelle fietsroute naar het Centraal Station. Men kan via de Balijebrug naar Station Vaartsche Rijn en verder door-steken. Vijf extra bruggen, die moeten aanlanden op de Kanaalweg, zullen organisch ontstane fietsroutes doorkruisen en minder veilig maken. Dit betekent geen verbetering van het fietsroutenetwerk maar een verslechtering door optredende knelpunten. Waarom wordt een bestaande snelle fietsroute aangetast? Hoe gaat u de door de aanlanding van de extra bruggen ontstane knelpunten voorkómen dan wel oplossen? Er is een voor fietsverkeer uit Nieuwegein organisch ontstaan paadje om de Balijebrug op te rijden. Er blijken mogelijkheden om de Balijebrug makkelijker toegankelijker te maken te bestaan. Verder wordt de lus op dit moment gewoon benut. weg langs het water kunnen bereiken. De brug van Kanaleneiland naar Papendorp (Prins Clausbrug) heeft de afgelopen jaren een lus gekregen zodat fietsers ook op die manier de weg langs het water kunnen bereiken. Waarom is de lus bij de Balijebrug een probleem terwijl er onlangs van hetzelfde principe nog gebruik is gemaakt? Waarom wordt een makkelijkere opgang aan beide kanten van de Balijebrug niet onderzocht? Groen. Door velen is het geringe groen in de wijk aangegeven. Ons geringe groen, het veelgebruikte Merwedeplantsoen, wordt ernstig aangetast door aanlandende extra bruggen. Financiën Wie gaat deze miljoenen verslindende, zinloze bruggen betalen? Beweegbare bruggen zijn zowel in aanschaf als in onderhoud peperduur. De gemeente kan met dit geld heel veel écht nuttige dingen doen in de stad. Tot slot De aannames in de rapporten zijn gebaseerd op niet meer dan een globale indicatie. In Nederland bestaan geen betrouwebare fietsmodellen. Hoe kan men besluiten over extra bruggen met zo'n vergaande impact, gebaseerd op aannames, zonder een draagvlak in de Rivierenwijk, zonder aantoning van de noodzaak van de extra bruggen, zonder onderbouwing met cijfers, zonder onderzoek naar de bestaande bruggen en hun mogelijke uitbreiding. Ik pleit derhalve met nadruk bij u. het college en de gemeenteraadsleden, voor géén extra bruggen in de Waalstraat en de Zijldiepstraat op grond van hierboven benoemde argumenten. Laat de bestaande Balijebrug en Socratesbrug verbindingsbruggen zijn!	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
79	Gaarne maken wij, bewoners van de Jutfaseweg XXX, gebruik van de mogelijkheid om onze inspraakreactie en reactie te geven op de ter inzage liggende Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2).Deze zijn: 1. In de plannen wordt aandacht besteed aan het verbeteren van de fietsinfrastructuur. Dit streven onderschrijven wij. Voor deze verbetering wordt onder andere voorgesteld een dubbele fiets- en voetgang+J99rsbrug van de Merwede-kanaalzone naar de Karperstraat via de Jutfasepunt over het Merwedekanaal en de Vaartsche Rijn aan te leggen. Dit om de verwachte toename van het aantal fietsers in de toekomst en de (verkeers)druk die dit zal gaan geven op de Socrates-brug op te vangen. De verwachting is dat er 13.000 fietsers per etmaalgebruik van de brug gebruik zullen maken om zich vervolgens te verspreiden: i. 5000 => Jutfaseweg/de Punt ii. 4000 => Karperstraat iii. 4000 => Uitwaaieren in Hoograven Deze brug gaat meer fietsbewegingen verwerken dan de Socratesbrug in de huidige situatie. Het aantal fietsbewegingen op de Socratesbrug zal bij aanleg van de nieuwe verbinding volgens de prognose zelfs minder zijn dan het huidige aan-tal. Bij de aanname dat 4000 fietsers uitwaaieren over Hoograven kunnen wij ons echter weinig voorstellen aangezien dit bijna onmogelijk is (namelijk alleen via het voor fietsers verboden Salamanderpad en de Verlengde Hoogravenseweg) . Onze zorg is dan ook dat de fietsdruk op het zuidelijke deel van Jutfaseweg groter wordt dan voorspeld. 2. Wij maken ons zorgen over het kruispunt Jutfaseweg/Socrateslaan/Zuiderbrug. Dit is momenteel al een onveilig kruis-punt. Door het extra aantal fietsbewegingen door de nieuwe verbinding zal de druk op dit kruispunt alleen maar toenemen. Wij vrezen dat deze druk minstens net zo groot gaat worden dan de situatie waarin het fietsverkeer gebruik moet maken van de bestaande bruggen. Het verbaast ons dan ook ten zeerste dat in de omgevingsvisie bij de opsom-ming van te nemen maatregelen (pagina 76) deze kruising niet is opgenomen. Ons inziens wordt het nut en de noodzaak van extra bruggen naast de Socratesbrug met het niet oplossen van dit knelpunt goeddeels te niet gedaan. 3. Onduidelijk is of ook het zuidelijkste deel van de Jutfaseweg ingericht wordt als fietsstraat met de auto te gast. We gaan er vanuit dat dit wel de bedoeling is. Kunt u dit bevestigen? 4. In het rapport wordt vermeld dat de groenvoorziening wordt aangepast, wat verstaat u daaronder, wat betekent dat voor ons? 5. Zoals bekend is de grond van het uiterste gedeelte van de Punt zwaar vervuild, is met sanering rekening gehouden bij het opstellen van de plannen, zo ja, hoe? 6. Tijdens de bijeenkomst werd vermeld dat deze brug ook noodzakelijk is voor de opvang van fietsers uit het westen (Nieuwegein). Is de optie onderzocht om deze stroom via de Liesboschbrug te leiden? 7. Staat het plan om de fietsroute door het Hamersplantsoen te leiden niet haaks op het streven in groenvoorzieningen te investeren, om zodoende een gezond leefklimaat te creëren waarin gewandeld en gesport kan worden? Daarbij is dit juist een plek waar de jonge jeugd nu nog heerlijk buiten kan spelen, zonder rekening te houden met (fiets)verkeer. 8. Ook het gedwongen stoppen van de scouting op deze plek en de inperking van de mogelijkheden van de roei-vereniging staat op gespannen voet met het streven naar een leefklimaat waar gesport kan worden. Hoe gaat u dit knelpunt oplossen? Tenslotte spreken wij onze zorg uit over de gang van zaken, gezien de slordigheden in dit voortraject: (te) laat informeren van de bewoners van Oud-Hoograven, fouten in de maquette, onduidelijkheid waar de reacties naar toe gemaild moeten worden, tegenstrijdige antwoorden tijdens de buurtgesprekken. Verbijsterend was het om te horen dat de ontwerpen zijn gemaakt zonder de situatie op locatie te bekijken.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.5 Hoograven, 2.8.6 Jutfasepunt, 2.9 Parkeren, 2.13 Impact op particulieren, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
79a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 79. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 79.
80	1. Kunt u in de verbeeldingen en toelichtende teksten svp duidelijk zijn dat het in de bruggenstudie allemaal beweegbare bruggen betreft? Ik zie en lees een onrealistisch voorgesteld beeld van ranke lijnen die de bruggen voorstellen, terwijl er toch sprake moet zijn van afsluitbomen en bewegingswerken om de beweegbare bruggen te laten functioneren. In de recent ontvangen mail waarin wordt gesproken over nog 'uit te werken lijntjes' als het gaat om de bruggen, verstrerkt het gevoel dat de beeldkwaliteit nog niet de volledige aandacht heeft. Dit acht ik essentieel voor goede besluitvorming. Spiegel het juiste beeld voor aan alle betrokkenen, ondanks het feit dat de nadere uitwerking nog moet plaatsvinden. 2. De brugverbinding ter hoogte van Hamerplantsoen / Eendrachtlaan gaat in de studie van niks naar nergens. Ook bij ontwikkeling van de Eendrachtlaan gaat de verbinding tussen de wijken, maar reikt niet veel verder dan de teruggang van verkeer naar onderdoorgang Waterlinieweg op Goyplein en Tunneltje Lunetten (Oude Liesbosweg), nabij de sport-velden. Vanuit de Eendrachtlaan 'de wijk in', naar 'nergens'. Aan de bruggentafel op de inloopavond werd dit bevestigd. Een belangrijk argument voor deze verbinding is dat de bewoners van Hoograven er een 'ommetje' bij krijgen. Wanneer deze verbinding met name bedoelt is voor ontsluiting Hoograven, kunt u dan svp aannemelijk maken dat er hier in de wijk draagvlak voor is? bijvoorbeeld middels een draagvlakmeting naar deze bewuste verbinding? 3. Is het zo dat de recente = investeringen in de locatie van de Waterscouts / zeeverkenners +/- 2015, te weten een Nieuwe haven, nieuw clubgebouw) deels verloren gaan wanneer ten gevolge van de nieuwe bruglocaties de water-scouts hier moeten verdwijnen? 4. Compliment hoe nu de openbare ruimte van De Kameleon speeltuin en Scouts wordt gedeeld. Een voorbeeld. Ik roep u op deze Best Practices niet teniet te doen met een nieuw plan. Ik roep u in lopende iniatieven en recente investering als uitgangspunt te laten dienen voor nieuwe plannen. Dat getuigt van betrouwbaar bestuur, maatschappelijke betrokkenheid en niet op de laatste plaats goed omgegaan met gemeenschapsgeld. 5. Ik heb zeer sterkte twijfels bij de inpasbaarheid van de verkeersstromen rondom Karperstraat, Hamerplantsoen, Julianaweg en verder de wijk in. Zonder grote aanpassingen (verdwijnen van) parkeerplaatsen is daar op dit moment weinig tot geen veilige ruimte te vinden. Ik roep u hier de wensen van bewoners ter harte te nemen en hier niet koste wat kost de parkeerdruk verder te verhogen voor fietsverbindingen waartegen veel bezwaar is. Ik verzoek u hier een nadere verkeerskundige studie naar te doen, met hierin duidelijk en onomwonden de consequenties voor de parkeerruimte en openbare ruimte zoals die nu voor de bewoners beschikbaar is. 6. Ik voel sterk dat onze wijk als 'overdrukventiel' wordt ingezet voor de Merwedekanaalzone. Met die boodschap worden ons extra bruggen gepresenteerd en extra fiets-/voetpaden die ten koste gaan van de openbare ruimte waar we nu van genieten. Respecteer alstublieft het Hamerplantsoen. Investeer in extra groen in Hoograven, kijk met eenzelfde 'groene blik' naar de omliggende wijken in plaats van het overdrukventiel te laten zijn van de Merwedekanaalzone.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.5 Hoograven, 2.9.2 Parkeeroverlast.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
80 (vervolg)	7. Ik maak me sterk zorgen over de toenemende parkeerdruk in Hoograven wanneer -middels extra bruggen- het heel eenvoudig wordt te parkeren in Hoograven en op de fiets naar het huis in de Merwedekanaalzone te fietsen. 8. Is het correct dat er recent een besluit is genomen waarmee -zonder draagvlakmetingbetaald parkeren kan worden ingevoerd in de stad? Is de raad voornemens dat te doen in Hoograven? 9.Ik waardeer de gastvrijheid van onze buurt waarin betaald parkeren niet aan de orde is. Bezoek kan bij ons terecht. Ook wijzelf herkennen een parkeerdruk, maar is behapbaar enacceptabel voor mijn woongenot. Ik waardeer de situatie zoals die nu is en zie bezwaren in zowel betaald parkeren, als in een zeer eenvoudige ontsluiting naar een te ont-wikkelenwoongebied met zeer lage parkeernorm. 10. Ik besef me terdege dat met de omgevingsvisie niet de uitwerking van de bruggen zelf wordt bereikt. Echter ik maak een groot bezwaar tegen de oeververbinding ter hoogte van Hamerplantsoen en Eendrachtlaan. Twee lange, dure, beweegbare bruggen die weinig toevoegen, vooral veel gaan kosten vanwege lange overspanning en beweegbare val. Ik waardeer het Hamerplantsoen in zijn huidige vorm. Ik waardeer mijn avondommetje langs het Salamanderpad tot aan Op Zuid, zonder kruisend verkeer. Ik waardeer de speelplekvoor mijn kinderen. Ik waardeer de huidige ontsluiting van de wijk via de Hooft Graaflandstraat, Karperstraat. Ik accepteer de huidige verkeersdruk in de Verlengde Hoogravensweg met auto's en fietsers die elkaar met enig manouvreren nét kunnen passeren. Ik waardeer het fraaie en vrije uitzicht over de Vaartsche Rijn en Merwedekanaal vanaf Op Zuid. 11. Een extra oeververbinding die logisch aansluit op Liesbosweg en Kastelenplatsoen. Die recht doet aan de recent ontwikkelde locatie van de Zeeverkenners en die een logische verbinding maakt met tunneltje Oude Liesbosweg juich ik toe. Hier zie ik echt de meerwaarde van in. 12. verbeteren / verbreden van bestaande brug Goylaan lijkt me een zeer logische en passende oplossing om toenemend fiets- / voetgangersverkeer de ruimte te bieden. Bij de herinrichting van 't Goylaan is reeds ingezet om beide zijdes te voorzien van een tweerichtingen fietspad om zo in toekomstige capaciteit te voorzien. Het is logisch om die eerste stappen van de herinrichting te nemen als uitgangspunt voor de Omgevingsvisie.	
81	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 37. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 37.
82	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 37. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 37.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
83	Hierbij wil ik mijn reactie geven op de omgevingsvisie Merwedekanaalzone en bezwaar maken tegen de aanleg van de Heycopbrug. De leefbaarheid van de Dichterswijk staat nu al onder druk ivm falend parkeerbeleid van de gemeente. De ontwikkeling van de Merwede Kanaalzone is gestart en zal naar verwachting significante negatieve impact hebben op omliggende wijken, zo ook de Heycopstraat en aangrenzende parkeerrayons. De marktstudie over de de Merwede Kanaalzone laat zien weinig aantrekkelijk te zijn voor het bedoelde segment i.v.m. mobiliteitsbehoefte (Mobiliteit MER-WEDE KANAALZONE 22 MAART 2018) en het niet kunnen parkeren in nabijheid van de woning. Het toepassen van een experimenteele parkeernorm van 0.3, waar 1000 woningen worden gebouwd in combinatie met betaald parkeren, is men voornemens een voetgangersbrug aan te leggen. Die brug komt uit op de Heycopstraat in parkeer rayon Bijleveldstraat en omgeving. Vraag 1: De bezoekers van bewoners van de Merwedekanaalzone (noordelijke gedeelte) gaan hun auto's (betaald) parkeren bij ons in de wijk en bij ons in de straat. Vervolgens loopt met enkele minuten, over de brug, de Merwedekanaal-zone in. Hoe gaat de gemeente garanderen dat wij als bewoners van parkeerrayon Bijleveldstraat e.o. altijd kunnen parkeren en geen parkeeroverlast gaan ervaren? Parkeerdruk Als onderdeel van de Nulmeting Rivierenwijk / Transwijk wordt geen melding gemaakt van de Dichterwsijk (parkeerdruk 3.8 pagina 23). Er is sprake van een zeer ernstige parkeerdruk van 114% in rayon Bijleveldstraat e.o. Bewoners zonder eigen parkeerplaats kunnen geen kant op. Er is sinds 2016 overlast gemeld, gesprekken gevoerd en vanuit de buurt constructief gezocht naar oplossingen met de gemeente Utrecht. Dit heeft helaas geen effect: er wordt niet afgeweken van het beleid Nota Stallen en Parkeren zoals dat in 2013 verankerd is binnen de Gemeente Utrecht. De buurt heeft nu het College formeel verzocht om op basis van artikel 15 lid 1 Wegenverkeerswet 1994 jo. artikel12 aanhef en onder a van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer het besluit te nemen om, in ieder geval in de Molenbeekstraat, een verkeersbord te plaatsen als bedoeld in artikel 24 lid 2 van het RW met daarbij de aanduiding dat betaald parkeren geldt. Uiteraard geldt deze beperking niet voorvergunninghouders. Tot op heden is nog niet beslist op deze aanvraag en de gemeente is in gebreke gesteld. Zelfs met invoering van betaald parkeren, maken wij ons ernstig zorgen over de mogelijkheid om te kunnen parkeren. De huidige parkeertarieven zullen bezoekers niet weerhouden te parkeren in onze wijk! Rekening houden met ontwikke-ling Dichterswijk: Hecyop Er wordt al veel gebouwd en ontwikkeld in de Dichterswijk. Denk aan de Kruisvaartzone of de ontwikkeling van het Intertaste terrein. De wijk is vol wanneer het om parkeren gaat. Eenhuidige parkeerdruk van 109% in 2017 en 114% in 2015 en een gemiddelde druk van 98,4% is al maximaal.De leefbaarheid in aangrenzende rayons komt verder onder druk te staan wanneer er in de nieuwe wijk (Heycop) met 395 huishoudens een parkeernorm geldt volgens gebied B2, waarbij het aantal parkeerplaatsen varieert tussen 0.3 en 0.85 parkeerplaats per huishouden (gebaseerd op type woning). Er is maar één in -en uitgang aan de Heycopstraat.	Zie de paragrafen: 2.5.2 Innovatieve mobiliteits-strategie, 2.9 Parkeren. Specifieke antwoord: Bij grote bouwlocaties zoals de Merwede nemen we maatregelen om parkeeroverlast in omliggende gebieden te voorkomen. Uit ervaring blijkt dat de meest effectieve manier om 'vreemdpar-keren' tegen te gaan, is door betaald parkeren in te voeren. Betaald parkeren is niet alleen een middel om overlast tegen te gaan, maar ook een manier om het autoverkeer naar (delen van) de stad te beperken. Bovendien biedt het kansen om opnieuw na te denken over de openbare ruimte in een wijk. De verwachting is dat de gemeenteraad hierover in het eerste kwartaal van volgend jaar een besluit neemt. Na dit besluit zal in overleg met bewoners gekeken worden hoe betaald parkeren kan worden ingevoerd op een manier die het beste past bij de wensen van de buurt. Omdat er nu al sprake is van een hoge parkeerdruk in uw buurt, is de standaard procedure invoering betaald parkeren nogmaals opgestart in de Bijleveldstraat en omgeving, vooruitlopend op de realisatie van Merwede. Een stemming waarbij bewoners en bedrijven een stem uit kunnen brengen over het wel/niet invoeren van betaald parkeren is onderdeel van de procedure. U kunt binnenkort ook een stem uitbrengen. Als een meerder-heid voor betaald parkeren is, wordt betaald parkeren in de eerste helft van 2021 ingevoerd.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
83 (vervolg)	Op dit moment wordt er door het College geen antwoord gegeven wat te doen aan de geschatte 800 extra verkeersbewegingen per dag richting of vanaf de Croeselaan die samen valt met laden -en lossen van de Coop, woon-/werkverkeer van de Bijleveldstraat en omgeving, brengen -en halen van kinderen van basisschool de Dichter, brengen -en halen van kinderen op kinderdagverblijf Spikkels, brengen -en halen van kinderen op de BSO Krachtpatsers en sportvereniging De Halter. De duizenden extra fietsbewegingen van Merwede zijn hier nog niet in meegenomen. Bewoners van de Molenbeekstraat hebben hun inspraakreactie ingediend in December tegen het ontwerpbestemmingsplan “Heycop Dichterswijk” en de ontwerpomgevingsvergunning voor de bouw van 416 appartementen in 13 bouwblokken op 2 parkeergarages met groeninrichting met registratienummer HZ_WABO-19-18014 jEelderdiephof te Utrecht die gecoördineerd met het (ontwerp)bestemmingsplan wordt voorbereid. Hier is tot op heden nog geen reactie op ontvangen Vraag 2: Kan de Gemeente bevestigen dat er rekening is gehouden met de nieuwe mobileitsstromen van de Merwede wanneer de ontwikkeling Hecyop opgeleverd is en daar bewijs van overleggen? De Heycopbrug is onnodig, duur en zal de leefbaarheid van de Dichterswijk verder onder druk zitten. Ontsluiting over de Van Zijstweg en Balijelaan zijn prima routes.	Daarnaast, bij het project Heycopstraat is gebruik gemaakt van het verkeersmodel VRU 3.4 (zie bestemmingsplan paragraaf 4.2.1). In dit model is de ontwikkeling van Merwede meegenomen als uitgangspunt. De verantwoording van het verkeersmodel is te raadplegen op de website van de gemeente Utrecht: https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/publicaties/onderzoek-en-cijfers/onderzoek-over-utrecht/verkeerscijfers/
84	Ik wil bezwaar maken tegen het voorstel om een besluit te nemen om twee bruggen te plaatsen over het Merwedekanaal ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat. De huidge beschikbare analyses en informatie zijn namelijk onvoldoende om een goed onderbouwd besluit te kunnen nemen: 1) In de “Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone” wordt de noodzaak voor het plaatsen van de twee bruggen onvoldoende onderbouwd. Het ontbreekt namelijk aan volledige transparantie over de uitkomsten van de kwantitatieve analyse van de fietsdrukte op de bruggen, de fietsdrukte in de omliggende wijken en met name de fietsdrukte rondom genoemde knelpunten Croeselaan/Balijelaan en Rijnlaan/Socrateslaan. Er worden wel cijfers genoemd over de toename van het fietsverkeer over de bruggen bij de Balijelaan en de Socrateslaan (zonder extra bruggen) en de toename van het fietsverkeer over deze bruggen en bruggen / straten in diverse varianten. Waar het aan ontbreekt is kwantitatief inzicht in de vraag of de extra bruggen ook de fietsknelpunten oplossen; daar is het immers voornamelijk om te doen, zie pagina 18 van de rapportage: “de forse toename in fietsgebruik zoals die bij de van Zijstweg en Balijelaan, is niet meer goed op te vangen op de bestaande routes. Niet zozeer de bruggen zelf worden het knelpunt maar de eerstvolgende kruispunten daaromheen.”. Het is namelijk de vraag of fietsverkeer dat via de nieuwe geplande bruggen uiteindelijk ook niet via de genoemde knelpunten zullen gaan reizen. Nut en noodzaak voor het plaatsen van bruggen op dit punt is dus onvoldoende aangetoond. Een besluit voor het plaatsen van bruggen op basis van de huidige inzichten mag dan ook niet worden genomen. 2) In de “Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone” wordt onvoldoende duidelijk of de te verwachten fietsknelpunten niet met infrastructurele maatregelen kunnen worden opgelost. Ik zou adviseren onderzoek te doen naar de mogelijkheden om de kruispunten Croeselaan/Balijelaan en Rijnlaan/Socrateslaan zodanig te herinrichten dat de fietsdruk voldoende kan worden opgevangen in het geval er geen extra bruggen worden geplaatst.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4 Rivierenwijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
84 (vervolg)	3) In de “Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone” wordt onvoldoende duidelijk op welke manier de voorgestelde bruggen ruimtelijk zullen worden ingepast; het beperkt zich tot een vage schets op pagina 24. Op basis deze schetsen zou er geen besluiten mogen worden genomen over het plaatsen van deze bruggen. 4) De methodiek en onderbouwing van de varianten studie is zwak. Bijvoorbeeld: 1) Er wordt namelijk op beperkte wijze onderbouwd op welke manier de kwalitatieve beoordeling van ‘zeer goed’ tot ‘zeer slecht’ tot stand is gekomen. Dit is cruciaal bij het maken van een goed afgewogen oordeel. 2) de beoordeling van het criterium “Rondje stadeiland als recreatief netwerk” is sterk afhankelijk van de ruimtelijk inpassing van eventuele bruggen; laat het daar nu net aan ontbreken. 3) Het criterium “bijdrage aan korte recreatieve rondjes lopen” weegt even zwaar mee als de andere criteria wat niet helemaal terecht lijkt (recreatieve rondjes lopen kun je ook ergens anders). Bovendien heeft dit criteria heel erg veel overlap met criterium 1. “compleetheid en fijnmazigheid van stedelijk netwerk”. De kwaliteit van deze varianten studie is onvoldoende om een goede beoordeling te maken. 5) Een laatste punt is meer een vraag dan een bezwaarpunt. In de variantenstudieontbreekt de optie om een brug te plaatsen ter hoogte van de Hunzestraat. Ik vraag mij af waarom dit niet is overwogen als alternatief voor de Zijldiepstraat. Ik heb alle begrip voor het feit dat er cruciale keuzen / ingrepen moeten plaatsvinden om de stad Utrecht bereikbaar te houden. Dit moet dan wel gebeuren op basis van volledige transparantie en gedegen onderzoek.	
85	Ik ben onder de indruk van visie en uitwerking voor het hele gebied. Ook als bewoner in Hoograven zie ik de meerwaarde van een fijnmaziger fiets- en wandelgebied, zodat de drukke verkeersbruggen vermeden kunnen worden. Ik ben voor zone 6 dus voorstander van een brug ter hoogte van de Karperstraat en misschien nog een extra brug bij de Overijsselaan, al kreeg u daar op de voorlichtingsavond weinig handen voor op elkaar. Ik hoop dat de commotie op die avond geen reden is om van de plannen af te zien, want niets doen of alleen de bestaande bruggen aantrekkelijker maken voor fietsers en voetgangers biedt onvoldoende soelaas.	Specifiek antwoord: Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
86	Hierbij stuur ik mijn reactie op de in januari 2020 verschenen Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van fietsbruggen ter hoogte van de Zijldiepstraat en de Waalstraat. 1. De omgeving. De Merwedekade en het plantsoen zijn op dit moment nog een relatieve oase van rust en groen in een verder versteende, drukke wijk zonder al te veel bomen en gras. Utrecht is helaas altijd al een stad geweest met veel te weinig groenvoorzieningen als je de stad b.v. vergelijkt met Den Haag en andere grote steden. 2. Wat zijn de plannen. Een nieuwe wijk aan de overkant van de Merwedekade met een ongekende huisdichtheid. Uitgerekend is dat er ongeveer 302 huizen op 1 hectare worden gepland. Dit zijn in de bestaande wijk ongeveer 71 huizen per hectare. Er zijn in de nieuwe wijk verder heel weinig straten gepland en is er dus veel te weinig ruimte voor de meegebrachte auto. Bewust beleid blijkbaar maar in de praktijk absoluut niet haalbaar. Ontsluiting van de nieuwe wijk door de aaanleg van een groot aantal dure bruggen en verder de plannen voor een fijnmazig fietsnetwerk. 3. Transparantie en duidelijkheid Waarom is het zo moeilijk om burgers en gemeenteraadsleden correct te informeren. De recente MER gaat uit van 6000 extra woningen in de nieuwe wijk. De bruggenstudie gaat uit van de bouw van 10000 extra woningen. Hoe verklaart u dit verschil en wat zijn nu de correcte uitgangspunten. Waarom wordt er verder geen ruimte geboden voor een second opinion. Verder zitten er in de cijfers en plannen veel aannames en zijn er veel te weinig solide onderbouwingen. Hoe kunnen bestuurders op basis van deze gegevens dan een correcte afweging maken en de gevolgen voor de wijk op een normale manier in kaart brengen. 4. De gevolgen. Een enorme toename van verkeersbewegingen. Daardoor een toename van onveilige situaties en de kans op ongelukken. Veel meer filevorming, waarbij je nu al kunt zien dat de bestaande grote bruggen in de ochtend en avondspits volkomen vast staan. Invoering betaald parkeren in de hele wijk. Helaas noodzakelijk door deze plannen want anders wordt deze kant van de Merwede overspoeld door parkeerders van de overkant. De nieuwe bewoners zullen toch de auto meenemen. De gewenste parkeerdichtheid in de nieuwe wijk van 3 woningen en 1 parkeerplek mag dan wel een streven zijn maar gaat in de praktijk helaas niet werken om de auto uit de wijk te houden. Hij wordt gewoon aan de andere kant van het kanaal neergezet, perfect ontsloten door de aanleg van de nieuwe bruggen. Een fijnmazig fietsnetwerk is altijd goed om te hebben maar de omliggende wijken zijn dan weer niet goed ontsloten en de fietser loopt daar dus weer in de volgende fuik. Ik vergelijk het altijd dan maar weer met Den Haag waar de A 12 snelweg gewoon uitkomt in de binnenstad met de nodige gevolgen van files en vervuiling. De Merwedekade krijgt gevaarlijke kruisingen bij de extra op dit moment geplande bruggen. Een aantal woonboten moet weg. Triest voor de huidige bewoners en waar moeten ze heen. Voor de gebruikers van het Merwedekanaal zoals roeiers, de scouting en de grote varende schepen uit de Veilinghaven vormen deze extra geplande bruggen obstakels. De extra geplande bruggen zullen de relatieve rust in het Merwedeplantsoen volkomen doorbreken zowel letterlijk als figuurlijk. Een totaal ongewenste situatie in de Waalstraat bij de lagere school waar het in de ochtend en de middag al erg druk en gevaarlijk is. 5. Alternatieven Dat er meer huizen gebouwd moeten worden i.v.m. de huidige woningnood lijkt mij duidelijk, maar wat er hier gebeurd is grensoverschrijdend.Kijk naar alternatieve locaties tussen Utrecht en Houten en Utrecht en Nieuwegein. Bouw aan de overkant minder woningen en plan extra groen. Een stad als Utrecht moet meer groene longen hebben en niet vervallen in een megalomaan project van een aantal bestuurders en projectontwikkelaars.	Zie de paragrafen: 2.3 Ambities omgevingsvisie deel 2, 2.4 Milieueffectrapportage (planMER), 2.5 Mobiliteit, 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwanitatieve onderbouwing, 2.8.4 Impact op de omgeving van Rivierenwijk, 2.9.2 Parkeeroverlast, 2.10.1 Aantallen woningen en dichtheid, 2.11 Woningbouwprogramma.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
87	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 86. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 86.
88	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 15. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 15.
89	Naast de eerder ingezonden reactie heb ik nog onderstaande punten: -Veiligheid van kinderen op de Waalstraat: Het grote volume aan fietsverkeer door de straat staat garant voor zeer onoverzichtelijke situaties op het fietspad (door inhaalacties, onoplettendheid ed.) Dit resulteert in gevaarlijke situaties voor kwetsbare groepen zoals kinderen. Dit fenomeen geldt voor alle kinderen en kwetsbare groepen woonachtig in de Waalstraat maar ook voor omwonende kinderen. Aan de mond van de brug bij de Waalstraat staat namelijk een basisschool, u kunt zich voorstellen dat de combinatie van zeer jonge kinderen en de horden van fietsers een rampzalige combinatie is. Hoe gaat u de veiligheid van alle kinderen op dit punt garanderen? - Opstoppingen op het kruispunt Waalstraat / Rijnlaan (rotonde) Verkeer van de bruggen komt hier samen, een stroming vanaf de Waalstraat, de ander vanaf de Rijnlaan. Dit heeft als gevolg dat op de piekmomenten er een, omwille van het verlenen van voorrang, een permanente bezetting is van fietsers op de rotonde waardoor hier de auto’s geen doorstroming meer kennen. Hoe gaat dit worden aangepakt? Komt er een stoplicht om de rotonde te vervangen? Verder ben ik ook erg benieuwd naar de uitspraak van de verkeerscommissie en zou ik hier graag inzicht in willen hebben.	Zie de paragraaf: 2.8.4 Rivierenwijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
89a	Als bewoner van de XXXXX maak ik via deze mail officieel bezwaar tegen het aanleggen van de brug die de Zeehaenkade met het Hamersplantsoen verbindt. De redenen die ik onderstaand zal benoemen maken duidelijk dat ik de gemeente verzoek om het plan van de te bouwen brug naar het Hamersplantsoen te herzien omdat er mijns inziens te weinig voordelen uitvloeien en het de omwonende vooral zal benadelen. Ik maak bezwaar om de volgende redenen: - De Socratesbrug ligt op zeer korte afstand; - De nieuw aan te leggen brug heeft mijns inziens totaal geen toegevoegde waarde; - Voor deelgebied 6 is er al voldoende openbaar vervoer aanwezig waardoor er geen noodzaak is om de nieuwe brug te gebruiken aan de kant van het Hamersplantsoen; - De verbinding met het Hamersplantsoen leidt uiteindelijk weer naar 't Goylaan; - De brug zal een dusdanige hoogte moeten hebben opdat boten er nog onderdoor kunnen varen; - De investeringen die gedaan moeten worden en de kosten die jaarlijks terugkeren zijn mijns inziens totaal niet in verhouding met de beoogde plannen van de te bouwen brug; - Mijns inziens verwacht ik dat de komende jaren er steeds meer vaarverkeer zal komen waardoor er ook vaker gebruik gemaakt moet gaan worden van de bruggen; - Mijn buren waar ik al meer dan 30 jaar naast woon zullen met hun woonark moeten vertrekken; - Het "eiland" waar ik op uitkijk zal zijn karakteristieke uiterlijk kwijtraken; - Het gevaar en de kwetsbaarheid van een beweegbare brug; - Het Hamersplantsoen wordt nu intensief en naar alle tevredenheid gebruikt en er is de laatste tijd geen sprake van overlast; - Het aanleggen van een fietspad door het Hamersplantsoen zal de overlast weer vergroten omdat mijns inziens het Hamersplantsoen een kwetsbare plek is; - Mijns inziens zal de criminaliteit toenemen; - De veiligheid t.a.v. de gebruikers van het Hamersplantsoen komt in het geding; - De overlast naast mijn woning neemt enorm toe; - Hieruit vloeiend zal de waarde van mijn woning zakken Mocht de gemeente uiteindelijk toch besluiten de brug te bouwen zoals nu in de plannen is te lezen dan wil ik als eigenaar van XXXXXX dat ik gebruik kan maken van de planschade om de leefkwalitiet en de waardevermindering van mijn huis te compenseren. Conclusie: Ik ben van mening dat er andere, betere oplossingen zijn om deelgebied 6 te verbinden met de overkant. Verbeteren van de bestaande bruggen is een optie die overwogen dient te worden. Ik ben van mening dat de plannen om deelgebied 6 op te knappen te prijzen is. Echter hierdoor mag het niet zo zijn dat de gemeente de belangen van de bewoners die hiervan hinder ontvangen benadeeld worden. Ik verwacht dat de gemeente mijn bezwaren serieus in overweging neemt en de besluitvorming over de nieuwe brug naar het Hamersplantsoen zal afkeuren.	Zie de paragrafen: 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.5 Hoograven, 2.13.2 Waardedaling woningen.
90	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
91	Deze zijn: 1. In de plannen wordt aandacht besteed aan het verbeteren van de fietsinfrastructuur. Dit streven onderschrijven wij. Voor deze verbetering wordt onder andere voorgesteld een dubbele fiets- en voetgangersbrug van de Merwedekanaal-zone naar de Karperstraat via de Jutfasepunt over het Merwedekanaal en de Vaartsche Rijn aan te leggen. Dit om de verwachte toename van het aantal fietsers in de toekomst en de (verkeers)druk die dit zal gaan geven op de Socrates-brug op te vangen. De verwachting is dat er 13.000 fietsers per etmaalgebruik van de brug gebruik zullen maken om zich vervolgens te verspreiden: i. 5000 => Jutfaseweg/de Puntii. 4000 => Karperstraat iii. 4000 => Uitwaaieren in Hoograven-Deze brug gaat meer fietsbewegingen verwerken dan de Socratesbrug in de huidige situatie. Het aantal fietsbewegingen op de Socratesbrug zal bij aanleg van de nieuwe verbinding volgens de prognose zelfs minder zijn dan het huidige aan-tal. Bij de aanname dat 4000 fietsers uitwaaieren over Hoograven kunnen wij ons echter weinig voorstellen aangezien dit bijna onmogelijk is (namelijk alleen via het voor fietsers verboden Salamanderpad en de Verlengde Hoogravenseweg). Onze zorg is dan ook dat de fietsdruk op het zuidelijke deel van Jutfaseweg groter wordt dan voorspeld. 2. Wij maken ons zorgen over het kruispunt Jutfaseweg/Socrateslaan/Zuiderbrug. Dit is momenteel al een onveilig kruispunt. Door het extra aantal fietsbewegingen door de nieuwe verbinding zal de druk op dit kruispunt alleen maar toenemen. Wij vrezen dat deze druk = minstens net zo groot gaat worden dan de situatie waarin het fietsverkeer gebruik moet maken van de bestaande bruggen. Het verbaast ons dan ook ten zeerste dat in de omgevingsvisie bij de opsom-ming van te nemen maatregelen (pagina 76) deze kruising niet is opgenomen. Ons inziens wordt het nut en de noodzaak van extra bruggen naast de Socratesbrug met het niet oplossen van dit knelpunt goeddeels te niet gedaan. 3. Onduidelijk is of ook het zuidelijkste deel van de Jutfaseweg ingericht wordt als fietsstraat met de auto te gast. We gaan er vanuit dat dit wel de bedoeling is. Kunt u dit bevestigen? 4. In het rapport wordt vermeld dat de groenvoorziening wordt aangepast, wat verstaat u daaronder, wat betekent dat voor ons? 5. Zoals bekend is de grond van het uiterste gedeelte van de Punt zwaar vervuild, is met sanering rekening gehouden bij het opstellen van de plannen, zo ja, hoe? 6. Tijdens de bijeenkomst werd vermeld dat deze brug ook noodzakelijk is voor de opvang van fietsers uit het westen (Nieuwegein). Is de optie onderzocht om deze stroom via de Liesboschbrug te leiden? 7. Staat het plan om de fietsroute door het Hamersplantsoen te leiden niet haaks op het streven in groenvoorzieningen te investeren, om zodoende een gezond leefklimaat te creëren waarin gewandeld en gesport kan worden? Daarbij is dit juist een plek waar de jonge jeugd nu nog heerlijk buiten kan spelen, zonder rekening te houden met (fiets)verkeer. 8. Ook het gedwongen stoppen van de scouting op deze plek en de inperking van de mogelijkheden van de roeiverenig-ing staat op gespannen voet met het streven naar een leefklimaat waar gesport kan worden. Hoe gaat u dit knelpunt oplossen? Tenslotte spreken wij onze zorg uit over de gang van zaken, gezien de slordigheden in dit voortraject: (te) laat informeren van de bewoners van Oud-Hoograven, fouten in de maquette, onduidelijkheid waar de reacties naar toe gemaild moeten worden, tegenstrijdige antwoorden tijdens de buurtgesprekken. Verbijsterend was het om te horen dat de ontwerpen zijn gemaakt zonder de situatie op locatie te bekijken.	Zie de paragrafen: 2.8.6 Jutfasepunt, 2.8.2.2 Zeeverkenners, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
92	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 91. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 91.
93	Hallo ik woon in de XXX straten voor het merwedekanaal, en ik ben ZEKER TEGEN DE BOUW EN DE BRUGGEN!!!	Zie de paragraaf: 2.6 Bruggen.
94	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 91. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 91.
95	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 91. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 91.
96	Reeds in de raad van 8 februari 2018 bij de behandeling van het voorstel Omgevingsvisie 'Ruimtelijke Agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone' en bijbehorende milieueffectrapportage (MER), gaf de wethouder volgens het verslag de situatie als volgt weer: "Dat zijn alle relevante effecten van de aanleg van bruggen, zowel ten positieve als ten negatieve. Er is een aantal mensen dat uitgebreid is ingegaan op de negatieve effecten, bijvoorbeeld dat iedere brug grosso modo twee woonbootbewoners hun plek kost. Die moeten dus verplaatst worden." Hij voegde hier gelukkig een belofte aan toe. "Ik zeg nogmaals dat iedere woonbootbewoner die ergens weg moet, waar dan ook, een gelijkwaardige andere plek krijgt. Dat hebben we vanaf moment één als uitgangspunt gehanteerd. Voor woonboten geldt dat we het effect op het verwijderen van woonboten meenemen. Motie 16 vraagt specifiek om daar zuinig mee om te gaan. Uiteraard zullen we dat doen. Er moeten dan andere plekken komen, door te schuiven of door tot andere plekken in de stad te komen. Ik dacht dat ik dat eerder had toegezegd. Als dat nodig is, zeg ik dat graag bij dezen nog een keer toe. De motie wordt op die manier overgenomen." Motie 16 werd door de gemeenteraad unaniem aangenomen. Aanvullend deed u met motie 18 een oproep tot minimalisering van het aantal nieuwe langzaamverkeer-bruggen. In motie 19 sprak u zich uit over het optimaliseren van de huidige op- en afritten voor fietsers op de Balijebrug en Socratesbrug en de voorkeursvariant in deelgebied 5 zou maximaal 1 nieuwe brug toevoegen. De toenmalige meerderheid in de raad heeft nog steeds een meerderheid. Het SUWO rekent er op dat de gemeenteraad zich aan haar beloftes houdt. In de voorjaarsnota 2019 maakte u geld vrij voor de aankoop van woonboten en het opstellen van een woonbotenstrategie. En eerder in 2016 bij de vaststelling van het SPVE Herontwikkeling voormalig Defensieterrein Merwedekanaalzone deelgebied 4 laat het college u op verzoek weten dat (hoewel de brug niet ten koste gaat van de ligplaatsen van woonarken) deze brug in procedure wordt gebracht op het moment dat er budget is voor de brug en draagvlak vanuit de omgeving.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8 Bruggen: Impact op de omgeving, 2.8.1 Woonboten. Specifiek antwoord: Het projectteam neemt contact op met de SUWO om het advies uit de reactienota te bespreken.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
96 (vervolg)	En nu, ruim twee jaar later ligt de Omgevingsvisie merwedekanaalzone deel 2, incl. bijlagen (oa bruggenstudie) en aanvulling op de MER Merwedekanaalzone ter inzage en is van het voorgaande niets terecht gekomen. De openheid van het kanaal, het door u in oktober 2017 (reactienota omgevingsvisie deel)1 genoemde “goud” en de “cultuurhistorische identiteitsdrager” voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone, wordt met de aanleg van zoveel bruggen, op korte afstand van elkaar ernstig bedreigd. De door u gevraagde bruggenstudie gaat daarnaast niet uit van hetgeen u als opdracht heeft meegegeven en geeft geen onderbouwing of geen juiste onderbouwing voor het aantal en de locatie van de daarin voorgestelde bruggen. Samengevat is er geen sprake van: • Het minimaliseren van het aantal bruggen; • Duidelijkheid voor de bewoners van de woonarken die moeten wijken voor een brug; • Natuurlijke momenten voor verwerving van arken; • Alternatieve ligplaatsen; • Financiering van de bruggen; • Draagvlakonderzoek. De onderbouwing Bij een aantal bruggen wordt de noodzaak voor het aanleggen daarvan überhaupt niet onderbouwd met de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone, maar wordt teruggevallen op de Nota slimme routes, slim regelen, slim bestemmen (nota 3x slim) uit 2016. Dit gaat ver buiten de bedoelde reikwijdte van de Omgevingsvisie Merwede-kanaalzone aangezien de bruggen niet zijn opgenomen in het Meerjarenperspectief bereikbaarheid.Daarnaast wordt er nog een apart besluit genomen worden over de aanleg van bruggen en tunnels nadat het onderzoek naar nieuwe fiets-verbindingen gereed is (zie raadsbrief 18 oktober 2019) en is een principe-besluit hierover via de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone minimaal voorbarig. De fietsverbindingen uit de nota ‘3x slim’ zijn hoofd- en doorfietsroutes terwijl in de bruggenstudie de bruggen op wijkniveau worden gemotiveerd met “kans voor het maken van korte recreatieve rond-jes.” Tijdens de bijeenkomsten van 11 februari 2020 werd het belang van de bruggen nader onderbouwd met het argument dat kinderen en ouderen er ook gebruik van kunnen maken, dit, hoofdfietsroutes en ommetjes voor kinderen en bejaarden gaat niet samen en wordt niet onderbouwd. Het verkeersmodel en de CROW-normen De bruggenstudie wordt onder andere gebaseerd op het Verkeersmodel VRU 3.4. aangevuld met het projectmodel Merwedekanaalzone. Helaas is het tot op heden, ivm de late aanlevering voor ons nog niet mogelijk geweest het VRU 3.4 en het projectmodel nader te laten bestuderen. Aanvankelijke weigering en blijvende tegenwerking vanuit de kant van de gemeente heeft tot (gedeeltelijke) aanlevering van het gevraagde in een zeer laat stadium geleid. Opmerkelijk omdat ons beloofd was dat wij twee weken voor de start van de ter inzage periode in het bezit gesteld zouden worden van de voorliggende stukken en bijbehorende brug- en verkeersstudie zodat er voldoende tijd zou zijn voor het indienen van een gedegen en volledige inspraakreactie. Veel van onze, in deze inspraakreactie dus niet genoemde, maar ons wel minimaal bevreemdende observaties op basis van de wel beschikbare cijfers hebben wij daarom nog niet kunnen valideren en aan u voor kunnen leggen. Wij houden ons dan ook het recht voor om u, nadat wij de modellen hebben laten doorrekenen en aanvullend opgevraagde informatie hebben ontvangen, ook na de sluitingstermijn van de ter inzage legging van voorliggende stukken, een aanvulling op deze inspraakreactie aan te bieden.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
96 (vervolg)	Wat we wel weten is dat het Verkeersmodel 3.4 en projectmodel ten onrechte gevoed worden met zogenaamd vastgesteld beleid, is wat volgens de voorwaarden van het model niet zou mogen. Om een voorbeeld te noemen. Dit beleid, blijkt bij navraag (spreker namens Goudappel Coffeng tijdens bijeenkomst 11 februari 2020) ondermeer het coalitieakkoord te zijn.Echter het coalitieakkoord is geen vastgesteld beleid maar slechts een intentieovereenkomst tussen raadsfracties. Als gevolg van deze onterechte aanname wordt in het projectmodel Merwedekanaalzone gerekend met 10.000 i.p.v. 6.000 woningen in deelgebied 5. Opgemerkt moet dan ook worden dat in het VRU 3.4 aldus Goudappel Coffeng slechts uitgegaan wordt van realisatie van 3.000 woningen in 2030. Daarnaast blijkt uit de aanvulling op de MER dat er geen mogelijkheid is om 10.000 woningen te bouwen maar slecht 6.000. Op dit punt zou dus een aanpassing van de berekeningen waarop het aantal bruggen is gebaseerd op z'n plaats zijn. De bruggen worden onderbouwd aan de hand van de CROW richtlijn die voor fietsers een maaswijdte in bebouwde omgeving van 300-500 meter adviseert. Het CROW daarnaast voor dat er rekening gehouden moet worden met de omwegfactor (directheid) en verkeersveiligheid. Deze samenhangende CROW richtlijnen zijn bij de onderbouwing van de bruggen en de bijbehorende fietsroutes niet meegenomen. Let op; het CROW geeft richtlijnen en schrijft niet voor, de gemeenteraad heeft dit dan ook niet als beleidsuitgangspunten vastgesteld. In de raad van 8 februari 2018 zegt de wethouder dat 250 meter "sinds jaar en dag" de optimale maaswijdte is voor wandelaars en 500 meter voor fietsers. Ook de locaties van de voorgestelde bruggen voldoen niet aan de door CROW gehanteerde uitgangspunten als omrij-factor, verkeersveiligheid of de normen voor bruggen per aantal nieuw te bouwen woningen (1500). De locaties zijn daar dan ook niet op beoordeeld. Zie de "bolletjes" in de bruggenstudie waarin conflicten met kruisend verkeer en het scheiden van voertuigsoorten niet is meegenomen. Uit de verkeersberekeningen blijkt daarnaast dat de verkeersknelpunten niet opgelost worden met de aanleg van bruggen maar hooguit verplaatst. Het water al dan niet kunnen oversteken vormt niet het knelpunt voor de doorstroming van het fietsverkeer. De drukte op de kruispunten en de doorgaande routes waar al dit verkeer samen komt is het knelpunt. Eerst deze knelpunten oplossen ligt daarmee voor de hand. Extra kruisend verkeer dat van de nieuw aan te leggen bruggen komt zal dit probleem niet oplossen en alleen maar verergeren. Het CROW schrijft (in dezelfde alinea als waar de 300-500 maaswijdte genoemd is) het volgende: "…het is ondoenlijk en ongewenst om een heel kleine maaswijdte en heel veel knooppunten te realiseren. Fietsers moeten dan immers voortdurend kruispunten passeren… Het geheim van een goed hoofdfietsnetwerk is dat het met een beperkt aantal verbindingen en knooppunten een groot aandeel van de fietskilometers faciliteert." Hieruit volgt dat het toepassen van enkel een vaste maaswijdte de samenhang en de veiligheid van het hoofdfietsnetwerk niet ten goede komt. De negatieve invloed van bruggen op de route langs de Kanaalweg werd door uw raad op 8 februari 2019 benoemd. Wat leidde tot de eerder genoemde moties tot minimalisering van het aantal bruggen en het verbeteren van de bestaande bruggen.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
96 (vervolg)	De bruggenstudie hanteert ook criteria op het schaalniveau van buurt en straat. Deze criteria hadden zoals in andere steden te doen gebruikelijk in samenspraak met deze straten en buurten moeten worden opgesteld en gewogen. Aanvullend had de aanwezigheid van woonarken, scholen in deelgebied 4 en 5, speelvoorzieningen en bijvoorbeeld het Ringpark Dichterswijk meegewogen moeten worden en als extra criterium moeten worden toegevoegd. Nu is de aanlanding van de bruggen in alle gevallen in het de Merwedeplantsoen, het enige groen in de wijk. In het bijzonder ter hoogte van het Heycopplantsoen en de Karperstraat betreft dit aanpalende plantsoenen met speelvoorzieningen. Het is voor ons dan ook niet te volgen als met de richtlijnen en eerdere uitspraken van de college en gemeenteraad in het achterhoofd voorgesteld wordt om in te stemmen met 5 bruggen op de voorgestelde locaties. De bruggen per deelgebied In deelgebied 4 staat een fietsbrug ingepland bij de Heycopstraat op 200m van de bestaande en op uw verzoek aan te passen, Balijebrug. Terwijl de Balijebrug reeds nu fietspaden in beide rijrichtingen heeft aan weerszijde. De brug bij het Heycopplantsoen valt niet te rijmen met het in samenhang hanteren van de richtlijnen en ook niet met de conclusie over de brug in deelgebied 5 (Amstelstraat) die wordt ontraden, vanwege de korte afstand van 175m tot de brug naar de Waalstraat. In relatie tot deelgebied 5 dient ook opgemerkt te worden dat er in dit geval binnen 500 meter drie bruggen komen te liggen, namelijk de bestaande Balijebrug en aan weerszijden de beoogde brug ter hoogte van de Waalstraat en het Heycopplantsoen . Ook is bij de vaststelling van het SPVE Defensieterrein aangegeven dat voor de ontwikkeling van het gebied een brug niet noodzakelijk is. Uw raad heeft op 8 februari 2018 aangegeven dat alleen bruggen aangelegd moeten worden die noodzakelijk zijn. In deelgebied 5 worden op een afstand van 1100 meter 2 bruggen ingepland.De eerste brug ter hoogte van de Waalstraat ligt op 290 meter van de Balijebrug. De tweede brug wordt vervolgens 500 meter verder ter hoogte van de Zijldiepstraat, binnen de CROW norm van 500 meter. Deze brug bij de Zijldiepstraat ligt vervolgens op 320 van de op uw verzoek op te waarderen Socratesbrug, ook binnen de CROW-richtlijn. Kortom op basis van de CROW-richtlijn zou 1 brug voldoende zijn. Dit laat onverlet dat het SUWO tegen iedere brug is die ten koste gaat van de ligplaats van een woonark. In deelgebied 6 wordt op 330 meter van de Socratesbrug een brug gepland ter hoogte van de Karperstraat. Vervolgens wordt 325 meter verder, ter hoogte van de Overijssellaan een brug gepland, deze ligt echter op 230 van de aan te passen brug ter hoogte van de A12. Kortom twee bruggen binnen 875 meter waarbij volgens de CROW norm er 1 voldoende zou zijn. Dat, als u er dan echt van overtuigt bent dat er een brug moet komen kies dan voor de zuidelijkste brug aangezien die niet ten koste zal gaan van woonarken. Temeer in de fasering de ontwikkeling van dit deelgebied nog ver in de toekomst ligt. Nu een principebesluit nemen over de locatie Karperstraat gijzelt de arkbewoners jarenlang Zij kunnen hun ark niet verkopen of een hypotheek (over)sluiten. Uitgangspunten volgens het SUWO Daarom zouden volgens het SUWO de volgende uitgangspunten moeten worden omgezet in randvoorwaarden die gelden wanneer er besluiten worden genomen over de Omgevingsvisie Merwede-kanaalzone en de daaruit voortvloeiende vervolgbesluiten.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
96 (vervolg)	Beslis bij het vaststellen van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone uitsluitend en alleen over bruggen die nodig zijn voor de ontwikkeling van Merwedekanaalzone. Beslis alleen over de aanleg van bruggen die voldoen aan de eigen, gemeentelijke uitgangspunten. Beslis dat als er geen ontwikkeling voorzien is er geen bruggen worden aangelegd. Mocht u beslissen tot de aanleg van bruggen beslis dan alleen over bruggen die binnen 3 jaar aangelegd moeten worden en gijzel woonarkbewoners niet langdurig. Beslis alleen over bruggen die ten koste gaan van woonarken indien er vervangende ligplaatsen beschikbaar zijn. Beslis alleen als het financieel haalbaar is, zie in dit verband ook de op-merking hierover in de aanvulling op de MER. Zolang er geen besluit is over de stadsbreed aanleggen van tunnels en bruggen jaagt u arkbewoners angst aan en jaagt u duizenden buurtgenoten en gebruikers van het Merwedekanaal immers onnodig tegen u in t harnas. Beslis niet over de aanleg van bruggen voordat de bestaande knelpunten op de doorgaande wegen als Croeselaan en Rijnlaan en drukke kruispunten kunnen worden gefinancierd en opgelost. Beslis niet zonder dat de te verwachten knelpunten in de smalle straten in het verlengde van een brug of verderop in de wijken zijn opgelost. Tot slot, denk ook aan de buren, de achterblijvende woonarkbewoners die een brug naast hun woning krijgen. Besef u dat arken vallen onder het bouwbesluit en bijbehorende geluidsnormen. Bescherm de achterblijvers tegen geluidshinder en houdt oog voor hun tuinen en woongenot.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
97	Middels dit schrijven wil ik mijn inspraakreactie voorleggen voor een gedeelte van de plannen deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone. Ik woon sinds mei 1999 in de Zeeltstraat (Oud Hoograven) te Utrecht. Oud Hoograven is een rustig wijkje en wordt gebruikt door bestemmingsverkeer. Het biedt voldoende ruimte aan fietsers en auto's kunnen nog vrij parkeren. Het autoverkeer wordt de laatste jaren steeds drukker. Meer bewoners bezitten een auto en er wordt op werkdagen (maandag t/m vrijdag) veelvuldig auto's geparkeerd in de Snoekstraat en Brasemstraat door bestuurders die vervolgens met een vouwfietsje of de OV-bus naar de binnenstad van Utrecht fietsen. Om naar onze straat te komen gebruik ik vaak de Hooft Graaflandstraat, Karperstraat, Verlengde Hoogravenseweg en dan de Zeeltstraat. Een andere mogelijkheid om in de Zeeltstraat te komen is via de Socrateslaan, 't Goylaan en de Snoekstraat. Dit zijn de twee mogelijkheden met de auto, fiets of lopend naar de Zeeltstraat te komen. Andere smaken zijn er niet. Doordat er steeds meer auto's in de wijk komen, staan deze aan beide zijden van de Julianaweg en de Verlengde Hoogravenseweg geparkeerd. Deze straten zijn al ver voor de 2e wereldoorlog aangelegd, ik zie huizen staan van bouwjaar 1925. In die tijd was het nog de tijd van paard en wagen en incidenteel een kleine vrachtauto. Dit betekent dat de straten erg smal zijn voor het tegenwoordige wegverkeer. De actuele situatie is dat er in de Verlengde Hoogravenseweg aan beide zijden auto's geparkeerd staan, er éénrichtingsverkeer is ingesteld voor auto's maar in beide richtingen fietsverkeer mogelijk blijft. Met name het kruispunt Karperstraat, Verlengde Hoogravenseweg is gevaarlijk. Er is op het kruispunt geen goed zicht voor alle soorten bestuurders. Door de vele fietsers (nu al) moet je als automobilist gewoon stoppen op de hoek Karperstraat Verlengde Hoogravenseweg want de fietsers komende vanaf "de Arm" zijde hebben GEEN voorrang maar nemen de voorrang. In het tweede deel Karperstraat is voor auto's éénrichtingsverkeer ingesteld. Aan één zijde is parkeren toegestaan waardoor er ongeveer 3,00 meter ruimte over blijft voor het rijdende verkeer waaronder fietsverkeer in twee richtingen. De gemiddelde personenauto heeft een breedte van 1.80 meter en een vrachtauto heeft een breedte van 2.55 meter. U leest dat er weinig ruimte aanwezig is in deze straat voor (brom)fietsers en auto's op hetzelfde moment. Dus ontstaan er regelmatig gevaarlijke ongewenste situaties mede veroorzaakt door zeer snelle fietsers.	Zie de paragrafen: 2.4.1 Status planMER en uitleg conclusies aanvulling op het planMER, 2.6 Bruggen, 2.8.5 Hoograven.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
97 (vervolg)	Met de plannen van de gemeente genoemd in deelgebied 6 de extra bruggen over de Merwede naar de Karperstraat en door het Hamersplantsoen zie ik het aanzienlijk gevaarlijker worden. Op de informatieavond van 11 februari j.l. werd in de presentatie van de gemeente aangegeven twee (brom)fietsbruggen te bouwen tussen de Liesbosbrug en de Zuiderbrug. Dan liggen er 4 bruggen terwijl de afstand tussen de aanwezige Liesbosbrug – Zuiderbrug slechts 1100 meter bedraagt. De architect ging dinsdagochtend 11 februari 2020 voor de eerste keer de infrastructuur schouwen aan de Hoogravense zijde. Er is bij hem noch de gemeente inzicht van de gevolgen voor het aanleggen van de bruggen voor Hoograven. De verwachting van de verkeerskundige is dat er via het Hamersplantsoen 10.200 (brom)fietsers per etmaal zullen passeren. En dat is in hoofdzaak in het tijdvak van 07.00 tot 22.00 uur. En zoals u boven kunt lezen is de infrastructuur van Oud Hoograven niet geschikt voor dergelijke aantallen voertuigen. Met uitzondering van de uitleg over een beoogd fietsplan route door de stad Utrecht heb ik niet één inhoudelijk argument gehoord van de sprekers waaronder de verantwoordelijk wethouder, de heer Kees Diepeveen, voor de noodzaak tot de aanleg van twee extra bruggen. Ik heb dan ook weinig vertrouwen in de uitkomst na de kostbare misser van de herinrichting van stadsboulevard 't Goylaan onder verantwoordelijkheid van mevrouw Lot van Hooijdonk. Mijn inspraakreactie houdt in de brug naar het Hamersplantsoen niet te bouwen zoals boven omschreven. Ik heb onderstaande bezwaren: 1e Het Hamersplantsoen is de enige veilige speelplek voor de kinderen in de buurt. Het plantsoen heeft ook een recreatieve en sociale functie voor kinderen en volwassenen. Er vinden allerlei activiteiten plaats van voorjaar tot en met najaar. Een (brom)fietspad door het plantsoen is onveilig voor kinderen en volwassenen. 2e Grote aantallen (brom)fietsers veroorzaken aantasting van de privacy van de bewoners waarvan de woningen aan het plantsoen liggen; 3e Forse toename van geluidsoverlast van de bromfietsen. Alle ouderslaapkamers van de woningen gelegen in de Zeeltstraat (oneven nummers XX t/m XX) grenzen aan het Hamersplantsoen; 4e Er ontbreekt een MER voor de wijk Hoograven; 5e Er is door de gemeente geen landschapsarchitect geconsulteerd over de vernieuwing en de gevolgen voor met name Hoograven; 6e De straten na de brug waarop de fietsers- en bromfietsers uitkomen zijn NIET berekend op de aantallen per etmaal (tot 10200) zoals verwacht door de verkeersdeskundige; 7e Er is geen meerwaarde van deze brom- en fietsbrug. Waar komen deze bestuurders na de brug op uit. Ze komen uit in straten die NIET berekend zijn op de voorspelde aantallen. En waar gaan deze fietsers naar toe? Als ze richting Uithof moeten heeft deze brug totaal geen zin. Ze moeten eerst weer de hele wijk Hoograven door om via het tunneltje onder de Waterlinieweg via het lunettenpark te rijden richting station Lunetten. Of wil de gemeente al die (brom)fietsers via de Hooft Graaflandstraat naar 't Goylaan de stadsboulevard. 8e Fietsers en bromfietsers gaan een sluiproute nemen in Hoograven richting 't Goylaan. En dat is het Salamanderpad. Dat vindt nu ook incidenteel plaats. Het Salamanderpad is een voetpad langs de Vaartsche Rijn. Dit gebruik gaat ten koste van onze privacy en rust. Alle ouderslaapkamers van de appartementen zijn gelegen aan de zijde van het Salamanderpad. (foto van Salamanderpad);	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
97 (vervolg)	9e De scouting kan niet meer zeilen op het brede deel van de Merwede met de kinderen na het aanleggen van de geplande bruggen. Zo verdwijnt een belangrijk ingrediënt van het speelplezier van de kinderen; 10e Parkeren van auto's door bewoners van de nieuwe wijk Merwedekanaalzone in de wijk Hoograven omdat er in de wijk Merwedekanaalzone voor slechts 30% van de bewoners parkeerruimte is gepland. Dit heeft tot gevolg meer verkeersoverlast in de wijk Hoograven na aanleg van de twee extra bruggen door automobilisten die niet woonachtig zijn in de wijk. De gemeente heeft de oplossing al bedacht. Zij gaat na aanleg van de bruggen in Hoograven ook betaald parkeren invoeren. 11e De twee extra bruggen tussen Liesbosbrug en Zuiderbrug hebben voor de bewoners van Hoograven geen toegevoegde waarde. De twee huidige bruggen volstaan. De vele activiteiten en voorzieningen in de nieuwe Merwedekanaalzone zijn veel meer noordelijk gesitueerd volgens de bouwkundige plannen van de gemeente en zijn voor bewoners van Hoograven minder aantrekkelijk; 12e Er is door de gemeente eind 2019 een inspraak avond georganiseerd. Op de bijeenkomst van 11 februari j.l. bleek dat de bewoners van Hoograven niet zijn geïnformeerd over deze avond. 13e Er is bij de ontwikkelaars en de gemeente geen inzicht in de gevolgen na het aanleggen van de bruggen voor het leefmilieu in Hoograven. De aanwezige sprekers konden deze vraag niet beantwoorden; 14e Het nog meer afbouwen van het openbaar vervoer in de wijk Hoograven ten gunste van de nieuwe wijk Merwedekanaalzone. Veel ouderen zijn voor vervoer binnen de stad Utrecht aangewezen op openbaar vervoer.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
98	De energietransitie vraagt de komende jaren intensieve uitbreidingen van het elektriciteitsnet. Met de klimaatdoelstellingen naar 2030 toe heeft Stedin een grote opgave om de verdere elektrificatie van de samenleving mogelijk te maken. Dit betreft vervanging en uitbreiding van de elektriciteitsnetten. Ontwikkelingen uit omgevingsvisie: Er zijn forse ambities met betrekking tot de energieparagraaf voor het plangebied waarbij ook opslag van energie wordt genoemd en dat u dit graag afstemt met de netbeheerder. Uiteraard is Stedin hiertoe bereid. Huidige situatie Elektriciteitsvoorziening: De Merwedekanaalzone, Kanaleneiland-Transwijk en een deel van de omliggende wijken worden op dit moment gevoed vanuit 50kV station Utrecht-Zuid welke zich bevindt aan de Kanaalweg in het plangebied. Nieuwe ontwikkelingen in het plangebied worden vanuit dit station gefaciliteerd. Deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat de capaciteitsgrens van dit station in 2026 wordt overschreden. In station Utrecht-Zuid is sprake van geluidsemmissie. Deze emissie neemt toe naarmate de energievraag toeneemt. De huidige geluidsemissie is echter geen maat voor toekomstige geluidsemissie omdat de energievraag in het plangebied zal toenemen en daarme de geluidsemissie. Eventuele mitigerende maatregelen voor geluid dienen dan ook rekening te houden met de maximale energievraag die door dit station gefaciliteerd kunnen worden. Stedin vraagt hiervoor aandacht met de inrichting van het plangebied. Een dwingende geluidsrestrictie btekent een direct knelpunt voor de ontwikkeling van het plangebied. Het huidige station is niet opgenomen in het bestemmingsplan, wij verzoeken u 50kV station Utrecht-Zuid op te nemen in het bestemmingsplan. Toekomstige elektriciteitsvoorziening: De gewenste energieneutrale ambitie van de Merwedekanaalzone betekent dat er ook meer uitwisseling zal plaatsvinden met het elektriciteitsnet van Stedin. All Electric betekent voor Stedin dat er meer infrastructuur nodig zal zijn om deze behoefte te faciliteren. Zoals eerder vermeld zal de capaciteitsgrens van Station Utrecht-Zuid met de huidige ontwikkelingen in 2026 overschreden worden. Concreet betekent dit dat Stedin het totale plangebied zoals geschetst wordt in de omgevingsvisie niet kan faciliteren met de huidige infrastructuur en dat uitbreiding noodzakelijk is. Uitbreiding elektriciteitsnet: Om overschrijding van de capaciteitsgrens in 2026 te voorkomen is een nieuw 50 kV Station noodzakelijk. De ruimte die nodig is voor dit station bedraagt circa 2000m2. De geschatte doorlooptijd van de ontwikkeling is 5 jaar. Om tijdige uitbreiding te realiseren is het van belang in 2020 te kunnen beschikken over een locatie. Steding heeft zelf geen gronden waarop deze ontwikkeling kan plaatsvinden. Stedin en de Gemeente Utrecht zijn in gesprek maar dit heeft helaas nog niet geleid tot een locatie. Daarom verzoekt Stedin u de prioriteit met betrekking tot de naderende capaciteitsgrens mee te nemen in de planontwikkeling. Uiteraad gaan wij verder met u in gesprek.	Specifiek antwoord: Met Stedin worden de komende tijd nadere afspraken gemaakt over de noodzakelijk infractructuur voor de energielevering en wat voor maatregelen er nodig zijn op het gebied van geluid-(emissie).
99	Utrecht moet groeien, maar liefst met 100.000 mensen in een periode van 20 jaar. Dat vraagt om aanpassingen. Dat begrijp wij heel goed. Wij zijn ook voor een beleid waar de fiets een grote rol speelt. Maar dat jullie een brug en fietspad gepland hebben door ons geliefde Hamersplantsoen en dan door de Karperstraat??? Het Hamersplantsoen is niet zomaar een speeltuin. Alle leeftijden komen er sporten, wandelen en natuurlijk heel veel spelen. Laat dat fietspad niet door het Hamersplantsoen gaan, maar achter Neerlandia lopen, over de Liesboschweg . Zo kunnen alle kinderen, jong en oud, veilig het Hamers bereiken en er veilig spelen. Ook de Karpersstraat leent zich niet voor zoveel fietsers.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.5 Hoograven.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
100	1. De heilige koe, de auto, kun je niet wegdenken in dit project Merwedezone. Waar laat je de auto die boven 3 op 1 auto uitstijgt? Je kunt mensen niet verplichten geen auto te nemen. Maak daar een passende parkeergarage voor in de Merwedezone en laat de wijk Hoograven daar niet voor opdraaien. Bewoners uit de Merwedezone gaan op zoek naar een plek voor hun heilige koe, auto, en gaan de auto parkeren in de omgeving op loop afstand en dat is o.a de wijk Hoograven. De wijk Hoograven zit met de wrange vruchten, de wijk Hoograven kan het probleem van de auto's niet oplossen. Ik denk dat wij als bewoners ook zo een groot parkeerprobleem krijgen voor onze auto's. 2. Fiets Brug bij de Karperstraat raad ik ten strengste af. De straat te smal en een nabijgelegen speelplek voor de jeugd zal hierdoor voor een groot deel moeten worden opgeofferd. Ik stel voor bij Liesboschweg een fietsbrug aan te leggen. We fietsen dan om de wijk heen en leggen hiermee geen druk op de wijk Hoograven en behouden het prachtige speelveld voor de jongeren en ouderen van de wijk. Bovenstaande twee punten leg ik u voor en hoor graag de reactie van de Gemeente Raad op deze voor mij belangrijke punten.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.5 Hoograven.
101	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 99. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 99.
102	Naar aanleiding van de inspraakavond vorige week in Kanaal30, Kanaalweg 30 zou ik graag ook mijn visie op deelgebied 6 willen geven. De weerstand van de bewoners zat met name op de twee nieuw aan te leggen bruggen in deelgebied 6. Ik adviseer dan ook deze bruggen pas concreet te laten worden wanneer de praktijk heeft uitgewezen dat deze noodzakelijk zijn. De praktijk blijkt meestal nogal weerbarstig te zijn, waar ook simulatiemodellen zich nogal eens in kunnen vergissen (bijv. recent rotonde 't Goylaan). Tijdens de avond is volgens mij niet specifiek gesproken over e-bikes, speed pedelecs en e-scooters. Mijn verwachting is dat deze de huidige traditionele fiets voor een groot deel zullen gaan vervangen. Dit vereist volgens mij ook bredere fietspaden gezien de snelheden die hier mee worden gehaald. Mijn voorstel is dan ook om in eerste instantie de bestaande fietswegen te verbeteren. Daarnaast zou ik de huidige voetgangersbrug langs de A12 over het merwedekanaal drastisch willen verbreden. Volgens mij zijn er plannen van rijkswaterstaat om de A12 te verbeteren en ook bij de huidige voetgangersbrug geluidsschermen te plaatsen. Tegelijkertijd zou er dan een brede fietsbrug kunnen worden gemaakt die ook geschikt is voor 'snelverkeer', de e-bikes etc. Deze zogenaamde fietssnelweg zou bijvoorbeeld parallel aan de A12 kunnen worden aangelegd, aan de Nieuwegein zijde. Deze zou bijvoorbeeld via station Lunetten kunnen worden doorgetrokken naar de Uithof. De speed pedelecs en e-scooters kunnen zo snel om de de stad heen, met minimale hinder van langzaam verkeer, verkeerslichten en kruispunten. Voor de 'gewone' fietser blijft het in de stad een stuk veiliger!	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.5 Hoograven.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
103	Graag willen wij gebruik maken van de inspraak m.b.t. de plannen voor het Hamersplantsoen als gevolg van de nieuwbouw in de Merwedekanaalzone en bezwaar maken tegen het tot uitvoer brengen van de brug naar en het fietspad door het Hamersplantsoen. Slechte en incompetente communicatie en onderzoek. Allereerst willen we onze ergernis uitspreken over de wijze waarop de gemeente / projectorganisatie met direct betrokken bewoners communiceert over de voorgenomen plannen. Communicatie die niet, te laat, onvolledig of op basis van aannames plaats vindt. Dat er op de ingelaste informatieavond naar verhouding veel bewoners waren is dan ook niet gek als reactie daarop. Ook niet dat een aantal mensen gefrustreerd reageerden, zich zeer beledigd en geschoffeerd voelen. Nieuwbouw in de stad Utrecht zullen de meeste bewoners toejuichen, zo ook wij. Ook de ambitieuze plannen voor een woonwijk met een gunstig milieu effect tot resultaat. Dat daarvoor van alle bewoners in Utrecht een bijdrage wordt verwacht is ook nog te begrijpen. Maar dat die ambitie leidt tot grote afbraak / ten koste gaat van de leefbaarheid, veiligheid en het groen in de omliggende wijken staat niet in verhouding. Het lijkt ons logisch dat wanneer je plannen maakt voor een nieuwbouwwijk je allereerst kijkt naar de effecten die dat heeft op de rest van de stad. Over de bevolkingsdichtheid die ontstaat met de nieuwbouw in de Merwedekanaalzone is al veel gezegd. Met veel vage cijfers, aannames en vele nieuwe bruggen met nieuwe routes wordt geprobeerd de politiek en inwoners die kritisch zijn de mond te snoeren. Een stedenbouwkundige en een verkeersdeskundige maken plannen die gevolgen hebben voor o.a. het Hamersplantsoen en het wijkdeel Oud Hoograven. Hiervoor zijn zij nooit ter plaatse wezen kijken. Op het allerlaatste moment 2 ½ uur voorafgaand aan de ingelaste informatiebijeenkomst nog even snel kwam de stedenbouwkundige. De verkeersdeskundige verdedigd zich met het argument dat dit niet binnen het kader van zijn opdracht gesteld was. Hoe serieus zijn hun plannen en aannames dan te nemen? Het mag niet zo zijn dat realisatie van een nieuwbouwwijk op basis van vage argumenten /cijfers gebeurt en dat dat vervolgens in hoge mate ten koste gaat van de leefbaarheid en veiligheid in andere delen van de stad. Lusten en lasten moeten in gelijke mate verdeeld worden. Of is de ambitie van de verantwoordelijken er m.n. op gericht dat kost wat kost het einddoel Merwedekanaalzone moet worden gerealiseerd om daarmee geschiedenis te schrijven of de buidel van de projectontwikkelaars te spekken. Noodzaak brug. Na het zien en lezen van de plannen voor de Merwedekanaalzone en dan m.n. voor deelgebied 6 (1500 woningen) denken wij dat één extra brug misschien effect kan hebben. Ga je uit van de voorgestelde plannen dan betreft dit de brug die vanuit deelgebied 6 aansluit op de Liesbosweg. Voor noodzakelijke aanpassingen is in dit gebied nog enige ruimte. Hiermee ontstaat de meest logische en veilige route die aansluit op de bestaande infrastructuur in de wijk richting de onderdoorgang van het viaduct A12 (richting Houten en Nieuwegein) en richting het tunneltje onder de Waterlinieweg (richting station Lunetten en de Uithof). Meer dan deze twee uitrij doorgangen, die met het doorkruisen van de wijk mogelijk zijn, bestaan er immers niet. Een onafhankelijke verkeersdeskundige zal dit onderschrijven.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.5 Hoograven, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
103 (vervolg)	Gebruik brug voor bewoners Oud Hoograven? Om de brug in het Hamerplantsoen te realiseren om ons als bewoners in de gelegenheid te stellen naar deelgebied 6 te gaan voor het nieuwe groen en de sportaccommodaties die daar komen, is niet nodig. De brug niet aan te leggen betekent dat wij ons eigen groen in het Hamersplantsoen kunnen behouden. Voor de zaken waarvoor we aan de andere kant van de Vaartsche Rijn en Merwedekanaal moeten zijn bieden de bestaande verbindingen (bruggen) ruim voldoende en goede mogelijkheden. Maar los van wel of geen noodzaak. Al enkele jaren geleden is in het kader van de inspraakprocedure 'tracebesluit ring om Utrecht' bedongen dat er een fietsbrug ter hoogte van de A12 komt. Een brug die aan alle voorwaarden voor veilig fietsgebruik en scheepvaart (vaste vaarhoogte) voldoet gekoppeld aan een veilige fietsroute ten zuiden van de sportvelden richting het tunneltje onder de Waterlinieweg. Waar maken we ons druk over denk je dan. Er is een mooi en veilig plan. Breng dat tot uitvoer en iedereen is winnaar. Hamersplantsoen Het Hamersplantsoen is nu een plantsoen dat intensief gebruikt wordt door alle leeftijdsgroepen uit de omliggende straten en ook regelmatig door bewoners uit het wijkdeel ten oosten van de Hooft Graaflandstraat. Kinderen, zelfs van zeer jonge leeftijd, kunnen nu zelfstandig naar en van het plantsoen komen. De variatie in speel- en spelmogelijkheden is, ondanks het beperkte oppervlak, groot en veilig. Een beheergroep, betrokken bewoners en hondenbezitters dragen bij aan een positieve sociale controle waardoor het nu al een aantal jaren prettig vertoeven is in het plantsoen (voor 2004 is het een lange tijd probleemgebied geweest waar zelfs artikel 10 van kracht is geweest). Op een toenemend aantal dagen is het zelfs erg druk: -de BSO en de buurtkinderen dringen om een plaatsje, -groepjes buurtsporters die oudere bewoners de schrik aanjagen omdat ze met hun trainingsactiviteiten uitwijken naar de wandelpaden. Consequenties van de plannen voor de aanleg van een brug met daaraan gekoppeld een fietspad voor het Hamerplantsoen zijn: 1. Vernietigen van ¼ deel of meer van het groen, speel- en wandelruimte, in het plantsoen; 2. Leefbaarheid in het plantsoen en de directe omgeving wordt bedreigd met een nieuwe doelgroep (fietsers, speedbikers, brommertjes) die niet past in het gebruik van het plantsoen; 3. Veiligheid in het plantsoen en de aansluitende route wordt een route met zeer hoog risico. Ad.1 Een deel van het plantsoen vernietigen betekend een grotere druk op de beschikbare ruimte die dan nog resteert. Dit zal ten koste gaan van het plezier en de samenhorigheid in het gebruik van het plantsoen. Doelgroepen zullen vaker tegenover elkaar komen te staan en ruimte opeisen. De wijk heeft al niet veel groen en heel veel last van vervuiling door o.a. fijnstof (bijna permanent in de gevarenzone diep rood), nog meer groen vernietigen gaat ten koste van de leefbaarheid en gezondheid. Ad.2 Nieuwe gebruikers van het Hamersplantsoen zullen de leefbaarheid in de wijk verder kapotmaken. Er is nu al veel sluipverkeer van auto's, tegen het verkeer in, die daarmee het knelpunt ovonde 't Goylaan proberen te ontlopen. Nu al zijn er al veel verkeersstromen van fietsende forenzen over m.n. de Verlengde Hoogravenseweg v.v. Houten/Nieuwegein, sportfaciliteit < > Utrecht centrum. Ook zijn er nu al steeds meer forenzen die in de wijk parkeren. De vele nieuwe gebruikers die worden genoemd zullen niet alleen meer drukte (verkeersbewegingen en geluidsoverlast) in de nu al overvolle smalle straten geven maar zijn naar onze mening niet inpasbaar. Een nieuwe ovonde Hamersplein op de kop van de Karperstraat dreigt. Irritatie met ruzies/bedreigingen tot gevolg, die nu al voorkomen, zullen alleen maar toenemen. Er wordt nu al niet gehandhaafd, straks wel?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
103 (vervolg)	Ad.3 Een fietspad door het Hamersplantsoen zal op verschillende plaatsen de voetpaden kruisen. Niet alleen fietsers maar ook brommertjes en in toenemende mate speedbikers zullen over het fietspad komen en gaan. Oversteken wordt dan gevaarlijk. Kinderen die dan nog in de resterende ruimte van het parkje spelen zijn niet alleen hun vrijheid kwijt in het komen en gaan naar, van en in het Hamersplantsoen. Ook hun veiligheid komt vanaf dan constant op het spel te staan door de nieuwe knelpunten die ontstaan. Vrij en onbezonnen tijdens een spel achter elkaar aan rennen of achter een bal aan rennen, ---!!!-stop, te laat, ravage ---- kind in botsing met een speedbiker op het fietspad. Tot overmaat van ramp kan de trauma helikopter ter plaatse niet meer landen, omdat er te weinig ruimte is ontstaan.. Maar ook de ouderen die problemen gaan krijgen tijdens hun ommetje bij het oversteken van het fietspad. Dit zijn dan knelpunten in het Hamersplantsoen, maar er volgt in de route meer…… • Het eerste volgende knelpunt volgt als we het Hamersplantsoen uitrijden, de aansluiting op de splitsing Verlengde Hoogravenseweg / Karperstraat. Nu al is deze splitsing onoverzichtelijk en gevaarlijk. Nog meer verkeersstromen en ook nog uit andere richtingen zal tot levensgevaarlijke situaties leiden. De Karperstraat is nu al te smal als eenrichtingsstraat waar sinds enkele jaren het verbod voor vrachtverkeer is verdwenen. • De daarop volgende kruising met de Karperstraat / Julianaweg is niet veel overzichtelijker maar is minder gevaarlijk omdat er alleen tijdens de spitsuren veel verkeersbewegingen zijn. • De kruising Karperstraat / Hooft Graaflandstraat is nu ook erg onoverzichtelijk en gevaarlijk. 30 km wordt er niet gereden, 50+ des te vaker. Stopt de bus bij de halte dan wordt deze regelmatig langs de andere zijde van de vluchtheuvel gepasseerd en moeten voetgangers op de oversteekplaats aan de kant springen. De bestaande bebouwing en de noodzaak om het autoverkeer en OV in en uit de wijk te krijgen maken het vrijwel onmogelijk deze route vanuit het Hamersplantsoen overzichtelijk en veilig te maken. --Was de verkeersdeskundige bij de kruising Verlengde Hoogravenseweg / Karperstraat de situatie ter plekke gaan bekijken dan was hij zelf al tot de conclusie gekomen dat de voorgestelde plannen hier niet realistisch zijn.-- Een overzichtelijke en veilige route is wel van belang, bijna alle kinderen die in de wijk rond het Hamersplantsoen wonen gaan naar de scholen aan de Duurstedelaan. De route door de Karperstraat is voor deze kinderen de enige mogelijkheid om naar en van school te lopen /fietsen. Kortom, zoals in het begin geschreven, een brug ter hoogte van en aansluitend op de Liesbosweg is op basis van de cijfers te begrijpen en te accepteren. Een brug aansluitend op het Hamersplantsoen is op basis van de genoemde argumenten minstens één brug te veel. Een brug waarvoor mensen ook nog gedwongen worden met hun woonboten te verhuizen. Wij rekenen er op dat u, bij het nemen van uw besluit, de belangen van de huidige bewoners m.n. ook die van ons in Oud Hoograven in gelijke mate weegt en niet kiest voor prestige van een nieuw te bouwen wijk en daarmee de leefbaarheid in andere wijken kapot maakt.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
104	De inhoud van deze inspraakreactie is aanvullend op inspraakreactie 66 en bevat de volgende toevoeging: Ik lees nu de variantenstudie en zie dan bij de optie brug ter hoogte van de Karperstraat: Fietsers vanuit Kanaleneiland, deelgebied 6 en Nieuwegein krijgen met de aanleg van deze brug een betere verbinding richting Hoograven, Lunetten, Utrecht Centrum en Utrecht Science Park. Hierover het volgende: Fietsers vanuit Kanaleneiland: In Hoograven hebben ze niets te zoeken, Lunetten zou kunnen maar ze moeten toch terug naar de Goylaan. Die gaan echt niet omrijden. Richting Utrecht centrum is onzin. Vanuit Kanaleneiland kun je veel sneller naar het Centrum dan via Hoograven. USP zou kunnen, zelfde opmerking als bij Lunetten. Fietsers vanuit deelgebied 6 geldt zo'n beetje hetzelfde voor als Kanaleneiland.Naar het centrum gaan die via de Europalaan. Fietsers vanuit Nieuwegein zullen, net zoals nu, de Liesboschbrug nemen en dan verder via het fietspad langs het kanaal. Voor hen is het niet logisch om de fietsbrug bij de Karperstraat te nemen, dat voelt als omrijden. Doen fietsers niet graag. Die snijden nog bochtjes af door het plantsoen als het een paar meter korter is.	Zie de paragrafen: 2.6. Bruggen, 2.8.5 Hoograven.
105	Nadat ik de variantenstudie loop- en fietsbruggen merwedekanaal zone heb doorgenomen vraag ik me toch echt af waar ons geld naar toe gaat. Reken- en tekenkamers hebben zichzelf hiermee alweer behoorlijk rijk ger(t)ekend, wat een theoretische bullshit. Volgens mij is er met de huidige fiets infrastructuur niets mis, misschien hier en daar wat kleine aanpassingen maar je kan alle kanten op. Het bereik vanuit deze zone is zo breed dat er meerdere keuzes voor de nieuwe bewoners zijn en dat we ze juist niet moet stimuleren om met behulp van bruggen de bestaande wijken te belasten. Je zou bijvoorbeeld van de huidige fietspaden eenrichtingsweg verkeersfietspaden kunnen maken als er aan beide zijde van de weg een fietspad is. Een eventuele verbreding van het fietspad langs de A12 behoort ook tot een mogelijkheid, alhoewel ik betwijfel of er dan meer gebruik van gemaakt gaat worden, op dit moment fietsen mensen liever een stukje om dan de hoge brug over te moeten. Dat de gemeente zegt haar inwoners te willen helpen bij een gezonde leefstijl en men met deze nieuwe bruggen mensen stimuleert korte rondje te lopen, hahahaha. Mensen die een rondje willen lopen doen dat toch wel, met of zonder extra brug. De nieuwe autoschuwe fiets en loop fanatiekelingen zullen er vast geen moeite mee hebben een klein stukje verder te moeten fietsen of lopen. En waar hebben we het over, het is maar waar je wezen wil. De wijken zijn niet ingericht om er gezellige fietsroutes van te maken, die zijn er al. Ook zijn de huidige winkelcentra en scholen hier niet op berekend. Zonder bruggen zal de spreiding beter zijn en wijkt men ook uit naar de andere wijken (kanaaleiland, transwijk, zelfs Nieuwegein).Zelf woon ik in de Karperstraat, een bovenwoning met beneden een garage. Als dit een fietsstraat gaat worden, hoe krijg ik dan mijn auto of motor uit mijn garage? Waar parkeren wij onze auto's?, iets wat al een groot probleem is op dit moment. En een fietspad langs het Hamersplantsoen, serieus? Dit is het domein van onze buurtkinderen, jong en oud. Kinderen in de straat steken over om elkaar op te halen en daar te gaan spelen, dit beeld zal totaal verdwijnen. De nieuwe woningen worden toch wel verkocht, met of zonder extra bruggen. Maar hoe zit het met de waarde van de bestaande huizen, nu en in de toekomst? Momenteel is de hele buurt in rep en roer en met alle protesten en pamfletten ligt het bestemmingsplan zichtbaar op straat. Toekomstige kopers gaan hier wel vragen over stellen en zien dit misschien ook niet zitten om jaren in een bouwput te leven. Als dit plan wordt doorgezet wil ik hier niet meer wonen, wie koopt mijn huis nog en voor hoeveel? Zoals u kunt lezen ben ik het totaal niet eens met de plannen en hierboven mijn bezwaar.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.5 Hoograven.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
106	Hierbij geven wij, als bewoners van de Dichterswijk, onze inspraakreactie op de gepresenteerde plannen ten aanzien van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Wij zijn in principe enthousiast over de gepresenteerde plannen voor de Merwedekanaalzone en kijken uit naar de verdere ontwikkeling van deze mooie en duurzame stadswijk. Daarnaast hebben wij een aantal vragen en zorgen ten aanzien van de voorgestelde fietsbrug ter hoogte van het Heycopplantsoen. Deze vragen en zorgen zien op de noodzaak van de brug en de impact op de leefbaarheid en veiligheid in de Dichterswijk. Noodzaak van de brug 1. Wij betwijfelen de daadwerkelijke noodzaak voor het aanleggen van een fietsbrug ter hoogte van het Heycopplantsoen. We begrijpen uit de gepresenteerde studies dat de brug bedoeld is om in de toekomst te verwachten fietsknelpunten op te lossen, echter de twee bestaande bruggen (de Nelson Mandela brug op ~300m afstand en de Balijebrug op ~200m afstand van de beoogde brug) zijn hierin geen knelpunten. Knelpunten zijn juist de aansluiting van de van Zijstweg op de Croeselaan (bij de Rabobank) en de aansluiting van de Croeselaan op de Balijelaan. De fietsers die gebruik gaan maken van de beoogde fietsbrug zullen ook weer uitkomen bij deze knelpunten, nadat ze door de nauwe straten van de Dichterswijk gefietst zijn. Wij vragen aan de gemeente dan ook om ons helder te maken welk probleem het wil oplossen met het plaatsen van deze (dure) brug? 2. Het knelpunt bij de Rabobank kan ons inziens (deels) worden verholpen door het fietspad aan de zijde van de Rabobank weer door te trekken. Wij vragen aan de gemeente of deze logische oplossing in gang wordt gezet, en zo nee, waarom niet? 3. In de door de gemeente gepresenteerde stukken over de brug wordt ook gesproken over bepaalde normen ten aanzien van het aantal bruggen in stedelijk gebied. Uit deze norm zou blijken dat tussen de Nelson Mandela brug en de Balijebrug een extra brug dient te komen. Indien deze norm inderdaad blind wordt toegepast, zouden wij in Utrecht op heel veel plekken extra bruggen verwachten, bijvoorbeeld ter hoogte van het Servaasbolwerk of een flink aantal extra bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal. Wij vinden dat een dergelijke norm niet een argument op zichzelf zou moeten zijn en vragen de gemeente de beoogde fietsbrug op haar eigen specifieke omstandigheden en noodzakelijkheid te beoordelen. Impact op de leefbaarheid en veiligheid in de Dichterswijk Naast bovenstaande vragen over de noodzaak van de beoogde fietsbrug hebben wij, als bewoners, ook een aantal zorgen en vragen over de impact van deze brug op de leefbaarheid en veiligheid in de Dichterswijk. 4. Wij begrijpen dat de beoogde fietsbrug op termijn, naar verwachting, resulteert in circa 5000 extra fietsers per dag. Echter heeft de Dichterswijk te maken met veel nieuwe ontwikkelingen in en rond de wijk. Onder andere de nieuw-bouwplannen aan de Heycopstraat, de mogelijke tunnel onder de spoorweg en ontwikkelingen bij de Jaarbeurs zullen resulteren in extra fietsbewegingen door de wijk. Wij vragen de gemeente aan te geven of deze ontwikkelingen ook zijn meegenomen in het verwachte extra aantal fietsers van circa 5000 per dag, en zo niet, wat het effect van deze ontwikke-lingen op het aantal extra fietsers is.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
106 (vervolg)	5. Een relatief groot deel van de te verwachten extra fietsers zal juist tijdens de ochtendspits zich door de wijk begeven. Ook zal een groot deel van deze fietsers waarschijnlijk langs basisschool “de Kleine Dichter” fietsen, waar het rond dit tijdstip uiteraard nu al zeer druk is met kinderen (en hun ouders). Deze forse instroom van fietsers resulteert in de nodige vragen en zorgen ten aanzien van de veiligheid van onze schoolgaande kinderen. Mede omdat veel fietsers (onder andere e-bikes maar ook zeer fanatieke en gehelmde forensen) tegenwoordig met forse snelheid door de stad fietsen, soms sneller dan de maximaal toegestane 30km/uur. Wij vragen de gemeente in dit kader of zij kan garanderen dat ondanks de forse toename van fietsers (inclusief de eventuele toename van fietsers als gevolg van de onder punt 4. genoemde ontwikkelingen) in de wijk onze kinderen nog steeds veilig naar school kunnen wandelen? 6. En verder, of de gemeente in geval van deze forse toename van fietsers, voor extra oversteekplaatsen zorgt, onder andere bij de Voorsterbeeklaan? Dit, zodat ouders en kinderen nog steeds veilig en zonder al te veel vertraging WANDELEND naar school kunnen. Indien de gemeente dit nalaat, verwachten wij dat ouders en kinderen zich gedwongen voelen de fiets of auto naar school te pakken, terwijl dit niet nodig is en de fietsdruk alleen maar verder verhoogt. De gemeente dient te voorkomen dat de fietser de voetganger verdringt, want deze laatste vorm van transport zorgt altijd nog voor de minste belasting van de openbare ruimte en zou daarom voorrang moeten krijgen. 7. De Dichterswijk is een prettige wijk maar ook een wijk met hoge woningdichtheid. In de Dichterswijk was relatief weinig groenvoorziening aanwezig , wat de gemeente ertoe heeft bewogen om het Heycopplantsoen aan te leggen. Dit speelveldje wordt dagelijks door tientallen kinderen, sportende volwassenen, bootcampclubs en wandelaars enthousiast gebruikt. De beoogde fietsbrug zou ter hoogte van het Heycopplantsoen aanlanden. Hierbij vragen wij of de gemeente kan bevestigen dat zij dit veel gebruikte plantsoen niet gaat opofferen voor de aanlanding van de fietsbrug? Tezamen met de nieuwbouw aan de Heycopstraat zou daarmee praktisch al het openbaar groen in dit deel van de wijk verdwenen zijn. Het lijkt ons dat dat nooit de bedoeling van dit “groene” college kan zijn, die juist ook om die groene motieven op veel steun (stemmen) uit onze wijk kon rekenen. Daarnaast zou het als zeer onrechtvaardig voelen als ten behoeve van een nieuwe, zeer groene, wijk, juist het laatste stukje groen in een aanpalende wijk opgeofferd zou worden. Hopelijk ten overvloede, maar mocht de gemeente willen betogen dat kinderen in de Dichterswijk gebruik kunnen maken van eventuele speelvoorzieningen in de nieuwe wijk, dan begrijpen wij dat er geen ouders betrokken zijn in de besluitvorming, want geen enkele weldenkende ouder laat zijn kind een kanaal oversteken. We begrijpen overigens uit de technische bruggenstudie uit 2017 dat de aanlanding van een fietsbrug ook helemaal niet ten koste hoeft te gaan van het Heycopplantsoen en wij nemen aan dat de gemeente het behoud van het Heycopplantsoen als uitgangspunt hanteert bij de eventuele verdere uitwerking. Een ander uitgangspunt kan op zeer veel (vormen van) verzet en weerstand rekenen vanuit de wijk.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
106 (vervolg)	8. Een eventuele aanlanding van de beoogde brug ter hoogte van Heycopplantsoen resulteert uiteraard ook in zorgen over de veiligheid van onze spelende kinderen. Fietsers en e-bikes die met volle vaart langs spelende (en onberekenbare) kinderen fietsen, kan levensgevaarlijke situaties opleveren. Wij menen daarom dat het van groot belang is dat er voldoende ruimte en afbakening is tussen het beoogde fietstraject en het speelveldje. Derhalve vragen wij de gemeente in dit kader of zij ook hier een veilige speelsituatie voor onze kinderen kan garanderen? 9. We begrijpen dat de plannen voor aanlanding en aansluiting op het wegennet nog niet bepaald zijn. Wij menen dat, in geval van aanleg van de beoogde brug, de enige redelijke aansluiting is, om het fietspad aan te laten sluiten op de hoek van de Heycopstraat en de Merwedekade. In geval het fietspad vanaf de aanlanding van de brug recht door (over het speelveld) zou gaan, zou dit het speelveld teniet doen, of, op zijn best, van het speelveld een moeilijk bereikbaar “eiland” maken. Tevens zou het fietspad uitkomen vlak naast de uitgang van een parkeergarage wat tevens onverantwoord lijkt in onze optiek. Kan de gemeente bevestigen dat zij dezelfde visie ten aanzien van aansluiting op het bestaande wegennet heeft? 10. Tot slot vragen wij de gemeente, in geval van aanleg van de beoogde brug, nog een tweetal maatregelen te overwegen die de relatieve veiligheid rond het Heycopplantsoen kunnen vergroten, namelijk: a. Actief weren van scooters/brommers op de brug; b. De aanlanding zo vorm te geven dat fietsers niet met volle vaart naar beneden kunnen, bijvoorbeeld door bochten of obstakels te plaatsen; c. In plaats van een fietsbrug een voetgangersbrug te overwegen. Wij onderschrijven het streven van de gemeente Utrecht om een inclusieve stad voor iedereen te zijn. Wij hopen dat daaronder ook wordt verstaan dat Utrecht nog steeds een stad is waar ook de resterende gezinnen met jonge kinderen een veilige en fijne plek kunnen hebben (en zij niet gedwongen worden naar buiten de stad te verhuizen). Wij kijken uit naar uw reactie op de bovenstaande punten.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
107	Hierbij wil ik bezwaar maken tegen de brug over de merwede/vaartserijn ter hoogte vanKarperstraat. En wel om de volgende redenen: 1. Het Hamersplantsoen is een ontmoetingspunt voor de hele buurt Hoograven waar veel kleine kinderen spelen, met mooi weer is het een drukte van je welste. Aan een kant is het begrenst door de verlengde Hoogravenseweg waar erg veel verkeer over heen gaat. Wat al een groot risico vormt voor deze kinderen. Bij de aanleg van de nieuwe wijk op het Prozee terrein is toen ook besloten om de verkeersstroom via de Liesbosweg te laten verlopen. Door aanleg van deze brug dwars door de wijk gaan we het gevaar van aanrijdingen vergroten. 2. Door het aanleggen van deze brug over het breedste stuk met 2 bruggen zullen de kosten voor aanleg vele malen hoger zijn, (Ik las dat de gemeente weer geld tekort komt ?) 3. Als ik kijk naar de verkeersstromen dan is er achter het gebied van het Hamersplantsoen geen bestemming voor de nieuw aan te leggen wijk. Hier achter zijn geen winkels en andere voorzieningen. Een bestemming kan alleen de Goylaan zijn met de winkels of de sportvelden en de roeivereniging. Als alles door een smal straatje als de Karper-straat gaat creeer je daar ook een gevaarlijke situatie. Om naar Lunetten te komen is er 1 smal tunneltje. Hou ook rekening met de toename van de speedpedelec want het is nu al levensgevaarlijk om over te steken, 4. Voor de pleziervaart is het ook een extra belemmering. Dat je van de punt op deze locatie over het merwedekanaal een brug maakt voor het fietsverkeer dat van de jutfaaseweg naar nieuwegein gaat kan ik me nog voorstellen. Dat zou ook veel doorgaand fietsverkeer door de wijk voorkomen. Samenvattend zou ik willen zeggen leg op deze plaats geen dubbele brug aan. Zeker voor de veiligheid van de kinderen in deze buurt. Op de bijeenkomst moet de gemeente die ons vertegenwoordigd toch zien, dat er grote weerstand onder de mensen is over deze onzinnige aanleg van deze brug, zonder toegevoegde waarde voor onze wijk. Voer de verkeerstromen om de wijk langs de goylaan en via de brug over de Overijssellaan bij de roeivereniging.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.5 Hoograven.
108	De hieronder benoemde inspraakreactie is zonder de meegestuurde foto's. Een fiets- en/of voetgangersbrug over het Merwedekanaal in deelgebied 4 is: • Niet noodzakelijk; • Niet nuttig; en • Niet gewenst. Op de volgende pagina's wordt de argumentatie daarvoor gegeven. Ik onderschrijf wel de noodzaak van de optimalisatie van de Nelson Mandela brug en de Balijebrug. In plaats van geld te steken in een nutteloze, overbodige en ongewenste extra brug in deelgebied 4 adviseer ik te investeren in het oplossen van de voorziene fietscongesties op de kruising Van Zijstweg/Croeselaan en op het kruispunt Balijelaan/Rijnlaan/ Vondellaan. Waarom geen extra brug in deelgebied 4? Hieronder wordt toegelicht waarom naar mijn mening een extra brug in deelgebied 4 niet noodzakelijk, niet nuttig en niet gewenst is. De onderbouwing is gebaseerd op de gegevens en adviezen van Goudappel Coffeng in de bijlagen 1.3 en 1.4 van de Omgevingsvisie deel 2. 2/5 Niet noodzakelijk; aantal verplaatsingen in deelgebied 4 nemen nauwelijks toe en de bereikbaarheid wordt met een extra brug 4 nauwelijks vergroot.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
108 (vervolg)	De transformatie van de Merwedekanaalzone leidt tot meer verplaatsingen dan in de huidige situatie, en meer dan in de autonome toekomstsituatie (etmaal); echter nauwelijks in deelgebied 4 (bijlage 1.31; pag. 25): Aantal verplaatsingen in deelgebied 4 nemen bij volledige ontwikkeling tot 2030 nauwelijks toe, waardoor een extra brug in deelgebied 4 niet noodzakelijk is (bijlage 1.3, pag. 25). In tegenstelling tot deelgebied 5 en 6 leidt de transformatie van de Merwedekanaal-zone deelgebied 4 nauwelijks tot meer verplaatsingen dan in de huidige situatie. (bijlage 1.3, pag.26): Het aantal fiets-verplaatsingen neemt in deelgebied 4 tot 2030 nauwelijks toe, waardoor een extra brug in deelgebied 4 niet noodzakelijk is. (bijlage 1.3; pag.26) 1 Bijlage 1.3: Mobiliteit MERWEDE KANAALZONE 23 OKTOBER 2018; Goudappel Coffeng 3/5 In bijlage 1.42 lezen wij met een eventuele extra brug in deelgebied 4: “Voetgangers kunnen binnen een kwartier een 5% groter gebied bereiken dan in de huidige situatie; een beperkte verbetering.” (bijlage 1.4; pag. 34) Volgens de GIS-analyse heeft een extra brug in deelgebied 4 nauwelijks effect. (bijlage 1.3, pag. 28) En verder: “Realisatie van een extra brug ter hoogte van de Heycopstraat brengt de fietsmaaswijdte terug tot maximaal 400 m.” (bijlage 1.4, pag. 35) Een maaswijdte terugbrengen van 600 naar 400 meter levert een voordeel van 100 meter op. Dat betekent een fiets-voordeel van nog geen halve minuut! Er is geen noodzaak voor een extra brug in deelgebied 4 omdat het aantal verplaatsingen nauwelijks toeneemt tot 2030, het de bereikbaarheid voor voetgangers nauwelijks verruimt en fietsers geen tijdswinst boeken. Niet nuttig; een extra brug in deelgebied 4 heeft geen toegevoegde waarde voor de vermindering van de fietsdrukte en lost geen probleem op. In bijlage 1.4 lezen we onder meer: “De Nelson Mandelabrug en Van Zijstweg is een logische verbinding naar Utrecht Centraal en de binnenstad. Hier is een verdrievoudiging van het aantal fietsers te verwachten tot circa 29.000 fietsers per etmaal. Op de Balijebrug en Balijelaan (de hoofdroutes richting de zuidelijke binnenstad en o.a. station Vaartsche Rijn) gaat het om een verdubbeling tot circa 14.000 fietsers per etmaal.” (bijlage 1.4; pag. 17) “Onder andere bij de Balijelaan en de kruising Socrateslaan/ Rijnlaan zullen bij intensiteiten boven de 10.000 fietsers per etmaal fietsfiles ontstaan. Er zijn dan meer fietsers dan de verkeerslichten aankunnen.” (bijlage 1,4; pag. 18) 2 Bijlage 1.4: Variantenstudie loop- en fietsruggen Merwedekanaalzone; Goudappel Coffeng 4/5 Fiets knelpunten bij de kruisingen op de Van Zijstweg-Croeselaan en Balijelaan-Rijnlaan worden met een extra brug in deelgebied 4 niet opgelost. “Niet zozeer de bruggen zelf worden het knelpunt, maar de eerstvolgende kruispunten daaromheen. Het gaat hier ook om belangrijke routes richting Utrecht Centraal, de binnenstad, Station Vaartsche Rijn en station Lunetten.” (bijlage 1.4; pag. 18).	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
108 (vervolg)	De huidige bruggen over dr. M.A. Tellegenlaan (Nelson Mandelabrug) en over de Balijelaan (Balijebrug) zijn voldoende. “Het is daarvoor altijd noodzakelijk dat de bestaande bruggen en hun aanliggende verbindingen met de Kanaalweg worden geoptimaliseerd. Dan gaat het om het realiseren van tweerichtingenfietspaden aan weerszijden van de autorijbanen, om extra hellingen naar de Merwedekanaaloevers en extra trappen voor voetgangers omwille van korte loopafstanden.” (bijlage 1.4; pag. 67) Een eventuele extra brug levert slechts tot 9% minder fietsers op de Mandelabrug (2500/29000) en tot 18% (2500/14000) minder fietsers op de Balijebrug op. Een extra brug in deelgebied 4 is niet nuttig, omdat de bereikbaarheid van Utrecht Centraal, station Vaarsche Rijn en de binnenstad niet verandert en niet helpt om de voorziene fietscongestie op verder gelegen kruispunten op te lossen. Het fietsprobleem (files) bij de kruising Croeselaan/Van Zijstweg wordt niet opgelost met een extra brug in deelgebied 4. Het fietsprobleem bij de kruising Balijelaan/Rijnlaan/Vondellaan wordt niet opgelost met een extra brug in deelgebied 4. 5/5 Niet gewenst Een nieuwe fiets- of voetgangersbrug in deelgebied 4 leidt tot een toename van voetgangers door de binnentuinen aan de Rolderdiephof en Voorstebeeklaan. Dit zal leiden tot veel geluidsoverlast, omdat veel slaapkamers van de honderden appartementen juist vanwege de stilte zijn gelegen aan de binnentuinen. Een daling van het woongenot en de woningwaarde wordt voorzien. Geluidsoverlast doordat voetgangers de kortste route nemen naar Centraal Station en binnenstad door de binnentuinen. Ook Goudappel Coffeng vinden een extra brug minder gewenst, ze schrijven bovendien: “vormt een brug een discontinuïteit in Merwedepark en Merwedeplantsoen en extra hinder voor roeiers en andere gebruikers van het kanaal.” (bijlage 1.4; pag. 35) Concluderend: naast dat een extra brug in deelgebied 4 onnodig en onnuttig is, is het niet gewenst, omdat voetgangers de kortste route van en naar het CS en het centrum kiezen, waardoor omwonenden van de stille binnentuinen met enorme geluidsoverlast krijgen te maken. Kortom, het geld voor een eventuele brug in deelgebied 4 kan beter worden besteed aan de optimalisatie van de bestaande bruggen en aan een fietstunnel onder de kruising Van Zijstweg / Croeselaan. Ik verzoek u deze reactie integraal aan de Gemeenteraad kenbaar te maken.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
109	Als inwoner van de Dichterswijk geef ik hierbij mijn reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwedekanaalzone en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van een extra brug over het Merwedekanaal in deelgebied 4. In of aan de rand van de Dichterswijk zijn er momenteel een groot aantal projecten die net zijn afgerond, nu plaatsvinden of nog zijn gepland. Het gaat hierbij onder meer om: • Herinrichting Croeselaan (onderdeel van CU2030) • Aanleg transportleiding Eneco warmtenet • Nieuwbouw Wilhelminawerf • Nieuwbouw Defensieterrein • Nieuwbouw Heycopstraat • HOV busbaan Dichterswijk • Nieuwbouw Beurskwartier Als bewoner van de Dichterswijk kijk ik uiteraard naar de impact van al deze activiteiten op de veiligheid en leefbaarheid van mijn wijk. In die context wil ik mijn bezorgdheid uiten over de geplande fiets-en/of voetgangersbrug over het Merwedekanaal ter hoogte van de Heycopstraat (deelgebied 4). Naar mijn mening is deze brug is niet nodig en ongewenst. Bovendien lijkt het of de besluitvorming hiervoor wordt gekenmerkt door: 1. Gebrekkige afstemming met andere plannen; 2. Onvolledige informatie; 3. Onduidelijkheid over kosten. Gebrekkige afstemming met andere plannen Zoals aangegeven zijn er een groot aantal plannen die een invloed hebben op de Dichterswijk . In de plannen voor het nieuwe Beurskwartier wordt uitgegaan van een fietsverbinding door de Dichterswijk die de drukte verder zal verhogen. Ook de nieuwbouwplannen voor de Heycopstraat zullen de verkeersdrukte verder verhogen waarbij volgends het ‘2-kolommen stuk’ het aantal voertuigen op de Heycopstraat omhoog gaat naar 2.100 voertuigen per dag. Verder wordt in de stukken gesproken over een eventuele toekomstige tunnel onder het spoor tussen het Ringpark Dichterswijk en de Binnenstad, ter hoogte van de Nicolaas Beetstraat. Het is daarom vreemd dat deze andere plannen en de impact op onze bestaande wijk niet is meegewogen in de modelstudie, noch in het besluit tot een brug. Invollledige informatie Uit de stukken (bijvoorbeeld pagina 61 van de Omgevingsvisie) blijkt dat de noodzaak voor fiets-en/of voetgangersbrug over het Merwedekanaal ter hoogte van de Heycopstraat niet ligt in de nieuwbouwplannen voor de Merwedekanaalzone. In tegenstelling tot deelgebied 5 en 6 leidt de transformatie van de Merwedekanaalzone deelgebied 4 nauwelijks tot meer verplaatsingen dan in de huidige situatie (bijlage 1.3, pag.26). De brug lijkt met name bedoeld voor fietsers uit andere wijken en het verbeteren van oost-west verbindingen in de stad. De basis hiervoor blijft echter vaag. Op pagina 6 van de variantenstudie (bijlage 1.4) is te zien dat de geplande fietsroute door het Defensieterrein de Overste Den Oudenlaan kruist ter hoogte van de Krikkelaan. Dit is momenteel ook de enige veilige oversteekplaats op de Overste Den Oudenlaan voor doorgaand fietsverkeer. Als fietsers op dit punt oversteken is de Nelson Mandelabrug en Van Zijstweg een logische verbinding naar Utrecht Centraal en de binnenstad waar, na voltooiing van de werkzaamheden aan de HOV busbaan, ook een breed fietspad zal zijn. Het is daarom niet te verwachten dat fietsers omrijden via de geplande brug.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
109 (vervolg)	De nieuwe brug vermindert de drukte op de Mandela brug daarom slechts met slechts 6- 9%. Bovendien is hierbij ook nog geen rekening gehouden met de nieuwbouwplannen van de Jaarbeurs waar ook een doorgaande fietsverbinding is gepland tussen het Centraal Station en Kanaleneiland die de druk op de Mandela brug aanzienlijk zal verminderen. Een extra brug in deelgebied 4 lijkt daarom vooral bedoeld als alternatief voor de Balijebrug. Ook hier lijkt de impact van een nieuwe brug gering. Data die tijdens het buurtgesprek werden getoond lijken erop te wijzen dat de nieuwe brug de verwachte drukte op de Balijebrug terugbrengt van 14,000 naar 13,000 fietsers. Tijdens de georganiseerde spreek-uren en het buurtgesprek werden er daarom kritische vragen gesteld over de noodzaak van de brug. In de antwoorden werd dan vaak verwezen naar de noodzaak voor het bieden van alternatieven aan fietsers en op de CROW¬ richtlijnen voor de maaswijdte van een hoofdfietsnetwerk. Daarbij wordt in de variantenstudie gesteld dat de realisatie van een extra brug ter hoogte van de Heycopstraat de fietsmaaswijdte terugbrengt tot maximaal 400 m. Aangezien de brug vooral een alternatief is voor de Balijebrug wordt de eigenlijke maaswijdte echter teruggebracht tot minder dan 200 m (namelijk de afstand tot de bestaande Balijebrug). Fietsers kunnen daarmee makkelijk gebruik maken van de bestaande Balijebrug binnen de in het Mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen’ vastgestelde omrijdfactor van 1,4. Er zijn genoeg plaatsten in Utrecht waar bruggen meer dan 500 meter uit elkaar liggen en geen nieuwe brug wordt gepland. Ook worden bruggen in deelgebied 5 afgewezen omdat ze te dicht bij een bestaande brug liggen, terwijl het daar ook over 200 meter gaat. Wat is te dichtbij en wat is te ver uit elkaar? Dit lijken rekbare begrippen zonder basis. iedere brug draagt op papier bij aan het aanbieden alternatieven, zelfs als de analyse aantoont dat deze brug verkeers-technisch niet nodig is. Met het bieden van een alternatief als de voornaamste reden voor het aanleggen van een nieuwe brug, wordt de lat daarom wel erg laag gelegd. Vooral omdat de impact van de brug op onze bestaande wijk niet mee-gewogen. Momenteel is het Heycopplantsoen een combinatie van groen, een sportveldje en een speeltuin in de Dichterswijk. Met de aanleg van de brug en de nodige verbindingen zal de kwaliteit en kwantiteit hiervan sterk vermin-deren. Deze impact wordt in de criteria, en bijbehorende gekleurde bolletjes, die in de Variantenstudie worden gehanteerd niet meegenomen. Ook in de omgevingsvisie wordt de indruk gewekt dat de plannen aan alle gestelde kaders voldoen. Naar mijn mening is er bij de geplande brug sprake van een knelpunt waarbij er een keuze moet worden gemaakt tussen mobiliteit voor bewoners van andere wijken en de groen-blauwe raamwerk in onze wijk. Nergens in de stukken wordt deze keuze duidelijk gemaakt. Daardoor lijkt het dan ook alsof de kerndoelen uit de omgevingsvisie, zoals ‘gezond gedrag en groen omgeving’ en ‘gezonde en veilige omgeving’ vooral bedoeld zijn voor de nieuwe wijken maar voor de Dichterswijk ondergeschikt worden gemaakt aan mobiliteit. Onduidelijkheid over de kosten De omgevings-visie gaat uiteraard niet om de kosten. Maar als het gaat om mobiliteit en veiligheid is het wel belangrijk hoe de kosten worden verdeeld. Uit de stukken wordt vooral duidelijk dat niet de bruggen het probleem zijn als het gaat om mobiliteit maar eerder de bestaande kruispunten (bijlage 1.4; pag.18).	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
109 (vervolg)	Een extra brug helpt niet om de voorziene fietscongestie op verder gelegen kruispunten op te lossen. Het is echter onduidelijk hoe en wanneer deze kruispunten worden aangepakt en hoe dit meeweegt in de financiering van de vele projecten die in en om de wijk plaatsvinden. Alle projecten samen betekent potentieel een flinke toename van de verkeersdrukte door een straat waar een basisschool staat en kinderen de hele dag buiten spelen. Momenteel wordt het invoeren van betaal parkeren als enige mogelijke oplossing genoemd. Het is echter te verwachten dat zonder ingrijpende verkeersmaatregelen in en om de wijk (inclusief de Croeselaan), de toenemende drukte een negatieve invloed hebben op de leefkwaliteit in de wijk. De kosten die daarmee gemoeid zijn worden nergens genoemd of gedekt en lijken niet te zijn meegenomen in de besluitvorming. Het risico lijkt daarom groot dat er straks tekorten zullen ontstaan waardoor er nu wel geld wordt besteed aan een niet noodzakelijke brug maar er straks geen budget meer is voor het aanpakken van de echte knelpunten op de bestaande kruispunten en voor verkeersmaatregelen in de wijk. Vraag aan u Het zal duidelijk zijn dat ik grote vraagtekens zet bij de noodzaak en wenselijkheid van de geplande fiets¬ en/of voetgangersbrug over het Merwedekanaal ter hoogte van de Heycopstraat (deelgebied 4). Ik verzoek u, het college en de gemeenteraad, op grond van bovenstaande, daarom om: • Het besluit over deze brug los te koppelen van de besluitvorming over de bouw in de Merwedekanaalzone • Eerst werk te maken van de verbeteringen aan de Balijelaan en andere bestaande fietsroutes en kruispunten, zodat de echte knelpunten worden opgelost • Daarna de noodzaak van de brug ter hoogte van de Heycopstraat te heroverwegen op basis van een gerichte kosten-baten studie die het nut, de noodzaak en de kosten van deze brug analyseert met de volgende uitganspunten: • integraal kijken naar alle plannen die invloed hebben op de verkeersituatie in en rond de Dichterswijk (inclusief de plannen voor oost-west verbindingen in het Beurskwartier) • bij de criteria niet alleen te kijken naar mobiliteit maar ook de kerndoelen uit de omgevingsvisie, zoals ‘gezond gedrag en groen omgeving’ en ‘gezonde en veilige omgeving’, te waarborgen voor de Dichterswijk. Ik ga ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
110	Hierbij geef ik mijn reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede-kanaalzone en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van een fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat. Ik vind een fiets- en/of voetgangersbrug over het Merwedekanaal in deelgebied 4 bezwaarlijk en ongewenst. Hieronder een uiteenzetting met argumenten waarom deze extra brug er mijns inziens niet moet komen. De brug is onnodig. Er zijn twee bruggen binnen 200 meter afstand; de Nelson Madelabrug en de Balijebrug, waarmee de stad en het station minstens zo goed te bereiken zijn. Uit onderzoek blijkt dat een extra brug er ook niet voor zorgt dat de bewoners een groter gebied kunnen bereiken of dat het een significante tijdswinst op zal leveren. Ook is deze brug niet nodig voor de nieuwbouwplannen voor de Merwedekanaalzone. De brug zal voor extra overlast zorgen in de Dichterswijk. Uit onderzoek is gebleken dat er tussen de 5000 en 10000 extra fietsers per dag door de wijk zullen fietsen. Zij zullen dan vervolgens door de Heycopstraat naar de Croeselaan fietsen, alwaar dit gevaarlijk gaat zijn voor de schoolgaande kinderen op de Kleine Dichter. Ook het fijne wijkgevoel zal verdwijnen als onze wijk straks een soort doorfietsroute wordt. Het zal niet alleen gevaarlijk zijn voor spelende kinderen van de school de Kleine Dichter, ook het speelveld bij het Heycopplatsoen staat onder druk met de komst van een nieuwe brug. Voor de aanleg van op- en afritten zal een groot deel van het Heycopplantsoen moeten verdwijnen. Jullie kunnen misschien zeggen dat dat niet zo is, als je kijkt naar het plantsoen waar ook nog een parkeergarage op uit komt van het appartementgebouw dat daar staat, dan kan het niet anders dan dat er een stuk van het voetbalveld en de zandbak met schip zal moeten verdwijnen. Ook het kindvriendelijke en veilige karakter van het speelveld zal verdwijnen als er zo'n drukke brug zal worden aangelegd. Ook vind ik dat een extra brug in deelgebied 4 niet gewenst is omdat een extra brug ervoor zorgt dat de nieuwe bewoners van het Defensieterrein hun auto makkelijk bij ons in de buurt kunnen parkeren. Ook al zou dat bij ons dan betaald parkeren worden, dan nog neemt de parkeerdruk toe die nu al veel te hoog is. Verder vind ik dat een extra brug in deelgebied 4 niet wenselijk is omdat roeiers die nu veelvuldig gebruik maken van het Merwedekanaal hier last van zullen hebben. Nog een argument waarom de extra fietsbrug er niet moet komen, zijn de kosten van de brug. Als je alle hierboven genoemde punten meeneemt, lijkt me dit verspilling van overheidsgelden. Al met al ben ik dus tegen een extra brug in deelgebied 4. Ik verzoek u deze reactie aan de Gemeenteraad door te sturen en de noodzaak voor een extra brug ter hoogte van de Heycopstraat te heroverwegen.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.3 Dichterswijk, 2.9.2 Parkeeroverlast.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
111	Hierbij geef ik mijn reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van een fietsbrug ter hoogte van de Heycop-straat. Veiligheid? Kan mijn kind straks nog alleen naar school of de speeltuin lopen als er op hoge snelheid scooters en pedelecs door de wijk rijden? Kan mijn bejaarde buurvrouw haar hondje nog veilig uitlaten op het voetpad langs het kanaal? Het enige groene speelveld in onze wijk wordt straks doorkruist of afgesneden door een fietspad waar een op aannames gebaseerde en tegenstrijdige hoeveelheid fietsers overheen zullen gaan. Hier een brug, dacht het niet. De Noodzaak? Waarom is een derde brug hier noodzakelijk als twee bestaande bruggen zo dicht bij elkaar liggen en de nieuwe brug op 200 meter van de bestaande Balijebrug komt? Uit de stukken blijkt dat de noodzaak voor de fietsbrug niet ligt in de nieuwbouwplannen voor de Merwedekanaalzone. De fietsbrug is niet noodzakelijk voor de nieuwbouw-plannen in deelgebied 4 en volgens de modellen gebruiken fietsers vanuit deelgebied 5 en 6 deze brug niet. De brug is met name bedoeld voor fietsers uit andere wijken. De brug vermindert de drukte op de Mandelabrug met slechts 6%! Daarbij is aangegeven dat de bestaande bruggen geen knelpunt vormen voor de groei en komen de fietsers weer uit op dezelfde hoofdfietsroutes. De brug draagt volgens het concept ook bij aan de gewenste fijnmazigheid in het fietsnetwerk in Utrecht. Doet niet iedere nieuwe brug die je aanlegt dit? De brug draagt dus mogelijk alleen bij op stadsniveau, maar gaat ten koste van de verbinding in mijn eigen wijk. Op basis van welke criteria? De criteria, en bijbehorende gekleurde bolletjes, die in de Variantenstudie worden gehanteerd laten zien dat de verbetering voor fietsers en voetgangers door de aanleg van de brug t.o.v. het verbeteren van de bestaande bruggen maar 12% is. De criteria zijn daarnaast onvolledig. Een eerlijke vergelijking met enkel een voetgangersbrug is niet meegenomen. Hierdoor zou, zonder dat onze veiligheid in het geding komt, verbinding ontstaan tussen de nieuwe wijk en onze wijk. Ook is vreemd genoeg de impact op onze bestaande wijk niet meegewogen in de criteria, noch in het besluit tot een brug. Hoe kan op basis van oneerlijke en onvolledige criteria en zo'n kleine en subjectieve verbetering de conclusie voor een miljoenen euro kostende brug worden getrokken? Overigens, staat ook in de stukken dat financiële realisatie niet mogelijk is. Hoofdfietsroute die zich door de wijk kronkelt? Volgens de stukken zullen 5.000 fietsers de fietsbrug per etmaal gebruiken. Het CROW en de gemeente geeft aan dat hiervoor een hoofdfietsroute van 6 meter breed asfalt wordt aangelegd. Daarboven op wordt in de stukken gesproken over een eventuele toekomstige tunnel onder het spoor tussen het Ringpark Dichterswijk en de Binnenstad, ter hoogte van de Nicolaas Beetstraat. Als deze tunnel er in de verre toekomst daadwerkelijk komt, zullen er nog veel meer (snelle) fietsers (en brommers/ scooters) door onze wijk gaan rijden. Los van de nog grotere onveiligheid die dan ontstaat, gaat dit nog verder ten koste van de groene wandelverbinding tussen het Ringpark, het Heycopplantsoen en het Merwedeplantsoen. In de eerder genoemde criteria is niet meegenomen wat de invloed van een dergelijke tunnel zou zijn.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
111 (vervolg)	Die zou zeker van invloed zijn op de kleuren (of numerieke waarden) aangezien er dan veel meer fietsers komen. Ofwel, de procentuele verbetering door de komst van de fietsbrug wordt nog kleiner en waarschijnlijk zelfs negatief. Besluit op basis van? Het model dat is gebruikt om het aantal fietsers op de brug zo zwak te onderbouwen is niet meer dan een globale indicatie, er is in Nederland namelijk geen betrouwbaar fietsmodel. De besluitvorming vindt dus plaats op basis van aannames, terwijl ik zou verwachten dat een besluit pas wordt genomen op het moment dat er of draagvlak, of een bewezen urgentie is. Daarnaast komt de vraag op: welke uitgangspunten de gemeente het zwaarst laat wegen? Er zijn genoeg plaatsten in Utrecht waar bruggen meer dan 500 meter uit elkaar liggen en geen nieuwe brug wordt gepland. Ook worden bruggen in deelgebied 4 afgewezen omdat ze te dicht bij een bestaande brug liggen, terwijl het daar ook over 200 meter gaat. Wat is te dichtbij en wat is te ver uit elkaar? Dit lijken rekbare begrippen zonder basis. Daarnaast wordt verwezen naar richtlijnen van het CROW instituut. Terwijl het CROW heel duidelijk maakt dat afstanden of hoeveelheden slechts richtlijnen betreft, verheft de gemeente deze richtlijnen tot eisen. Eerder heeft de gemeenteraad een andere CROW richtlijn, namelijk de omrijdfactor van 1,4, vastgesteld in het Mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen’. Deze vaststelling wordt nu juist weer terzijde gelegd. Als je fietsafstand meer dan 1 km is, draagt de brug bij de Heycopstraat op geen enkele manier bij aan het verkorten van deze omrijdfactor. En het is volgens de onderzoekers juist voor de lange afstanden (fietsers uit andere wijken) nodig om een aantrekkelijke route te creëren. Deze aantrekkelijke routes zijn er dus al binnen de omrijdfactor. Vraag aan u Ik verzoek u, het college en de gemeenteraad, op grond van bovenstaande, om: • de wijk en de speelplek voor onze kinderen veilig te houden, zodat Utrechters in de bestaande wijken veilig en leefbaar kunnen blijven wonen; • het groen in onze wijk te beschermen en te behouden; • de noodzaak van de brug ter hoogte van de Heycopstraat te heroverwegen door een serieuze studie te doen naar het nut en de noodzaak van een hoofdfietsroute dwars door de Dichterswijk, waarbij de draagkracht van en in de wijk en het negatieve effect van de brug en hoofdfietsroute eerlijk worden onderzocht; • de planning van de uitwerking van de brug los te koppelen van de besluitvorming over de bouw in de Merwedekanaalzone en uit te stellen tot na de realisatie van de beoogde fietstunnel en de verbeteringen aan de Balijelaan en andere bestaande fietsroutes en kruispunten, zodat een realistisch beeld van de werkelijke belasting van die routes op te maken is.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
112	Hierbij mij inspraakreactie. Ik kan er een lang verhaal van maken, maar zal het zo kernachtig vewoorden. In mooie woorden kan een mens niet wonen, maar mooie woorden kunnen de barre werkelijkheid niet verbloemen. Die barre werkelijkheid is dat in de merwedekanaalzone, deelgebied merwede eenvoudig weg geen 6000 woningen passen. Dat u denk dat het wel kan is omdat u graag zoveel woningen wil en daarom via papieren toverstokjes tot een niet papieren werkelijkheid komt waarin het op papier zou moeten passen. En dit alles omdat u om de een of andere onnavolgbare reden niet in Rijenburg woningen wil bouwen. Leuk die woningen, maar helaas gaan er mensen wonen. Mensen die niet 24/7 in hun huis zitten maar ook naar werk, school en familie waar geen OV komt willen. 1. Er is simpelweg niet voldoende ruimte. Dat lost u op met torenflats van 100! meter. Op een artist imprission worden die aan de horizon getekend zodat ze in het perspectief kleiner lijken maar het is onvoorstelbaar hoog. Ik ga er straks op uitkijken en krijg het er nu al hoofdpijn van. Wat nog erger is dan een blokkade van het zicht is de werking van de wind door een dergelijk monstrum. Ik weet niet of ik nog langs de Europalaan en het Anne Frankplein durf te fietsen als het, zoals in Nederland niet ongebruikelijk, wisselvallig weer met buien is. Ik heb ervaring met hoe op de fiets in buien bij 12 hoog gebouwen omver geblazen kan worden door de wind, dat is gevaarlijk, laat staan bij nog veel hogere gebouwen. 2. Dat er in het plan maar liefst 4 of 5 bruggen nodig zijn om de bewoners het gebied in en uit te krijgen spreekt boek-delen. De wegen staan nu al in de spits heel vaak gewoon vol. Daar past nu al niets meer bij. Ook niet de 3000 auto's die u , in een "'grote sprong naar de toekomst" als voldoende ziet voor het gebied. Deelauto's zijn in opkomst maar de groeipercentages zeggen meer de noemer van deze breuk dan over de toekomst. Nu al werd in een AD column de locatie De hel van Merwede genoemd gelet op de te verwachten parkeerruzies. 3. Denkt u echt dat er in Utrecht geen mensen meer zijn die hun auto nodig hebben voor hun werk. Die onregelmatig werken en dus ook op uren dat er geen openbaar vervoer is, of die zich (als vrouw) veilig voelen als ze 's nacht in een gebied met alleen maar mega hoogbouw veilig voelen om naar huis of naar hun werk te gaan? Je mag er alleen wonen als je een yuppen baan hebt. Dat is lekker eerlijk en inclusief… Oh ja en als je slecht ter been bent, je oma slecht kan lopen en ook niet in een leenbakfiets past wordt verzocht om niet meer langs te komen… 4. Die auto's die niet Merwede in mogen worden uiteraard in de omliggende wijken neergezet. Nu al vol, maar dit gaat een parkeerhel worden. Wees eerlijk. Dit plan is gewoon mede bedoeld om de auto weg te pesten, maar veel mensen kunnen niet zonder. (en ik ben echt geen autoliefhebber, in de stad doe ik alles per fiets, maar ik moet ook regelmatig naar OV loos platteland, dat gaat niet per fiets…) Kortom dit is een onzalig plan. Als bewoner van Transwijk houd ik mijn hart vast, niet alleen voor mij eigen wijk die de lasten van dit onzalige plan mag gaan dragen, maar ook voor de bewoners die er moeten gaan wonen.	Zie de paragrafen: 2.5.1 Autonome ontwikkeling: nu al druk op de weg, 2.5.2 Innovatieve mobiliteitsstrategie, 2.5.3 Bereikbaarheid Utrecht Zuidwest, 2.10.2 Hoogte, geen aansluiting op de omgeving.
113	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 98. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 98.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
114	Deze inspraakreactie is gelijk aan 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
115	Deze inspraakreactie is gelijk aan 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
116	Deze inspraakreactie is gelijk aan 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
117	Hierbij geef ik mijn reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van een fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat. Veiligheid? Kan mijn kind straks nog alleen naar school of de speeltuin lopen als er op hoge snelheid scooters en pedelecs door de wijk rijden? Kan mijn bejaarde buurvrouw haar hondje nog veilig uitlaten op het voetpad langs het kanaal? Het enige groene speelveld in onze wijk wordt straks doorkruist of afgesneden door een fietspad waar een op aannames gebaseerde en tegenstrijdige hoeveelheid fietsers overheen zullen gaan. Hier een brug, dacht het niet. De Noodzaak? Waarom is een derde brug hier noodzakelijk als twee bestaande bruggen zo dicht bij elkaar liggen en de nieuwe brug op 200 meter van de bestaande Balijebrug komt? Uit de stukken blijkt dat de noodzaak voor de fietsbrug niet ligt in de nieuwbouwplannen voor de Merwedekanaalzone. De fietsbrug is niet noodzakelijk voor de nieuwbouwplannen in deelgebied 4 en volgens de modellen gebruiken fietsers vanuit deelgebied 5 en 6 deze brug niet. De brug is met name bedoeld voor fietsers uit andere wijken. De brug vermindert de drukte op de Mandelabrug met slechts 6%! Daarbij is aangegeven dat de bestaande bruggen geen knelpunt vormen voor de groei en komen de fietsers weer uit op dezelfde hoofdfietsroutes. De brug draagt volgens het concept ook bij aan de gewenste fijnmazigheid in het fietsnetwerk in Utrecht. Doet niet iedere nieuwe brug die je aanlegt dit? De brug draagt dus mogelijk alleen bij op stadsniveau, maar gaat ten koste van de verbinding in mijn eigen wijk. Op basis van welke criteria? De criteria, en bijbehorende gekleurde bolletjes, die in de Variantenstudie worden gehanteerd laten zien dat de verbetering voor fietsers en voetgangers door de aanleg van de brug t.o.v. het verbeteren van de bestaande bruggen maar 12% is. De criteria zijn daarnaast onvolledig. Een eerlijke vergelijking met enkel een voetgangersbrug is niet meegenomen. Hierdoor zou, zonder dat onze veiligheid in het geding komt, verbinding ontstaan tussen de nieuwe wijk en onze wijk. Ook is vreemd genoeg de impact op onze bestaande wijk niet meegewogen in de criteria, noch in het besluit tot een brug. Hoe kan op basis van oneerlijke en onvolledige criteria en zo'n kleine en subjectieve verbetering de conclusie voor een miljoenen euro kostende brug worden getrokken? Overigens, staat ook in de stukken dat financiële realisatie niet mogelijk is. Hoofdfietsroute die zich door de wijk kronkelt? Volgens de stukken zullen 5.000 fietsers de fietsbrug per etmaal gebruiken. Het CROW en de gemeente geeft aan dat hiervoor een hoofdfietsroute van 6 meter breed asfalt wordt aangelegd.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
117 (vervolg)	Daarboven op wordt in de stukken gesproken over een eventuele toekomstige tunnel onder het spoor tussen het Ringpark Dichterswijk en de Binnenstad, ter hoogte van de Nicolaas Beetstraat. Als deze tunnel er in de verre toekomst daadwerkelijk komt, zullen er nog veel meer (snelle) fietsers (en brommers/ scooters) door onze wijk gaan rijden. Los van de nog grotere onveiligheid die dan ontstaat, gaat dit nog verder ten koste van de groene wandelverbinding tussen het Ringpark, het Heycopplantsoen en het Merwedeplantsoen. In de eerder genoemde criteria is niet meegenomen wat de invloed van een dergelijke tunnel zou zijn. Die zou zeker van invloed zijn op de kleuren (of numerieke waarden) aangezien er dan veel meer fietsers komen. Ofwel, de procentuele verbetering door de komst van de fietsbrug wordt nog kleiner en waarschijnlijk zelfs negatief. Besluit op basis van? Het model dat is gebruikt om het aantal fietsers op de brug zo zwak te onderbouwen is niet meer dan een globale indicatie, er is in Nederland namelijk geen betrouwbaar fietsmodel. De besluitvorming vindt dus plaats op basis van aannames, terwijl ik zou verwachten dat een besluit pas wordt genomen op het moment dat er of draagvlak, of een bewezen urgentie is. Daarnaast komt de vraag op: welke uitgangspunten de gemeente het zwaarst laat wegen? Er zijn genoeg plaatsten in Utrecht waar bruggen meer dan 500 meter uit elkaar liggen en geen nieuwe brug wordt gepland. Ook worden bruggen in deelgebied 4 afgewezen omdat ze te dicht bij een bestaande brug liggen, terwijl het daar ook over 200 meter gaat. Wat is te dichtbij en wat is te ver uit elkaar? Dit lijken rekbare begrippen zonder basis. Daarnaast wordt verwezen naar richtlijnen van het CROW instituut. Terwijl het CROW heel duidelijk maakt dat afstanden of hoeveelheden slechts richtlijnen betreft, verheft de gemeente deze richtlijnen tot eisen. Eerder heeft de gemeenteraad een andere CROW richtlijn, namelijk de omrijdfactor van 1,4, vastgesteld in het Mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen’. Deze vaststelling wordt nu juist weer terzijde gelegd. Als je fietsafstand meer dan 1 km is, draagt de brug bij de Heycopstraat op geen enkele manier bij aan het verkorten van deze omrijdfactor. En het is volgens de onderzoekers juist voor de lange afstanden (fietsers uit andere wijken) nodig om een aantrekkelijke route te creëren. Deze aantrekkelijke routes zijn er dus al binnen de omrijdfactor. Vraag aan u Ik verzoek u, het college en de gemeenteraad, op grond van bovenstaande, om: • de wijk en de speelplek voor onze kinderen veilig te houden, zodat Utrechters in de bestaande wijken veilig en leefbaar kunnen blijven wonen; • het groen in onze wijk te beschermen en te behouden; • de noodzaak van de brug ter hoogte van de Heycopstraat te heroverwegen door een serieuze studie te doen naar het nut en de noodzaak van een hoofdfietsroute dwars door de Dichterswijk, waarbij de draagkracht van en in de wijk en het negatieve effect van de brug en hoofdfietsroute eerlijk worden onderzocht; • de planning van de uitwerking van de brug los te koppelen van de besluitvorming over de bouw in de Merwedekanaalzone en uit te stellen tot na de realisatie van de beoogde fietstunnel en de verbeteringen aan de Balijelaan en andere bestaande fietsroutes en kruispunten, zodat een realistisch beeld van de werkelijke belasting van die routes op te maken is.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
118	Deze inspraakreactie is gelijk aan 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
119a	Met interesse volg ik al enige tijd de plannenmakerij met betrekking tot de Merwedekanaalzone. Nu daarvoor de gelegenheid wordt geboden, reageer ik op het deelplan 6. Ik woon namelijk in het zuidelijkste deel van de Rivierenwijk, plaatselijk bekend als de Jutfase Punt. De plannen voor met name deelgebied 6 bevinden zich nog in de voorbereidende fase. Heel concreet is het allemaal nog niet. Desondanks zijn er al wel enige zorgen te uiten. Ik wil ingaan op groen, parkeren en verkeersstromen. Uit diverse onderzoeken/metingen/rapporten van Goudappel Coffeng ontstaat een beeld van de stand van zaken anno 2020 (en daarvoor). Zo lees ik onder meer dat er in de Rivierenwijk minder groen is dan gemiddeld in de stad en dat dat onder het ambitieniveau van het bestuur ligt. Er wordt evenwel niet ingegaan op versterking van de groenvoorzieningen. Waar is er nog ruimte voor vergroening, of waar kan deze gecreeerd worden? Ik lees wel over plannen om meer bruggen te bouwen, maar niet welk (negatief) effect dat op de bestaande groenstructuur zal hebben. Verder lees ik flarden over het (mogelijk) uitbreiden van betaald parkeren, maar dat wordt wederom niet heel concreet. Er wordt gemeten en in kaart gebracht. Dat is mooi. Maar zijn er al voorzichtige gedachten over wat verschillende scenario's met zich mee zal brengen? Er zijn ongetwijfeld algemene (beleids)gedachten over wanneer betaald parkeren in beeld kan komen, en er moet sowieso ruime ervaring binnen de gemeente zijn met het uitbreiden van betaaldparkeerzones. De informatieontsluiting daarover, in relatie tot de plannen is bepaald summier, zoniet non-existent. U zou zorgen daarover weg kunnen nemen door daarover helder te communiceren. Wat zijn de contouren (bijvoorbeeld de ondergrens) waarop wij de gemeente kunnen aanspreken? In het verlengde daarvan is er een (groot) aantal mogelijkheden beschreven waarop de kanaalzone verkeerstechnisch kan worden ingebed in de omringende wijken. Aansluiting (verkeersafwikkeling) is een belangrijk punt om vooraf over na te denken. Mijn vraag is nu wanneer de bewoners van de omringende wijken inzicht zullen krijgen in de concretisering van de verkeersplannen en de gevolgen daarvan op hun leefomgeving. Als voorschot daarop, omdat ik er niet de vinger achter krijg of dit op een later moment nog kan, merk ik daarover alvast maar op dat het 'lukraak' toevoegen van bruggen mij een slecht idee lijkt. Kenmerk van ons deel van de stad is nu juist dat er op veel plekken zicht is op open water. Nog los van het gebruik daarvan door de roeiverenigingen, de waterscouts en (andere) recreanten, tref ik nergens een overweging over de toegevoegde waarde van het water. In dit verband noem ik specifiek één van de plannen voor een brug, te weten diegene die -in twee delen- over de Jutfasepunt zou kunnen gaan lopen. Daarmee gaat het open karakter van de splitsing Merwedekanaal - Vaartse Rijn volledig verloren. Bovendien lijkt mij dat een brug van niets naar nergens: welk probleem los je daarmee op? Is het niet een beter idee (en historisch ook nog geheel verantwoord) om de plek van de oude draaibrug aan het einde van de Jutfaseweg daarvoor te benutten?	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8 Bruggen: impact op de omgeving, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.8.6 Jutfasepunt, 2.9 Parkeren.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
119a (vervolg)	Ik zie nl. -mede op basis van Goudappel Coffeng- wel in dat bijvoorbeeld fietsers vanuit Nieuwegein (en plangebied 6) met een brug over het Merwedekanaal een betere/logischer fietsrouteaansluiting hebben op de Jutfaseweg en de route naar de stad via het Ledig Erf. Dat die Nieuwegeiners naar de wijk Hoograven zouden willen oversteken, komt mij hoogst onlogisch voor. Van (het laatste deel van) de Jutfaseweg dan een fietsstraat maken, of een 30-kilometerzone, lijkt mij een uitstekend idee. MITS het niet ten koste gaat van de parkeermogelijkheden. Wat zijn daarover de gedachten? En last but not least: de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Er wordt (dus) gesproken over extra fietsbruggen, ook ten zuiden van de Socratesbrug. Wat daarbij mis is dat de fietsers die in dat gebied de kanalen al oversteken, niet in Hoograven blijven. Het overgrote deel zal op enig punt de Socrateslaan of de 't Goylaan willen oversteken. Wat betekent de toename van die stroom voor de nu al belastekruispunten Socrateslaan-Jutfaseweg, en Hooft Graaflandstraat-'t Goylaan? Beide niet de meest veilige of overzichtelijke kruispunten. Wat zijn de plannen voor die knelpunten? Tenslotte vraag ik in dit verband aandacht voor de (reeds gerealiseerde en nog te verwachten) toename van het aantal bewoners van de Jutfase Punt en het feit dat er nog altijd maar één toegangsweg tot dit stukje van de wijk is: de ingang ter hoogte van het kruispunt Socrateslaan-Jutfaseweg. Is het idee om alvast te anticiperen op het in de toekomst (concreet: een jaar of 10) te verwachten vertrek van het bedrijf Tonco vloeren en de waterscouts, waarbij de meest logische vervangende invulling van het vrij te vallen gebied(je) woningbouw is? De ontwikkelingen in de kanaalzone en de daarbij te bedenken verkeersoplossingen vormen wat mij betreft een uitgelezen kans om ook dit -deels- toekomstige knelpunt aan te pakken.	
119	Deze inspraakreactie is gelijk aan 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
120	Deze inspraakreactie is gelijk aan 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
121	Deze inspraakreactie is gelijk aan 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
122	Hierbij stuur ik u mijn reactie op de in januari 2020 verschenen Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage t.a.v. de aanleg van fietsbruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat. Zoals u hieronder kunt zien maak ik gebruik van een tekst die als eerder is opgesteld en waarvan ik de inhoud onderschrijf. Ik vul deze tekst ook aan op bepaalde punten. MER. De recente MER gaat uit van 6000 extra woningen in de drie deelgebieden, waarvan 4000 gepland staan in deelgebied 5, naast de bestaande MAX. PAX en LUX. De Bruggenstudie is echter gebaseerd op de bouw van 10.000 extra woningen in de drie deelgebieden. De studie berekent op grond van 10.000 woningen de noodzaak van 5 extra bruggen in de deelgebieden 4, 5 en 6, waaronder 2 extra in deelgebied 5. Hoe verklaart u het feit dat er niet wordt uitgegaan van het aantal woningen in de nu gepresenteerde MER?	Zie de paragrafen: 2.4 Milieueffectrapportage (planMER), 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4 Rivierenwijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
122 (vervolg)	Sociale cohesie' en bebouwingsdichtheid in deelgebied 5. Met name in deelgebied 5 is de overbebouwing door het te grote aantal woningen van 7250 (6000 gepland + 1250 van Max, Pax en Lux!) op een ruimte van 24 hectare, schrikbarend! Door de hoogte van de 'bouwblokken/-torens' die nodig zijn voor dat aantal zal de sociale cohesie in dit gebied zeer tegengewerkt worden. Ouders zullen geen zicht hebben op het spel van hun jonge kinderen op het 20 verdiepingen lagergelegen straat-/ groenniveau. Mensen die bovenin de ene toren wonen zullen nauwelijks contact krijgen met mensen bovenin een andere toren. Dit stimuleert de sociale vervreemding! Met alle gevolgen van dien. Bestaande bruggen In februari 2018 werd een motie aangenomen in de gemeenteraad, dat er onderzoek gedaan moest worden naar de mogelijkheden van de bestaande Socrates- en Balijebrug en een eventuele uitbreiding hiervan. Uit dit onderzoek zou moeten blijken of er in de toekomst géén dan wel maximaal 1 extra brug noodzakelijk was. In de verschenen rapporten is nergens sprake van dergelijk diepgaand onderzoek. Waar zijn de resultaten van dit gevraagde onderzoek? Waarop baseert u, zonder dergelijk onderzoek, uw aanname dat de bestaande bruggen moeten worden ontzien door het plaatsen van extra bruggen? Onderbouwing en cijfers. Nergens in de gepresenteerde rapporten is een onderbouwing noch daarbij horende cijfers te vinden voor de advisering van de 2 extra bruggen in deelgebied 5. Hetzelfde geldt voor de extra bruggen in deelgebied 4 en 6. De adviezen zijn gebaseerd op aannames voor verkeersbewegingen (waaronder fietsbewegingen) anno 2030. Waarop zijn die aannames gebaseerd? Waarom krijgen gemeenteraadsleden en bewoners de cijfers niet te zien? Waarom worden de mogelijkheden tot een second opinion/alternatief plan geblokkeerd? Hoe kunnen het college en de gemeenteraadsleden op grond van slechts aannames een verantwoord besluit nemen? Aannames van ruim 14.000 fietsers per dag over de Balijebrug en 17.000 over de Socratesbrug in 2030 worden in de rapportage bestempeld als niet wenselijk. Overigens is nergens te vinden dat de bestaande bruggen deze getallen niet aankunnen. In het plan wordt derhalve gekozen voor een vermindering naar ruim 4.500 fietsers over de Balijebrug en 9.000 over de Socratesbrug. Het verschil wordt ondervangen door 8000 fietsbewegingen door de Waalstraat te laten gaan en 5400 door de Zijldiepstraat via de geplande extra bruggen. Bestaande bruggen, die gebouwd zijn voor fiets- en autoverkeer, worden ontzien door grotere aantallen fietsers door de Rivierenwijk te jagen. Een wijk, die er op dit moment niet op gebouwd is en waarvoor geen plannen gepresenteerd zijn om deze effecten op te vangen. Hoe verklaart u dit? Effecten. De effecten op de leefbaarheid in Rivierenwijk, van de twee extra bruggen in deelgebied 5, worden nergens genoemd in de rapportage. Een goed functionerende wijk, waar mensen prettig wonen, wordt opgeofferd aan een nieuw te bouwen wijk aan de overkant, zonder plannen voor aanpassingen in die wijk zelf. Dat noem ik 'erg onzorgvuldig', en niet te verantwoorden t.o.v. de bewoners van de Rivierenwijk. Een aantal woonbootbewoners moet weg voor de bruggen. Omliggende woonboten gaan last ondervinden van het verkeer over de extra bruggen.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
122 (vervolg)	Dat er geen draagvlak is in Rivierenwijk is duidelijk. Er werden wethouder Diepeveen in 2019 2000 handtekeningen tegen de extra bruggen aangeboden. Rivierenwijkers stuurden vele mails aan gemeenteraadsleden, plakten vele gele briefjes en lieten zich horen op voorlichtingsavonden. Daarnaast voerden ze actie. Het door de gemeente ingehuurde onderzoeksbureau Urbanos doet naar mijn idee zeer minimaal onderzoek naar de mening van de bewoners. Waalstraat. De geplande extra brug in de Waalstraat zal leiden tot een enorme extra druk op de nu al zwaarbelaste straat. Het is de in- en uitvoegende straat voor het autoverkeer naar en uit de wijk. Iedere morgen en middag is er sprake van een enorme drukte bij de Gertrudisschool op de hoek van de Waalstraat en het Merwedeplantsoen. De van buiten de wijk komende parkerende auto's bezetten de smalle straat, De rotonde met de Rijnlaan leidt nu al tot levensgevaarlijke situaties. Daar worden in de toekomst nog 8000 fietsers (scooters incluis) aan toegevoegd. Een fietsstraat zal deze zware belasting geenszins oplossen. Hoe gaat de Waalstraat er uitzien in de toekomst? Onderbouwing en cijfers. Nergens in de gepresenteerde rapporten is een onderbouwing noch daarbij horende cijfers te vinden voor de advisering van de 2 extra bruggen in deelgebied 5. Hetzelfde geldt voor de extra bruggen in deelgebied 4 en 6. De adviezen zijn gebaseerd op aannames voor verkeersbewegingen (waaronder fietsbewegingen) anno 2030. Waarop zijn die aannames gebaseerd? Waarom krijgen gemeenteraadsleden en bewoners de cijfers niet te zien? Waarom worden de mogelijkheden tot een second opinion/alternatief plan geblokkeerd? Hoe kunnen het college en de gemeenteraadsleden op grond van slechts aannames een verantwoord besluit nemen? Zijldiepstraat De Zijldiepstraat bezit een knik, komt uit op de Hunzestraat en gaat vandaar naar de Rijnlaan. Wat hebben de geplande fietsers over de extra brug hier te zoeken? Waar willen ze heen? Hoe moeten bovengenoemde straten deze stroom, die in omvang even groot is als de stroom op de bestaande bruggen, veilig verwerken? Knelpunten. De gemeente wil knelpunten opheffen door verspreiding van het fietsverkeer, onder andere bij Albert Heijn aan de Vondellaan. Deze knelpunten zullen absoluut niet worden ondervangen door fietsers door de Rivierenwijk te loodsen. Er ontstaat eerder een aantal nieuwe knelpunten bij de rotonde Waalstraat aan de Rijnlaan en bij gevaarlijke oversteekpunten over de Rijnlaan en de Jutfaseweg. Ik zou verwachten dat al deze effecten grondig bekeken zouden worden en uitgewerkt in een gepresenteerd plan. Ik heb daar nog niets van gezien, dus: Hoe gaat de uitwerking van alle aannames er uitzien voor mijn bestaande wijk? Hoe zit het met de veiligheid in de Rivierenwijk in de toekomst? Fijnmazig fietsnetwerk. In het verleden was het argument voor de geplande extra bruggen dat de nieuwe wijk Merwede op die manier ontsloten moest worden. Ik vermoed dat naar deelgebied 5 één brug tussen de 2 bestaande bruggen wel noodzakelijk is, maar de noodzaak van 2 bruggen is voor mij nergens aangetoond. Afstand tussen de bruggen. De bruggen in de Heycopstaat, de Balijebrug en de brug in de Waalstraat beslaan 600 meter: 200 meter per brug. Het uitgangspunt van de, overigens niet wettelijke, CROW-waarde wordt hiermee flink overschreden: 300 tot 500 meter afstand tussen twee bruggen.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
122 (vervolg)	Een richtlijn, geen eis. Wat is de noodzaak van de twee geplande bruggen op deze korte afstanden? Hoe verhoudt zich dat tot de CROW-richtlijnen? Wat is de noodzaak van 7 bruggen over 1.7 km, Hoe verhoudt zich dat tot de CROW-richtlijn? Bestaande fietsroutes. De Kanaalweg aan de overkant van het Merwedekanaal is een al bestaande, veilige, zeer snelle fietsroute naar het Centraal Station. Men kan via de Balijebrug naar Station Vaartse Rijn en verder doorsteken. Vijf extra bruggen, die moeten aanlanden op de Kanaalweg, zullen de organisch ontstane snelle fietsroute doorkruisen en minder veilig maken. Dit betekent geen verbetering van het fietsroutenetwerk maar een verslechtering door optredende knelpunten. Waarom wordt een bestaande snelle fietsroute aangetast? Hoe gaat u de door de aanlanding van de extra bruggen ontstane knelpunten voorkómen dan wel oplossen? Er is een voor fietsverkeer uit Nieuwegein organisch ontstaan paadje om de Balijebrug op te rijden. Er blijken mogelijkheden om de Balijebrug makkelijker toegankelijker te maken te bestaan. Verder wordt de lus op dit moment gewoon benut. De brug van Kanaleneiland naar Papendorp (Prins Clausbrug) heeft de afgelopen jaren een lus gekregen zodat fietsers ook op die manier de weg langs het water kunnen bereiken. Waarom is de lus bij de Balijebrug een probleem terwijl er onlangs van hetzelfde principe nog gebruik is gemaakt? Waarom wordt een makkelijkere opgang aan beide kanten van de Balijebrug niet onderzocht? Groen De Rivierenwijk is een stenen wijk, er is bar weinig groen! Het weinige groen ligt aan de rand van de wijk, aan het kanaal. Dat gaat nu volgens de plannen doorsneden worden door aanlandende extra bruggen. Zoals al gezegd vind ik één brug acceptabel, 2 of meer breken dat groen nogal drastisch. Ik zou verwachten dat er, om de rivierenwijkers mee te krijgen, plannen gepresenteerd zouden worden om het Merwedeplantsoen mooier te herinrichten en meer groen in de wijk te creëren. Waarom is dat nog niet gebeurd, terwijl het zo'n ingrijpend gevolg is van de bouw van het nieuwe Merwede deelgebied 5? Tot slot. De aannames in de rapporten zijn gebaseerd op niet meer dan een globale indicatie. In Nederland bestaan geen betrouwbare fietsmodellen. Hoe kan men besluiten over extra bruggen met zo'n vergaande impact, gebaseerd op aannames, zonder een draagvlak in de Rivierenwijk, zonder aantoning van de noodzaak van zoveel extra bruggen, zonder onderbouwing met cijfers, zonder onderzoek naar de bestaande bruggen en hun mogelijke uitbreiding, zonder voorstellen voor de opvang van effecten op de rivierenwijk?! Ik pleit derhalve met nadruk bij u, het college en de gemeenteraadsleden, voor niet meer dan één brug tussen de rivierenwijk en deelgebied 5, niet meer dan 4000 nieuwe woningen in deelgebied 5 en het uitwerken van plannen voor de opvang van effecten op de rivierenwijk.	
123	Deze inspraakreactie is gelijk aan 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
124	Hierbij geef ik mijn reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van een fietsbrug ter hoogte van de Heycop-straat. Veiligheid? Kan mijn kind straks nog alleen naar school of de speeltuin lopen als er op hoge snelheid scooters en pede-lecs door de wijk rijden? Kan mijn bejaarde buurvrouw haar hondje nog veilig uitlaten op het voetpad langs het kanaal? Het enige groene speelveld in onze wijk wordt straks doorkruist of afgesneden door een fietspad waar een op aannames gebaseerde en tegenstrijdige hoeveelheid fietsers overheen zullen gaan. Hier een brug, dacht het niet. De Noodzaak? Waarom is een derde brug hier noodzakelijk als twee bestaande bruggen zo dicht bij elkaar liggen en de nieuwe brug op 200 meter van de bestaande Balijebrug komt? Uit de stukken blijkt dat de noodzaak voor de fietsbrug niet ligt in de nieuwbouwplannen voor de Merwedekanaalzone. De fietsbrug is niet noodzakelijk voor de nieuwbouw-plannen in deelgebied 4 en volgens de modellen gebruiken fietsers vanuit deelgebied 5 en 6 deze brug niet. De brug is met name bedoeld voor fietsers uit andere wijken. De brug vermindert de drukte op de Mandelabrug met slechts 6%! Daarbij is aangegeven dat de bestaande bruggen geen knelpunt vormen voor de groei en komen de fietsers weer uit op dezelfde hoofdfietsroutes. De brug draagt volgens het concept ook bij aan de gewenste fijnmazigheid in het fietsnetwerk in Utrecht. Doet niet iedere nieuwe brug die je aanlegt dit? De brug draagt dus mogelijk alleen bij op stadsniveau, maar gaat ten koste van de verbinding in mijn eigen wijk. Op basis van welke criteria? De criteria, en bijbehorende gekleurde bolletjes, die in de Variantenstudie worden gehan-teerd laten zien dat de verbetering voor fietsers en voetgangers door de aanleg van de brug t.o.v. het verbeteren van de bestaande bruggen maar 12% is. De criteria zijn daarnaast onvolledig. Een eerlijke vergelijking met enkel een voetgan-gersbrug is niet meegenomen. Hierdoor zou, zonder dat onze veiligheid in het geding komt, verbinding ontstaan tussen de nieuwe wijk en onze wijk. Ook is vreemd genoeg de impact op onze bestaande wijk niet meegewogen in de criteria, noch in het besluit tot een brug. Hoe kan op basis van oneerlijke en onvolledige criteria en zo'n kleine en subjectieve verbetering de conclusie voor een miljoenen euro kostende brug worden getrokken? Overigens, staat ook in de stukken dat financiële realisatie niet mogelijk is. Hoofdfietsroute die zich door de wijk kronkelt? Volgens de stukken zullen 5.000 fietsers de fietsbrug per etmaal gebruiken. Het CROW en de gemeente geeft aan dat hiervoor een hoofdfietsroute van 6 meter breed asfalt wordt aan-gelegd. Daarboven op wordt in de stukken gesproken over een eventuele toekomstige tunnel onder het spoor tussen het Ringpark Dichterswijk en de Binnenstad, ter hoogte van de Nicolaas Beetstraat. Als deze tunnel er in de verre toekomst daadwerkelijk komt, zullen er nog veel meer (snelle) fietsers (en brommers/ scooters) door onze wijk gaan rijden.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
124 (vervolg)	Los van de nog grotere onveiligheid die dan ontstaat, gaat dit nog verder ten koste van de groene wandelverbinding tussen het Ringpark, het Heycopplantsoen en het Merwedeplantsoen. In de eerder genoemde criteria is niet meegenomen wat de invloed van een dergelijke tunnel zou zijn. Die zou zeker van invloed zijn op de kleuren (of numerieke waarden) aangezien er dan veel meer fietsers komen. Ofwel, de procentuele verbetering door de komst van de fietsbrug wordt nog kleiner en waarschijnlijk zelfs negatief. Besluit op basis van? Het model dat is gebruikt om het aantal fietsers op de brug zo zwak te onderbouwen is niet meer dan een globale indicatie, er is in Nederland namelijk geen betrouwbaar fietsmodel. De besluitvorming vindt dus plaats op basis van aannames, terwijl ik zou verwachten dat een besluit pas wordt genomen op het moment dat er of draagvlak, of een bewezen urgentie is. Daarnaast komt de vraag op: welke uitgangspunten de gemeente het zwaarst laat wegen? Er zijn genoeg plaatsten in Utrecht waar bruggen meer dan 500 meter uit elkaar liggen en geen nieuwe brug wordt gepland. Ook worden bruggen in deelgebied 4 afgewezen omdat ze te dicht bij een bestaande brug liggen, terwijl het daar ook over 200 meter gaat. Wat is te dichtbij en wat is te ver uit elkaar? Dit lijken rekbare begrippen zonder basis. Daarnaast wordt verwezen naar richtlijnen van het CROW instituut. Terwijl het CROW heel duidelijk maakt dat afstanden of hoeveelheden slechts richtlijnen betreft, verheft de gemeente deze richtlijnen tot eisen. Eerder heeft de gemeenteraad een andere CROW richtlijn, namelijk de omrijdfactor van 1,4, vastgesteld in het Mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen’. Deze vaststelling wordt nu juist weer terzijde gelegd. Als je fietsafstand meer dan 1 km is, draagt de brug bij de Heycopstraat op geen enkele manier bij aan het verkorten van deze omrijdfactor. En het is volgens de onderzoekers juist voor de lange afstanden (fietsers uit andere wijken) nodig om een aantrekkelijke route te creëren. Deze aantrekkelijke routes zijn er dus al binnen de omrijdfactor. Vraag aan u Ik verzoek u, het college en de gemeenteraad, op grond van bovenstaande, om: • de wijk en de speelplek voor onze kinderen veilig te houden, zodat Utrechters in de bestaande wijken veilig en leefbaar kunnen blijven wonen; • het groen in onze wijk te beschermen en te behouden; • de noodzaak van de brug ter hoogte van de Heycopstraat te heroverwegen door een serieuze studie te doen naar het nuten de noodzaak van een hoofdfietsroute dwars door de Dichterswijk, waarbij de draagkracht van en in de wijk en het negatieve effect van de brug en hoofdfietsroute eerlijk worden onderzocht; • de planning van de uitwerking van de brug los te koppelen van de besluitvorming over de bouw in de Merwedekanaalzone en uit te stellen tot na de realisatie van de beoogde fietstunnel en de verbeteringen aan de Balijelaan en andere bestaande fietsroutes en kruispunten, zodat een realistisch beeld van de werkelijke belasting van die routes op te maken is.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
125	Deze inspraakreactie is gelijk aan 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
126	Deze inspraakreactie is gelijk aan 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
127	Deze inspraakreactie is gelijk aan 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
128	Deze inspraakreactie is gelijk aan 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
129	Deze inspraakreactie is gelijk aan 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
130	Deze inspraakreactie is gelijk aan 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
131	Reactie op plannen Merwedekanaalzone * Weinig terug te vinden hoe het openbaar vervoer geregeld gaat worden voor deze nieuwe wijk. Tram? automatische shuttle busjes?? Deze autoloze wijk heeft alleen zin als ervan het begin al een goed openbaar vervoer is en vrije fiets-paden naar oa stations * Verder mis ik in dit plan de toekomstvisie voor de omliggende wijken en de gevolgen van de vele extra fietsbruggen over het kanaal met de gevolgen hiervan voor de leefbaarheid van de wijken. * Voor deelplan 6 zie ik nergens terug wat de gevolgen zijn voor het plaatsen van de extra bruggen naar het Hamers-plantsoen en de brug bij de Overijssellaan voor de recreatievaart en voor de waterscouts die daar zitten, deze kunnen daar niet meer zeilen, en de gevolgen van een fietspad door een druk bezocht Hamersplantsoen en het fietsverkeer door de smalle straten erna.	Zie de paragrafen: 2.5.4 Openbaar Vervoer, 2.6 Bruggen, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.5 Hoograven.
132	Deze inspraakreactie is gelijk aan 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
133	Bij dezen wil ik graag reageren om de omgevingsvisie, deel 2 en stedenbouwkundig plan Merwede. Het zal u niet verbazen dat uw plannen tot grote onrust leiden in de Rivierenwijk. Ondanks dat u uw plannen minimaal heeft bijgesteld (een voorgenomen brug minder) voorzie ik een hoop knelpunten ontstaan. Een aantal zal ik op basis van de plannen aangedragen waarop ik graag uw reactie verneem. - In de Rivierenwijk wordt mogelijk betaald parkeren ingevoerd, omdat u verwacht dat de toekomstige bewoner van Utrecht geen behoefte heeft aan een auto. U houdt bij de bouw namelijk geen rekening met parkeerplekken. Op welke manier worden de huidige bewoners hiervoor gecompenseerd? Betaald parkeren brengt namelijk extra kosten met zich mee, nog los van de extra drukte die zal ontstaan. Is het bijvoorbeeld een idee parkeren alleen mogelijk te maken voor wijkbewoners en gasten door middel van een pasje en eventueel bussluis om ongewenst verkeer buiten de wijk te houden en de rust te behouden? Of bijvoorbeeld door alleen met een vergunningensysteem te werken en niet met betaald parkeren? Een verschuiving van het parkeerprobleem naar de Rivierenwijk is volstrekt onacceptabel, maar op basis van deze plannen niet te voorkomen. - Hoe gaat hoe u de overlast van verkeersstromen beperken door de twee extra bruggen? U schrijft in uw plannen over een gezonde en groene wijk. Toch heeft u daar twee extra bruggen voor nodig? Waarom? 200 meter extra fietsen naar de bestaande bruggen leidt juist tot gezond gedrag en behoudt ook het groen aan het de Merwedekade. U heeft nog steeds niet deugdelijk onderbouwd waarom die twee extra bruggen nodig zijn. Overigens is de huidige infrastructuur van de Rivierenwijk ook niet ingericht op een dergelijke toestroom aan fietsers etc. Wat gaat u hieraan doen? En gevaarlijke situaties die als gevolg hiervan ontstaan, hoe gaat u die te lijf?	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.9.2 Parkeeroverlast.
134	Deze reactie heeft betrekking op de gevolgen van de plannen op de Dichterswijk. Er wordt een oplossing gezocht voor de problemen die ontstaan door de grote groei van het verkeer na de bouw van de Merwedekanaalzone. In plaats van de knelpunten “Vondellaan-Balijelaan-Balijebrug” en de “van Zijstweg” aan te pakken wordt er een nieuw knelpunt bedacht midden in de Dichterswijk: een langzaamverkeersbrug over het Merwedekanaal. Wat een onverstandig plan. Het gaat ook ten koste van het beetje groen dat er in de wijk is en ongeveer 250 meter verderop ligt de Balijebrug. Denk aan de spits rond de school De Kleine Dichter als daar allemaal auto’s staan die de kinderen afzetten; zie je daar al die duizenden brommers en fietsers langs scheuren. Ik vind het dus een slecht en onzinnig plan. Besteed de miljoenen maar aan de echte knelpunten.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
135	De inhoud van deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78, met als toevoeging: Extra druk op Kanaleneiland-Zuid Naast de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone ligt er ook een plan tot herinrichting van het Jaarbeursterrein, ontwikkeld vanuit de Koninklijke Jaarbeurs. Dit plan voorziet ook in de nodige nieuwbouw van woningen (en kantoren). Beide plannen zijn volledig te begrijpen vanuit de stelling en de inspraakreactie dat de grond duurzaam moet worden benut, dat de stad vraagt om woningbouw en dat deze dure grond zo efficiënt mogelijk moet worden 'uitgebuit'. Er kan niet genoeg nadruk worden gelegd op het feit dat de infrastructuur uitermate belangrijk is. Ik onderschrijf de kritiek van de Werkgroep inzake de uitbreiding van het aantal bruggen, de aanname van het feit dat een ieder op de fiets gaat. Maar ik wil u ook wijzen op de verkeersdruk die extra groot gaat worden voor heel Utrecht Zuid. De Europalaan kent regulier al de nodige problemen. Kent zijn pieken ttv grote beursevenementen. De Europalaan zal dichtslibben en daardoor zal ook het verkeer op de Beneluxlaan toenemen. De aansluiting op de A12 zal ook zijn piekbelasting gaan overschrijden. Woningbouw moet, woningbouw kan, maar niet in deze aantallen nu gepland en niet met de aanname van afname auto (te rooskleurig ingeschat), een toename van het fietsverkeer (te hoog en te veel overlast veroorzakend).	Specifiek antwoord: Er worden veel (detail)vragen gesteld in deze inspraakreactie. Graag is het projectteam Merwedekanaalzone bereid om hier in een persoonlijk (telefonisch) gesprek een nadere toelichting op te geven. De inspreker(s) kunnen via het mailadres: merwedekanaalzone@utrecht.nl het projectteam Merwedekanaalzone bereiken voor een eventuele afspraak.
136	Utrecht groeit, ontwikkelt en is de stad waar je wilt zijn!! Wát een diversiteit aan kleine en grote initiatieven en ontwikkelingen zijn er gaande in de stad. Eén daarvan is de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone en de bouw van de nieuwe wijk Merwede. Wát een uitdaging!!! Het thema van deze brief is voor mij: 'Dé juiste beslissing'. En díe juiste beslissing moet u gaan maken. Helaas word ik, naarmate de tijd verstrijkt, somberder en heb ik er weinig vertrouwen in dat 'het nog goed gaat komen'. Er is bij mij verlies aan vertrouwen in u als mijn vertegenwoordiger. De moed zakt mij ook in de schoenen omdat ik na meerdere schriftelijke noodkreten, informatie- en inspraakavonden en bijeenkomsten, niet het idee heb dat er ook maar iets met mijn, met onze, noodkreten gedaan worden. Hoe hard moet ik schreeuwen? Misschien deze brief in KAPITALEN schrijven? Een sit-down voor het gemeentehuis houden? De gemeente heeft haar plan, laat dure bureaus onderzoeken uitvoeren, en naar mijn gevoel is de uitkomst altijd ten gunste van het megaplan. Wat gebeurt er allemaal achter de schermen? De belangen zijn uiteraard groot, heel groot, en ik kan mij voorstellen dat dit invloed heeft op de besluitvorming. 'De juiste beslissing' is aan u en ik hoop, door mijn stem te laten horen, hier een bijdrage in te leveren. Aantal woningen Ontkent de gemeente de recente MER? Deze gaat namelijk uit van 6000 woningen in de drie deelgebieden. Hoe kan het dat de gemeente dit negeert en nu 10.000 woningen gaat bouwen? Ik pleit ervoor dat de gemeente haar inspraakreactie hierin wijzigt en het maximum aantal woningen stelt op 6000 voor deelgebied 4-5-en 6. Ik pleit voor maximaal 4000 woningen in deelgebied 5 (exclusief MAX, PAX EN LUX). En wist u dat deelgebied 5 op basis van de huidige plannen een dichtheid krijgt van maar liefst 302 woningen op 1 hectare.	Zie de paragrafen: 2.4 Milieueffectrapportage (plan-MER), 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.10.1 Aantallen woningen en dichtheid en 2.10.2 Hoogte, geen aansluiting op omgeving. Specifiek antwoord: Om onveilige situaties op het water, zoals wachtende boten bij de bruggen, te voorkomen zal de gemeente de komende tijd met alle gebruikers van het kanaal in gesprek blijven. Met de gebruikers van het kanaal zal worden afgestemd hoe we het gebruik van het kanaal veilig kunnen houden. Zo wordt er onder meer met de roeiverenigingen afgestemd, en zal ook met de bewoners van de historische woonschepen van de Veilinghaven worden bekeken hoe zij op een goede en veilige manier gebruik kunnen maken van het Merwedekanaal.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
136 (vervolg)	Ik heb zorgen over de leefbaarheid. En met zoveel woningen is het logisch dat dit leidt tot hoogbouw: Utrechters als kippen opgehokt. Zelfs een toren van 100 meter hoog. Heeft dit allemaal met geld te maken? Moet de gemeente 10.000 woningen bouwen om de grondeigenaren uit te kopen? Moet die toren van 100 meter er komen uit financiële noodzaak voor de gemeente? Graag wil ik een duidelijk antwoord van de gemeente: waarom wordt er gekozen voor 10.000 woningen en een toren van 100 meter? Natuurlijk begrijp ik dat er woningen gebouwd moeten worden, maar de nieuwe wijk moet wel leefbaar worden. Daar stel ik u verantwoordelijk voor, ook voor wat betreft het leefbaar houden van mijn wijk: Rivierenwijk. En de huidige plannen, 10.000 woningen en de extra bruggen, hebben geen positieve bijdrage. betreft: inspraakreactie | 1 maart 2020 2 Ik vind ook dat de opbrengsten, het verdien model, van alle partijen openbaar gemaakt moeten worden. Wie verdient waaraan, wat levert het op, wat moet het gaan kosten? Extra bruggen De motivatie voor de nieuwe bruggen voor Zuidwest zijn volgens Goudappel Goffeng: loopverbindingen tussen wijken en voorzieningen, keuzevrijheid, lopen en fietsen langs luwe routes, en beheersbaar houden van fietsdrukte en 'fietsfiles'. Er wordt op stedelijk niveau uitgegaan van een fijnmazig fietsnetwerk. Loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen: Moeten er dure extra bruggen komen, waardoor zelfs woonboten moeten verdwijnen, om loopverbindingen tussen de wijken te creëren? Wanneer lopen mensen? Er wordt in de avond en weekend langs het kanaal veel hardgelopen. En in het weekend maken mensen een wandelingetje langs het kanaal. Zeker zullen de extra bruggen gebruikt gaan worden maar moeten er dure nieuwe bruggen komen om vooral in het weekend een rondje te wandelen?. Een rondje wandelen kan ook over de twee bestaande bruggen. En ik ga ervan uit dat ook in de nieuwe wijk voldoende loop- en wandel gelegenheid komt. Of zorg daarvoor! En voor wat betreft voorzieningen. Het is inderdaad mogelijk dat mensen een boodschap op de Rijnlaan doen. Maar gaan de nieuwe bewoners dat wandelend doen? Enkele zullen dat doen in combinatie met een ijsje eten op de Rijnlaan. Maar overwegend zullen boodschappen op de fiets gedaan worden, dat is sneller en handiger. En zijn hiervoor extra dure bruggen nodig? Als het goed is komen er toch ook voorzieningen in de nieuwe wijk. En een deel van de bewoners zullen kiezen voor het winkelcentrum Kanaleneiland. En ook hier geldt: de twee bestaande bruggen zijn voldoende om een boodschap te doen.En het betreft natuurlijk meer dan alleen een boodschap doen. Een huisartsenpraktijk, een tandarts, een school, een apotheek.Ik ga ervan uit dat de nieuwe wijk een volwaardige wijk wordt met haar eigen voorzieningen. Want dat is volgens mij een voorwaarde om een leefbare wijk te maken. Mocht de gemeente deze argumentatie overnemen, dan vind ik deze zeer zwak. Zeker gezien de balans: wat levert het op en wat gaat het kosten (financieel, verdwijnen woonboten, aantasting (vernieling) Merwedeplantsoen, meer (parkeer)drukte en onveiligheid in de Rivierenwijk).	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
136 (vervolg)	Ontsluiting van de nieuwe wijk en doorstroom van het fietsverkeer, fietsdrukte en 'fietsfiles'. Goudappel Goffeng geeft aan dat extra bruggen vooral nodig zijn om de knelpunten te ontlasten. Om dit te realiseren moeten de fietsers verspreid worden zodat er verschillende aanrij routes zijn naar de knelpunten en waardoor deze dan ontlast worden. Maar door te spreiden worden de problemen bij de knelpunten niet opgelost. Voorstel 1. maak een plan om de knelpunten op te lossen en bepaal vervolgens wat er nodig is. 2. kies voor goede doorgaande fietswegen, en niet voor spreiding door een wijk. Ik pleit ervoor dat de gemeente haar inspraakreactie wijzigt. Kies NIET voor fijnmazigheid maar voor goede doorgaande fietswegen. Zorg dat de knelpunten opgelost worden zodat er geen of minder fietsfiles ontstaan. En wellicht is dit soms ook de deal van in de stad wonen. Waar moeten de fietsers naar toe die door de Rivierenwijk geleid worden? De meeste fietsers zullen naar het Centraal Station gaan. De route langs het kanaal via de Mandelabrug zal de meest logische zijn. Dit zal zeker druk worden. Mensen gaan niet via de Rivierenwijk en de Croeselaan naar het station. Fietsers die over de Balijebrug komen zullen richting Lunetten, Station Vaartsche Rijn, of naar de stad gaan via Bleekstreek of Westerkade. Creëer hiervoor een goede doorgaande fietsroute vanaf de Balijebrug of via de Socratesbrug over de Jutfaseweg, maar GEEN 8000 fietsers door de Waalstraat. Dit wordt een levensgevaarlijke situatie. NIET doen. En de brug bij de Zijldiepstraat is helemaal geen logische beslissing. NB: de Jutfaseweg is nu, vooral door de hoge afscheiding, 'eng' om te fietsen. Verbeter deze route. En het volledige probleem is mijn inziens opgelost wanneer de gemeente uitgaat van de recente MER, namelijk 6000 woningen in de drie deelgebieden. Dan zijn veel van de nu voorgestelde plannen overbodig. Opgelost dus: extra bruggen zijn niet nodig, en ook de hoogbouw kan geminimaliseerd worden. betreft: inspraakreactie | 1 maart 2020 3 Ik pleit voor goede en duidelijke doorgaande fietsroutes en kies NIET voor fijnmazigheid. Zie ook in de Crow: ".....het in ondoenlijk en ongewenst om een heel kleine maaswijdte en heel veel knooppunten re realiseren. Fietsers moeten dan immers voortdurend kruispunten passeren.....Het geheim van een goed hoofdfietsnetwerk is dat het met een beperkt aantal verbindingen en knooppunten een groot aandeel van de fietskilometers faciliteert". Hoe verhoudt uw inspraakreactie zich ten opzichte van deze visie? Keuzevrijheid, lopen en fietsen langs luwe routes Keuzevrijheid ten koste van de Rivierenwijk, ten koste van het Merwedeplantsoen (ons schaarse groen), ten koste van enkele woonboten, ten koste van onze rust? Is het dit waard, vind de gemeente dit werkelijk een goed argument? Graag uw reactie hierop. De nieuwe bewoners gaan echt niet kiezen voor deze nieuwe wijk omdat zij een keuzevrijheid hebben qua loop-of fietsroutes. En v.w.b. lopen en fietsen langs luwe routes. Het zal druk worden, vooral tijdens de ochtend en middag/avond spits. Maar waarom moeten er luwe routes komen? Van Goudappel Goffeng begrijp ik dat het gaat om kinderen en ouderen. Een oplossing is: creëer voldoende voorzieningen in de nieuwe wijk zodat daar de kinderen naar school kunnen. En de ouderen: deze zie ik tot nu toe vrijwel nooit in de fietsspits.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
136 (vervolg)	Overige negatieve aspecten van de extra bruggen 1. Kosten. Wat gaat dit kosten? Is er al een beraming? Het worden 'extra kostbare' bruggen. Ze moeten voldoende hoog zijn voor de roeiers, geen peilers in het kanaal, en ook beweegbaar zijn voor de schepen uit de Veilinghaven. En realiseert de gemeente zich dat bruggen ook onderhoud nodig hebben, wat ook kosten met zich mee brengt. Besteedt de miljoenen aan betere zaken. 2. Groen Door de komst van de extra bruggen zal het Merwedeplantsoen 'vernield' worden. Het schaarse groen dat er bestaat in de wijk wordt aangetast. Het plantsoen, 'ons' plantsoen is een prachtige plek met een geschiedenis, zelfs enkele monumentale bomen. Het is een plek in de wijk waar meer-en-meer door de buurt gebruik van wordt gemaakt om te recreëren, waar kinderen spelen, sportievelingen hardlopen, families een etentje organiseren en ouderen genieten van een wandeling. Laat ons plantsoen, ons park, ongeschonden. En ik wil niet het argument hebben dat er aan de overkant een nieuw park komt wat wij ook kunnen gebruiken. 3. Onveiligheid en parkeerdruk De bruggen zullen zorgen voor onveilige situaties. Allereerst bij de op-/afrit aan de zijde van de kanaalweg, de doorgaande hoofdfietsroute. Daarnaast zal vooral ook de Waalstraat zeer onveilig worden. Vooral rond de tijd dat de school begint of eindigt. Zelfs nu is dit al een straat die ik vermijd in de ochtend. Veel te gevaarlijk. Ook de rotonde op de Rijnlaan zal een knelpunt worden waar gevaarlijke situaties zullen ontstaan. De Rivierenwijk zal ook 'onveiliger' worden. Het wordt een doorgaande route, een vluchtroute. En als gevolg van de bruggen zal er meer parkeerdruk in de wijk komen. Hoe gaat de gemeente dit voorkomen? Mochten de bruggen er daadwerkelijk komen dan lijkt het mij fair dat ALLE bewoners van de Rivierenwijk een parkeervergunning krijgen van de gemeente. Een soort tegemoetkoming voor alle overlast. 4. Rust in de wijk Rivierenwijk is een kleine, relatief rustige wijk. Het deel tussen het kanaal en de Rijnlaan heeft een eigen, min of meer, intiem karakter. Een wijkje in de wijk. De komst van de bruggen zal vooral dit deel schade toebrengen. De rust zal veranderen. Door de extra bruggen voorzie ik tevens een verhoogde kans op criminaliteit. 5. Verdwijnen van de woonboten Door de komst van de extra bruggen bij de Waalstraat en Zijldiepstraat moeten er woonboten gaan verdwijnen. Wat moet ik hiervan zeggen? Schandalig, ernstig, zeer kwalijk!! Beschouw betreft: inspraakreactie | 1 maart 2020 4 de woonboten als een cultureel erfgoed voor de stad en behoudt deze unieke wijze van wonen. Goudappel Goffing heeft mijn inziens geen rapport afgeleverd wat de nut en noodzaak van de bruggen heeft aangetoond. Ik mis in het onderzoek enige vorm van creativiteit, anders denken, zoeken naar een andere oplossing. Het voelt alsof Goudappel Goffing toe heeft geschreven naar de wensen van de gemeente. Mijn verzoek is om een nieuw onderzoek te laten uitvoeren. Een second opinion uitgevoerd door een ander bureau en gekozen door de vertegenwoordigers van de Rivierenwijk. In ieder geval wens ik een gedegen onderzoek naar de variant: 0-bruggen. 6. Sport Bruggen en roeiers. Bruggen en sloeproeien. Bruggen en recreatieve vaart. Bruggen en historische schepen. Er gaan niet alleen in de wijk maar zeker ook op het water gevaarlijke situaties ontstaan. Zeker wanneer schepen moeten wachten totdat de bruggen opengaan. Hoe kan de gemeente de veiligheid op het water waarborgen? Daarnaast zullen de kosten voor de bruggen hoog zijn. Niet alleen moeten ze beweegbaar zijn, maar ook geen hinder vormen voor de roeiers. Tot slot, en mijn standpunt is duidelijk: 6.000 woningen en geen extra bruggen. Mijn inziens is dit de juiste beslissing, en ik hoop dat u echt luistert naar alle argumenten en inzichten van de bewoners van de Rivierenwijk en de gebruikers van het Merwedekanaal.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
137	Er is erg veel over de nieuwe ontwikkelingen op te merken. Ik heb iets algemeens en specifiek een probleem met de vijf bruggen. Algemeen Ik voel me een guinee pig in een sociaal experiment van de gemeente. De gemeente ruikt de kans om heel veel mensen kwijt te kunnen en projectontwikkelaars zien hun kans schoon om erg veel geld te verdienen. Als er inderdaad 10.000 woningen komen, waar we graag van verschoond blijven dan wordt er ruwweg 2 miljard euro in het gebied verdiend. Ik zie het bericht in de Volkskrant al van 1-1-2030 waarin gemeld wordt dat de journalisten onderzoeksgroep 'Follow the money' uitgevogeld heeft waar dat geld gebleven is en blijkt dat 50% ervan in handen is gekomen van investeerders in Dubai of iets dergelijks. De commotie gevoed door de sociale onrust in en om de nieuwe wijk 'a la de Bijlmer zal groot zijn. Kortom de gemeente tuint weer in een val waarin ze al vaker is gevallen: ik ben 40 jaar geleden al verdreven door een dergelijke actie van de gemeente uit de Stationsbuurt. Dat er een nieuwe wijk komt, perfect, dat er nadruk op fietsen komt en het autobezit beperkt uitstekend, maar dit experiment met een wat op hol geslagen fantasie lijkt me doodeng en we zijn bezig om te kijken waar we heen willen verhuizen. Bruggen Ik ben ongerust over een fout die jullie lijken te maken bij de ontwikkeling de Merwedekanaalzone. Het gaat met name om de vijf geplande bruggen. De algemene plannen voor de Merwedekanaalzone zie ik zitten; Ik ben blij met inbreien van de stad met veel mensen in de nieuwe wijk, met de beperking van het autogebruik en bezit en met de nadruk op de fietsen en openbaar vervoer als belangrijkste manieren van mobiliteit. Echter de vijf bruggen die daar in gepland zijn als 'logische' uitvloeisel baren me grote zorgen. Deze geplande bruggen zijn niet de logische gevolgtrekking van deze nieuwe manier van mobiliteit. De bruggen worden gepresenteerd als een gevolg van een onderzoek in de grachtengordel van Amsterdam en een fietsrapport van het Crow. Beide argumenten zijn niet correct en de bruggen veroorzaken veel ellende en zullen een grote kostenpost worden op de toekomstige begroting van de stad. De bruggen zijn duur, onnodig en zijn een inbreuk op de fiets structuur van de stad. Het argument dat een fijnmazig patroon van verbindingen noodzakelijk is, geldt misschien voor de binnenstad van Amsterdam maar zeker niet, in min of meer, randwijk van Utrecht. Hier is relatief weinig recreatief langzaam verkeer zoals in de binnenstad en is er vooral behoefte aan snelle doorgaande fiets verbindingen. De Crow meldt dat een fijnmazig net leuk is soms, maar zegt zelf in haar rapport over fietsers en dat geldt zeker hier: "…het is ondoenlijk en ongewenst om een heel kleine maaswijdte en heel veel knooppunten te realiseren. Fietsers moeten dan immers voortdurend kruispunten passeren… Het geheim van een goed hoofdfietsnetwerk is dat het met een beperkt aantal verbindingen en knooppunten een groot aandeel van de fietskilometers faciliteert." Snelle doorgaande fietsverbindingen maak je niet om de drie/vierhonder meter, maar minimaal om de één tot twee kilometer. Dan kun je echt iets ontwikkelen. De Socratesbrug en de Balijebrug zijn uitstekende fietsverbindingen en door deze verder te verbeteren ontwikkel je echt de doorgaande fietsstructuur van Utrecht. Door een kleiner netwerk te kiezen zorg je dat fietsers vast gaan lopen in kleinere straten waar problemen bij scholen en kruispunten ontstaan. Deze kleinere fiets stromen zullen ook weer juist bij de grotere knelpunten voor meer overlast zorgen zoals bij de hoek van de Balijelaan/Vondellaan en de Croeselaan of bij de hoek van de Bleekstraat en de Vondellaan en Ledig erf. Kruisende fietsstromen zijn een veel groter probleem dan een in dezelfde richting gaande stroom. Dat zijn de echte knelpunten en door de voorgestelde structuur zal het daar alleen maar erger worden en los je niets op en maak je alleen maar grotere problemen. .	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8 Bruggen: impact op de omgeving.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
137 (vervolg)	Dit weet de gemeente ook wel maar: De bruggen zijn psychologisch eigenlijk, om een heel ander argument zo wezenlijk in de plannen: uit schuldgevoel. Ze zijn vooral een reactie op een fout uit het verleden bij de ontwikkeling van Leidse rijn. Daar is wel gezegd dat de OV verbinding er zou komen maar die kwam veel later dan gepland en daarom is er toch weer een autocultuur ontstaan. Terecht wil de gemeente dat nu voorkomen. Maar de reactie om daar de vijf bruggen voor te bestemmen is een denkfout, zoals hierboven al staat. Als je daar ook nog bij telt dat de bruggen niet gewenst zijn door de huidige bewoners en gebruikers van het kanaal (die zouden er toch blij mee moeten zijn en van moeten profiteren), je een plantsoen kapotmaakt en met de bruggen een grote onnodige kostenpost creëert: bruggen die open en dicht moeten kunnen, behoeven veel onderhoud en dat is wat anders dan de fietsbruggen die nu bijvoorbeeld in Lunetten liggen. Vijf nieuw geplande bruggen zullen een last voor de gemeente worden en zullen weinig tot niets oplossen aan de fiets problemen die gaan ontstaan. Bij oppervlakkige beschouwing klinken inderdaad die bruggen als een slim en noodzakelijk onderdeel, maar als je er wat beter over nadenkt is het overkill en een slecht onderbouwd en ongewenste ontwikkeling. De nadelen zijn veel groter dan de voordelen. Je maakt iets door iets anders kapot te maken. Mijn voorstel is om misschien een of twee bruggen wel te bouwen, maar over de overige bruggen op een later moment te gaan beslissen samen met andere knelpunten qua fietsverbindingen in de stad. Daar is geld voor gereserveerd in de toekomst en door nu al veel geld uit te geven aan waarschijnlijk onnodige bruggen geef je geld uit, dat je beter later gerichter kunt uitgeven.	
138	De ondergetekenden hebben ernstige bezwaren tegen het plan een fietsbrug over het Merwedekanaal ter hoogte van het Heycopplantsoen aan te leggen. In hoofdzaak hebben ondergetekenden de navolgende bezwaren: A. Er is geen noodzaak voor deze brug a. de bestaande bruggen hebben meer dan voldoende capaciteit b. de brug dient geen bestaande doorgaande (en zeker geen snellere) fietsroute c. de brug ontsluit ook voor voetgangers geen doorgaande route d. het verwachtingspatroon van duizenden fietsers per dag is onvoldoende aannemelijk e. het verwachtingspatroon is gebaseerd op onjuiste uitgangspunten (aantal geplande woningen is in strijd met omgevingsvisie en omgevingsplan) B. Er is geen ruimte voor (de op- en afrit van) deze brug a. op- en afrit krijgen haakse bochten bij de snelfietsroute van de Kanaalweg (gevaar) b. op- en afrit komen uit op een kinderspeelplaats (gevaar) c. de ruimte voor recreatief en sportief vaarverkeer wordt te klein C. De voorziene verkeersbelasting is voor de bestaande infrastructuur te hoog en levert naast congestie ernstige gevaren op door de aansluiting op de reeds overbelaste doorgaande routes van snel (fiets)verkeer. D. Indien er ooit een doorgaande route onder het spoor naar het centrum wordt aangelegd is het nog vroeg genoeg om een brug aan te leggen, mits ook dan nog de noodzaak daarvan kan worden aangetoond. Immers is het slechts voor een zeer beperkt aantal nieuwe bewoners aan de westkant een kortere route naar die spoortunnel. Vanuit het merendeel van de nieuwe woningen is de route via de bestaande bruggen naar de bestaande onderdoorgangen van het spoor en zelfs naar een eventuele nieuwe tunnel niet of verwaarloosbaar korter. E. In de huidige situatie is er in het Veilinghavengebied en in het bijzonder op de route langs het kanaal en de haven al sprake van overlast van bezoekers van de smartshops aan de Croeselaan, zij het tot nu toe meestal beperkt. Deze overlast wordt vergroot als er een rechtstreekse route vanaf de Kanaalzone naar de Croeselaan langs het donkere kanaal komt.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitateive onderbouwing, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
138 (vervolg)	F. De gemeente dient haar middelen doelmatig aan te wenden. Indien en voor zover de hiervoor genoemde bezwaren niet gegrond zouden zijn, dan nog zijn er goedkopere alternatieven om de beoogde verkeersstroom op te vangen. De gemeente dient in ieder geval alle alternatieven te wegen en gemotiveerd te verwerpen, alvorens belastingmiddelen aan te wenden voor dit plan. Daarnaast delen ondergetekenden de bezwaren van de diverse Verenigingen van Eigenaren, welke deels van procedurele aard (bezwaar 1 t/m 3) en voor het overige van inhoudelijke aard (bezwaar 4 t/m 9) zijn: 1. Niet duidelijk is wat het gebruiksdoel van de brug is. In de Omgevingsvisie-2 wordt gesproken van een stedelijke langzaamverkeersverbinding (waarbij dus in het midden wordt gelaten of een loopbrug dan wel een loop- en fietsbrug wordt bedoeld). Maar verderop in de Omgevingsvisie-2 (pp. 72, 74) en in de Variantenstudie (p.34) wordt gesproken van een loop- en fietsbrug. Voordat de Gemeenteraad besluit hetplan voor een brug nader te laten uitwerken, dient hij twee knopen door te hakken: (a) moet het een loop- en fietsbrug worden of kan worden volstaan met een smalle loopbrug die tevens geschikt is om fietsen aan de hand mee te voeren (b) hoe definiëren we een stedelijke langzaamverkeersverbinding voor fietsers? Op p.74 van de Omgevingsvisie-2 wordt als antwoord gegeven: het moet een brug worden die ‘onderdeel is van een hoofdfietsroute die is opgenomen in het [in 2016] door de Raad vastgestelde Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen’ (pp.30-33). We maken daaruit op dat de beoogde brug fietsers, racefietsers en e-bikers (en berijders van een scootmobiel) in staat moet stellen de wegen aan de overzijde van het Merwedekanaal rijdend, dus zonder af te stappen, te bereiken. Vervolgens zal de Gemeenteraad nog moeten specificeren of berijders van bromfietsen en scooters eveneens zonder afstappen van de brug gebruik moeten kunnen maken. 2. De hulpcentrale is een obstakel voor een (beoogde) hoofdfietsroute De PEGUS-hulpwarmtecentrale als monumentaal obstakel. In de Variantenstudie (p.34) wordt de Gemeenteraad in overweging gegeven te kiezen voor een stedelijke hoofdfietsroute die vanuit de Croeselaan via de Heycopstraat rechtuit het Merwedekanaal oversteekt en rechtuit de Hulpwarmtecentrale doorkruist om pas daarna (via een rechtse bajonet) naar de Overste den Oudenlaan af te buigen. Als de Gemeenteraad daar ja op zegt, zullen de gemeentelijke ambtenaren en adviseurs bij de nadere uitwerking op een pijnlijk probleem stuiten: uit de stad komend kunnen de fietsers niet rechtuit door de Hulpwarmtecentrale heen steken, maar moeten ze een ongemakkelijke haakse hoek maken via de Kanaalweg (hetzij rechtsom richting de flatgebouwen op het Defensieterrein, dan wel linksom). Dit pijnlijke uitwerkingsvraagstuk aan de Westzijde van de brug blijft ongenoemdop p.35 van de Variantenstudie. De opstellers van deze studie zetten de Gemeenteraad dus op het verkeerde been. 3. Aansluiting op de snelfietsroute Kanaalweg is niet mogelijk Lastige aanlanding aan de Westzijde van de brug. De opstellers van de Variantenstudie (p.21) gaan ervan uit dat de doorvaarthoogte van de brug (de afstand van het water tot de onderzijde van de brug) op maximaal 200 cm (dat is 50 cm boven het wegdek van de Kanaalweg) komt te liggen. Volgens de ingenieurs van de Technische haalbaarheidsstudie (2016 p.7) komt daar een brugdikte van 80 cm bij. Daarmee komt het brugdek 130 cm boven het huidige wegdek van de Kanaalweg te liggen. Hoe worden de fietsers op de Hoofdfietsroute Heycopstraat ter hoogte van de Heycopbrug (130 cm boven het huidige wegdek van de Kanaalweg) ingevoegd in respectievelijk uitgevoegd uit de Snelle Doorfietsroute Kanaalweg (Mobiliteitsplan 2016 p.30-33)? Op p.35 van de Variantenstudie wordt de Gemeenteraad niet gewezen op dit lastige uitwerkingsprobleem, maar in een kadertje op p.21 komt de aap uit de mouw: ‘Door het fietspad [van de Kanaalweg] iets uit te buigen komt er extra ruimte om de helling in te passen, zonder dat fietsers die de brug willen gebruiken hoeven om te rijden.’ Deze aanpassing ontbeert formele besluitvorming.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
138 (vervolg)	4. Noodzakelijke aanpassingen ontberen correcte procedure/toestemming Handhaving van het Heycopplantsoen. In het kader van de Technische haalbaarheidsstudie (2016 pp. 8-9) had de Gemeente Utrecht in het programma van eisen voor de beoogde brug opgenomen: (a) dat het Heycopplantsoen (d.w.z. het speel- en sportveld aan de Oostzijde van de brug) dient te worden gehandhaafd. Verder werd door de opstellers gewaarschuwd: (b) dat een wandel- en fietsbrug die door fietsers gebruikt kan worden zonder te hoeven afstappen, toch wel 6 meter breed moet zijn (p.6). Het lijkt ons aannemelijk: (c) dat deze maatvoering eveneens vereist is voor het wandel- en fietspad dat aan de Oostzijde naar de brug toe leidt. Bij de uitwerking van de geplande brugverbinding zullen de gemeentelijk ambtenaren en adviseurs op een onoverkoombaar probleem stuiten: namelijk dat aan de genoemde randvoorwaarden (a + c) niet kan worden voldaan. Indien het fietspad (inclusief wandelpad) langs de Noordzijde van het Heycopplantsoen (dus in het verlengde van de aanrijroute van de Croeselaan via de Heycopstraat) geprojecteerd wordt, zal het speel- en sportterrein bij een padbreedte van meer dan 3½ meter namelijk niet in zijn volle omvang gehandhaafd kunnen worden. 5. Er worden gevaarlijke situaties gecreëerd zonder adequate alternatieven Toegankelijkheid van het speel- en sportveld. Op basis van ter plaatse gegeven toelichting moeten wij concluderen dat de brug voor fietsverkeer zowel langs de westelijke als de noordelijke kant wordt ontsloten. Indien een fietspad langs de noordzijde van het Heycopplantsoen geprojecteerd wordt, wordt ook de toegankelijkheid van het speel- en sportveld vanuit het Noorden ernstig aangetast (de fietsers vormen een gevaar voor de overstekende kinderen van en naar het speel- en sportveld). Indien het fietsverkeer daarnaast ook langs de westkant is voorzien, is er geen enkele veilige oversteekplaats meer over. 6. Ontbrekende visie op oplossing onveilige kruising Gevaarlijk kruispunt. De kruising van de Voorsterbeeklaan met het fietspad is zeer onoverzichtelijk en ongevalsgevoelig: a) het fiets- en autoverkeer vanuit de Voorsterbeeklaan heeft een vrij hoge snelheid ten gevolge van het feit dat de Voorsterbeeklaan aldaar een steile helling vertoont; b) op het kruispunt is tevens de in- en uitgang gesitueerd van de parkeergarage onder het appartementencomplex Voorsterbeeklaan nrs. 20-50 (circa 90 parkeerplaatsen). b) De uitgang van en toegang tot de huisnummers Heycopstraat XX en XX; c) Verwerking van het uitgaande en inkomende fietsverkeer van de brandgang gelegen tussen Heycopstraat XX en XX;) Verwerking van het uitgaande en inkomende auto- en fietsverkeer van de huidige parkeergarage (tegenover Heycopstraat XX en XX) onder de twaalf appartementsgebouwen die gelegen zijn aan de Voorsterbeeklaan, Heycopstraat en Eelderdiephof (160 parkeerplaatsen); e) Verwerking van het uitgaande en inkomende auto- en fietsverkeer van de binnenkort te realiseren parkeergarage (tegenover het schoolgebouw De Kleine Dichter) onder de appartementsgebouwen die gerealiseerd worden ten Oosten van de Eelderdiephof (160 parkeerplaatsen?); f) Verwerking van het uitgaande en inkomende voetgangers- en fietsverkeer van de (t.z.t. aan weerszijden bebouwde) Eelderdiephof; g) De verwerking van de verkeerspieken bij de Kiss-and-Ride parkeerstrook vóór het schoolgebouw De Kleine Dichter. [In de Variantenstudie (p.32) is deze school zelfs niet ingetekend!]	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
138 (vervolg)	8. Het plan ontbeert onderbouwing op het gebied van veiligheid van kinderen Heycopstraat te gevaarlijk voor kinderen. De geprojecteerde verkeersstroom van fietsers door de Heycopstraat (traject tussen hoek Voorsterbeeklaan en hoek Croeselaan) vormt, tezamen met het autoverkeer, een gevaarlijk obstakel voor kinderen die zonder begeleiding van volwassenen de Heycopstraat willen oversteken op hun weg tussen hun ouderlijk huis (gelegen aan de noordzijde van de Heycopstraat) en hun school (gelegen aan de Zuidzijde van de Heycopstraat), of die zelfstandig op hun fietsje hun weg tussen huis en school willen afleggen via de Heycopstraat. Dit probleem wordt nog erger wanneer de nieuwbouwwijk ten noorden van de Heycopstraat gereed is gekomen. 9. Het plan anticipeert niet op de groei van het snellere, niet-traditionele fietsverkeer Snelle tweewielers. De verkeers-problemen 5 t/m 8 worden uiteraard groter naarmate het aantal verkeersdeelnemers toeneemt, maar dat wordt versterkt bij toename van het aantal snelle tweewielers (waaronder racefietsers en e-bikers) die van de brug gebruik maken. Samengevat is de onderbouwing van het plan niet onvolledig en incorrect. Daarnaast ontbreekt op wezenlijke onderdelen de formele toestemming, zodat het plan niet in stand kan blijven. Wij gaan er van uit dat uw Raad de gerechtvaardigde belangen van de bewoners laat prevaleren boven het sowieso niet aangetoonde belang van de aanleg van deze brug.	
139	Merwedekanaalzone. Ik woon vanaf januari 1989 in de Zeeltstraat te Utrecht. In de beginjaren was het o.a. qua verkeer een rustig wijkje. Niet iedereen had een auto en er was genoeg ruimte voor de auto's om te parkeren in de straat. Dit was tevens het geval voor de Verlengde Hoogravenseweg, Karperstraat en de Julianaweg. De laatste 10 jaar merk ik dat het in de omgeving steeds voller en drukker met verkeer wordt. Om naar onze straat te komen gebruik ik vaak de Hooft Graaflandstraat, Karperstraat, Verlengde Hoogravenseweg en dan de Zeeltstraat. Een andere mogelijkheid om in de Zeeltstraat te komen is via 't Goylaan en de Snoekstraat. Dit zijn de 2 mogelijkheden met de auto, fietsend of lopend naar de Zeeltstraat te komen. Andere smaken zijn er niet. Doordat er steeds meer auto's in de wijk komen staan deze aan beide zijden van de Julianaweg en de Verlengde Hoogravensweg geparkeerd. Het zijn natuurlijk straten die al ver voor de 2e wereldoorlog aangelegd zijn, ik zie huizen staan van bouwjaar 1925. In die tijd was het nog de tijd voor paard en wagen. Dit betekent dat de straten erg smal zijn voor het wegverkeer. De huidige situatie is dat er bijvoorbeeld in de Verlengde Hoogravensweg aan beide zijden auto's geparkeerd staan, er een éénrichtingsverkeer is voor auto's maar voor beide richtingen fietsverkeer mogelijk. Met name kruising Karperstraat, Verlengde Hoogravensweg is het oppassen geblazen want door de vele fietsers (nu al) moet je als automobilist gewoon stoppen op de hoek Karperstraat Verlengde Hoogravenseweg want de fietsers komende vanaf "de Arm" zijde hebben GEEN voorrang maar nemen wel voorrang. Met de plannen van de gemeente genoemd in deelgebied 6 de brug over de Merwede naar de Karperstraat en door het Hamersplantsoen zie ik het nog gevaarlijker worden. Ik heb onderstaande bezwaren: 1e Het Hamersplantsoen is de enige veilige speelplek voor de kinderen in de buurt. Als hier een fietsen bromfietspad doorheen gaat lopen dan is dit onveilig voor de kinderen. Tevens wordt dit plantsoen ook gebruikt voor de sociale aspecten van de volwassen bewoners uit de omgeving dus een Brom-fietspad is voor hen ook onveilig en geeft overlast. 2e De straten waarop de fietsers- en bromfietsers uitkomen zijn zeker NIET berekend op het aantal wat hier per dag overheen komt (getallen onderzoeksbureau over verlengde Hoogravensweg 10.200 per dag). Willen jullie in deze straatjes zoveel fietsen laten passeren???!!!!	Zie de paragrafen: 2.4.1 Status planMER en uitleg conclusies aanvulling op het planMER, 2.6 Bruggen, 2.8.5 Hoograven.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
139 (vervolg)	Op de informatieavond van 11 februari bleek dat de architect de middag voorafgaande van deze avond voor de eerste maal de omgeving geschouwd heeft. Eerder was hij er niet geweest. Hoe is het mogelijk dat je een plan schrijft en er vooraf niet bent wezen kijken. Ongelooflijk!!! 3e Wat is de meerwaarde van deze Brom- en fietsbrug waar komen ze uit. Ze komen uit in straten die NIET berekend zijn op deze aantallen en waar gaan deze fietsers naartoe. Als ze richting uithof moeten heeft deze brug totaal geen zin. Ze moeten eerst weer de hele wijk door om via het tunneltje onder de Waterlinieweg door het lunettenpark te rijden richting station Lunetten. Of wil de gemeente al die (brom)fietsers via de Hoofd Graaflandstraat naar 't Goylaan sturen wat ook al een megadrukke weg is en er nu dagelijks opstoppingen en files zijn door de door Gemeente Utrecht bedachte stadsboulevard? Zoals een "oud" student zei "studenten zijn lui en pakken de kortste route dus via 't Goylaan". 4e Tevens ben ik bang dat er langs onze woningen waar nu een wandelpad is langs onze appartementen (Salamanderpad zie foto hieronder) waar nu al regelmatig fietsers rijden, dit met de komst van de brug volledig gebruikt gaat worden door (brom)fietsers. Onze slaapkamers liggen aan dit pad en onze rust en privacy zal hierdoor geschaad worden. 5e Op de voorlichtingsavond bleek ook dat er voor dit plan geen MER is opgemaakt. Zoals u heeft kunnen lezen maak ik veel bezwaar tegen de plannen om 2 extra fietsbromfietsbruggen te laten aanleggen in deze wijk. Hoop dat de gemeente nu eens naar de bewoners luistert en niet weer een grote blunder begaat zoals de situatie op 't Goylaan.	
140	Graag wil ik mijn visie/inspraakreactie geven op de plannen rondom de Merwedekanaalzone. Ik ben een bewoner van de Dichtersbuurt (Eelderdiephof). Allereerst wil ik aangeven het hele plan rondom de Merwedekanaalzone een goed uitgewerkt en doordacht plan te vinden. Goed voorbeeld hoe op moderne wijze aan stadsplanning gedaan kan worden. De woningnood is hoog. Bouwen moet, dat is wat mij betreft onomstreden. Ik concentreer mij in mijn reactie als bewoner van de dichterswijk bij de Veilinghaven op de fiets/loopbrug die aangelegd wordt ter hoogte van de Heijcopstraat. Ik ben daar geen tegenstander van. Integendeel. Hoe dan ook moet de nieuwe Merwedezone ontsloten worden. De mensen daar moeten en willen natuurlijk ook snel en eenvoudig in de binnenstad kunnen komen. Een brug ter hoogte van de Heijcopstraat lijkt mij daarvoor onontbeerlijk. Het feit dat dat méér fietsers in de dichterswijkwijk gaat betekenen is eveneens onvermijdelijk. Het alternatief is al deze fietsers over de Balijebrug en Mandela brug te leiden. Dat is een fikse omweg. Bovendien is met name de Balijebrug voor fietsers een moeilijk te nemen hobbel. Het lijkt mij beter de fietsers te spreiden over verschillende toegangswegen naar de stad. Ik heb dus géén bezwaar tegen een brug. Ik wil bovendien graag zélf gemakkelijk in de nieuwe Merwede-wijk willen komen. Want daar gaan ongetwijfeld ook nieuwe voorzieningen komen Ook voor basisschool de Nieuwe Dichter lijkt mij het van belang dat ouders/kinderen uit de nieuwe wijk gemakkelijk (eventueel) naar deze school hun kinderen kunnen brengen. Zonder fiets/loopbrug wordt dat feitelijk een enorme omweg. Daarbij is het van belang het huidige speeltuintje te behouden. Leidt dus fietsers links en rechts om het speeltuintje. Mogelijk vereist de komst van een dergelijke brug wel aanpassingen aan de Heijcopstraat: de straat is nu al erg smal; maak er een fietsersstraat van, waarin auto's te gast zijn. De stoepen zijn nu erg breed, die kunnen best wat smaller, zodat er ruimte ontstaat. Ook betaald parkeren lijkt me een vereiste, anders loopt alles vast.	Specifiek antwoord: Dank voor deze reactie en fijn om te lezen dat u de plannen voor Merwedekanaalzone ondersteunt.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
141	INTRODUCTIE Bij dezen maken wij gebruik van de mogelijkheid om een inspraakreactie in te dienen op de plannen voor de Merwedekanaalzone, met name met betrekking tot Deelgebied 6 en in het bijzonder op de brug die Deelgebied 6 met het Hamersplantsoen zou gaan verbinden en dat doorsnijden richting de Karperstraat. Onderstaand vindt u allereerst samengevat onze kernboodschap, de gevraagde wijzigingen in de planontwikkelingen en het advies aan de Raad, het door ons beoogde resultaat en overwegingen in het kader van het doorlopen proces en gebrek aan burgerparticipatie. Ook hebben we een uitgebreid overzicht van onze belangen toegevoegd, die onvoldoende zijn meegenomen in de huidige plannen en adviezen en daardoor in het geding komen. Ons verzoek aan de Gemeente is om nu geen 'ja' te zeggen tegen de brug ter hoogte van de Karperstraat, en een fietsroute door het Hamersplantsoen en verder de wijk in onze inspraakreactie mee te nemen in de herziening van de huidige plannen en het advies aan de Raad voor de Merwedekanaalzone Deelgebied 6 en de beoogde verbindingen met Hoograven en in het bijzonder de brug ter hoogte van de Karperstraat. Kernboodschap Wij hebben grote bezwaren tegen de realisatie van een brug en een fietsroute door het Hamersplantsoen en de Karperstraat. Deze brug en fietsroute betekenen een ernstige aantasting van de sociale cohesie in de wijk, stedelijk groen, speel- en recreatiemogelijkheden, veiligheid en leefbaarheid in en rondom het Hamersplantsoen. Bovendien ontstaan hierdoor verderop in de wijk grote uitdagingen om het verwachte grote aantal fietsers, scooters (brom-/ snorfiets) en elektrische fietsen door de wijk te loodsen. Voorts bepleiten wij een actieve betrokkenheid van onze wijk in de planontwikkeling en besluitvorming, bijvoorbeeld via de Beheergroep Hamersplantsoen. Wij willen als wijk zowel betrokken zijn in de fase van besluitvorming (of, welke, hoeveel bruggen) als in de fase van inpassing (hoe de eventuele toekomstige brug(gen) en fietspaden vorm krijgen in de wijk. GEVRAAGDE WIJZIGINGEN IN DE PLANONTWIKKELING Wij vragen u het volgende: 1. Geen brug en geen fietsroute aan te leggen door het Hamersplantsoen en de Karperstraat. 2. Een evenwichtige afweging te maken tussen de belangen van de bewoners van Hoograven en de belangen van de toekomstige bewoners van de Merwedekanaalzone. 3. De Variantenstudie van Goudappel Coffeng betreft enkel de verkeerskundige aspecten van de verbindingen, bekeken vanuit de Merwedekanaalzone. We vragen u dit aan te vullen met een grondig en integraal onderzoek naar de nut en noodzaak van een eventuele brug en fietsroute, alsmede impact op sociale cohesie in de wijk, stedelijk groen, speel- en recreatiemogelijkheden, veiligheid en leefbaarheid in en rondom het Hamersplantsoen. 4. De kansen voor versterking van de leefbaarheid in Hoograven te onderzoeken en gelijktijdig aan te pakken. 5. De besluitvorming omtrent het aantal bruggen en de fietsroutes uit te stellen tot de diverse onderzoeken zijn afgerond en volledig zijn. 6. De bewoners van de wijk actief te betrekken bij de planontwikkeling, bijvoorbeeld via de Beheergroep Hamersplantsoen. ONDERBOUWING BIJ DE GEVRAAGDE WIJZIGINGEN Het onvoldoende onderzoeken als benoemd in punten 2 t/m 5 is een schending van het zorgvuldigheidsbeginsel van behoorlijk bestuur. Het niet betrekken van de wijk punt zoals genoemd bij punt 6 is een inbreuk op het recht op burgerparticipatie. Bijvoorbeeld met betrekking tot schending van zorgvuldigheidsbeginsel: Uit de verkregen informatie blijkt dat de voorlopige plannen gebaseerd zijn op slecht gefundeerde aannames en onderzoek dat zich beperkt tot het gebied van de Merwedekanaalzone.	Zie de paragrafen: 2.4 Milieueffectrapportage (Plan MER), 2.6 Bruggen, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.5 Hoograven, 2.9.2 Parkeeroverlast, 2.15 Participatie. Specifiek antwoord: Er worden veel (detail)vragen gesteld in deze inspraakreactie. Graag is het projectteam Merwedekanaalzone bereid om hier in een persoonlijk (telefonisch) gesprek een nadere toelichting op te geven. De inspreker(s) kunnen via het mailadres: merwedekanaalzone@utrecht.nl het projectteam Merwedekanaalzone bereiken voor een eventuele afspraak.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
141 (vervolg)	Bijvoorbeeld met betrekking tot het recht op participatie: De bewoners zijn laat geïnformeerd over de plannen. Er zijn wel gesprekken en inloopavonden geweest, maar dat is gebeurd nadat de onderzoeken zijn uitgevoerd en het advies aan de Raad is opgesteld. De gesprekken en inloopavonden zijn pas laat georganiseerd en niet goed voorbereid. Bovendien hebben niet alle bewoners het wijkbericht ontvangen met informatie en de data van de inloop-avonden. BEOOGD RESULTAAT ONS STREVEN IS OP KORTE EN LANGERE TERMIJN DE LEEFBAARHEID VAN DE WIJK HOOGRAVEN OP HET HUIDIGE PEIL TE HANDHAVEN EN WAAR MOGELIJK TE VERBETEREN. EEN BELANGRIJKE DRAGER VAN DIE LEEFBAARHEID IS HET HAMERSPLANTSOEN. DAARBIJ PAST GEEN DRUK BEREDEN FIETSPAD DOOR DIT PLANTSOEN, NOCH EEN FIETSSTRAAT IN DE KARPERSTRAAT EN EVENMIN EEN BRUG OP DEZE LOCATIE. OVERZICHT VAN ONZE BELANGEN Onze indruk is dat onderstaande belangen onvoldoende zijn meegewogen in de ontwikkeling van de plannen voor de Merwedekanaalzone Deelgebied 6 en de brug-genstudie. Onze vraag is hoe de gemeente deze belangen meeweegt in de besluitvorming & hoe deze belangen worden gewaarborgd in de plannen voor de Merwedekanaalzone deelgebied 6 inclusief de beoogde bruggen. BELANG 1 BEHOUD VAN HET HAMERSPLANTSOEN IN ZIJN HUIDIGE VORM: GROEN, VEILIG, DRUK BEZOCHT EN VEEL GEBRUIKT DOOR MENSEN UIT DE HELE WIJK, VAN ALLE LEEFTIJDEN EN CULTUREN. EEN PLAATS VOOR SPELEN, ONTMOETEN, EVENEMENTEN, SPORTGROEPJES, PICKNICKS, MARKTEN, KINDERFEESTJES EN MEER. Het Hamersplantsoen vormt de spil van het sociale klimaat dat in onze buurt heerst; het ‘Central Park van Hoograven’. Het is dat simpele stukje duurzaam gras in de buitenruimte waarin iedereen kan doen en laten wat hij wil. Een brug en fiets-route (dubbel fietspad van (minstens) 4 meter breed) ter hoogte van de Karperstraat betekent: een vermindering van groen met 25% (of meer). De laatste jaren is er al steeds meer geasfalteerd in het plantsoen (zoals voetbalveld en wandelpaden). Door aanleg van een fietspad zullen bomen en groen verdwijnen. Dat komt de fauna en de leefbaarheid niet ten goede. Bomen zijn de longen voor deze toch al dicht bij de snelweg gelegen wijk. Verslechtering van leefbaarheid: De komst van een fietsroute splijt het plantsoen en de buurt in tweeën en zal het karakter van de buurt onvoorspelbaar veranderen. We worden een transit buurt, zeker is dat leefbaarheid achteruit gaat. Verstoring van recreatief gebruik: Het Hamersplantsoen wordt nu intensief gebruikt voor recreatie: bewoners rondom Hamersplantsoen, wandelaars, spelende kinderen, picknic-kers, roeiers, sporters, werknemers omliggende bedrijven en mensen die hun hond uitlaten; het is een mooi en vrijwel enig stukje groen in de wijk. Dit zal met de aanleg van een brug en fietspad compleet verstoord worden. Van veilig naar onvei-lig, van kindvriendelijk naar kindonvriendelijk: Hoograven is een kinderrijke omgeving met meerdere kinderopvanglocaties en drie basisscholen. Het Hamersplantsoen wordt na schooltijd druk bevolkt door kinderen die daar veilig kunnen spelen, voetballen etc. in de nabijheid van hun huis. Hier ontmoeten zij hun vrienden en kinderen uit de buurt. Een druk fietspad betekent: spelen wordt onveilig, je kan niet meer zomaar achter een bal aanrennen sfeer en rust worden bruut verstoord de aanlooproute voor veel kinderen wordt doorkruist door het fietspad, ongeacht waar het precies komt te liggen. Deze route wordt onveilig, kinderen kunnen niet meer zelfstandig naar het park. De groene uitstraling, gemoedelijkheid, rust en veiligheid van het Hamersplantsoen zoals het nu is, zal door de komst van de bruggen en het fietspad aangetast worden. Hierdoor zullen minder mensen het park gaan gebruiken als plek om te spelen, ontspannen, sporten, ontmoeten. Dit zal ten koste gaan van de positieve sociale controle die hier nu door buurtbewoners met liefde in stand wordt gehouden. Er kunnen vrijwel geen buurtactiviteiten meer gehouden worden in het plantsoen:	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
141 (vervolg)	Het doorsnijden van het Hamersplantsoen met een groot fietspad dat plaats moet bieden aan 8.000 fietsers per dag zorgt ervoor dat allerlei jaarlijks terugkerende evenementen die enorm bijdragen aan de sociale cohesie in de wijk, niet meer kunnen plaatsvinden. Bijvoorbeeld de Koningsmarkt, BuurtBuffet, Paaseieren zoeken, Rommelgraven. Deze worden bezocht niet alleen door de direct aanwonenden, de mensen komen van veel verder. BELANG 2 Het voorkomen van terugkeren van criminaliteit. Voor 2004 was er in het Hamersplantsoen sprake van langdurige en ernstige overlast (intimidatie, dealen, brandstichting, molestatie). Omwonenden durfden uit angst voor represailles geen aangifte te doen, veel gezinnen zijn toen verhuisd, het Hamersplantsoen werd gemeden. In deze tijd is Beheergroep Hamersplantsoen opgericht, met als doel het plantsoen weer leefbaar en veilig te maken. In nauw overleg met gemeente en politie is dit gelukt en heeft geresulteerd in het plantsoen zoals het nu is; een fijne plek om voor iedereen uit de buurt te vertoeven. Tot op heden is de beheergroep actief, nu nog enkel met positieve activiteiten. Het evenwicht is echter wankel en de komst van het fietspad door het plantsoen zal ongetwijfeld leiden tot minder gebruik van het plantsoen, daardoor minder sociale controle, met alle gevolgen van dien. BELANG 3 Een wijk met goed ingerichte en toegankelijke openbare ruimte, voor mobiliteit, spelen, bewegen en ontmoeten. In de omgevingsvisie voor de Merwedekanaalzone wordt gesteld: De openbare ruimte wordt speels ingericht en is voor iedereen toegankelijk. Om spelen, bewegen en ontmoeten mogelijk te maken en om zo gezond gedrag te bevorderen. Kinderen vanaf 10 jaar kunnen zelfstandig naar hun dagelijkse activiteiten zoals sport, school en buitenschoolse opvang. Dit is uiteraard precies de wens die ook de bewoners in Hoograven hebben. Kijkend naar de plannen zoals die nu voorliggen, maken we ons ernstige zorgen over de extra druk die de ontwikkeling van de nieuwe wijk en de twee extra bruggen voor Hoograven oplevert de rustige, veilige straten waarlangs kwetsbare bewoners zoals ouderen en kinderen nu nog zelfstandig van en naar hun dagelijkse activiteiten gaan zullen - juist tijdens de spitsuren - drukker en onveiliger worden met doorgaand fietsverkeer. Het doorsnijden van het Hamersplantsoen met een groot fietspad dat plaats moet bieden aan 8.000 fietsers per dag zorgt ervoor dat kinderen niet meer zelfstandig in, van en naar het Hamersplantsoen kunnen gaan om te spelen, ontmoeten, sporten. BELANG 4 Verkeersveiligheid in onze wijk. De Merwedekanaalzone plannen gaan uitgebreid in op de belangen van de toekomstige bewoners van deze wijk. Zo wordt genoemd dat de bruggen er moeten komen, omdat fietsers liever door een rustige wijk willen fietsen. Echter, het belang van de bewoners van Hoograven staat hier haaks op: een veilige wijk, ook voor de meer kwetsbare bewoners zoals kinderen en ouderen. Dit belang moet net zo zwaar worden meegewogen in de besluitvorming. Smalle straten (zoals Karperstraat en Verlengde Hoogravenseweg) en oversteken die al enigszins gevaarlijk zijn, zoals de kruising van de Karperstraat met de Hooft Graaflandstraat (hier gebeuren met enige regelmaat bijna-ongelukken tussen fietsers/brommers en auto's) zullen drukker en nog gevaarlijker worden. BELANG 5 Een wijk waarin mensen met auto hun woning gemakkelijk kunnen bereiken en een gratis parkeerplek kunnen vinden bij hun huis. De Karperstraat is de enige ingaande route voor een deel van de wijk. Wanneer de Karperstraat een fietsroute wordt, kunnen bewoners aan deze straat hier niet meer parkeren. Er komt dan meer autoverkeer in de rest van de wijk, met als gevolg meer verkeersbewegingen in verband met omrijden en meer eenrichtingsverkeer straten.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
141 (vervolg)	In navolging van Rivierenwijk zal in Hoograven ook betaald parkeren wordeningevoerd; in welke vorm is nog niet duidelijk. Bewoners, bezoekers en mantelzorgers willen gratis bij hun woning kunnen blijven parkeren. Waar worden al die overige auto's van de nieuwe wijk Merwede geparkeerd, van bewoners, bezoekers, mantelzorgers, klusbussen? Wij willen geen verschuiving van het parkeerprobleem elders naar onze buurt. BELANG 6 Een wijk waar ruimte is en blijft voor al haar bewoners. Als de brug ter hoogte van de Karperstraat er komt, moeten de twee woonboten hier weg. Dit is rampzalig voor de bewoners: zij worden belast met kosten, hebben te maken met stress door onzekerheid, door een eventuele gedwongen verhuizing verliezen zij hun sociale netwerk. En bovendien er zijn er vooralsnog geen alternatieve ligplaatsen beschikbaar. BELANG 7 Behoud van uitzicht op open water en historische waarde. De bruggen zullen de beleving van die grote open ruimte aantasten en daarmee de leefomgeving negatief beïnvloeden. Dat is ook nadelig voor de toekomstige inwoners van de Merwedekanaalzone. We willen de uitstraling van en uitzicht op de kop van Zuid behouden. De geplande dubbele brug zou dit aantasten waardoor het vrije zicht op het uitstrekken van de stad verloren zal gaan. Deze locatie heeft ook een historische waarde. Dat is in het verleden ontstaan als verbinding tussen de Vecht en de Lek, dat maakte van een Vaartsche Rijn een vaarwater van onmetelijk economisch belang was als directe verbinding tussen Amsterdam, Keulen en dan de rest van Europa. De Vaartsche Rijn zal over enkele jaren zijn 900-jarig bestaan vieren, dat maakt de locatie Rijksmonument-waardig. Dit is inmiddels één van de oudste kanalen van Nederland. Langs de Vaartsche Rijn zijn nog herinneringen aan de industrieel erfgoed, nieuwe bruggen zullen het zicht en het karakter daarvan aantasten. BELANG 8 RUIMTE VOOR SPORT EN RECREATIE OP HET WATER. Voor de roeiers en de zeeverkenners wordt het moeilijk / onmogelijk / gevaarlijk om hun sport uit te oefenen op dit stuk water. Hetzelfde geldt voor recreanten (bootjes, suppers). Belang 9 Meer inzicht in de voorgenomen besluitvorming en transparantie over de onderbouwing van voorliggende plannen. Op de informatieavonden is tot nu toe is onvoldoende onderbouwd wat de stappen zijn in de besluitvorming en wat de reden is voor het nu nemen van besluiten voor ontwikkelingen die pas op de (middel-)lange termijn realiteit zullen worden en bovendien omgeven zijn door onzekerheden. Als buurt hebben wij sterke twijfels bij de onderbouwing van de geschetste plannen; deze zijn gebaseerd op modelberekeningen die vol zitten met aannames en onzekerheden. Bovendien lijken de plannen enkel beredeneerd te zijn vanuit de Merwedekanaalzone; de impact van de plannen en met name de verwachte verkeersen fietsbewegingen op wijken als Hoograven ontbreekt in de uitgevoerde studies. Graag ontvangen we ook antwoord op deze bijbehorende vragen: 1. Waarom worden nu al besluiten genomen over de aanleg van een of twee extra brug(gen) in Deelgebied 6? De aannames waarop nut / noodzaak zijn gebaseerd zijn nog te onzeker, er is nog geen onderzoek gedaan naar of dit kan en past, er is geen draagvlak vanuit de buurt. 1. Dit gebied is nog niet concreet in ontwikkeling, het is nog onzeker hoe en wanneer dit ontwikkeld zal worden. 2. In hoeverre hangt de besluitvorming samen met ontwikkeling Lunetten CS 2.0?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
141 (vervolg)	Is het reëel/noodzakelijk om bruggen te bouwen zolang nog geen sprake is van Lunetten CS 2.0? 3. De besluitvorming vindt plaats op basis van aannames en modellen. Deze zijn onvoldoende getoetst en onderbouwd. 4. Als er een brug komt ter hoogte van de Karperstraat, moet dit een fietsstraat worden. Wat is het effect hiervan op toekomstige verkeers-bewegingen? Er zal voor dit deel van Hoograven een nieuw verkeersplan moeten komen. Dit nieuwe verkeersplan is er niet. 5. Een dergelijk ingrijpend besluit zou pas genomen moeten worden wanneer er een bewezen urgentie is. 6. Een dergelijk ingrijpend besluit zou pas genomen moeten worden wanneer er maatschappelijk draagvlak is. 2. De aanname is dat er dagelijks 8000 extra fietsers door Hoograven zullen rijden, waarvan 4000 door de Karperstraat. 1. Waarop zijn deze cijfers op gebaseerd? 2. Hoe groot is de onzekerheid/waarschijnlijkheid van deze cijfers? 3. Wat is de meerwaarde van het oostelijke deel van de brug (het deel over de Vaartsche Rijn) voor fietsers? Er is immers geen achterland waardoor een fietsroute door deze wijk sneller zou zijn of fietsers meer zou verspreiden. De snelweg A12 en Waterlinieweg sluiten Hoograven aan de zuid- en oostkant af, fietsers moeten dus meteen weer richting ‘t Goylaan na oversteken van deze brug. 3. De MER (Milieu Effect Rapportage) laat maximaal 4000 extra woningen toe in Deelgebied 5. Toch gaat het project-bureau uit van 6000 extra woningen. 1. Waarom? Welke argumenten bestaan er om 1,5x zoveel woningen te realiseren als de MER aangeeft als maximum? 2. Betekent dit dat ook de aantallen woningen gepland voor Deelgebied 6 zomaar opgehoogd kunnen worden? 4. De verhouding woningen in de verschillende deelgebieden is niet gelijk. In Deelgebied 5 zijn 6000 woningen gepland. In Deelgebied 6 is zijn (nu nog!) 1500 woningen gepland, veel minder dus dan in Deelgebied 5. Toch luidt het advies voor zowel Deelgebied 5 als Deelgebied 6 dat er in beide gebieden twee nieuwe bruggen moeten worden gerealiseerd. Dit staat niet in verhouding tot het aantal woningen. Hoe zit dit? 5. Indien de bruggen en fietsroutes er komen, zal er mogelijk sprake zijn van waardevermindering door aanpassing bestemmingsplan rondom woning. Bijvoorbeeld voor woningen aan de Zeeltstraat met uitzicht op en toegang tot het Ha-mersplantsoen en voor woningen aan de Karperstraat (autovrij, geen parkeerplekken meer, drukke fietsroute). Hoe gaat de gemeente om met eventuele claims voor Planschade? 6. Precies welke flexibiliteit zit er in het principebesluit/omgevingsvisie voor latere wijzigingen cq nieuwe inzichten? (Deze vraag is tijdens de informatie-avonden ook gesteld, maar hierop kregen we wisselende en vage antwoorden. We willen graag een helder en concreet antwoord.) 7. Hoe zou de smalle Karperstraat zulke hoeveelheden fietsers kunnen opvangen op een veilige manier, welke aanpas-singen aan infrastructuur en regelgeving zijn dan nodig?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
141 (vervolg)	BELANG 10 Invloed uitoefenen op de besluitvorming en voorkomen van schijnparticipatie. Tijdens de informatieavonden in februari is door aanwezige gemeenteambtenaren meerdere keren genoemd dat er tot nu toe bewust nog geen participatie met de bewoners van Hoograven heeft plaatsgevonden, omdat dit - volgens de gemeente - pas aan de orde zou zijn op het moment dat de voorliggende plannen gerealiseerd gaan worden. “Participatie is nu nog niet aan de orde; zodra de bruggen gerealiseerd gaan worden, komen we weer bij u langs om gezamenlijk na te denken over de inpassing van de brug.” Deze houding ervaren wij als een zware onderschatting van onze belangen en bezwaren tegen het de huidige plannen voor een extra brug door het Hamersplantsoen ter hoogte van de Karperstraat. Als we pas met de gemeente om tafel kunnen op het moment dat de inpassing aan de orde is van een brug die we niet willen, wordt voorbijgegaan aan de twijfels die we hebben over nut en noodzaak van deze brug en de ernstige aantasting van de leefomgeving rondom het Hamersplantsoen als gevolg van de brug. Als buurtbewoners willen wij invloed uitoefenen op het besluit om een extra brug aan te leggen door het Hamersplantsoen ter hoogte van de Karperstraat. Sterker nog, wij willen voorkomen dat dit besluit worden genomen en maken ernstig bezwaar tegen het voornemen om deze extra brug aan te leggen. TOELICHTING BIJ GEVRAAGDE WIJZIGINGEN GEEN BRUG EN GEEN FIETSROUTE DOOR HET HAMERSPLANTSOEN EN DE KARPERSTRAAT.De inwoners van Hoograven maken bezwaar tegen de de dubbele brug ter hoogte van de Karperstraat en de hierop aansluitende fietsroutes. Als de brug ter hoogte van de Karperstraat er eenmaal ligt, wordt ons park nooit meer hetzelfde en zijn de woonboten weg. Dan is er geen weg meer terug. 1. Onderzoek naar aanpassing en uitbreiding van bestaande bruggen heeft niet uitvoerig plaatsgevonden. Deze bruggen hebben dubbele fietspaden aan beide kanten en zijn er veel meer op ingericht om extra fietsverkeer op te vangen dan de smalle straatjes in de wijk. 2. Er zullen onveilige situaties ontstaan als gevolg van de brug en fietsroute door het Hamersplantsoen, de Verlengde Hoogravenseweg en de Karperstraat. Grote aantallen extra fietsers, scooters (brom- en snorfietsen) en elektrische fietsen leveren gevaarlijke ontsluitingen en knelpunten op in Hoograven. De route ligt precies op de weg die veel kinderen uit de wijk gebruiken om naar de basisscholen (aan de Duurstedelaan) te gaan. Met de komst van een drukke fietsroute is de vraag of onzekinderen nog veilig naar school kunnen gaan. Bijvoorbeeld de situaties op de hoek Verlengde Hoogravenseweg en Karperstraat, en het kruispunt Karperstraat met Hooft Graaflandstraat. 3. De geplande fietsroute telt maar liefst vijf kruispunten waarvan een wijkontsluitingsweg kruisend en een waar vier maal per dag 30 procent van de basisschool bevolking kruist. De midden-lange afstandsfietser koerst over enige jaren nog veel sneller dan nu al het geval is. Dit zal zeker onveilige situaties gaan opleveren. 4. In druk bevaren water als het Merwedekanaal en Vaartsche Rijn kunnen wachtende boten gevaarlijke situaties opleveren, wanneer de afstand tussen de bruggen ongeveer 400 meter is.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
141 (vervolg)	ER IS SPRAKE VAN GEBREK AAN ONDERZOEK OVER DE IMPACT (VEILIGHEID, WOONGENOT, GROEN IN DE WIJK, PARKEEROVERLAST, ETC.) VAN DE PLANNEN VOOR MERWEDEKANAALZONE EN BIJBEHORENDE BRUGGEN, OP DE WIJK HOOGRAVEN. In alle beschrijvingen missen wij het effect van de nieuwe wijk op Hoograven. Sterker nog, de ingehuurde verkeerskundigen van het adviesbureau Goudappel, wisten te meldden dat zij bij het doorrekenen van de verwachte verkeersstromen en hoe deze te verwerken hadden gekeken tot het Hamersplantsoen. Er wordt gesteld dat dit nog niet onderzocht is, omdat de ontwikkeling van Deelgebied 6 pas later plaatsvindt en nog minder zeker is. Echter de adviezen en besluiten die dit jaar worden gedaan, zijn zeer concreet én ingrijpend. De impact van Deelgebied 6 op de wijk Hoograven moet onderzocht worden vóór zulke besluitvorming plaatsvindt, gelijk aan hoe dit ook voor de andere deelgebieden is gedaan. DE GEMEENTE LAAT EEN KANS LIGGEN OM TEGELIJKERTIJD MET DE ONTWIKKELINGEN IN DE MERWEDEKANAALZONE DEELGEBIED 6 OOK VOOR VERSTERKING VAN DE LEEFOMGEVING IN DE AANLIGGENDE WIJK HOOGRAVEN TE ZORGEN. Tijdens de informatieavonden is de indruk ontstaan dat de Gemeente vooral heeft nagedacht over de ontwikkelingen en verduurzaming van de deelgebieden in de Merwedekanaalzone. De aanliggende wijken moeten vooral draagkracht bieden om de ambities voor de MWKZ mogelijk te maken. De beoogde bruggen zijn daar een goed voorbeeld van: de toekomstige bewoners hebben profijt van extra bruggen over Merwedekanaal en Vaartsche Rijn; de huidige bewoners van hoograven moeten de impact van deze bruggen op de leefbaarheid, veiligheid en ontsluiting in de bestaande wijk dragen, zonder dat daar baten in de wijk zelf tegenover staan. Hoograven draagt en levert in. Daar laat de gemeente kansen liggen. Wij vragen de gemeenten nadrukkelijk om kansen voor versterking van de leefbaarheid in Hoograven te onderzoeken en gelijktijdig aan te pakken. Zodat kosten en baten met elkaar in evenwicht zijn. WE ZIJN HET NIET EENS MET DE WIJZE WAAROP DE GEMEENTE DIT PROCES HEEFT INGERICHT. De gemeente zegt: Samen de stad maken. Dat is hier duidelijk niet het geval. Het proces lijkt meer op een overvaltactiek dan participatie. Dit sluit geenszins aan bij de Participatiestandaard van de gemeente Utrecht. 1. De volgorde van besluitvorming is onlogisch en zeer bezwaarlijk. Tijdens de informatie-avonden is door het projectteam gesteld: 1. Over het advies richting de Raad is al besloten, zonder gelegenheid te geven aan bewoners voor vragen, inspraak of participatie. 2. Het advies ‘Bouw twee extra bruggen in Deelgebied 6’ is gebaseerd op onzekere aannames en modellen 3. Vervolgens zal door de gemeente nog dit jaar een besluit worden genomen over de extra bruggen. 4. Pas daarna wordt nagedacht over de inpassing en of het überhaupt mogelijk is om de fietsroutes door de wijk te realiseren. 5. Pas als het besluit er al ligt, krijgen bewoners gelegenheid tot participatie. 2. Gebruik de kennis en ervaring van de ontwikkeling van Deelgebied 5 om beter geïnformeerde beslissingen te maken voor Deelgebied 6, dat immers een andere planning en mate van zekerheid/uitwerking kent. 3. Wij als bewoners voelen ons niet serieus genomen. We zijn pas betrokken nu de plannen klaar zijn. Ook is er in dit voortraject niet constructief gesproken met direct betrokkenen. Denk aan bewoners van woonboten, de bewoners van de Jutfasepunt, de scouting. Dat had uw start voor een buurtgesprek moeten zijn. 4. De wijkberichten zijn niet bezorgd bij alle inwoners van Hoograven. Dit ontneemt bewoners hun recht en de kans om een stem te hebben in dit besluitvormingsproces.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
141 (vervolg)	5. Omdat er zo laat wordt geïnformeerd en er geen gelegenheid meer is tot participatie blijven veel bewoners hangen in boosheid en angst, en kunnen we niet komen tot constructieve gesprekken. We maken ons zorgen over de verwachte parkeeroverlast. Als de plannen doorgaan zullen er in Hoograven meer auto's van buiten de wijk worden geparkeerd, komt er betaald parkeren, wordt het moeilijker om een (gratis) parkeerplek te vinden voor bewoners en hun bezoek, mantelzorgers, etc. In de nieuwe wijk Merwede komt per 3 woningen 1 parkeerplaats (norm 0.3); waarvan ook nog een gedeelte is gereserveerd voor deelauto's en bezoekers. In Utrecht is de parkeernorm nu al ambitieus met 0.7. Er van uitgaande dat dit gehandhaafd blijft in deelgebied 6, zal dat meer parkeeroverlast in Hoograven betekenen en wordt betaald parkeren ingevoerd. DE GEMEENTE LAAT EEN GEBREK AAN VOORUITZIENDE BLIK ZIEN. WIJ VERWIJTEN DE GEMEENTE HET GEBREK VAN EEN VOORUITZIENDE BLIK EN NOEMEN HAAR EERDER KORTZICHTIG EN HELEMAAL NIET OP DE TOEKOMST GERICHT. ER WORDT EEN NIEUW HOLLAND CASINO GEBOUWD, PRECIES OP EEN LOCATIE WAAR EEN HOOGWAARDIG FIETSPAD LANGS DE A12 GELEGD ZOU WORDEN. VIA DE INSPRAAKPROCEDURE VAN HET TRACÉBESLUIT RING OM UTRECHT IS BEDONGEN DAT ER NAAST DE A12 EEN VOLLEDIG GEOUTILLEERDE AAN WETTELIJKE EISEN VOLDOENDE FIETSBRUG KOMT, COMPLEET MET AAN- EN AFVOERROUTE VANAF STRAATNIVEAU, ALTIJD OPEN, DOOR EEN GELUIDWERING VAN ACHT METER HOOG GESCHEIDEN VAN DE A12 EN IDEAAL AANSLUITEND OP EEN VEILIGE VERBINDING ZONDER KRUISINGEN (DE HERAULTSINGEL) OP DE TUNNEL ONDER DE WATERLINIEWEG.	
142	Wij zijn tegen de realisatie van een brug en drukke fietsroute door het Hamersplantsoen en de Karperstraat.Wij willen een groen Hamersplantsoen en rust in dit stuk vanHoograven.....	Zie de paragraaf: 2.6 Bruggen.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
143	Hierbij stuur ik mijn reactie op de in januari 2020 verschenen Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van fietsbruggen ter hoogte van de Zijldiepstraat en de Waalstraat. 1. De omgeving. De Merwedekade en het plantsoen zijn op dit moment nog een relatieve oase van rust en groen in een verder versteende, drukke wijk zonder al te veel bomen en gras. Utrecht is helaas altijd al een stad geweest met veel te weinig groenvoorzieningen als je de stad b.v. vergelijkt met Den Haag en andere grote steden. 2. Wat zijn de plannen. Een nieuwe wijk aan de overkant van de Merwedekade met een ongekende huisdichtheid. Uitgerekend is dat er ongeveer 302 huizen op 1 hectare worden gepland. Dit zijn in de bestaande wijk ongeveer 71 huizen per hectare. Er zijn in de nieuwe wijk verder heel weinig straten gepland en is er dus veel te weinig ruimte voor de meegebrachte auto. Bewust beleid blijkbaar maar in de praktijk absoluut niet haalbaar. Ontsluiting van de nieuwe wijk door de aaanleg van een groot aantal dure bruggen en verder de plannen voor een fijnmazig fietsnetwerk. 3. Transparantie en duidelijkheid. Waarom is het zo moeilijk om burgers en gemeenteraadsleden correct te informeren. De recente MER gaat uit van 6.000 extra woningen in de nieuwe wijk. De bruggenstudie gaat uit van de bouw van 10.000 extra woningen. Hoe verklaart u dit verschil en wat zijn nu de correcte uitgangspunten. Waarom wordt er verder geen ruimte geboden voor een second opinion. Verder zitten er in de cijfers en plannen veel aannames en zijn er veel te weinig solide onderbouwingen. Hoe kunnen bestuurders op basis van deze gegevens dan een correcte afweging maken en de gevolgen voor de wijk op een normale manier in kaart brengen. 4. De gevolgen. Een enorme toename van verkeersbewegingen. Daardoor een toename van onveilige situaties en de kans op ongelukken. Veel meer filevorming, waarbij je nu al kunt zien dat de bestaande grote bruggen in de ochtend en avondspits volkomen vast staan. Invoering betaald parkeren in de hele wijk. Helaas noodzakelijk door deze plannen want anders wordt deze kant van de Merwede overspoeld door parkeerders van de overkant. De nieuwe bewoners zullen toch de auto meenemen. De gewenste parkeerdichtheid in de nieuwe wijk van 3 woningen en 1 parkeerplek mag dan wel een streven zijn maar gaat in de praktijk helaas niet werken om de auto uit de wijk te houden. Hij wordt gewoon aan de andere kant van het kanaal neergezet, perfect ontsloten door de aanleg van de nieuwe bruggen. Een fijnmazig fietsnetwerk is altijd goed om te hebben maar de omliggende wijken zijn dan weer niet goed ontsloten en de fietser loopt daar dus weer in de volgende fuik. Ik vergelijk het altijd dan maar weer met Den Haag waar de A 12 snelweg gewoon uitkomt in de binnenstad met de nodige gevolgen van files en vervuiling. De Merwedekade krijgt gevaarlijke kruisingen bij de extra op dit moment geplande bruggen. Een aantal woonboten moet weg. Triest voor de huidige bewoners en waar moeten ze heen. Voor de gebruikers van het Merwedekanaal zoals roeiers, de scouting en de grote varende schepen uit de Veilinghaven vormen deze extra geplande bruggen obstakels.De extra geplande bruggen zullen de relatieve rust in het Merwedeplantsoen volkomen doorbreken zowel letterlijk als figuurlijk. Een totaal ongewenste situatie in de Waalstraat bij de lagere school waar het in de ochtend en de middag al erg druk en gevaarlijk is. 5. Alternatieven. Dat er meer huizen gebouwd moeten worden i.v.m. de huidige woningnood lijkt mij duidelijk, maar wat er hier gebeurd is grensoverschrijdend. Kijk naar alternatieve locaties tussen Utrecht en Houten en Utrecht en Nieuwegein. Bouw aan de overkant minder woningen en plan extra groen. Een stad als Utrecht moet meer groene longen hebben en niet vervallen in een megalomaan project van een aantal bestuurders en projectontwikkelaars.	Zie de paragrafen: 2.3 Ambities omgevingsvisie deel 2, 2.4 Milieueffectrapportage (planMER), 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4 Impact op de omgeving van Rivierenwijk, 2.9.2 Parkeeroverlast, 2.10.1 Aantallen woningen en dichtheid, 2.11 Woningbouwprogramma.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
144	Hierbij wil ik graag als bewoner van de Julianaweg in Hoograven mijn inspraakreactie geven op uw plannen voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Specifiek wil ik ingaan op uw plan om ter hoogte van het Hamersplantsoen/ Karperstraat een fietsbrug aan te leggen en een fietspad door het Hamersplantsoen. Naar mijn idee zou uw plan een grote aantasting zijn van de kwaliteit van de leefomgeving. Het pad is formeel een fietspad. Naast een groot aantal fietsen zullen alleen ook vele soorten tweewielers en voertuigen van het pad gebruik gaan maken inclusief pedelecs, snorfietsen en scooters. Het Hamersplantsoen en het gebied naast de Vaartsche Rijn is nu een rustige plek in de wijk waar veel mensen samen komen, kinderen spelen, evenementen plaatsvinden, jongeren kunnen voetballen. Het is nu een plek waar hoofdzakelijk alleen gewandeld wordt en waar veel kleine kinderen en jonge ouders hun tijd rustig kunnen doorbrengen. Een fietspad met bijkomend verkeer zoals hiervoor aangegeven past daar totaal niet bij. Daarnaast ben ik van mening dat deze brug en fietspad totaal overbodig is als er ook andere bruggen nog in de buurt worden aangelegd. Fietsers kunnen makkelijk hun weg vinden als ze een brug hebben ter hoogte van Neerlandia en van daaruit hun weg vervolgen via de Hooft Graaflandse weg. Ik hoop dat deze reactie voldoende reden is om van deze plannen af te zien en betere alternatieven voor te leggen.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.5 Hoograven.
145	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
146	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 79. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 79.
147	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
148	Naar aanleiding van ruis in onze wijk stuur ik u dit bericht. Als bewoner van Rivierenwijk is het veronrustend te zien en lezen over de ontwikkelingen rondom het project Merwedekanaalzone. Ik wil u er graag op wijzen dat dit project zeer belastend zal zijn voor onze wijk. Rivierenwijk staat bekend om haar rustige, groene en vriendelijke omgeving. Tot dusver ervaar ik weinig overlast aan fietsers en autoverkeer. Ik woon aan de hoofdweg Balijelaan en ervaar geen problemen in het fietsverkeer. Naast het aanleggen van de bruggen, extra verkeer, etc, zou ik graag mijn verontrusting voor het betaald parkeren willen uiten. Ik heb begrepen dat de gemeente hier nog over in beraad is, maar het ernaar uit zal zien dat er betaald parkeren, dan wel parkeren met vergunning, komt in onze wijk om ervoor te zorgen dat de nieuwe bewoners van Kanaleneiland geen gebruik zullen maken van onze vrije parkeergelegenheden. Waarom zou u dit parkeerprobleem, dat u creëert rondom dit nieuwbouw project, willen verspreiden naar de omliggende wijken? Er zijn ook mogelijkheden als een ondergrondse parkeergarage of een parkeergarage gebruiken/laten bouwen op loopafstand van de zone waar uitsluitend bewoners van de zone (en hun bezoekers) mogen parkeren. Er zijn tegenwoordig zo veel mogelijkheden! Het zou niet zo moeten zijn dat men in Rivierenwijk dient te betalen voor hun parkeerplek, omdat er aan de andere kant van het kanaal een nieuwe “autovrije” zone wordt gebouwd. Wij worden dan automatisch belast met extra kosten, terwijl hier niet om is gevraagd en ook zeker niet zal bijdragen aan een betere leefomgeving. Middels deze e-mail wil ik uiten dat ik tegen betaald parkeren in Rivierenwijk ben en van mening ben dat dit nieuwbouwproject geen dergelijke invloed zou moeten hebben op onze wijk. Ik ontvang graag een bevestiging van ontvangst en word graag op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen rondom het parkeerprobleem.	Zie de paragrafen: 2.9 Parkeren, 2.9.1 Lage parkeernorm, 2.9.2 Parkeeroverlast.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
149	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 72. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 72.
150	Ik heb grote bezwaren tegen de realisatie van een brug en een fietsroute door het Hamersplantsoen en de Karperstraat. Deze brug en fietsroute betekenen een ernstige aantasting van de sociale cohesie in de wijk, stedelijk groen, speel- en recreatiemogelijkheden, veiligheid en leefbaarheid in en rondom het Hamersplantsoen. Bovendien ontstaan hierdoor in de wijk grote uitdagingen om het verwachte grote aantal fietsers, scooters (brom-/ snorfiets) en elektrische fietsen door de wijk te loodsen. Op de Verlengde Hoogravenseweg, waar ik woon, passeren nu al grote aantallen fietsers, die het leefklimaat in de straat aantasten. Als dat aantal nog verder toeneemt heeft dat zeker gevolgen voor de leefbaarheid en veiligheid. Voorts bepleit ik een actieve betrokkenheid van onze wijk in de planontwikkeling en besluitvorming, bijvoorbeeld via de Beheergroep Hamersplantsoen. De wijk wil nauw betrokken zijn in de fase van besluitvorming als in de fase van inpassing.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.5 Hoograven, 2.15 Participatie.
151	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 150. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 150.
152	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 150. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 150.
153	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
154	Onlangs is op de website van de gemeente Utrecht de omgevingsvisie deel 2 en het voorlopig ontwerp stedenbouw-kundig plan(VOSP) Merwede gepubliceerd. Hierbij wordt de mogelijkheid geboden om te reageren. Als bewoner van Merwede (inwoner Lux et Pax) maak ik graag van deze mogelijkheid gebruik. In grote lijnen ben ik positief over de inhoud van de omgevingsvisie en het VOSP. Op één punt vind ik het VOSP echter onduidelijk. Het betreft de afstand van de nieuwbouw van bouwblok 4 t.o.v. het bestaande appartementencomplex Lux et Pax. Ik heb hierover contact opgenomen met dhr. M. Haak, strategisch projectmanger team Merwedekanaalzone. Dhr. Haak geeft aan dat deze afstand ca. 16 meter zal betreffen en dat dit in het definitief ontwerp stedenbouwkundig plan (DOSP) zal worden vastgelegd. Met het oog op de lichtinval en privacy voor de huidige bewoners van Lux et Pax verzoek ik u in het ontwerp bestemmingsplan op te nemen dat de afstand tussen het appartementencomplex Lux et Pax en de nieuwbouw van bouwblok 4 inderdaad tenminste 16 meter bedraagt.	Specifiek antwoord: Dit verzoek zal worden afgestemd met het betrokken stedenbouwkundige team en de opstellers van het ontwerp bestemmmingsplan. Voorafgaand aan de inspraak is met deze inspreker hier ook al contact over geweest. Bij de vrijgave van de reactienota zal ook het naar aanleiding van de inspraak het aangepaste Stedenbouwkundig Plan Merwede worden gepubliceerd op de website van de gemeente.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
155	Als bewoner van de Zeeltstraat wil ik mijn bezwaar kenbaar maken tegen de realisatie van een brug en een fietsroute door het Hamersplantsoen en de Karperstraat. Deze brug en fietsroute betekenen een ernstige aantasting van de sociale cohesie in de wijk, stedelijk groen, speel- en recreatiemogelijkheden, veiligheid en leefbaarheid in en rondom het Hamersplantsoen. Bovendien ontstaan hierdoor verderop in de wijk grote uitdagingen om het verwachte grote aantal fietsers, scooters (brom-/ snorfiets) en elektrische fietsen door de wijk te loodsen. Daarom pleit ik voor het behoud van het HAMERSPLANTSOEN in zijn huidige vorm: groen, veilig, druk bezocht en veel gebruikt door mensen uit de hele wijk, van alle leeftijden en culturen, een plaats voor spelen, ontmoeten, sportgroepjes, buurtpicknicks, markten, kinderfeestjes en meer. Daarnaast zou ik ook graag zien dat onze wijk actief betrokken wordt in de planontwikkeling en besluitvorming, bijvoorbeeld via de Beheergroep Hamersplantsoen. Wij willen als wijk zowel betrokken zijn in de fase van besluitvorming (of, welke, hoeveel bruggen) als in de fase van inpassing (hoe de eventuele toekomstige brug(gen) en fietspaden vorm krijgen in de wijk. Samenvattend: Nu geen ‘ja’ te zeggen tegen de brug ter hoogte van de Karperstraat, en een fietsroute door het Hamersplantsoen en verder de wijk in. De inspraakreactie van de Beheergroep Hamersplantsoen mee te nemen in de herziening van de huidige plannen en het advies aan de Raad voor de Merwedekanaalzone Deelgebied 6 en de beoogde verbindingen met Hoograven en in het bijzonder de brug ter hoogte van de Karperstraat.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.5 Hoograven, 2.15 Participatie. Specifiek antwoord: Het Team Merwedekanaalzone neemt na vrijgave van de reactienota door het College van B&W contact op met de Beheergroep Hamersplantsoen.
156	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
157	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
158	Hierbij stuur ik u mijn reactie op de in januari 2020 verschenen Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van fietsbruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat. Bovendien heeft mijn inspraakreactie betrekking op de te verwachten parkeerdrukte in de Rivierenwijk, milieu-effecten van de nieuwe wijk, sociale cohesie in de bestaande en de nieuwe wijk. MER. De recente MER gaat uit van 6000 extra woningen in de drie deelgebieden, waarvan 4000 gepland staan in deelgebied 5, naast de bestaande MAX, PAX en LUX. De Bruggenstudie is echter gebaseerd op de bouw van 10.000 extra woningen in de drie deelgebieden. De studie berekent op grond van 10.000 woningen de noodzaak van 5 extra bruggen in de deelgebieden 4, 5 en 6, waaronder 2 extra in deelgebied 5. Hoe verklaart u het feit dat er niet wordt uitgegaan van het aantal woningen in de nu gepresenteerde MER? Bereikbaarheid en mobiliteit De nieuwe wijk zal autoluw worden en het gebruik alsook het bezit van een auto zal worden ontmoedigd. U wilt dit bereiken door de nieuwe bewoners vooral te laten fietsen en door een aanbod van OV en deelautos. Deelautos Zelf heb ik al een aantal jaren bewust geen auto. Mijn ervaring is dat deelautos tegen de verwachting in relatief duur zijn. Zeker voor langere afstanden. Gewone huurauto wint het vaak qua kosten en service. Dus deelautos zijn niet voor alles en iedereen een oplossing. Zeker voor een meerpersoons huishouden met kinderen. De economisch minder sterken in de nieuwe wijk en in de Rivierenwijk zullen straks buiten de boot cq auto vallen. Voor hen zijn de alternatieven aan OV en deelautos onbetaalbaar en zo wordt voor hen de leefbaarheid ernstig beperkt met de komst van de nieuwe wijk als, zoals ik heb vernomen, er plannen zijn om de autoluwe of autovrije zone ook naar de Rivierenwijk uit te breiden. Zie ook: https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/bard-van-de-weijer-ging-vandiesel- naar-deelauto-een-goede-zet~b909c897/ Aantal autoritten en parkeerproblematiek Rijkswaterstaat stelt duidelijk dat het aantal autoritten met de invoer van deelautos niet per definitie afneemt, zie citaat verderop. Hoe kunt u deze conclusie en het advies van een zo gerenommeerd instituut naast u neerleggen? Op welke cijfers berust uw berekening dat een parkeerplek percentage van 0,3 realistisch en werkbaar is? Waarom heeft uw ingehuurd adviesbureau wel gelijk en Rijkswaterstaat niet? Ik ben absoluut niet voor ongebreidelde groei van autobezit. Zoals ik schreef heb ik nu bewust geen auto, maar de uitvoering van de plannen moeten wel realistisch zijn. Nieuwe bewoners zullen ondanks het wensdenken van de planners van de nieuwe stadswijk toch voor een auto kiezen als hun persoonlijke (werk-)situatie erom vraagt. Zij kunnen dan niet opeens binnen Utrecht verhuizen. Waarnaartoe ook? De reacties van de bewoners van de Rivierenwijk zijn realistisch. Wij vrezen een niet te beheersen druk op onze wijk wat parkeeroverlast betreft. En de toegankelijkheid van onze wijk door de onnodige bruggen maken dat het wel héél makkelijk wordt om de problemen op onzewijk af te wentelen! Reactie Rijkswaterstaat op acceptatie rapport mobiliteit 3.4 Concept notitie en autobezit Er dient onderscheid gemaakt te worden naar autobezit, autobeschikbaarheid en autogebruik. Een lager autobezit hoeft niet per definitie tot een lager autogebruik te leiden. Met deelauto's neemt het aantal autoritten niet per definitie af. Zoals eerder is aangegeven is een dalende trend voor autobezit plausibel voor enkel het centrumgebied (binnen de singel) en stationsgebied in de stad Utrecht. Voor deze gebieden is een instelling van 0,8 prima voor de Referentiesituatie.	Zie de paragrafen: 2.4 Milieueffectrapportage (planMER), 2.5.2 Innovatieve mobiliteitsstrategie, 2.6.1 Verbeteren huidige bruggen, 2.6.2 Noodzaak extra bruggen, 2.6.4 Bruggen Waalstraat en Zijldiepstraat, 2.7 Bruggen onderbouwing, 2.8.4 Impact op de omgeving van Rivierenwijk. Specifiek antwoord: Graag beantwoorden we ook uw vraag m.b.t. wateroverlast. Het opvangen van hemelwater wordt op verschillende manieren geregeld waardoor een robuust systeem ontstaat dat wateroverlast bij noodweer voorkomt: • hemelwater wordt zoveel mogelijk opgevangen en tijdelijk vastgehouden op groene daken en binnenterreinen in de bouwblokken. • De openbare ruimte wordt zo groen mogelijk ingericht. Het hemelwater kan daarheen stromen en het groen kan het water tijdelijk vasthouden waar het vervolgens in de bodem infiltreert. • Daarnaast wordt een dubbel rioolstelsel aangelegd waarbij één riool voor hemelwater, een zogenaamd IT-riool. Dit is een infiltratie riool, een buis met gaten waardoor het water kan langzaam de bodem in kan lopen. Wanneer er heel veel regen valt in korte tijd of de bodem verzadigd is bij langdurige regenval, stroomt het water ook direct door de buis verder. • Tot slot komt het water uit op het oppervlakte water van het Merwedekanaal of in de diagonaal door het plan lopende waterloop. Dit is een bestaande kavelsloot die wordt opgewaardeerd en gekoppeld aan het watersysteem in Transwijk. Hierdoor verbetert de doorstroming en waterkwaliteit en ontstaat een robuust systeem dat uiteindelijk uitkomt in het Amsterdam Rijnkanaal.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
158 (vervolg)	Voor de overige (woon)wijken van Utrecht geldt dan het getal van 0,96. Deze verlaging van 1,02 naar 0,96 voor 2030 is al forst gezien de geconstateerde economische groei van de laatste jaren, en de trend dat het aantal huishoudens (sterk) toeneemt omdat het aantal 1- (en 2-) persoonshuishoudens in de stad Utrecht sterk stijgt. In het model Beleid2030 kunnen dan de sterkere afnames van het autobezit worden opgenomen. Een afname van 1.02 naar 0,80 tussen 2015 en 2030 voor het gebied binnen de Ring is echte een hele grote stap. Tabel B4.02: Graag onderscheid naar rijrichting, en de tijdseenheid erbij vermelden. De conclusie die getrokken wordt is wel heel erg politiek gekleurd. Zoals de conclusie nu is geformuleerd, kunnen wij deze niet onderschrijven. Hou het inhoudelijk Ondergrondse warmte centrale en Climate change Climate Change is een realiteit en betekent niet alleen maar kans op toenemende hitte en droogte, maar ook het tegenovergestelde: enorm, niet gekende hoosbuien en aanhoudende natheid. Door de dichtheid aan bebouwing en de ondergrondse warmte centrale vraag ik me af hoe u wateroverlast bij ongekend, maar wel te verwachten noodweer wilt voorkomen? Is hier rekening mee gehouden en wat zijn de maatregelen? Wat heeft de warmte centrale voor gevolgen voor de vissen, de planten en het zuurstofgehalte in het Merwedekanaal? Bestaande bruggen In februari 2018 werd een motie aangenomen in de gemeenteraad, dat er onderzoek gedaan moest worden naar de mogelijkheden van de bestaande Socrates- en Balijebrug en een eventuele uitbreiding hiervan. Uit dit onderzoek zou moeten blijken of er in de toekomst géén dan wel maximaal 1 extra brug noodzakelijk was. In de verschenen rapporten is nergens sprake van dergelijk diepgaand onderzoek. Waar zijn de resultaten van dit gevraagde onderzoek? Waarop baseert u, zonder dergelijk onderzoek, uw aanname dat de bestaande bruggen moeten worden ontzien door het plaatsen van extra bruggen? Onderbouwing en cijfers. Nergens in de gepresenteerde rapporten is een onderbouwing noch daarbij horende cijfers te vinden voor de advisering van de 2 extra bruggen in deelgebied 5. Hetzelfde geldt voor de extra bruggen in deelgebied 4 en 6. De adviezen zijn gebaseerd op aannames voor verkeersbewegingen (waaronder fietsbewegingen) anno 2030. Waarop zijn die aannames gebaseerd? Waarom krijgen gemeenteraadsleden en bewoners de cijfers niet te zien? Waarom worden de mogelijkheden tot een second opinion/alternatief plan geblokkeerd? Hoe kunnen het college en de gemeenteraadsleden op grond van slechts aannames een verantwoord besluit nemen? Aannames van ruim 14.000 fietsers per dag over de Balijebrug en 17.000 over de Socratesbrug in 2030 worden in de rapportage bestempeld als niet wenselijk. Overigens is nergens te vinden dat de bestaande bruggen deze getallen niet aankunnen. In het plan wordt derhalve gekozen voor een vermindering naar ruim 4.500 fietsers over de Balijebrug en 9.000 over de Socratesbrug. Het verschil wordt ondervangen door 8000 fietsbewegingen door de Waalstraat te laten gaan en 5400 door de Zijldiepstraat via de geplande extra bruggen. Bestaande bruggen, die gebouwd zijn voor fiets- en autoverkeer, worden ontzien door grotere aantallen fietsers door de Rivierenwijk te jagen. Een wijk, die er niet opgebouwdis of kan worden door wat voor aanpassingen ook. Hoe verklaart u dit? Effecten. De effecten op de leefbaarheid in Rivierenwijk van de twee extra bruggen in deelgebied 5 worden nergens genoemd in de rapportage. Een goed functionerende wijk, waar mensen prettig wonen, wordt opgeofferd aan een nieuw te bouwen wijk aan de overkant. Stadsbelang gaat blijkbaar boven wijkbelang. Een aantal woonbootbewoners moet weg voor de bruggen. Omliggende woonboten gaan last ondervinden van het verkeer over de extra bruggen.	Een T=10 bui van 45mm regen komt 1x per 10 jaar voor en kan voor 100% worden vastgehouden en verwerkt worden in het gebied (zowel in de bouwblokken en in het openbaar gebied). Daarnaast kan de openbare ruimte een extreme T=100 bui van 80 mm regen verwerken in een uur zonder dat schade ontstaat door instromend regenwater aan gebouwen of gevoelige objecten (bijvoorbeeld nutsvoorzieningen). Een extreme bui van 80mm komt één keer in de 100 jaar voor. In de ontwerpfase wordt dit systeem verder uitgewerkt.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
158 (vervolg)	Dat er geen draagvlak in Rivierenwijk is duidelijk. Er werden wethouder Diepeveen in 2019 2000 handtekeningen tegen de extra bruggen aangeboden. Rivierenwijkers stuurden vele mails aan gemeenteraadsleden, plakten vele gele briefjes en lieten zich horen op voorlichtingsavonden. Daarnaast voerden ze actie. Het door de gemeente ingehuurde onderzoeksbureau Urbanos doet naar mijn idee zeer minimaal onderzoek naar de mening van de bewoners. Waalstraat De geplande extra brug in de Waalstraat zal leiden tot een enorme extra druk op de nu al zwaarbelaste straat. Het is de in- en uitvoegende straat voor het autoverkeer naar en uit de wijk. Iedere morgen en middag is er sprake van een enorme drukte bij de Gertrudisschool op de hoek van de Waalstraat en het Merwedeplantsoen. De van buiten de wijk komende parkerende auto's bezetten de smalle straat, De rotonde met de Rijnlaan leidt nu al tot levensgevaarlijke situaties. Daar worden in de toekomst nog 8000 fietsers (scooters incluis) aan toegevoegd. Een fietsstraat zal deze zware belasting geenszins oplossen. Hoe gaat de Waalstraat er uitzien in de toekomst? Rotonde Waalstraat/Rijnlaan Nergens staat uitgelegd waar die fietsers/brommers naartoe gaan? Hoe kan de rotonde bij de Waalstraat/Rijnlaan zo een enorme stroom fietsers aan zonder het bus en autoverkeer op de Rijnlaan te hinderen en doorstroming aldaar te blokkeren? Het zal tot onveilige situaties leiden! Kruispunt Rijnlaan/Balijelaan/Vondellaan Hoe gaat u om met te verwachten drukte op het kruispunt Rijnlaan/ Balijelaan/ Vondellaan. Daar is het nu al vaak erg druk en er is een erg onoverzichtelijke situatie wat fietsbewegingen betreft. Bij géén van de voorlichtingsavonden werd hier een duidelijk en onderbouwd antwoord op gegeven. Daarom stel ik deze vragen wederom. Want het is onbegrijpelijk dit soort ingrijpende veranderingen voor een gehele wijk door te willen voeren zonder helder inzicht in de werkelijke gevolgen en hoe met te verwachten knelpunten zal worden omgegaan. Zijldiepstraat De Zijldiepstraat bezit een knik, komt uit op de Hunzestraat en gaat vandaar naar de Rijnlaan. Wat hebben de geplande fietsers over de extra brug hier te zoeken? Waar willen ze heen? Hoe moeten bovengenoemde straten deze stroom, die in omvang even groot is als de stroom op de bestaande bruggen, veilig verwerken? Fijnmazig fietsnetwerk. In het verleden was het argument voor de geplande extra bruggen dat de nieuwe wijk Merwede op die manier ontsloten moest worden. De laatste maanden lijkt er een ander argument te zijn voor de extra bruggen. Niet de ontsluiting van de nieuwe wijk maar het beoogde fijnmazige fietsnetwerk is de reden om extra bruggen te bouwen. Recreatief fietsen door de Rivierenwijk, ten koste van het woongenot van bewoners? De noodzaak van de bruggen is voor mij nergens aangetoond. Wel wordt mij steeds duidelijker dat het een wens is, die koste wat kost uitgevoerd moet worden. Is het fijnmazig netwerk inmiddels al goedgekeurd door de gemeenteraad? Wat zouden recreatieve fietsers willen vinden in de Rivierenwijk? Afstand tussen de bruggen. De bruggen in de Heycopstaat, de Balijebrug en de brug in de Waalstraat beslaan 600 meter: 200 meter per brug. Het uitgangspunt van de, overigens niet wettelijke, CROW waarde wordt hiermee flink overschreden: 300 tot 500 meter afstand tussen twee bruggen. Een richtlijn, geen eis. Wat is de noodzaak van de twee geplande bruggen op deze korte afstanden? Hoe verhoudt zich dat tot de CROW richtlijnen? Wat is de noodzaak van 7 bruggen over 1.7 km, Hoe verhoudt zich dat tot de CROWrichtlijn? Bestaande fietsroutes. De Kanaalweg aan de overkant van het Merwedekanaal is een al bestaande, veilige, zeer snelle fietsroute naar het Centraal Station. Men kan via de Balijebrug naar Station Vaartsche Rijn en verder doorsteken.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
158 (vervolg)	Vijf extra bruggen, die moeten aanlanden op de Kanaalweg, zullen de organisch ontstane snelle fietsroute doorkruisen en minder veilig maken. Dit betekent geen verbetering van het fietsroutenetwerk maar een verslechtering door optredende knelpunten. Waarom wordt een bestaande snelle fietsroute aangetast? Hoe gaat u de door de aanlanding van de extra bruggen ontstane knelpunten voorkómen dan wel oplossen? Er is een voor fietsverkeer uit Nieuwegein organisch ontstaan paadje om de Balijebrug op te rijden. Er blijken mogelijkheden om de Balijebrug makkelijker toegankelijker te maken te bestaan. Verder wordt de lus op dit moment gewoon benut. De brug van Kanaleneiland naar Papendorp (Prins Clausbrug) heeft de afgelopen jaren een lus gekregen zodat fietsers ook op die manier de weg langs het water kunnen bereiken. Waarom is de lus bij de Balijebrug een probleem terwijl er onlangs van hetzelfde principe nog gebruik is gemaakt? Waarom wordt een makkelijkere opgang aan beide kanten van de Balijebrug niet onderzocht Groen en luchtkwaliteit Door velen is het geringe groen in de wijk aangegeven. Ons geringe groen, het veelgebruikte Merwedeplantsoen, wordt ernstig aangetast door aanlandende extra bruggen. Het bomenbestand is uniek. Het geplande park in de nieuwe wijk kan bij lange na de te kappen bomen niet compenseren. Bovendien is al lang bekend dat de luchtkwaliteit in onze wijk nu slecht is en boven de EU norm ligt. Hoe wilt u een betere luchtkwaliteit bereiken en aan de EU normen voldoen? Financiën Wie gaat deze miljoenen verslindende, zinloze bruggen betalen? Beweegbare bruggen zijn zowel in aanschaf als in onderhoud peperduur. De gemeente kan met dit geld heel veel écht nuttige dingen doen in de stad. Tot slot. De aannames in de rapporten zijn gebaseerd op niet meer dan een globale indicatie. In Nederland bestaan geen betrouwbare fietsmodellen. Hoe kan men besluiten over extrabruggen met zo'n vergaande impact, gebaseerd op aannames, zonder een draagvlak in de Rivierenwijk, zonder aantoning van de noodzaak van de extra bruggen, zonder onderbouwing met cijfers, zonder onderzoek naar de bestaande bruggen en hun mogelijke uitbreiding. Ik pleit derhalve met nadruk bij u, het college en de gemeenteraadsleden, voor géén extra bruggen in de Waalstraat en de Zijldiepstraat op grond van hierboven benoemde argumenten. Laat de bestaande Balijebrug en Socratesbrug verbindingsbruggen zijn!	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
159	Hierbij wil ik graag reageren op de plannen zoals deze zijn voorgelegd. Ik sluit mij volledig aan bij de petitie/ visie die door de beheergroep Hamersplantsoen is opgesteld en nog naar u zal worden toegestuurd. Daarnaast heb ik nog enkele persoonlijke opmerkingen/vragen. Waarbij mijn reactie met name gaat over het plan om 1 van de bruggen aan te laten landen ter hoogte van de woonboten/Salamanderpad en via het Hamersplantsoen een fietspad aan te leggen richting de Karperstraat. Achtergrond: # Met ingang van november 92 wonen wij met veel plezier op het adres Zeeltstraat XXX. Het betreft een koopwoning, waarbij de tuin grenst aan het Hamersplantsoen. # Bij aankoop van onze woning in 1992 is vermeld dat het Hamersplantsoen zal blijven zoals het is en geen andere bestemming zal krijgen. # In 1994 zijn wij samen met aantal buren in gesprek geweest met de gemeente over mogelijke uitbreiding van de tuinen met ca 2/3 meter; 1 van de redenen van afwijzing was dat het een “aantasting van het beschikbare groen zou zijn”. # In 1997 is na periode van hevige overlast het Hamersplantsoen heringericht, met daarbij als belangrijkste doel om de veiligheid en sociale cohesie in de buurt te vergroten. # Periode daarna tot op heden worden er door de beheergroep en andere buurtbewoners diverse activiteiten ondernomen om het Hamersplantsoen voor de hele buurt een prettige en veilige plek te laten zijn. # In 2019 zijn in overleg tussen gemeente en bewoners plannen gemaakt voor “vergroening en meer biodiversiteit van het Hamersplantsoen”. Begin van de uitvoering van deze plannen start voorjaar 2020 (nu dus!) en zal gedurende een periode van ca 10 jaar bestaan uit diverse ingrepen aan bomen, struiken en andere maatregelen. Vragen: 1. Is de projectgroep/ gemeenteraad op de hoogte van het belang dat zowel de gemeente als bewoners hechten aan de vergroening en biodiversiteit van het Hamersplantsoen? 2. Is de projectgroep/ gemeenteraad op de hoogte van de kosten welke deze maatregelen met zich meenemen? 3. Heeft de projectgroep bij het ontwikkelen van de visie hier rekening mee gehouden? 4. Hoe kijkt de projectgroep/ gemeenteraad aan tegen wijziging van haar eigen standpunt m.b.t. “aantasting van het beschikbare groen”? (Gemeente haar eigen standpunt in 1994 is dat 2/3 meter tuinuitbreiding een aantasting is van beschikbare groen – in 2020 is blijkbaar een geasfalteerd fietspad van ruim 5 meter dit niet) 5. Heeft de projectgroep/ gemeenteraad rekening gehouden met planschade wegens waardevermindering van onze koopwoning? a. En zo ja, hoe wordt hiermee omgegaan? b. Zo nee, waarom niet? 6. Hoe gaat de projectgroep/ gemeenteraad de komende periode mij als bewoner en belanghebbende tijdig betrekken bij de (vervolg)plannen?	Zie de paragrafen: 2.6.2 Noodzaak extra bruggen?, 2.6.5 Bruggen Karperstraat en Overijssellaan, 2.8.5 Hoograven, 2.13.2 Waardedaling woningen, 2.15 Participatie. Specifiek antwoord: Goed dat u ons wijst op de plannen om biodiversiteit te vergroten in het Hamerplantsoen. Wij zoeken zeker nog contact met de actieve bewonersgroep Beheer het Hamerplantsoen.
160	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
161	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
162	Met dit schrijven wil ik bezwaar maken tegen het aanleggen van 2 fietsbruggen naar Hoograven zuid, zoals beschreven in Merwedekanaalzone deelgebied 6, vanwege redenen hieronder vermeld. Nog een eerste opmerking vooraf betreft het informeren van ons als wijkbewoners van Hoograven zuid over de plannen. Ik begrijp niet waarom wij niet bij de eerste voorlichtingsbijeenkomsten in november 2019 zijn uitgenodigd en pas bij het buurtgesprek op 11 februari jl. werden betrokken. Trouwens uw uitnodiging voor het buurtgesprek werd niet gezonden aan de bewoners van Hoograven zuid, die wonen tussen de Waterlinieweg en de Hooft Graaflandstraat. Zij zullen ook te maken krijgen met een grote fietsersstroom. 1. Voor de fietsbrug en vervolgens de aansluiting op de Karperstraat wordt het Hamersplantsoen opgeofferd,waardoor een belangrijk speelgebied voor kleine kinderen en de scholen verdwijnt. Daarnaast is dit stukje groen voor ons als wijkbewoners belangrijk, zeker als we naar achter in de wijk willen gaan zonder een fietsende barrière tegen te komen. 2. De fietsbrug wordt op hoogte gebracht, zodat de varende sport geen hinder zal ondervinden. Prima. Dit houdt wel in dat afhankelijk op welke plaats de brug exact wordt geplaatst, de privacy van de bewoners van de appartementen gelegen aan het Hamersplantsoen, wordt geschonden. 3. Trouwens, bij de verkoop van de appartementen Zeeltstraat XX t/m. (bouwnummers XX t/m. XX) eind 1987 werd ons een vrijblijvend uitzicht op een strook groen beloofd van minimaal 40 meter. Ik neem aan dat u daarmee rekening houdt. 4. In het buurtgesprek werd ons een fietsactiviteit van 10.000+ per etmaal voorspeld. Indien deze fietsers door de smalle Karperstraat moeten gaan, wordt de route naar de Zeeltstraat waar ik woonachtig ben zwaar verstoord, aangezien dit vanaf de Waterlinieweg onze toegangsroute met de auto is vanwege het eenrichtingsverkeer in de wijk. Trouwens voor de bewoners van de Karperstraat is dit gezien de smalle weg een vreselijk vooruitzicht. 5. De doorgaande fietsersstroom in onze woonwijk met alleen smalle straten en eenrichtingsverkeer is voor onze wijk van geen enkele nut, aangezien wij geen bestemming zijn voor deze fietsers. 6. In de voorlichting wordt voortdurend gesproken over de voordelen van het fietsen en het openbaar vervoer. Helaas blijkt dat daarbij alleen naar de voordelen voor de Merwedekanaalzone worden gekeken (beloften worden gedaan) en niet naar de nadelen die Hoograven gaat ondervinden. Aangezien er geen MER voor Hoograven zuid is opgesteld, is uw plan slechts uit 1 gezichtspunt opgesteld en zijn de behoeften van de wijkbewoners van Hoograven totaal vergeten. 7. In het laatste decennium is het OV in Hoograven zuid achteruitgegaan. Op late avonden en in de weekenden is de mogelijkheid van ons OV alleen nog maar gericht op Utrecht Jaarbeursplein. Eerder hadden we lijn 6 naar Hoograven zuid en lijn 1 naar Lunetten, zodat alle NS punten in onze buurt altijd bereikbaar waren zowel op weekdagen als in weekeinden en dat is nu niet meer zo. Ik geef u hierbij de details van de huidige situatie. Op werkdagen en zondagen kunnen we via lijn 47 station Vaartse Rijn en CS Jaarbeurszijde bereiken vanaf de C. Erzeijstraat tot 21.30 uur en terug nog vanaf ca 22.00 uur in een halfuursdienst, behalve op een paar spitsmomenten (lijn247) in 15 min. Naar station Lunetten kunnen we alleen met lijn 10 vanaf de ‘t Goylaan op werkdagen tot 19.00 uur en vanaf Lunetten terug tot 18.30 uur in een halfuursdienst. Lijn 1 is de enige frequent rijdende bus tot in de late uurtjes vanaf CS Jaarbeursplein naar Hoograven zuid en terug. Trouwens van Hoograven zuid naar het Diaconessen ziekenhuis is voor ons alleen mogelijk via CS en altijd met een overstap. Een lange rit voor een ziekenhuis in onze nabijheid. Ons enige voordeel is lijn 34 nu, een regelmatig rijdende lijn via het Science park naar Zeist/Amersfoort tot 21 uur op werkdagen en tot ca 18 uur in de weekeinden.	Zie de paragrafen: 2.6.2 Noodzaak extra bruggen?, 2.6.5 Bruggen Karperstraat en Overijssellaan, 2.8.5 Hoograven. Specifiek antwoord: Op een aantal locaties in de stad hebben de U-OV en provincie (de organisatie die verantwoordelijk is voor het openbaar vervoer in de stad Utrecht en de provincie Utrecht) ervoor gekozen om openbaar vervoer meer te bundelen en te combineren. Een voorbeeld hiervan is lijn 6 in Hoograven en recenter de ontwikkelingen in de Schaakbuurt in Zuilen. Op een aantal plekken biedt de vervoerder openbaar vervoer aan dat (frequent, vaak) langs de wijk rijdt in plaats van minder frequent door de wijk. Voor sommige kwetsbare groepen is dit een nadeel. Maar uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) blijkt dat voor mensen die in staat zijn verder te lopen of te fietsen naar de halte daar ook toe bereid zijn als op die plek snel en frequent busvervoer wordt geboden. Dit betekent overigens niet dat het totale OV aanbod de laatste jaren verminderd is, integendeel. Voor de periode met het Coronavirus lieten de cijfers een gestage reizigersgroei zien en U-OV en provincie speelden hierop in met het laten groeien van het aantal beschikbare trams en bussen in de regio. Voor de Merwedekanaalzone geldt dat deze wordt ontwikkeld langs een stedelijke verbindingsweg in combinatie met een zware (voor de stad en de regio) hoogwaardige openbaarvervoerroute via de Europalaan. Het openbaar vervoer is daar nu al voldoende aanwezig en met komende ontwikkelingen zal ook de aanwezige infrastructuur opgewaardeerd worden om de OV-kwaliteit nog verder te verbeteren. Van versoberingen langs deze as zal de komende jaren naar verwachting geen sprake zijn.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
162 (vervolg)	8. Aangezien veel fietsers de Hooft Graaflandstraat gaan passeren en daarbij de route van buslijn 1 kruisen, verwacht ik daar grote problemen. Fietsers blijken in groten getale de verkeersregels te negeren, een voorbeeld stond laatst in het AD. In deze krant van 19 februari jl. stond een verhaal wat buschauffeurs in Utrecht centrum meemaken. Daarnaast blijkt bij de Daphne Schippers brug, ook door het gedrag van de fietsers, nu extra maatregelen nodig te zijn bij de E. Meisterlaan. Als de fietsers kiezen voor andere smalle straten door de wijk, verlengde Hoogravenseweg, levert dat voor bewoners en uitgaand autoverkeer ook problemen op. 9. Als senior bewoner zal de fiets niet altijd een oplossing voor vervoer zijn en het OV in Hoograven zuid is verre van optimaal te noemen. De auto is daarom een noodzakelijk alternatief om lager zelfstandig te kunnen functioneren. 10. De noodzaak voor 2 extra bruggen ontgaat me, zeker van de brug op het breedste deel waar de beide kanalen (Merwedekanaal en Vaartste Rijn) samen komen. Immers, de bestaande bruggen zijn niet ver weg voor de beoogde nieuwe wijk. Aanpassen van de hoogte van de Zuiderbrug en de fietspaden erop verbreden lijkt me een verstandiger oplossing, waar ook de huidige wijkbewoner wat aan heeft. De voordelen van het plaatsen van 2 fietsbruggen voor onze wijk, zie ik totaal niet. 11. De als geruststellende bedoelde woorden tijdens het buurtgesprek van 11 februari jl. dat het nog wel 10-20 jaar kan duren voor plan 6 tot uitvoering komt, maken me juist ongerust. Dit omdat de beslissing tot aanbrengen van de bruggen wel deze zomer zal vallen, zonder te weten of de plannen van de Merwedekanaalzone toch weer door voortschrijdend inzicht anders worden. Daar bovenop kwam ook nog naar voren dat de deskundige niet voor het maken van de plannen de situatie aan de zijde van Hoograven had bekeken. Hij had het pas de morgen van het buurtgesprek in ogenschouw genomen. Mijn verzoek aan de gemeenteraad is om pas vergaande besluiten te nemen over de geplande bruggen van de Merwedekanaalzone deelgebied 6 als de MER voor Hoograven zuid is opgesteld, waar de inspraakreactie van de diverse bewoners in is meegenomen. Die tijd blijkt er nog te zijn omdat de bouw in plan 6 nog lang niet aan de orde is (zie punt 11). Tot nu toe kan ik helaas alleen maar concluderen dat het zorgvuldigheidsbeginsel ten aanzien van de wijkbewoners van Hoograven zuid met de planontwikkeling Merwedekanaalzone deelgebied 6 is geschonden, omdat er geen MER voor Hoograven zuid werd uitgevoerd.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
163	Ik heb het gevoel dat wij te weinig terugkrijgen voor het betaald parkeren. Het levert ondanks gereduceerde tarieven bezwaren op bij het verlenen van mantelzorg en huishoudelijke hulp. Boodschappen doen voor een bewoner wordt zo wel erg duur voor mensen met weinig bestedingsruimte, minder dan 100 euro per week.	Zie paragraaf: 2.9.2 Parkeeroverlast. Specifiek antwoord over de mogelijkheid voor het aanvragen van een parkeerkorting voor de volgende doelgroepen: mantelzorg, thuiszorg en kraamzorg. Voor terminale zorg is er de mogelijkheid om een parkeervergunning aan te vragen. De tarieven zijn afhankelijk van het gebied. Deze zijn hier terug te vinden: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/parkeren-bewoner/ Voor de huishoudelijke hulp kan bijvoorbeeld de bezoekerskorting worden gebruikt. Hiermee krijgt het bezoek 50% korting op het normale parkeertarief. Het bezoek kan per kwartaal 70 uur met korting parkeren. Meer informatie hierover is terug te vinden op: https://pki.utrecht.nl/Loket/product/31d51bc0cc4ac-c89af007b0086fd9b95
164	De inhoud van deze inspraakreactie is hetzelfde als inspraakreactie 78, met als toevoeging: Wij als bewoners van de “overzijde”, de mensen in Rivierenwijk, zijn geschrokken van de plannen om langs het Merwedekanaal 10 verdiepingen hoog te gaan bouwen. Dat is meer dan 30 meter hoog! Even hoog als het nieuwe appartementencomplex bij het Hammerskjoldhof en de Pax/ Lux gebouwen… Misschien een eyeopener (dat was het ook voor mij) om er eens naast te gaan staan om een goed idee te krijgen van de hoogte. Deze hoogbouw is prima, maar dan meer richting Europalaan, dus oplopend in hoogte. Zoals in de eerste gesprekken en plannen naar voren kwam zou er gebouwd worden aan het Merwedekanaal tot 4 verdiepingen en incidenteel wat verdiepingen hoger. 2,5 maal hoger is in onze beleving echt te hoog, incidenteel naar 6 hoog langs de Kanaalweg is prima maar hoger levert een vernauwend effect (met veel schaduw) op richting kanaal waardoor de ruimtelijke beleving wegvalt van zo een mooi stukje Utrecht. Ik hoop dat U en de projectontwikkelaars eens goed kijken naar de mogelijkheden om te schuiven met die hoogbouw. Nieuwbouw is prima maar het moet niet de bestaande wijk aan de overkant gaan overvleugelen, letterlijk en figuurlijk in dit geval met extreme hoogbouw aan de waterkant.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78, met als toevoeging paragraaf 2.10.2 Hoogte, geen aansluiting op omgeving.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
165	Hierbij stuur ik u mijn reactie op de in januari 2020 verschenen Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van fietsbruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat. Inspraak voor de vorm? Ondanks het jarenlang “raadplegen”, “inspraakreactien ophalen”, voor de vorm “inspraakvan bewoners”, “overleggen” met gebruikers Merwedekanaal, Klankbordgroep etc., ziet het er toch weer naar uit dat de plannen van het College worden doorgezet. Wij, al vele jaren lang woonbootbewoners en Rivierenwijkbewoners, krijgen sterk het vermoeden dat door de druk vanuit financieel belanghebbenden (zoals investeerders, grondeigenaren en projectontwikkelaars) en landelijke prestige ambities tot deze uitwerking is gekomen. Het lijkt er sterk op dat het de Gemeente voornamelijk gaat om het ‘tevreden stellen’ van uit verre buitenlanden afkomstige investeerders in de Merwedekanaalzone dan om de (veel kwetsbaardere!) burgers, waarvan velen al generaties lang in de Rivierenwijk wonen. Hoe mooi de boodschap soms ook verpakt is en van argumenten van bijvoorbeeld hoge woningnood gebruik wordt gemaakt, van een Gemeente als Utrecht mag je verwachten dat er zorg is voor de individuele belangen van haar burgers en dat deze zwaarder gewogen (zouden moeten!) worden, maar helaas in de praktijk blijkt het tegendeel! ‘ Als het je niet zint, moet je zelf maar oprotten ‘ Dit is de boodschap die de authentieke bevolking van Rivierenwijk tijdens en tussen de ‘voor de vorm inspraakmomenten’ van de Gemeente krijgt en hoort! Wij zijn, als woonbootbewoners, al heel lang geïnteresseerd in het project Merwedekanaalzone. We zetten de gebeurtenissen in de jaren even kort op een rij . • Ergens begin jaren 2000 kwam er al een brug over het Merwedekanaal aan de orde. Vanuit de bewoners is er toen al gereageerd dat er woonarken in het Merwedekanaal liggen met legale woonvergunning en dat nieuwe bruggen geen optie is. • In 2006 werd het aantal woningen in de Merwedekanaalzone gesteld op 4.000 woningen verdeeld over de deelgebieden 4, 5 en 6. • Ruimtelijke Strategie Utrecht juni 2016: Hele Merwedekanaalzone dichtheid woningen van 55 woningen per Ha. • Voorjaar en zomer 2017 Werkateliers en Stadsgesprekken 4.000- 6.000 woningen in deelgebied 5. Aangegeven dat deelgebied 5 te zwaar wordt belast. • Adviescommissie MER 2017 - maximaal 6.000 woningen verspreid over de deelgebieden 4, 5 en 6. • Januari 2020: Omgevingsvisie deel 2: Oorspronkelijke plan van 10.000 woningen blijft gehandhaafd. VSOP Merwede: Oorspronkelijke plan circa 6.000 woningen blijft gehandhaafd. Door gefaseerde bouw: 1 fase 4.000 woningen en 2 fase nog eens 2.000. • Naast de al bestaande woningen Max, Pax en Lux. (ruim 1250 woningen) betekent dat meer dan 7.200 woningen in deelgebied 5 worden gepropt. Dat betekent en fsi va 2,8. In 2017 is al aangegeven dat Deelgebied 5 te zwaar wordt belast! • Ook de aanvulling MER wijst op blz. 20 op het feit dat geen enkele uitspraak is gedaan over de verdeling van het programma over de deelgebieden en op blz. 64 geeft de aanvulling MER aan, dat er in de Merwedekanaalzone deelgebieden 4+5+6 maximaal nog 4.000 woningen naast het bestaande programma (van 1.500 bestaande woningen en 1.000 woningen op basis van plannen, waarover al is besloten/autonome ontwikkeling) kunnen worden bijgebouwd. Dat betekent dus een totaalprogramma van 6.500 woningen voor de gehele Merwedekanaalzone deelgebieden 4, 5 en 6. 4, 5 en 6, waaronder 2 extra in deelgebied 5.	Zie de paragrafen: 2.4 Milieueffectrapportage (planMER), 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4 Impact op de omgeving van Rivierenwijk, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
165 (vervolg)	• Daarbij moet worden opgemerkt dat het onderzoeksgebied van Aanvulling plan MER de ontwikkelingen in Beurskwartier nog niet zijn meegenomen. Vertrouwen in gemeentelijke overheid/ Inspraak is een farce 1 Hebben alle vormen van inspraak die zijn geweest nu daadwerkelijk zin of kunnen we dit beter 'weerstandsmanagement' en / of informatiebijeenkomsten noemen, waarin de Gemeente slechts 1 kant op communiceert: Van overheid naar burger? En gaat het College gewoon stoïcijns verder met de 'onder invloed van beleggers en investeerders in de Merwedekanaalzone' oorspronkelijk bedachte plannen en is inspraak een farce om u als Gemeenteraad én de inwoners van Utrecht te kunnen zeggen "iedereen is betrokken geweest en heeft 'inspraak' gehad"? Neem mij niet kwalijk te moeten constateren dat het vertrouwen in de Utrechtse Overheid tot ver onder het vriespunt is gedaald. Niettemin grijpen we opnieuw onze kans om onze inspraakreactie aan u te verwoorden, mede in de hoop en verwachting dat de Gemeenteraad onze belangen en zorgen wel in het oog zal hebben en houden en daarop in het proces de benodigde concrete acties zal nemen.MER De recente MER gaat uit van 6000 extra woningen in de drie deelgebieden, waarvan 4000 gepland staan in deelgebied 5, naast de bestaande MAX, PAX en LUX. De Bruggenstudie is echter gebaseerd op de bouw van 10.000 extra woningen in de drie deelgebieden. De studie berekent op grond van 10.000 woningen de noodzaak van 5 extra bruggen in de deelgebieden 4, 5 en 6, waaronder 2 extra in deelgebied 5. Hoe verklaart u het feit dat er niet wordt uitgegaan van het aantal woningen in de nu gepresenteerde MER? Hoogbouw: afname zonuren, valwinden, slagschaduw, geluidsoverlast, uitzicht, afname privacy woonbootbewoners door inkijk. De Omgevingsvisie deel 2 en het Voorlopig Stedenbouwkundig Ontwerp Merwede (VSOP Merwede) geven aan: 4 tot 8 bouwlagen, incidenteel 10 bouwlagen te bouwen aan de zijde van het Merwedekanaal. Dat is respectievelijk een bouwhoogte van ongeveer 16 mtr-25 mtr-31mtr. Bouwblok 10 heeft zelfs aan de binnenwijkse zijde een bouwhoogte 10 - 43 mtr. Bouwblok 9: 10 bouwlagen (hoogte 31 mtr) en 14 bouwlagen (43 mtr) met 1 indicatieve locatie voor een hoog gebouw op de hoek van het bouwblok. Hoe verklaart u deze afwijkingen? Ik pleit er dringend voor de maximale bouwhoogte te beperken tot de bouwhoogte van LUX aan de Merwedekanaalkant. Geluidsoverlast bouw Hoe houdt de gemeente rekening met de geluidsoverlast door de bouw voor huidige bewoners. De komende 10-15 jaar zal de omgeving geluidsoverlast ervaren van maandag tot en met zaterdag van 7.00 tot 19.00 uur. Waar worden de belangen van huidige bewoners meegenomen? Welke maatregelen m.b.t. geluids- en hinder overlast worden genomen om deze voor de omwonenden zo beperkt mogelijk te houden? Verkeersdruk Utrecht - Zuid. Nu al is er te veel druk op omliggende wegen en staat het verkeer (te) vaak vast. Het duurt dan bijvoorbeeld minimaal 45 minuten om vanuit Rivierenwijk op A12/Ring Zuid te komen. Hoe zorgt de gemeente dat dit probleem niet nog groter wordt met tussen de 10.000 en 20.000 extra nieuwe bewoners, die zeer zeker ook auto's zullen hebben? Wat wordt bijvoorbeeld concreet gedaan aan de verslechterde luchtkwaliteit, anders dan de ideële illusie te ventileren dat met minder parkeerplekken of meer deelauto's er ook minder mensen met een auto zullen zijn!? Ook al wordt het een autoluwe wijk, er zullen nog vele extra auto's Utrecht-Zuid komen binnenrijden of verlaten!	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
165 (vervolg)	Bestaande bruggen In februari 2018 werd een motie aangenomen in de gemeenteraad, dat er onderzoek gedaan moest worden naar de mogelijkheden van de bestaande Socrates- en Balijebrug en een eventuele uitbreiding hiervan. Uit dit onderzoek zou moeten blijken of er in de toekomst géén dan wel maximaal 1 extra brug noodzakelijk was. In de verschenen rapporten is nergens sprake van dergelijk diepgaand onderzoek. Waar zijn de resultaten van dit gevraagde onderzoek? Waarop baseert u, zonder dergelijk onderzoek, uw aanname dat de bestaande bruggen moeten worden ontzien door het plaatsen van extra bruggen? Onderbouwing en cijfers Nergens in de gepresenteerde rapporten is een onderbouwing noch daarbij horende cijfers te vinden voor de advisering van de 2 extra bruggen in deelgebied 5. Hetzelfde geldt voor de extra bruggen in deelgebied 4 en 6. De adviezen zijn gebaseerd op aannames voor verkeersbewegingen(waaronder fietsbewegingen) anno 2030. Waarop zijn die aannames gebaseerd? Waarom krijgen gemeenteraadsleden en bewoners de cijfers niet te zien? Waarom worden de mogelijkheden tot een second opinion/alternatief plan geblokkeerd? Hoe kunnen het college en de gemeenteraadsleden op grond van slechts aannames een verantwoord besluit nemen? Aannames van ruim 14.000 fietsers per dag over de Balijebrug en 17.000 over de Socratesbrug in 2030 worden in de rapportage bestempeld als niet wenselijk. Overigens is nergens te vinden dat de bestaande bruggen deze getallen niet aankunnen. In het plan wordt derhalve gekozen voor een vermindering naar ruim 4.500 fietsers over de Balijebrug en 9.000 over de Socratesbrug. Het verschil wordt ondervangen door 8000 fietsbewegingen door de Waalstraat te laten gaan en 5400 door de Zijldiepstraat via de geplande extra bruggen. Bestaande bruggen, die gebouwd zijn voor fiets- en autoverkeer, worden ontzien door grotere aantallen fietsers door de Rivierenwijk te jagen. Een wijk, die er niet opgebouwd is of kan worden door wat voor aanpassingen ook. Hoe verklaart u dit? Effecten. De effecten op de leefbaarheid in Rivierenwijk van de twee extra bruggen in deelgebied 5 worden nergens genoemd in de rapportage. Een goed functionerende wijk, waar mensen prettig wonen, wordt opgeofferd aan een nieuw te bouwen wijk aan de overkant. Stadsbelang gaat blijkbaar boven wijkbelang. Een aantal woonbootbewoners moet weg voor de bruggen. Omliggende woonboten gaan last ondervinden van het verkeer over de extra bruggen. Dat er geen draagvlak in Rivierenwijk is duidelijk. Er werden wethouder Diepeveen in 2019 2000 handtekeningen tegen de extra bruggen aangeboden. Rivierenwijkers stuurden vele mails aan gemeenteraadsleden, plakten vele gele briefjes en lieten zich horen op voorlichtingsavonden. Daarnaast voerden ze actie. Het door de gemeente ingehuurde onderzoeksbureau Urbanos doet naar mijn idee zeer minimaal onderzoek naar de mening van de bewoners. Wat doet de Gemeente met het ontbreken van draagvlak in Rivierenwijk / Transwijk en Hoograven? Waalstraat. De geplande extra brug in de Waalstraat zal leiden tot een enorme extra druk op de nu al zwaarbelaste straat. Het is de in- en uitvoegende straat voor het autoverkeer naar en uit de wijk. iedere morgen en middag is er sprake van een enorme drukte bij de Gertrudisschool op de hoek van de Waalstraat en het Merwedeplantsoen. De van buiten de wijk komende parkerende auto’s bezetten de smalle straat. De rotonde met de Rijnlaan leidt nu al tot levensgevaarlijke situaties. Daar worden in de toekomst nog 8000 fietsers (scooters incluis) aan toegevoegd. Een fietsstraat zal deze zware belasting geenszins oplossen. Hoe gaat de Waalstraat er uitzien in de toekomst?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
165 (vervolg)	Zijldiepstraat. De Zijldiepstraat bezit een knik, komt uit op de Hunzestraat en gaat vandaar naar de Rijnlaan. Wat hebben de geplande fietsers over de extra brug hier te zoeken? Waar willen ze heen? Hoe moeten bovengenoemde straten deze stroom, die in omvang even groot is als de stroom op de bestaande bruggen, veilig verwerken? Knelpunten. De gemeente wil knelpunten opheffen door verspreiding van het fietsverkeer, onder andere bij Albert Heijn aan de Vondellaan. Deze knelpunten zullen absoluut niet worden ondervangen door fietsers door de Rivierenwijk te loodsen. Er ontstaat eerder een aantal nieuwe knelpunten bij de rotonde Waalstraat aan de Rijnlaan en bij gevaarlijke oversteekpunten over de Rijnlaan en de Jutfaseweg. Hoe gaat de uitwerking van alle aannames er uitzien voor mijn bestaande wijk? Hoe zit het met de veiligheid (met name voor de spelende kinderen in en om het Merwedeplantsoen!) in de Rivierenwijk in de toekomst? Fijnmazig fietsnetwerk. In het verleden was het argument voor de geplande extra bruggen dat de nieuwe wijk Merwede op die manier ontsloten moest worden. De laatste maanden lijkt er een ander argument te zijn voor de extra bruggen. Niet de ontsluiting van de nieuwe wijk maar het beoogde fijnmazige fietsnetwerk is de reden om extra bruggen te bouwen. Recreatief fietsen door de Rivierenwijk, ten koste van het woongenot van bewoners? Het nut en de noodzaak van de bruggen is voor mij nergens aangetoond. Wel wordt mij steeds duidelijker dat het een ideële wens is, die koste wat kost uitgevoerd moet worden. Is het fijnmazig netwerk inmiddels al goedgekeurd door de gemeenteraad? Wat zouden recreatieve fietsers willen vinden in de Rivierenwijk? Afstand tussen de bruggen. De bruggen in de Heycopstaat, de Balijebrug en de brug in de Waalstraat beslaan 600 meter: 200 meter per brug. Het uitgangspunt van de, overigens niet wettelijke, CROW waarde wordt hiermee flink overschreden: 300 tot 500 meter afstand tussen twee bruggen. Een richtlijn, geen eis. Wat is het nut en de noodzaak van de twee geplande bruggen op deze korte afstanden? Hoe verhoudt zich dat tot de CROW richtlijnen? Wat is het nut en de noodzaak van 7 bruggen over 1.7 km, Hoe verhoudt zich dat tot de CROW richtlijn?Bestaande fietsroutes. De Kanaalweg aan de overkant van het Merwedekanaal is een al bestaande, veilige, zeer snelle fietsroute naar het Centraal Station. Men kan via de Balijebrug naar Centraal Station en Station Vaartsche Rijn en verder doorsteken. Vijf extra bruggen, die moeten aanlanden op de Kanaalweg, zullen de organisch ontstane snelle fietsroute doorkruisen en minder veilig maken. Dit betekent geen verbetering van het fietsroutenetwerk maar een verslechtering door optredende knelpunten. Waarom wordt een bestaande effectieve en snelle fietsroute aangetast? Hoe gaat u de door de aanlanding van de extra bruggen ontstane knelpunten voorkómen dan wel oplossen? Er is een voor fietsverkeer uit Nieuwegein organisch ontstaan paadje om de Balijebrug op te rijden. Er blijken mogelijkheden om de Balijebrug makkelijker toegankelijker te maken te bestaan. Verder wordt de lus op dit moment gewoon benut. De brug van Kanaleneiland naar Papendorp (Prins Clausbrug) heeft de afgelopen jaren een lus gekregen zodat fietsers ook op die manier de weg langs het water kunnen bereiken. Waarom is de lus bij de Balijebrug een probleem terwijl er onlangs van hetzelfde principe nog gebruik is gemaakt? Waarom wordt een makkelijkere opgang en verbreding ten behoeve van het fietsverkeer aan beide kanten van de Balijebrug niet onderzocht?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
165 (vervolg)	Groen. Door velen is het geringe groen in de Rivierenwijk aangegeven. Ons geringe groen, het veelgebruikte Merwede-plantsoen, wordt ernstig aangetast door aanlandende extra bruggen. Wat gebeurt er met de zeer grote/ oude bomen, die hiervoor moeten wijken? Wat gebeurt er met de speeltuin voor de Gertrudisschool, die hiervoor zal moeten wijken. Waar kunnen de kinderen uit onze Rivierenwijk nog veilig buiten spelen? Financiën. Wie gaat deze miljoenen verslindende, zinloze bruggen betalen? Beweegbare bruggen zijn zowel in aanschaf als in onderhoud peperduur. Of wordt het een financiële strop en vergelijkbaar met de 'stadsboulevard' 't Goylaan, die na de geldverslindende wijziging een aantal jaar later weer moet worden aangepast! Ook kan de gemeente met dit geld heel veel écht nuttige dingen doen in de stad voor haar bewoners. Waar zijn de bewijzen van nut en noodzaak van zoveel bruggen? Tot slot. De aannames (die overigens als 'feiten' gepresenteerd worden) in de rapporten zijn gebaseerd op niet meer dan een globale indicatie in de toekomst. In Nederland bestaan geen betrouwbare fietsmodellen. Hoe kan men besluiten over extra bruggen met zo'n vergaande impact op Rivierenwijk, gebaseerd op (subjectieve!) aannames, zonder een draagvlak in de Rivierenwijken Hoograven, zonder aantoning van het nut en de noodzaak van de extra bruggen, zonder onderbou-wing met cijfers, zonder onderzoek naar de bestaande bruggen en hun mogelijke uitbreiding. Ik pleit derhalve met nadruk bij u, het college en de gemeenteraadsleden, voor géén extra bruggen in de Waalstraat, de Zijldiepstraat en in Hoograven op grond van hierboven benoemde argumenten. Pas de bestaande Balijebrug en Socrate-sbrug aan en laat deze de verbindingsbruggen zijn! Daarnaast: beperk het aantal woningen tot een realistisch niveau en beperk in het kader van het 'gelijkheidsbeginsel' het aantal verdiepingen aan het Merwedekanaal tot het aantal verdiepin-gen van het gebouw van Lux gelegen aan het Merwedekanaal. Ik kijk uit naar de antwoorden op mijn vragen en zorgen. Houdt u mij op de hoogte van het verdere verloop van de procedure?	
165a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 165. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 165.
166	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
167	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
168	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
169	Fietsbrug Heycopstraat: negen problemen De ondergetekenden, leden van de VvE Pardoen (Heycopstraat XX-XX) en de VvE Bezaan (Voorsterbeeklaan XX-XX), hebben ernstige bezwaren tegen het plan een fietsbrug over het Merwedekanaal ter hoogte van het Heycopplantsoen aan te leggen. De bezwaren zijn deels van procedurele aard (probleem I t/m 3) en voor het overige van inhoudelijke aard (problemen 4 t/m 9). 1. Welk gebruiksdoel heeft de brug? In de Omgevingsvisie-2 (p.34) wordt gesproken van een stedelijke langzaamverkeersverbinding (waarbij dus in het midden wordt gelaten of een loopbrug dan wel een loop- en fietsbrug wordt bedoeld). Maar verderop in de Omgevingsvisie-2 (pp. 72, 74) en in de Variantenstudie (p.34) wordt gesproken van een loop- en fietsbrug. Voordat de Gemeenteraad besluit het plan voor een brug nader te laten uitwerken, dient hij twee knopen door te hakken: (a) moet het een loop- en fietsbrug worden of kan worden volstaan met een smalle loopbrug die tevens geschikt is om fietsen aan de hand mee te voeren? en (b) hoe definiëren we een stedelijke langzaamverkeersverbinding voor fietsers? Op p.74 van de Omgevingsvisie- 2 wordt als antwoord gegeven: het moet een brug worden die ‘onderdeel is van een hoofdfietsroute die is opgenomen in het [in 2016] door de Raad vastgestelde Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen’ (pp.30-33).” We maken daaruit op dat de beoogde brug fietsers, racefietsers en e-bikers (en berijders van een scootmobiel) in staat moet stellen de wegen aan de overzijde van het Merwedekanaal rijdend, dus zonder af te stappen, te bereiken. Vervolgens zal de Gemeenteraad nog moeten specificeren of berijders van bromfietsen en scooters eveneens zonder afstappen van de brug gebruik moeten kunnen maken. 2. De PEGUS-hulpwarmtecentrale als monumentaal obstakel. In de Variantenstudie (p.34) wordt de Gemeenteraad in overweging gegeven te kiezen voor een stedelijke hoofdfietsroute die vanuit de Croeselaan via de Heycopstraat rechtuit het Merwedekanaal oversteekt en rechtuit de Hulpwarmtecentrale doorkruist om pas daarna (via een rechtse bajonet) naar de Overste den Oudenlaan af te buigen.’ Als de Gemeenteraad daar ja op zegt, zullen de gemeentelijke ambtenaren en adviseurs bij de nadere uitwerking op een pijnlijk probleem stuiten: uit de stad komend kunnen de fietsers niet rechtuit door de Hulpwarmtecentrale heen steken, maar moeten ze een ongemakkelijke haakse hoek maken via de Kanaalweg (hetzij rechtsom richting de flatgebouwen op het Defensieterrein, dan wel linksom waar ze de knusheid van de Wilhelminawerf komen verstoren). Dit pijnlijke uitwerkingsvraagstuk aan de Westzijde van de brug blijft ongenoemd op p.35 van de Variantenstudie. De opstellers van deze studie zetten de Gemeenteraad dus op het verkeerde been. 3. Lastige aanlanding aan de Westzijde van de brug. De opstellers van de Variantenstudie (p.21) gaan ervan uit dat de doorvaarthoogte van de brug (de afstand van het water tot de onderzijde van de brug) op maximaal 200 cm (dat is 50 cm boven het wegdek van de Kanaalweg) komt te liggen. Volgens de ingenieurs van de Technische haalbaarheidsstudie (2016 p.7) komt daar een brugdikte van 80 cm bij. 4 Daarmee komt het brugdek 130 cm boven het huidige wegdek van de Kanaalweg te liggen. Hoe worden de fietsers op de HoofdHetsroute Heycopstraat ter hoogte van de Heycopbrug (130 cm boven het huidige wegdek van de Kanaalweg) ingevoegd in (resp. uitgevoegd uit) de Snelle Doorfietsroute Kanaalweg {Mobiliteitsplan 2016 p.30-33)?5 Op p.35 van de Variantenstudie wordt de Gemeenteraad niet gewezen op dit lastige uitwerkifigsprobleem, maar in een kadertje op p.21 komt de aap uit de mouw: ‘Door het fietspad [van de Kanaalweg] iets uit te buigen komt er extra ruimte om de helling in te passen, zonder dat fietsers die de brug willen gebruiken hoeven om te rijden.’	Zie de paragraaf: 2.8.3 Dichterswijk. Specifiek antwoord: Er worden veel (detail)vragen gesteld in deze inspraakreactie. Graag is het projectteam Merwedekanaalzone bereid om hier in een persoonlijk (telefonisch) gesprek een nadere toelichting op te geven. De inspreker(s) kunnen via het mailadres: merwedekanaalzone@utrecht.nl het projectteam Merwedekanaalzone bereiken voor een eventuele afspraak.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
169 (vervolg)	4. Handhaving van het Heycopplantsoen. In het kader van de Technische haalbaarheidsstudie (2016 pp. 8-9) had de Gemeente Utrecht in het programma van eisen voor de beoogde brug opgenomen: (a) dat het Heycopplantsoen (d.w.z. het speel- en sportveld aan de Oostzijde van de brug) dient te worden gehandhaafd.6 Verder werd door de opstellers gewaarschuwd: (b) dat een wandel- en fietsbrug die door fietsers gebruikt kan worden zonder te hoeven afstappen, toch wel 6 meter breed moet zijn (p.6). Het lijkt ons aannemelijk: (c) dat deze maatvoering eveneens vereist is voor het wandel- en fietspad dat aan de Oostzijde naar de brug toe leidt. Bij de uitwerking van de geplande brugverbinding zullen de gemeentelijk ambtenaren en adviseurs op een onoverkoombaar probleem stuiten: namelijk dat aan de genoemde randvoorwaarden (a + c) niet kan worden voldaan. Indien het fietspad (inclusief wandelpad) langs de Noordzijde van het Heycopplantsoen (dus in het verlengde van de .aanrijroute van de Croeselaan via de Heycopstraat) geprojecteerd wordt, zal het speel- en sportterrein bij een padbreedte van meer dan 3/2 meter namelijk niet in zijn volle omvang gehandhaafd kunnen worden. 5. Toegankelijkheid van het speel- en sportveld. Indien het fietspad langs de Noordzijde van het Heycopplantsoen geprojecteerd wordt, wordt ook de toegankelijkheid van het speel- en sportveld vanuit het Noorden ernstig aangetast (de fietsers vormen een gevaar voor de overstekende kinderen van en naar het speel- en sportveld). 6. Gevaarlijk kruispunt. De kruising van de Voorsterbeeklaan met het fietspad is zeer onoverzichtelijk en ongevalsgevoelig: a) het fiets- en autoverkeer vanuit de Voorsterbeeklaan heeft een vrij hoge snelheid ten gevolge van het feit dat de Voorsterbeeklaan aldaar een steile helling vertoont; b) op het kruispunt is tevens de in- en uitgang gesitueerd van de parkeergarage onder het appartementencomplex Voorsterbeeklaan nrs. XXX (circa 90 parkeerplaatsen). 7. Verwerkingscapaciteit van de Heycopstraat. De Heycopstraat is geen normale woonstraat maar een weg die veel méér functies te vervullen heeft. De verkeersstroom van de geprojecteerde hoofd fietsroute door de Heycopstraat (traject tussen hoek Voorsterbeeklaan en hoek Croeselaan) valt niet te combineren met de andere (bestaande en reeds ingeplande) functies die dit traject van de Heycopstraat moet vervullen: a) Verwerking van het uitgaande en inkomende auto- en fietsverkeer van de huidige parkeergarage onder het appartementencomplex Voorsterbeeklaan nrs. 20-50 (circa 90 parkeerplaatsen); b) De uitgang van en toegang tot de huisnummers Heycopstraat XX en XX; c) Verwerking van het uitgaande en inkomende fietsverkeer van de brandgang gelegen tussen Heycopstraat XX en XX: d) Verwerking van het uitgaande en inkomende auto- en fietsverkeer van de huidige parkeergarage (tegenover Heycopstraat XX en XX j onder de twaalf appartementsgebouwen die gelegen zijn aan de Voorsterbeeklaan, Heycopstraat en Eelderdiephof (160 parkeerplaatsen); e) Verwerking van het uitgaande en inkomende auto- en fietsverkeer van de binnenkort te realiseren parkeergarage (tegenover het schoolgebouw De Kleine Dichter) onder de appartementsgebouwen die gerealiseerd worden ten Oosten van de Eelderdiephof (160 parkeerplaatsen) ; f) Verwerking van het uitgaande en inkomende voetgangers- en fietsverkeer van de (t.z.t. aan weerszijden bebouwde) Eelderdiephof; g) De verwerking van de verkeerspieken bij de Kiss-and-Ride parkeerstrook vóór het schoolgebouw De Kleine Dichter. [In de Variantenstudie (p.32) is deze school zelfs niet ingetekend!]	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
169 (vervolg)	8. Heycopstraat te gevaarlijk voor kinderen. De geprojecteerde verkeersstroom van fietsers door de Heycopstraat (traject tussen hoek Voorsterbeeklaan en hoek Croeselaan) vormt, tezamen met het autoverkeer, een gevaarlijk obstakel voor kinderen die zonder begeleiding van volwassenen de Heycopstraat willen oversteken op hun weg tussen hun ouderlijk huis (gelegen aan de Noordzijde van de Heycopstraat) en hun school (gelegen aan de Zuidzijde van de Heycopstraat), of die zelfstandig op hun fietsje hun weg tussen huis en school willen afleggen via de Heycopstraat. Dit probleem wordt nog erger wanneer de nieuwbouwwijk ten Noorden van de Heycopstraat gereed is gekomen. 9. Snelle tweewielers. De verkeersproblemen 5 t/m 8 worden uiteraard groter naarmate het aantal verkeersdeelnemers toeneemt, maar dat wordt versterkt bi j toename van het aantal snelle tweewielers (waaronder racefietsers en e-bikers) die van de brug gebruik maken.	
170	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
171	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.
172	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
173	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
174	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
175	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
176	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
177	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
178	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
179	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
180	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
181	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
182	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
183	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
184	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
185	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
186	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
187	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
188	Hierbij stuur ik u mijn reactie op de in januari 2020 verschenen Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van fietsbruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat. Mijn man en ik wonen al meer dan 40 jaar met veel plezier op een woonboot, waarvan de laatste 34 jaar aan het mooie rustige Merwedeplantsoen. Drie jaar geleden zagen wij op een informatieavond dat op de plek waar wij wonen een streep was getrokken, van de Zijldiepstraat naar de overkant, Kanaalweg XX, de steeg naast Mobach Pottenbakkerij. Dit bleek 1 van de 3 geplande bruggen te zijn. Behoorlijk geschrokken vertelde wij een medewerker dat wij daar wonen en of zij wel wist dat daar woonboten liggen (deze waren namelijk niet ingetekend) Zij haalde haar schouders op en liep weg. De aanwezige Paulus Jansen (toenmalig wethouder) verzekerde ons dat er alternatieve, gelijkwaardige ligplaatsen waren en dat wij er financieel geen nadeel van zouden ondervinden mochten de plannen doorgaan en dat alles netjes afgewikkeld zou worden. We zij nu 3 jaar en vele valse beloftes vanuit de gemeente verder. Voor deze situatie zijn geen woorden, ons leven staat stil en vinden dat de gemeente tekort is geschoten voor wat betreft de communicatie naar en begeleiding van getroffen woonbootbewoners. Op 5 juli 2018 heeft de gemeenteraad besloten om € 600.000,00 beschikbaar te stellen voor aankoop of verplaatsing van woonboten. Tot op heden zijn er nog geen nieuwe ligplaatsen bekend en is er nog geen woonboot uitgekocht. Mijn vraag: Is dit geld nog beschikbaar en wanneer wordt er gestart met het creëren van nieuwe, gelijkwaardige ligplaatsen zoals voormalig wethouder Paulus Jansen heeft beloofd? MER. De recente MER gaat uit van 6000 extra woningen in de drie deelgebieden, waarvan 4000 gepland staan in deelgebied 5, naast de bestaande MAX, PAX en LUX. De Bruggenstudie is echter gebaseerd op de bouw van 10.000 extra woningen in de drie deelgebieden. De studie berekent op grond van 10.000 woningen de noodzaak van 5 extra bruggen in de deelgebieden 4, 5 en 6, waaronder 2 extra in deelgebied 5. Hoe verklaart u het feit dat er niet wordt uitgegaan van het aantal woningen in de nu gepresenteerde MER? Bestaande bruggen In februari 2018 werd een motie aangenomen in de gemeenteraad, dat er onderzoek gedaan moest worden naar de mogelijkheden van de bestaande Socrates- en Balijebrug en een eventuele uitbreiding hiervan. Uit dit onderzoek zou moeten blijken of er in de toekomst géén dan wel maximaal 1 extra brug noodzakelijk was. In de verschenen rapporten is nergens sprake van dergelijk diepgaand onderzoek. Waar zijn de resultaten van dit gevraagde onderzoek? Waarop baseert u, zonder dergelijk onderzoek, uw aanname dat de bestaande bruggen moeten worden ontzien door het plaatsen van extra bruggen? Deze extra bruggen zouden nodig zijn voor een recreatief rondje van een paar honderd meter. Moetenwoonbootbewoners die daar al tientallen jaren met veel plezier wonen daar voor wijken? Schandalig!	Zie de paragrafen: 2.4 Milieueffectrapportage (planMER), 2.6.1 Verbeteren huidige bruggen, 2.6.2 Noodzaak extra bruggen, 2.6.4 Bruggen Waalstraat en Zijldiepstraat, 2.7 Bruggen onderbouwing, 2.8.4 Impact op de omgeving van Rivierenwijk. Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord. Met getroffen woonbootbewoners heeft de gemeente persoonlijk contact over hun specifieke situatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
188 (vervolg)	Onderbouwing en cijfers. Nergens in de gepresenteerde rapporten is een onderbouwing noch daarbij horende cijfers te vinden voor de advisering van de 2 extra bruggen in deelgebied 5. Hetzelfde geldt voor de extra bruggen in deelgebied 4 en 6. De adviezen zijn gebaseerd op aannames voor verkeersbewegingen (waaronder fietsbewegingen) anno 2030. Waarop zijn die aannames gebaseerd? Waarom krijgen gemeenteraadsleden en bewoners de cijfers niet te zien? Waarom worden de mogelijkheden tot een second opinion/alternatief plan geblokkeerd? Hoe kunnen het college en de gemeenteraadsleden op grond van slechts aannames een verantwoord besluit nemen? Aannames van ruim 14.000 fietsers per dag over de Balijebrug en 17.000 over de Socratesbrug in 2030 worden in de rapportage bestempeld als niet wenselijk. Overigens is nergens te vinden dat de bestaande bruggen deze getallen niet aankunnen. In het plan wordt derhalve gekozen voor een vermindering naar ruim 4.500 fietsers over de Balijebrug en 9.000 over de Socratesbrug. Het verschil wordt ondervangen door 8000 fietsbewegingen door de Waalstraat te laten gaan en 5400 door de Zijldiepstraat via de geplande extra bruggen. Bestaande bruggen, die gebouwd zijn voor fiets- en autoverkeer, worden ontzien door grotere aantallen fietsers door de Rivierenwijk te jagen. Een wijk, die er niet opgebouwd is of kan worden door wat voor aanpassingen ook. Hoe verklaart u dit? Effecten. De effecten op de leefbaarheid in Rivierenwijk van de twee extra bruggen in deelgebied 5 worden nergens genoemd in de rapportage. Een goed functionerende wijk, waar mensen prettig wonen, wordt opgeofferd aan een nieuw te bouwen wijk aan de overkant. Stadsbelang gaat blijkbaar boven wijkbelang. Een aantal woonbootbewoners moet weg voor de bruggen. Omliggende woonboten gaan last ondervinden van het verkeer over de extra bruggen. Dat er geen draagvlak in Rivierenwijk is duidelijk. Er werden wethouder Diepeveen in 2019 2000 handtekeningen tegen de extra bruggen aangeboden. Rivierenwijkers stuurden vele mails aan gemeenteraadsleden, plakten vele gele briefjes en lieten zich horen op voorlichtingsavonden . Daarnaast voerden ze actie. Het door de gemeente ingehuurde onderzoeksbureau Urbanos doet naar mijn idee zeer minimaal onderzoek naar de mening van de bewoners. Waalstraat. De geplande extra brug in de Waalstraat zal leiden tot een enorme extra druk op de nu al zwaarbelaste straat. Het is de in- en uitvoegende straat voor het autoverkeer naar en uit de wijk. Iedere morgen en middag is er sprake van een enorme drukte bij de Gertrudisschool op de hoek van de Waalstraat en het Merwedeplantsoen. De van buiten de wijk komende parkerende auto's bezetten de smalle straat, De rotonde met de Rijnlaan leidt nu al tot levensgevaarlijke situaties. Daar worden in de toekomst nog 8000 fietsers (scooters incluis) aan toegevoegd. Een fietsstraat zal deze zware belasting geenszins oplossen. Hoe gaat de Waalstraat er uitzien in de toekomst? Zijldiepstraat De Zijldiepstraat bezit een knik, komt uit op de Hunzestraat en gaat vandaar naar de Rijnlaan. Wat hebben de geplande fietsers over de extra brug hier te zoeken? Waar willen ze heen? Hoe moeten bovengenoemde straten deze stroom, die in omvang even groot is als de stroom op de bestaande bruggen, veilig verwerken? Knelpunten. De gemeente wil knelpunten opheffen door verspreiding van het fietsverkeer, onder andere bij Albert Heijn aan de Vondellaan. Deze knelpunten zullen absoluut niet worden ondervangen door fietsers door de Rivierenwijk te loodsen. Er ontstaat eerder een aantal nieuwe knelpunten bij de rotonde Waalstraat aan de Rijnlaan en bij gevaarlijke oversteekpunten over de Rijnlaan en de Jutfaseweg. Hoe gaat de uitwerking van alle aannames er uitzien voor mijn bestaande wijk? Hoe zit het met de veiligheid in de Rivierenwijk in de toekomst?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
188 (vervolg)	Fijnmazig fietsnetwerk. In het verleden was het argument voor de geplande extra bruggen dat de nieuwe wijk Merwede op die manier ontsloten moest worden. De laatste maanden lijkt er een ander argument te zijn voor de extra bruggen. Niet de ontsluiting van de nieuwe wijk maar het beoogde fijnmazige fietsnetwerk is de reden om extra bruggen te bouwen. Recreatief fietsen door de Rivierenwijk, ten koste van het woongenot van bewoners? De noodzaak van de bruggen is voor mij nergens aangetoond. Wel wordt mij steeds duidelijker dat het een wens is, die koste wat kost uitgevoerd moet worden. Is het fijnmazig netwerk inmiddels al goedgekeurd door de gemeenteraad? Wat zouden recreatieve fietsers willen vinden in de Rivierenwijk. Afstand tussen de bruggen. De bruggen in de Heycopstaat, de Balijebrug en de brug in de Waalstraat beslaan 600 meter: 200 meter per brug. Het uitgangspunt van de, overigens niet wettelijke, CROW waarde wordt hiermee flink overschreden: 300 tot 500 meter afstand tussen twee bruggen. Een richtlijn, geen eis. Wat is de noodzaak van de twee geplande bruggen op deze korte afstanden? Hoe verhoudt zich dat tot de CROW richtlijnen? Wat is de noodzaak van 7 bruggen over 1.7 km, Hoe verhoudt zich dat tot de CROW richtlijn? Bestaande fietsroutes. De Kanaalweg aan de overkant van het Merwedekanaal is een al bestaande, veilige, zeer snelle fietsroute naar het Centraal Station. Men kan via de Balijebrug naar Station Vaartsche Rijn en verder doorsteken. Vijf extra bruggen, die moeten aanlanden op de Kanaalweg, zullen de organisch ontstane snelle fietsroute doorkruisen en minder veilig maken. Dit betekent geen verbetering van het fietsroutenetwerk maar een verslechtering door optredende knelpunten. Waarom wordt een bestaande snelle fietsroute aangetast? Hoe gaat u de door de aanlanding van de extra bruggen ontstane knelpunten voorkómen dan wel oplossen? Er is een voor fietsverkeer uit Nieuwegein organisch ontstaan paadje om de Balijebrug op te rijden. Er blijken mogelijkheden om de Balijebrug makkelijker toegankelijker te maken te bestaan. Verder wordt de lus op dit moment gewoon benut. De brug van Kanaleneiland naar Papendorp (Prins Clausbrug) heeft de afgelopen jaren een lus gekregen zodat fietsers ook op die manier de weg langs het water kunnen bereiken. Waarom is de lus bij de Balijebrug een probleem terwijl er onlangs van hetzelfde principe nog gebruik is gemaakt? Waarom wordt een makkelijkere opgang aan beide kanten van de Balijebrug niet onderzocht? Groen. Door velen is het geringe groen in de wijk aangegeven. Ons geringe groen, het veelgebruikte Merwedeplantsoen, wordt ernstig aangetast door aanlandende extra bruggen. Financiën Wie gaat deze miljoenen verslindende, zinloze bruggen betalen? Beweegbare bruggen zijn zowel in aanschaf als in onderhoud peperduur. De gemeente kan met dit geld heel veel écht nuttige dingen doen in de stad. Tot slot. De aannames in de rapporten zijn gebaseerd op niet meer dan een globale indicatie. In Nederland bestaan geen betrouwbare fietsmodellen. Hoe kan men besluiten over extra bruggen met zo'n vergaande impact, gebaseerd op aannames, zonder een draagvlak in de Rivierenwijk, zonder aantoning van de noodzaak van de extra bruggen, zonder onderbouwing met cijfers, zonder onderzoek naar de bestaande bruggen en hun mogelijke uitbreiding. Ik pleit derhalve met nadruk bij u, het college en de gemeenteraadsleden, voor géén extra bruggen in de Waalstraat en de Zijldiepstraat op grond van hierboven benoemde argumenten. Laat de bestaande Balijebrug en Socratesbrug verbindingsbruggen zijn!	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
189	Hierbij stuur ik u mijn reactie op de in januari 2020 verschenen Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van fietsbruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat. Zijldiepstraat De Zijldiepstraat bezit een knik, komt uit op de Hunzestraat en gaat vandaar naar de Rijnlaan. Wat hebben de geplande fietsers over de extra brug hier te zoeken? Waar willen ze heen? Hoe moeten bovengenoemde straten deze stroom, die in omvang even groot is als de stroom op de bestaande bruggen, veilig verwerken? Ik snap werkelijk niet dat ik mijn woning kwijt raak. Voor een brug die bestemd is voor alleen een recreatief rondje? Het zogenaamde rondje met het hondje? En de 6000 fietsers die over deze brug komen, komen nergens uit. Tot slot Ik pleit derhalve met nadruk bij u, het college en de gemeenteraadsleden, voor géén extra bruggen in de Waalstraat en de Zijldiepstraat op grond van hierboven benoemde argumenten. Laat de bestaande Balijebrug en Socratesbrug verbindingsbruggen zijn!	Zie de paragrafen: 2.6.1 Verbeteren huidige bruggen, 2.6.2 Noodzaak extra bruggen?, 2.6.4 Bruggen Waalstraat en Zijldiepstraat, 2.7 Bruggen: onderbouwing, 2.8.1 Woonboten. Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord. Met de bewoners van woonboten heeft de gemeente persoonlijk contact.
190	Hierbij stuur ik u, mede namens mijn echtgenoot XXXX, onze reactie op de in januari 2020 verschenen Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage (MER) ten aanzien van de aanleg van fietsbruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat. Bestaande bruggen versus nieuwe bruggen Volgens de plannen zullen er in de toekomst na aanleg van de nieuwe bruggen 5.400 extra fietsers door de Zijldiepstraat komen (en 8.000 door de Waalstaat). Ik weet niet of de bedenkers van deze plannen weleens ter plekke zijn geweest, maar de Zijldiepstraat is smal, er staan aan beide kanten auto's geparkeerd en de straat komt niet uit op een doorgaande weg maar gaat met een knik naar de Rijnlaan. Waar gaan al die 5.400 fietsers heen? De Zijldiepstraat leidt hen hoogstens naar de Rijnlaan en niet naar het centrum of station, en op de Rijnlaan kun je ook via de bestaande, iets verderop gelegen Socratesbrug komen. De Rivierenwijk is een woonwijk met talloze smalle straten, niet geschikt om het fietsverkeer van de duizenden bewoners van de nieuwe wijk te stroomlijnen. De bereikbaarheid van centrum en station zal via de nieuwe bruggen ook niet sneller gaan. De bestaande Kanaalweg biedt die snelle route richting station en stad namelijk reeds.Er is geen uitgebreid onderzoek gedaan naar het feit of de bestaande bruggen het fietsverkeer van de toekomst aankunnen. Dit terwijl zowel de Socrates- als de Balijebrug aan beide kanten dubbele fietspaden heeft die het extra fietsverkeer van de toekomst veel beter kunnen opvangen dan de smalle straatjes van de Rivierenwijk. Als men wederom de situatie ter plekke in ogenschouw neemt, ziet men dat de bestaande bruggen dicht bij de geplande nieuwe bruggen liggen. Waarom niet gebruikmaken van wat er al is in plaats van kapitalen uit te geven aan nutteloze nieuwe bruggen? Wij vragen ons derhalve af waarom er niet meer diepgravend onderzoek is gedaan naar de mogelijkheid van het gebruik van de bestaande bruggen - die immers ook het gewicht van auto's, zware vrachtwagens en bussen kunnen dragen. Het lijkt alsof deze mogelijkheid te snel terzijde is geschoven en er niet of nauwelijks is gedacht aan het feit dat dit ten koste gaat van het woongenot, de rust en de leefbaarheid in onze wijk. Veiligheid en rust Hoe meer wegen, paden of bruggen er naar onze wijk leiden, hoe meer ons woongenot zal worden aangetast. Dat er meer woonruimte nodig is in ons prachtige Utrecht, dat begrijpen wij. En dat er daartoe gebouwd moet worden binnen de stadsgrenzen is ook nog te aanvaarden.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.4 Bruggen: impact op de omgeving: Rivierenwijk, 2.9.2 Parkeeroverlast.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
190 (vervolg)	Maar dat er nu op een relatief kleine oppervlakte gemiddeld 302 woningen per hectare komen tegenover gemiddeld 69 woningen per hectare in onze Rivierenwijk, is bijna niet realistisch te noemen. Zeker als je bedenkt dat al deze mensen onze wijk gaan gebruiken als fietsroute, dag en nacht, mogelijk hun auto's hier gaan parkeren en hier komen recreëren omdat er te weinig groen is in hun mooie nieuwe wijk. Dan groeit het besef dat wij als bewoners van de Rivierenwijk slecht pionnen zijn in een spel waaraan wij eigenlijk niet deel mogen nemen. Nu al ervaren wij in sommige perioden overlast door jongeren die niet uit deze buurt komen en parkeren in het parkeerhaventje tegenover onze woningen en daar drugs gebruiken, harde muziek draaien, plassen tegen de bomen en vuil op straat gooien. Mocht er hier recht tegenover een brug komen, dan is dat weer een hindernis minder om hier vanuit een andere wijk rotzooi te komentrappen. Parkeren. Een van de overwegingen voor ons om hier elf jaar geleden te komen wonen, was de gunstige ligging ten opzichte van de uitvalswegen en de aansluiting op de A12. Onmisbaar voor het werk van mijn echtgenoot, die een eigen bedrijf heeft in een andere plaats waar hij met de auto heengaat. Bij evenementen in Park Transwijk merken wij nu al dat bezoekers daarvan in onze buurt komen parkeren, waardoor het voor ons als bewoners soms niet anders kan dan een straat verderop te gaan staan. Een parkeernorm van 0,3 in de nieuwe wijk, die ons inziens volstrekt onhaalbaar is, zal aan die situatie zeker niet positief gaan bijdragen. Wij vragen ons dan ook af in hoeverre de toekomstige bewoners actief in hun autogebruik ontmoedigd zullen worden. Het moet niet zo zijn dat men vrijwillig in een autoluwe/vrije zone gaat wonen en vervolgens de auto doodleuk in onze woonwijk komt parkeren, omdat er tenslotte toch een brug is waarover je net zo snel weer naar huis kunt lopen/fietsen. Groen Een mooie lange groenstrook met grote bomen en veel ruimte voor recreatie, dat is de Merwedekade met het Merwedeplantsoen. Dat er door de aanleg van een paar, in onze ogen vrij nutteloze, bruggen een gedeelte van dit groen moet wijken, alsmede enkele woonboten, is zeer onwenselijk. In het plantsoen spelen kinderen, kunnen mensen lekker in de zon zitten, loopt men hard of laat de hond uit, maakt men een frisse wandeling, geniet men van een picknick of ontmoet men buren. Dit recreëren maakt deel uit van ons dagelijks leven, het vergroot de leefbaarheid van de buurt enorm en is een belangrijke factor van de aantrekkelijkheid van onze woonomgeving. Er is nog zoveel meer te zeggen over de plannen en ontwikkelingen rondom de Merwedekanaalzone. Dit immens grote project zal echter, in welke uiteindelijke vorm dan ook, ontzettend veel negatieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid in de buurt en het woongenot van de bewoners. Wij vragen u, het college en de gemeenteraadsleden, daarom de plaatsing van de bruggen richting de Zijldiepstraat en de Waalstraat te voorkomen en meer onderzoek te vragen naar het fungeren van de bestaande Socratesbrug en Balijebrug als verbindingsbruggen.	
190a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 190. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 190.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
191	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactieinspraakreactie 169, met toevoeging: 10. Verkeersafwikkeling Heycopstraat - Croeselaan. De Croeselaan als geheel en het kruispunt Croeselaan-Heycopstraat zijn niet ingericht op verwerking van het veel drukkere voetgangers- en fietsverkeer. Dat gaat leiden tot gevaarlijke situaties, vooral ook voor de schoolkinderen van De Kleine Dichter die het kruispunt moeten passeren. Het is zorgwekkend, dat in de plannen aan de - veilige - verkeersafwikkeling geen aandacht wordt besteed.	Zie de beantwoording van de inspraakreactie 169.
191a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 191. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 191.
192	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
193	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
194	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
195	Utrecht kiest voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. Utrecht zet in op lopen, fietsen en goed openbaar vervoer in de Merwedekanaalzone. De uitgangspunten van verdichting en milieuvriendelijkheid onderschrijf ik van harte, echter een uitvoeringsdeel niet. Ik wil u dringend vragen om af te zien van het plan fietsbrug over het Merwedekanaal, de Heycopspeelplaats en deels door de Heycopstraat. Hiervoor geef ik u de volgende argumenten: A. Uit de stukken nieuwbouwplannen en toekomstige bewoners daar blijkt geen noodzaak voor de fietsbrug. De bestaande bruggen vormen geen knelpunt voor de groei. B. Vooralsnog lijkt de impact van de fietsbrug op onze bestaande wijk niet te zijn meegenomen/meegewogen in criteria. C. Er is oor noch ‘oog’ voor de versterking van geluid door het water van het Merwedekanaal. Nu al zijn pratende fietsers over de Kanaalweg goed hoorbaar in de woningen aan het Merwedekanaal. De langdurige extra belasting door gebruikers van de fietsbrug is onnodig en onwenselijk. D. Voor geestelijke en lichamelijke gezondheid is rust belangrijk. Kinderen, kwetsbare en werkende mensen moeten ‘s avonds en ‘s nachts kunnen slapen om bij te tanken. Dit wordt urgenter door de stijgende pensioenleeftijd voor ouderen én jongeren. Juist om overspannenheid en burn-out tegen te gaan en te voorkomen. E. Met de dicht bij elkaar gelegen Balijebrug en Mandelabrug is het een raadsel waarom daartussen ook nog een nieuwe fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat zou moeten komen. F. Het schaarse middel geld kan veel efficiënter /beter ingezet worden voor een goede verbinding met de binnenstad door de tunnel onder het spoor door. Dat levert voor fietsers en voetgangers een veel ingrijpender duurzame verbetering op. G. Graag zie ik volledige handhaving van het speelplantsoen Heycopstraat -aangelegd om geestelijke en lichamelijke gezondheid van kinderen/jongeren te bevorderen. Volwassenen maken er ook gebruik van door mee te spelen en ‘s avonds zelf te sporten. Dit bevordert de sociale cohesie zichtbaar. Ik vraag u beleefd maar met klem om na heroverweging definitief af te zien van het plan fietsbrug over het Merwedekanaal en de middelen te bestemmen als bijdrage voor de genoemde tunnel die veel meer oplevert.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
196	Vanwege de ambitie van de gemeente om te groeien naar 400.00 inwoners komt de leefbaarheid van de bestaande stad fors onder druk te staan. Het lijkt verdorie wel een karaktereigenschap van de stad: je hebt wat moois, zoals singels, maar je wilt ruim baan voor de toekomst en gedempt zijn ze. Je hebt een stadshart met karakter, maar je wilt grootser zijn, en gesloopt is het stadshart, voor een winkel en kantorencentrum dat na luttele decennia al vervallen is. Rondom het station is er bijna niets meer dat aan de rijke historie van de stad doet denken. Geen hart, geen ziel. En daar was niet eens zoals in Rotterdam een bombardement voor nodig. Dit soort belangrijke beslissingen lijken alleen maar ingegeven door de onstuitbare politieke neiging om iets groots neer te zetten en waar geen weg meer terug is. (alhoewel er wel weer water door de singels stroomt, maar dat kost dan ook wat) De impact die deze beslissingen op de bestaande stad had en wat het voor de lange termijn betekende dat was ondergeschikt. En nu lijkt deze fout weer gemaakt te worden. De groei naar 400.00 inwoners is geen natuurlijke groei maar wordt gerealiseerd door politieke beslissingen. Waarom zo-veel woningen op een klein stuk grond, waarom worden er ook niet andere gebieden zoals de het gebied ten zuiden van de A12 richting Nieuwegein aangewezen? In het (project)plan Merwedekanaalzone wordt er niet gerept over de impact van deze plannen op bestaande wijken. Wat teloor gaat, wat moet wijken, het is zoals altijd ondergeschikt aan de korte termijn ambitie van de politiek. In het projectplan wordt de raad geadviseerd om in het stuk tussen de bestaande bruggen de A12 brug en de Socratesbrug 2 fiets/loopbruggen aan te leggen waarvan één over het Hamersplantsoen.Het Hamers-plantsoen is ontstaan na het droogleggen van de houthaven die op die plek lag. In de jaren 90 van de vorige eeuw en de eerste jaren van deze eeuw was het plantsoen een hangplek van een groep die geleid werd door een gestoorde Utrech-ter die zwakkere jongeren aanzette tot criminele activiteiten die wijkbewoners als ware terreur ervoeren. Zie bijv.: https://www.volkskrant.nl/mensen/na-tien-jaar-verlost-van-je-reinste-buurtterreur~boefeey9/ Het heeft veel moeite en energie gekost om de dit te keren, maar het resultaat is dat de plek die eerst vanwege angst door niemand dan de hanggroep gebruikt werd nu gebruikt wordt door iedereen. Kinderen die er vrij kunnen spelen, sporters die daar hun bootcamps organiseren, buurtbewoners die spontaan gaan picknicken of daar hun verjaardag vieren. Voor de bewoners een plek met een betekenis en een plek zonder verkeer; wat je daar ook aan het doen bent, je hoeft even niet op te letten op eventueel aankomend verkeer. En het is voor de buurtbewoners de enige plek in de buurt waar je op deze manier kan recreëren. Een tweebaans fietspad door het plantsoen zou hier een eind aan maken. Dan is het weer opletten geblazen en dat staat echt haaks op onbezorgd kunnen spelen, opgaan in je spel etc. Er wordt door de plannenmakers geadviseerd voor de variant van 4 bruggen te kiezen. Dit zou het beste antwoord zijn op het vraagstuk van de mobiliteitsspreiding. Er is een verkeersmodel op los gelaten die cijfers geven over het te verwachten aantal fietsers. Ik vind het altijd weer verbazingwekkend hoe groot het vertrouwen is in deze modellen. Zeker als het gaat om de situatie van een autoloze wijk. Daar is immers geen precedent van in Nederland. Hoe maak je dan zo'n verkeersmodel. De kans dat dat juist is lijkt me niet bar groot. Iedere keer als ik over de Daphne Schippersbrug loop verbaas ik mij erover hoe weinig gebruik er van die brug gemaakt wordt. Waren daar ook prognoses voor? En is er ooit achteraf geteld? Als de brug over de Vaartsche Rijn er komt met een tweebaans fietspad over het plantsoen en fietsstraat door de Karperstraat dan is de vraag waar de fietsers dan heen gaan? Kapper Els is het juist wat rustiger aan gaan doen en iets anders is er niet.	Zie de paragrafen: 2.3 Ambities Omgevingsvisie deel 2, 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.5 Hoograven.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
196 (vervolg)	De verkeerssituatie rond Karperstraat/ Verlengde Hoogravenseweg is op dit moment niet geweldig. De straten zijn smal, de Karperstraat is de enige toegangsweg voor automobilisten die In de Vissenbuurt, aan de Verlengde Hoogravenseweg en het Salamanderpad wonen en wordt druk gebruikt. Als fietser zit je regelmatig in het nauw. Deze plannen zullen deze situatie verergeren, en mocht het verkeersmodel uitkomen en al die fietsers komen over de brug, dan wordt voor de huidige bewoners de toegang verstopt. Antwoord van de stadsarchitect waarom de brug op deze plaats bedacht is, was er niet. Behalve het antwoord dat dit goed is voor de mobiliteitsspreiding. En dat dit later met de bewoners wel ingepast zou worden.... Voor de projectmakers zijn de plannen waarschijnlijk mooie vergezichten. In hun enthousiasme hebben ze de maquette laten bouwen waarin het Hamersplantsoen niet groen is en waar op de Karperstraat geen huizen staan. Niet de bedoeling, werd ons verzekerd, maar toch Utrecht wordt de laatste jaren in diverse buitenlandse toeristengidsen geprezen als verborgen parel. En dat is dan niet vanwege het huidige stadshart. Het gaat dan om onder andere de grachten, het Ledig Erf(!), de sluisjes bij de Munt en de gezelligheid. Ook het gezicht over het water bij de punt Vaartsche Rijn/ Merwedekanaal is van een onbetaalbare schoonheid. En dit vergezicht hebben we nu. Gratis en voor niks. Als de brug er komt is het verdwenen en krijg je niet meer terug. Dan weet je wat het kost.	
197	De inhoud van deze inspraakreactie is hetzelfde als inspraakreactie 78, met als toevoeging: tram - ovonde - roltrappen - HC, wanneer komen er eens mensen met verstand van zaken. Het is een bodemloze put	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78. Specifiek antwoord: We nemen uw reactie ter harte.
198	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
199	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 95. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 95.
200	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 94. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 94.
201	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78. Specifiek antwoord: Met betrokken bewoners van Houd Rivierenwijk Leefbaar heeft de gemeente persoonlijk contact. Er wordt een vervolgafspraak gemaakt voor een nadere toelichting.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
202	Hiermee wil ik reageren op de onlangs verschenen Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de MilieuEffectRapportage. Ik woon op een woonark in het Merwedekanaal, in Rivierenwijk. Allereerst wil ik zeggen dat de plannen er fantastisch uitzien op papier, in theorie. Termen als duurzaam, circulaire bouw, autoluw, mobiliteitshub e.d. klinken mij als muziek in de oren. Een nieuwe stadswijk met eigen voorzieningen. Er zijn veel woningzoekenden, die graag in Utrecht willen wonen, dus ik begrijp ook de opdracht om veel woningen te bouwen. Maar kunt u garanderen dat de vele woningen die de komende tien jaar binnenstedelijk gebouwd gaan worden in Utrecht ten goede komen aan de mensen die nu op de wachtlijst staan? Wat ik niet begrijp is dat het plan eenzijdig ontwikkeld is vanuit de nieuwe woonwijk Merwede. Bewoners van de omliggende wijken zijn niet betrokken geweest bij de opzet van de plannen. Er worden weliswaar voorlichtingsavonden door de gemeente georganiseerd, maar dat is éénrichtingsverkeer, top-down. Kreten als ‘de stad maken we samen’ en de ‘stad is voor iedereen’ worden niet waargemaakt. (minder draagkrachtigen, ouderen, gezinnen, worden de stad uitgejaagd door gigantische huur- en huizenprijzen en vooral kleine dure appartementen te bouwen). In de binnenstad spelen geen kinderen meer op straat, daar staan nu toeristen met camera‘s. En het gebied van de binnenstad wordt steeds groter. De originele Utrechtse bewoners gaan noodgedwongen de stad uit en jonge hoogopgeleide mensen van buitenaf nemen hun plek in. Als je maar hip en dynamisch bent en genoeg geld hebt, dan ben je welkom. Het lijkt er voor mij op dat het huidige gemeentebestuur het karakter van de stad Utrecht wil opgeven om de snelst groeiende stad van Nederland te omarmen. Waar ligt voor u de grens van wat de stad aankan? Het belangrijkste knelpunt, de mobiliteit, wordt aan alle kanten goed bekeken. Dat is een enorme opgave. Maar mensen die in een stad wonen willen meer dan zich alleen maar kunnen verplaatsen. Ze willen ook recreëren, bijkomen van hun drukke leven, sporten, ontspannen. Dagelijks, dus het liefst zo dicht mogelijk bij huis. Deze leefbaarheid of woonge-not is mijns inziens sterk onderbelicht in de plannen, zowel voor de huidige bewoners uit de omliggende wijken als de toekomstige bewoners van Merwede. Wilt u de permanente woonfunctie van de stad opofferen aan kort verblijf , horeca en toeristen, met als consequentie een anonieme stad met vluchtige bewoners? Utrecht gaat steeds meer lijken op Amsterdam. Dat is ook niet zo vreemd als ik zie hoeveel betrokken managers en ingeschakelde bureaus bij dit project uit Amsterdam komen. Kennen zij het unieke van Utrecht eigenlijk wel, de historische binnenstad met prachtige gevels, de saamhorigheid, zorg voor elkaar? Zolang de Utrechtse ‘Rivierenwijk’ nog regelmatig ‘Rivierenbuurt’ genoemd wordt heb ik daar mijn bedenkingen bij. Voor mijn directe persoonlijke leefomgeving maak ik me zorgen over de volgende 2 dingen: 1. De aanleg van extra bruggen over het Merwedekanaal 2. Het enorme aantal woningen in deelgebied 5 Variantenstudie loop-en fietsbruggen In deze studie wordt uitgegaan van de ambitie van 10.000 nieuwe woningen in de Merwedekanaalzone, zoals ook afgesproken in het coalitie-akkoord. Dit is echter geen raadsbesluit en de MER geeft ook aan dat 6.000 maximaal is. En dat is al een hele hoge dichtheid op 24 hectare! • Kan de MER zomaar geschoffeerd worden • Bij 6000 woningen totaal ziet het verkeersmodel er anders uit. Waar is de studie naar de situatie bij 6000 woningen	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.10.1 Aantallen woningen en dichtheid, 2.10.4 Openbare ruimte (groen tenzij), 2.15 Participatie

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
202 (vervolg)	• Ik lees op pagina 18 dat niet de bruggen het knelpunt zijn maar de kruisingen eromheen. De oplossing wordt gezien in het opvangen van fietsstromen in rustige woonstraten. Waar vind ik de oplossing van het verbeteren van de kruispunten? (onderdoorgangen bv?) Extra bruggen zijn dus niet de oplossing, zij spreiden in eerste instantie het fietsverkeer, maar de knelpunten op de kruispunten blijven. Sterker nog, er komen extra kruispunten bij, die op hun beurt weer voor oponthoud en onveiligheid zorgen. In de situatie van het verbeteren van de bestaande bruggen, zou de Balijelaan 14.000 fietsers per dag te verwerken krijgen en de Socratesbrug 17.000 (variant 1, pag 39). Aangezien bij beide bruggen dubbele fietspaden zijn aangelegd, betekent dit 7.000 respectievelijk 8.500 fietsers per rijrichting per dag of 3.500 respectievelijk 4.250 per fietsstrook per dag. Dit lijken hele acceptabele aantallen. Zeker als bij de uitwerking van 2 extra bruggen (variant 5 pag 47) de aantallen van 8000 door de Waalstraat en 5400 door de Zijldiepstraat acceptabel zijn, terwijl dit kleine rustige woonstraten zijn. Dus dan zijn er geen extra bruggen nodig. Is onderzocht of het mogelijk is om van (één van) de bestaande bruggen een loop-en fietsbrug te maken? Het is toch de bedoeling dat het autoverkeer via de Graadt van Roggenweg de stad in en uit zal gaan? Omgevingsvisie deel 2. Op pag 26 wordt gesuggereerd dat een fietsnetwerk gezonder zou zijn dan de fietsers bij auto's op de weg te laten rijden. Waar is dat op gebaseerd, zolang dit fietsnetwerk fn de stad, op een paar honderd meter afstand van de autosnelwegen loopt, tussen de A2, A12 en A27? Op pag 30 wordt gesproken over een groen-blauw raamwerk van Merwedekanaal en Park Transwijk, door middel van een diagonale ecologische verbinding. Klinkt prachtig, wie gaat garanderen dat dat er komt en wie gaat dat betalen? Op pag 32 staat dat de bebouwing van de Merwede op minimaal 29 meter van het Merwedekanaal gaat beginnen. Wie garandeert dat deze strook gehandhaafd blijft? Vanaf waar begin je te meten? Op pag 41 wordt onderscheid gemaakt tussen doorfietsroutes en routes voor langzaam verkeer. Hoe ziet dat eruit op de routes zelf en hoe gaat deze route verder vanaf de bruggen? Het Merwedeplantsoen heeft een belangrijke recreatieve functie voor de bewoners van Rivierenwijk. Hoe wilt u dit combineren met extra bruggen? Hoe ziet de aanlanding van deze bruggen eruit? De wens om mensen uit de auto te krijgen en andere vervoersmogelijkheden te benutten onderschrijf ik volledig. Aanleg van snelle en veilige doorfietsroutes naar station, stad en Science Park is nodig. De verbindingsbruggen zijn er al: Balijebrug, Socratesbrug, Mandelabrug. Maak deze zo nodig nog aantrekkelijker voor fietsers. Wat niet nodig is zijn de extra bruggen voor langzame fietsers. Waar staat in de plannen om hoeveel fietsers dit eigenlijk zou gaan? Sterker nog, extra bruggen kunnen een belemmering zijn voor de doorfietsers, omdat er extra kruisingen ontstaan. Bovendien zijn fietsers niet de enige gebruikers van de stad. Als het gaat om de afweging van 'prettige fietsbeleving' tegenover 'prettig wonen' wil ik u vragen wat voor u prioriteit heeft. Ik zou graag zien dat u ook de huidige bewoners van deze stad serieus neemt. Er is geen draagvlak in de buurt voor de aanleg van extra bruggen. De betreffende bruggen voor deelgebied vier, vijf en zes komen allemaal uit op het ene stukje plantsoen dat in de wijk te vinden is en intensief gebruikt wordt door wijkbewoners: het Heycopplantsoen, het Merwedeplantsoen en het Hamersplantsoen. Bomen zullen moeten worden gekapt, de groene zone in stukken verdeeld. De recreatieve functie van deze plantsoenen wordt opgeofferd aan de wens tot een fijnmazig fietsnetwerk. Niet noodzakelijk als alternatief voor de auto, maar om het fietsen aangenamer te maken. Deze mogelijkheid van recreatief fietsen door extra bruggen aan te leggen, heeft wel heel veel impact op het woongenot van de wijkbewoners.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
202 (vervolg)	Het meest direct zijn de gevolgen voor een aantal woonbootbewoners dat weg zal moeten voor de aanleg van bruggen. Mensen die soms al 40 jaar hier met veel plezier wonen. Maar ook de boten die naast een brug komen te liggen zullen hinder ondervinden, van inkijk en geluidsoverlast. Pag 51 gaat over de bouwhoogte. Aanvankelijk was de belofte 4 tot 6 woonlagen aan de kanaalzijde. In deze omgevingsvisie is dit al opgeschroefd naar 6 tot 8 woonlagen. Boven de maximale dakhoogte zijn incidenteel hoge gebouwen toegestaan van 9 tot 10 woonlagen" Wat verstaat u onder 'incidenteel'? Graag concreet antwoord. Er wordt verschil gemaakt tussen gebouwen met maximale dakhoogte en hoge gebouwen. Vanwaar dit onderscheid? Het geeft voor mij verwarring over wat toegestaan is. Het opschroeven van de hoogtes aan de kanaalzijde heeft gevolgen voor de bewoners van Rivierenwijk in de zin van wegnemen van daglicht en zon (verminderde opbrengst zonnepanelen) en meer geluidsoverlast. Daar maak ik bezwaar tegen. Pag 52: om de bebouwingsdichtheid aan te geven wordt er gewerkt met FSI ipv woningen per hectare. Deze Floor Space Index is max. 3, extreem hoog!. Wat heeft dit voor gevolgen voor de bewoners van het gebied zelf? Pag 71: de fietsroute over de Kanaalweg wordt vervangen door een route langs de Europalaan, met 2 fietspaden aan beide kant en. Hier wordt een autoluwe, goed functionerende, snelle fietsverbinding vervangen door een route langs bussen en auto's. Eerder in dit document (pag 26) werd dat nog ongezond gevonden. Volgens mij is dat meten met 2 maten. Zo'n fietsroute zou je ook kunnen realiseren op de bestaande Socrates-, Mandela- en Balijebrug. Waar is de uitwerking hiervan? Op pagina 174 staat dat de berekeningen uitwijzen dat het zonder aanvullende maatregelen mogelijk is om in deelgebied vijf 4.000 woningen met bijbehorende voorzieningen te realiseren. Meteen daarna staat dat er een pakket aan mobiliteitsmaatregelen nodig is in de omgeving. Zijn er nou wel of geen maatregelen nodig? Als er geen aanvullende maatregelen nodig zijn hoef je ook geen extra bruggen aan te leggen en ook geen betaald parkeren in te voeren in Rivierenwijk. Voor de gebruikers van het Merwedekanaal zoals roeiers, de scouting en de grote varende schepen in de Veilinghaven vormen extra bruggen obstakels. De kans bestaat zelfs dat zij dan helemaal niet meer van het kanaal gebruik kunnen maken. Is dat waar u als gemeente voor kiest? Voor de historische schepen moeten de bruggen beweegbaar zijn, dit kost erg veel geld, zowel in aanschaf als in onderhoud. De kosten zijn achteraf altijd hoger dan in de begroting. Wie gaat dat betalen, ook op de langere termijn? Over het totaal aan plannen wil ik nog kwijt dat het vooral gaat over cijfers, getallen, modellen en aannames. Ik mis de menselijke maat en realiteitszin in deze ontwikkelingen. Wat hebben mensen nodig om prettig en gezond in deze fantastische stad te blijven wonen? Hoe gaat u dat realiseren? Graag krijg ik antwoord op mijn vragen en ervan uitgaande dat u mij op de hoogte houdt van het verdere verloop van de procedure, verblijf ik,	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
203	De inhoud van deze inspraakreactie is hetzelfde als inspraakreactie 78, met als toevoeging onder punt Zijldiepstraat: blijft de Merwedekade ongewijzigd met een wandelpad en parkeer (bestaand) havens ongewijzigd of worden deze uitgebreid?	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78. Specifiek antwoord: in de Rivierenwijk wordt betaald parkeren ingevoerd. Dit heeft geen invloed op het aantal parkeerplekken. De Merwedekade is een waardevol stuk groen voor de Rivierenwijk. Het wandelpad zal blijven. Wellicht zijn er in het kader van de Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk (zie bijlage bij de Omgevingsvisie deel 2) kansen om met vergroeningsbudget ook maatregelen te nemen in het Merwedeplantsoen. Of dit gebeurt en welke maatregelen dit zijn zal later worden uitgewerkt.
204	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactieinspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
205	Ik maak bezwaar tegen de informatie in bijlage 1.3 Mobiliteit Merwedekanaalzone. Ik ben het niet eens met de visie dat 0,3 parkeerplaats voldoende is voor het te ontwikkelen gebied. Ik maak bij deze hiertegen bezwaar en wel om de volgende redenen. Onderbouwing. 1. Ik moest met mijn kantoor verhuizen van Smart Businesspark, omdat daar geen bedrijfsruimte meer terugkomt voor bedrijven met klanten die met de auto komen. Er wordt dan gezegd, tijdens een informatiebijeenkomst, dat mijn klanten maar met een ander vervoersmiddel moeten komen. Dat doen ze niet, want dan gaan ze naar een ander bedrijf waar ze wel met de auto naar toe kunnen! Hier is dus sprake van het scheppen van een situatie waarin ondernemerschap niet wordt gestimuleerd, maar tegengewerkt. 2. Ik ben nu gevestigd met mijn kantoor aan de Europalaan, waar geen parkeerplek meer beschikbaar is, (vrijwel gedurende de gehele dag) omdat hier geparkeerd wordt daar mensen die elders werken. Dus er is wel degelijk behoefte aan parkeerplekken. Met 0,3 parkeerplek wordt dit probleem aan maar groter en het stimuleren van een goed ondernemersklimaat in dit gebied alleen maar slechter. 3. Ik ben bewoner aan de Jutfaseweg XX. Als bewoner merk ik dat ook dit gebied steeds voller komt te staan met auto's van mensen die er niet wonen. De parkeerdruk wordt steeds groter met een nieuwe wijk in de buurt met maar 0,3 parkeerplek. In mijn straat hebben de bewoners gemiddeld meer dan 1 auto per huis en geen 0,3! Kortom de parkeerdruk in de omliggende gebieden worden de dupe van dit beleid. Zeker gezien het feit dat er koopwoningen komen. Voor veel functies in de profit is bijvoorbeeld een auto nodig, denk aan commerciele en of sales functies. Wanneer je in een gebied woont met 0,3 parkeerplek (en alle zeer beperkte pekken zijn al bezet) zou je moeten verhuizen wanneer je een functie met een auto krijgt. Of die auto wordt in het gebied van mijn kantoor of huis geparkeerd!	Zie de paragrafen: 2.5.2 Innovatieve mobiliteitsstrategie, 2.9.1 Lage parkeernorm, 2.9.2 Parkeeroverlast.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
206	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
207	Hierbij geven wij, als bewoners van de Dichterswijk, onze inspraakreactie op en zorgen over de gepresenteerde plannen ten aanzien van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Wij hebben een aantal zorgen ten aanzien van de voorgestelde fietsbrug ter hoogte van het Heycopplantsoen waaraan wij wonen. Wij zijn van mening dat de aanleg van een dergelijke brug de leefbaarheid en veiligheid in onze Dichterswijk aanzienlijk zal verlagen. Bovendien zijn wij op basis van de gegevens zoals bij ons heden bekend (onafgeronde studies en vele aannames over het te verwachten aantal extra fietsers (geschat op 5000 per dag)) niet overtuigd dat deze verkeersstromen niet op de bestaande nabije bruggen opgevangen kunnen worden. We denken dat de noodzaak voor deze extra brug, ook met inachtneming van de nieuw te bouwen wijk, niet noodzakelijk is. Wij maken ons specifiek zorgen over de volgende punten: 1. Veilig spelen in het Heycopplantsoen. Vandaag rennen onze kinderen vanaf de Rolderdiephof de trappen naar beneden. Vaak wordt de bal vanaf boven naar het veldje getrapt. Of ze gaan zittend op hun billen naar beneden omdat ze alvast de rolschaatsen en skates aan hun voeten hebben. Is dit met de nieuwe brug nog mogelijk? Moeten kinderen zich dan voorzichtig tussen de fietsers en brommers door bewegen naar hun voetbalveldje? Kunnen ze nog een balletje trappen, of schoppen ze hem dan voor de wielen van een fietser? Kunnen ze nog een rondje skaten over het “goede weggetje” of blijft er enkel fietspad over? 2. Veilig naar school. De extra fietsersstroom door de Dichterswijk moet ergens langs de drukke school (de smalle en bochtige Voorsterbeeklaan is ons inziens geen aannemelijke alternatieve route). Bij de Kleine Dichter is het nu al elke ochtend heel druk met auto’s en fietsers die naar school komen. Kunnen kinderen in de toekomst nog veilig (alleen) naar school lopen of fietsen, met zo een grote extra verkeersstroom die ook nog eens een te verwachten hoogtepunt heeft op het moment dat de school van start gaat (8:15-8:30 in de ochtend). 3. Geluidsoverlast. Hoewel de exacte aanleg en aansluiting van de brug nog niet (bij ons) bekend is, maken wij ons zorgen over geluidsoverlast indien het fietspad door het Heycopplantsoen heen zal gaan. Dat zou betekenen dat het nieuwe fietspad onder onze slaapkamers door gaat lopen. Wij vermoeden dat de nodige feestgangers in de late uurtjes voor de nodige geluidsoverlast gaan zorgen. Daarnaast is het de vraag hoe jullie luidruchtige brommers gaan weren? 4. Leefbaarheid en groen in de wijk. Toen wij onze woning kochten in 2010, hebben wij uitvoerig navraag gedaan naar het toen nog aan te leggen “parkje”. Het toen nog te ontwikkelen Heycopplantsoen was een van de voornaamste redenen dat wij toen de woning gekocht hebben. In de gegevens die we toen van de gemeente hebben ontvangen, werd er niets gezegd over een eventuele brug voor onze deur. Nadat we de woning betrokken (2012) hebben we nog geruime tijd geduld moeten hebben voordat het Heycopplantsoen eindelijk klaar was. Vorig jaar werd het geduld van ons en onze kinderen wederom op de proef gesteld door de Eneco werkzaamheden (die bij ons voor de deur ruim een jaar duurden), en waarbij het plantsoen niet of slechts gedeeltelijk toegankelijk was voor onze kinderen. Bij aanleg van een brug, vrezen wij wederom voor langdurige bouwoverlast. Bovendien maken we ons grote zorgen over permanent verlies van het nu al summiere groen en speelruimte in onze wijk. Wij hopen dat de Dichterswijk een plek kan blijven waar ook de resterende gezinnen met jonge kinderen een veilige en fijne plek kunnen hebben (en zij niet gedwongen worden naar buiten de stad te verhuizen).	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
208	Er zijn ook mensen woonachtig in de Rivierenwijk die de evt nieuw verbindingen met de te bouwen wijk Merwedekanaalzone toejuichen!! Het lijkt me voor het woonplezier alleen maar gunstig en een verbetering. Ik juich het toe, dat eindelijk dit stadsdeel vol gebouwd gaat worden. Ik zie het als aanwinst om dit land bij de stad te betrekken en het op positieve manier gebruiken van de waterkant van het Merwedekanaal en de leefbaarheid daar te vergroten. Ik wil u als raad graag ondersteunen met uw plannen voor deze nieuwe wijk en de nieuw te bouwen FIETS bruggen horen daarbij, het is volgens mij koudwater vrees van de buurt!!	Specifiek antwoord: Bedankt voor uw reactie.
209	In reactie is aantal beelden opgenomen, ontbreken in deze weergave. “Voor de zeeverkenners (scoutinggroepen die zeilen op het Merwedekanaal) is het water ter hoogte van deelgebied 6 het meest van belang. Met de komst van eventuele bruggen, kunnen zij hun activiteiten niet voortzetten.” Dit staat op pagina 20 van de Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone (hierna ‘de bruggenstudie’). De bruggenstudie is in januari van dit jaar op de website van de gemeente Utrecht gevoegd als bijlage 1.4 bij de Omgevingsvisie deel 2. Aan ruim 80 jaar waterscoutinghistorie in Utrecht dreigt met de komst van de bruggen in deelgebied 6 een einde te komen. 1. In deze reactie van Scouting Baracuda Zeeverkenners voeren wij drie bewijzen aan waarom volgens ons het gevolgde proces dat heeft geresulteerd in de geplande bruggen in deelgebied 6 onzorgvuldig is geweest. Vervolgens gaan we in op de specifieke gevolgen van de geplande bruggen voor de activiteiten van Scouting Baracuda Zeeverkenners. Onzorgvuldig proces Het eerste bewijs is dat Scouting Baracuda Zeeverkenners niet is betrokken in de planvorming rond de nieuwe bruggen in deelgebied 6. Dit terwijl in de reactienota ‘Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 Ruimtelijke Agenda en MER d.d. 28 juni 2017’ onder punt 18a, als reactie op de door ons ingediende inspraakreactie op de omgevingsvisie deel 1, is toegezegd dat in de planvorming: “De zorg vanuit de zeeverkenners over het kunnen blijven zeilen tussen de Liesboschbrug en de Socratesbrug zal daar uitdrukkelijk bij worden betrokken”. In dezelfde nota staat onder 18d: “Wij hebben het belang van zeeverkenners, roeiers en andere gebruikers in beeld en zullen deze expliciet betrekken in de verdere planvorming.” 1 Voor een nadere toelichting op het belang en de geschiedenis van waterscouting in Utrecht zie de bijlage ‘Waterscouting Utrecht’ bij deze brief. Wij constateren dat beide toezeggingen niet gestand zijn gedaan. Na een lange periode van radiostilte werden de vier Utrechtse waterscoutinggroepen in de presentatie Merwedekanaalzone d.d. 6 november 2019 zelfs in zijn geheel niet meer genoemd als belanghebbenden. Dat de vier Utrechtse waterscoutinggroepen niet serieus zijn genomen als belanghebbenden blijkt ook uit dia 69 van dezelfde presentatie (zie figuur 1 hierna). Daar staan alle belanghebbende partijen in het ontwikkelgebied ingetekend op een foto van de Merwedekanaalzone behalve de waterscoutinggroepen. N.b. de vier waterscoutinggroepen bevinden zich ongeveer in het gebied van de roeiverenigingen die wel ingetekend staan op de dia). Figuur 1. Belanghebbenden vermeld op dia 69 van de presentatie Merwedekanaalzone Het mag duidelijk zijn dat hier absoluut geen sprake is geweest van het “uitdrukkelijk betrekken van de belangen van de zeeverkenners in de planvorming” laat staan het betrekken van: “de zorg vanuit de zeeverkenners over het kunnen blijven zeilen tussen de Liesboschbrug en de Socratesbrug”.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.2 Gebuikers kanaal, 2.15 Participatie. Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord. Met de gebruikers van het kanaal zoals de zeeverkenners en de roeiers is de gemeente in contact en stemt af over de plannen.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
209 (vervolg)	Het tweede bewijs is dat de belangen van de waterscoutinggroepen en de andere gebruikers van het Merwedekanaal niet is meegenomen in de bruggenstudie. Dit is goed te zien aan de in de bruggenstudie gebruikte criteria (zie links in figuur 2 hierna). Figuur 2. Criteria bruggenstudie en weging optie 'Alleen verbeteren bestaande bruggen' Voor ons is bijzonder wrang dat '8. Bijdrage aan korte recreatieve rondjes lopen' wel is meegenomen als criterium, maar het belang van het uitgebreide recreatieve gebruik van het kanaal/water zelf niet. Wanneer het gebruik van het kanaal zelf ook als criterium was meegewogen had dit naar onze stellige overtuiging geresulteerd in andere uitkomsten van de bruggenstudie in het algemeen en de waardering van de optie 'Alleen verbeteren van de bestaande bruggen' in het bijzonder (zie rechts in figuur 2). Het derde bewijs is dat de komst van vijf nieuwe bruggen over het Merwedekanaal resulteert in een brug op ongeveer iedere 300 meter kanaal terwijl er in de toekomst hooguit één nieuwe passages komt onder de grootste barrière in het centrum van Utrecht, de ruim 1 kilometer spoor tussen de Moreelsebrug en de tunnel bij de Bleekstraat. Dit toont aan dat bij de verkeersstudies niet integraal genoeg is gekeken naar de verkeersstromen in de stad Utrecht. Wat heeft het overbruggen van het Merwedekanaal immers voor zin als doorgaand verkeer richting het centrum van Utrecht vervolgens door een veel grotere barrière wordt tegengehouden? Gevolgen voor de activiteiten van Scouting Baracuda Zeeverkenners Deze onzorgvuldige planvorming heeft grote gevolgen voor de activiteiten van de Utrechtse Zeeverkenners die varen op het Merwedekanaal. Het totale vaargebied loopt van de Socratesbrug tot de Liesboschbrug. De zeeverkenners zeilen vooral tussen de A12 en de Socratesbrug, een vaarwater van 900 meter lang. Dit is tevens het breedste gedeelte van het kanaal. Juist in dit gebied zijn twee bruggen gepland waardoor er in dit gebied drie gebieden ontstaan van 300 meter, ieder te klein om nog op te zeilen. Deze 300 meter wordt nog verder verkleind door wachtende schepen voor de bruggen. En de wind die onderbroken wordt door de bruggen. Daarnaast wordt het door de komst van de bruggen te gevaarlijk om ook andere activiteiten op het water te doen. Naast het zeilen, wordt o.a. gewrikt en geroeid op het water en worden diverse spellen op het water gedaan. Onze jongste leden kanoën op het water. Hierna geven wij voor ieder van de drie vaargebieden die ontstaan met de komst van de geplande nieuwe bruggen aan waarom het voor ons onmogelijk wordt om nog activiteiten uit te voeren op het water. Gebied 1: A12 brug - geplande Overijssellaanbrug Aan dit gedeelte liggen de drie Utrechtse roeiverenigingen en is de havenuitgang van Scouting Baracuda Zeeverkenners en de Wilhelmina Zeeverkenners. Bovendien komt hier ook veel pleziervaart langs. Nu al is het opletten hier. Roeiers die af- en aan varen, de zeeverkenners die hier hun haven uit komen en er spelen en varen. Ook is er veel pleziervaart dat niet altijd weet wat de vaarregels zijn. Kortom de situatie is nu al uitdagend voor onze leden en het vraagt veel van hun vaardigheden op het water. Met de komst van brug komt hier wachtende pleziervaart bij. En vermindert het zicht door de brug. Het wordt daarmee te gevaarlijk voor onze jongste leden om hier te kanoën. En voor de oudere leden wordt het te gevaarlijk om nog een spel te doen. Of veilig te roeien of te wrikken.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
209 (vervolg)	Gebied 2: Geplande Overijsselbrug - Geplande Karperstraatbrug Dit is het breedste stuk van het kanaal waar zeilen goed geoefend kan worden. Er is door de breedte ruimte voor de verschillende gebruikers naast elkaar zonder dat ze elkaar in de weg zitten. Een spel waarbij het hele vaarwater wordt gebruikt, is hier goed mogelijk. Onze jongste leden gaan hier vaak kanoën aan de kant van de Vaartse Rijn. Ze zijn nog niet zo behendig en hebben hier genoeg ruimte. Hier ontstaan met de komst van de Karperstraatbrug problemen door wachtende pleziervaart voor de bruggen, verminderd zicht en de compactheid van het gebied (300 meter). Het wordt daarmee te gevaarlijk voor de leden om nog het water op te gaan. Gebied 3: Geplande Karperstaatbrug-Socratesbrug Op dit moment is een smal stuk vaarwater dat druk bevaren wordt door de roeiers. Hier ligt het wachtschip van de JP Coen Zeeverkenners. Ook de Tekakwita zeeverkenners hebben hier hun haven. Op een smal stukje is er al veel vaarverkeer. De komst van een brug zorgt hier voor een onoverzichtelijke situatie. Resumerend Het gevarieerde programma op het water waarin de leden van de groep in toenemende mate kennis maken met het water en vaardigheden op doen zal veranderen in een schraal programma waarin alleen nog maar op en neer roeien mogelijk is. Voor andere activiteiten is geen ruimte meer. Wordt de kant op dezelfde wijze ingericht als nu gepland in deelgebied 5 met een recreatiezone langs het water en vlonders dan wordt ook roeien onmogelijk. Door de lage bruggen is er te weinig ruimte om te zeilen. Wrikken kan ook niet onder de bruggen door en dus ook alleen nog maar op beperkte stukken. Een spel, roeiend, wrikkend of zeilend is niet meer mogelijk door de opdeling van het totale gebied in kleine stukjes, door wachtende boten voor de bruggen en verslechterd zicht door de bruggen. Onze jongste leden kunnen niet meer hun eerste ervaringen op het water op doen op. Verhuizen naar een andere locatie is niet mogelijk. Scouting Baracuda Zeeverkenners is in 2014 door de uitbreiding van IKEA verhuisd naar de huidige locatie. Er is toen uitgebreid onderzoek gedaan naar andere locaties door gemeente en de vereniging. Gemeente en vereniging kwamen tot de conclusie dat er geen alternatieve locaties zijn in Utrecht. Bereikbaarheid van het water, aansluiting op het landelijke vaarwater, bereikbaarheid van het centrum en ander vaarwater in de stad Utrecht zijn belangrijk voor de activiteiten en variatie in het programma. Scouting Baracuda Zeeverkenners verzoekt de gemeente Utrecht dringend om de noodzaak voor nieuwe bruggen in deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone te heroverwegen en alsnog serieus onderzoek te doen naar de gevolgen voor recreatie op het water. En alternatieven zoals verbreding van de twee bestaande bruggen in deelgebied 6 of ondertunneling van het zeilgebied te onderzoeken alvorens tot besluitvorming over te gaan. Daarnaast is (afgezien van de bruggen) nog geen sprake van planvorming voor deelgebied 6. In dat licht verzoeken wij de gemeente ook om nog niet met besluitvorming over bruggen vooruit te lopen op de ontwikkeling van het gebied. Laten we deze ontwikkeling eerst afwachten voordat er besluitvorming plaats vindt over de komst en de uitwerking van de bruggen in deelgebied 6. Wij hopen op een wijs besluit van de Utrechtse gemeenteraad waarbij de groei van de stad in balans wordt gebracht met de bestaande stad (het eerste uitgangspunt van de RSU 2040). Bijlage: Rapport waterscouting Utrecht: Een toelichting op ruim 80 jaar waterscouting in de stad Utrecht:	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
210	Ten eerste dank voor de uitgebreide informatie over de Merwedekanaalzone plannen via post en de site. Zelf wonen wij in de Rivierenwijk dus hebben dit aandachtig gelezen. Graag zou ik mijn ernstige zorg willen uiten over de mobiliteitsplannen. Op dit moment wordt in onze wijk al veel geparkeerd door mensen vanuit naburige buurten of centrum bezoekers. Een nieuwe wijk met beperkte parkeercapaciteit is een mooi idealistisch streven, maar in de praktijk leven we in een tijd waarin mensen gewend zijn aan autobezit (gemiddeld 93 auto's per 100 huishoudens, bron CBS 2016). Als men realistisch er naar kijkt zullen ook in de nieuwe wijk dus mensen een auto willen bezitten en in de buurt hebben. Parkeren op afstand zal men niet snel doen als er ook een loopbrug is naar de wijk er naast. Het zou in mijn ogen naief zijn te verwachten dat deze problematiek geheel opgelost wordt door parkeren op afstand, OV, of een mobiliteitshub. Concreet zie ik in document 'Bekostiging en financiering mobiliteitsconcept Merwede' pagina 9 twee alternatieven uitgewerkt. In mijn optiek is de optie 'zonder mobiliteitshub' de enige reële optie die ook werkbaar en leefbaar blijft voor de omliggende buurten. Wel zou het goed zijn dit zoveel mogelijk te doen met (langwerpige) parkeergarages onder de buurt zodat het streven naar een groene autovrije buurt nog steeds te realiseren is.	Zie de paragrafen: 2.5.2 Innovatieve mobiliteitsstrategie, 2.9.1 Lage parkeernorm, 2.9.2 Parkeeroverlast.
211	Als bewoner van de Rivierenwijk maak ik mij grote zorgen om de plannen. De MER laat duidelijk zien dat er maximaal 4000 extra woningen gebouwd kunnen worden in deelgebied 5, en 6000 in de gehele Merwedekanaalzone. Hoe kan het dat er dan toch plannen zijn om 6000 extra woningen in deelgebied 5 en 10000 in de gehele Merwedekanaalzone. Neem de MER alsjeblieft serieus. Uit de berichtgeving op uw website blijkt dat u op de hoogte bent van de grote zorgen die leven onder de bewoners van de Rivierenwijk. Er wordt ook beweerd dat hier rekening mee gehouden wordt in de plannen, maar ik zie het echt nergens terug. De plannen om veel meer woningen te bouwen dan verantwoord is (volgens o.a. MER) gaan gewoon door en het doel is nu ook om zelfs 5 bruggen te bouwen. Het zou goed zijn als de gemeenteraad haar bewoners en de MER serieus zou nemen en de plannen terug zou schalen naar redelijker properties.	Zie de paragrafen: 2.4 Milieueffectrapportage (PlanMER), 2.4.1 Status PlanMER en uitleg conclusies aanvulling op het PlanMER.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
212	Wat mij verbaast is dat op basis van wensdenken en uitsluitend aannames en verwachte uitwerkingen, Utrechtse bewoners op en langs het Merwedekanaal en in de omliggende wijken worden belast met de wens om kost wat kost meer dan 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone te bouwen en 7 nieuwe loop/fietsbruggen aan te willen leggen over het Merwedekanaal. 1. Bezwaar aantal woningen in de Merwedekanaalzone - Januari 2020: - Omgevingsvisie deel 2: Oorspronkelijke plan van 10.000 woningen blijft gehandhaafd. - VSOP Merwede: Oorspronkelijke plan circa 6.000 woningen (te bebouwen deel 24 Ha.) blijft gehandhaafd. Door gefaseerde bouw: 1e fase 4.000 woningen en 2e fase nog eens 2.000 woningen naast de al bestaande woningen Max, Pax en Lux. (ruim 1250 woningen) betekent dat meer dan 7.200 woningen in deelgebied 5 worden gepropt. Dat betekent en fsi va 2,8. Hotel en short-stay-woningen: In het Voorlopig Stedenbouwkundig Ontwerp Merwede staat ook een Hotel gepland in deelgebied 5. In december 2019 heeft het college de Beleidsnotitie Short-stay en hotels uitgebracht. Daarin staat dat tot 1-1-2023 in Bestemmingsplannen geen Short-stay en hotels meer toe te staan. - Aanvulling MER geeft op blz. 20 aan, dat geen enkele uitspraak is gedaan over de verdeling van het programma over de deelgebieden en op blz. 64 geeft de aanvulling MER aan, dat er in de hele Merwedekanaalzone deelgebieden 4+5+6 maximaal nog 4.000 woningen naast het bestaande programma (van 1.500 bestaande woningen en 1.000 woningen op basis van plannen, waarover al is besloten (autonome ontwikkeling) kunnen worden bijgebouwd. Dat betekent dus een totaalprogramma van 6.500 woningen voor de gehele Merwedekanaalzone deelgebieden 4, 5 en 6. - Daarbij moet worden opgemerkt dat het onderzoeksgebied van Aanvulling plan MER de ontwikkelingen in Beurskwartier nog niet zijn meegenomen. Vraag 1: Waarom is het aantal van 6.500 woningen in de gehele Merwedekanaalzone, geadviseerd door de MER en de aanvulling MER, niet uitgewerkt? Vraag 2: Waarom worden de te bouwen woningen niet beter verdeeld over de 3 deelgebieden? Vraag 3a: Is het de bedoeling dat in Merwede toch Short-Stay woningen c.q. Studenthotels worden gebouwd? Zo niet: Kunt u toelichten waarom toch een nieuw hotel in deelgebied 5 is gepland terwijl in Utrecht Zuid-West al verschillende hotels aanwezig zijn? Vraag 3b: Waarom wordt deelgebied 5 zo zwaar belast? 2. Woonbootbewoners en bruggen Vraag 4: Waarom is er nog geen duidelijkheid over de Moties van de Raad uit 2018? t.w.: Motie 2018/16: Alternatieve ligplaatsen voor woonboten Motie 2018/18: Beperken van het aantal bruggen Motie 2018/19: Investeren in bestaande bruggen. Bezwaar: Ik heb grote bezwaren tegen de aanleg van extra brug/bruggen die onze ligplaatsen, woongenot, privacy en het openbaar groen aantasten. Bruggen die verkeersonveilige situaties opleveren in het Merwedeplantsoen en de aangrenzende wijken, zoals Rivierenwijk en Dichterswijk, terwijl onvoldoende onderzocht is of de huidige Balijebrug en Socratesbrug eventueel met aanpassingen, zoals verbreding en betere opritten voor fietsers, het fietsverkeer voldoende kan verwerken.	Zie paragrafen 2.4 Milieueffectrapportage, 2.4.2 Monitoring, 2.5.3 Bereikbaarheid Utrecht Zuid-west, 2.7 Bruggen: onderbouwing 2.8.4 Bruggen: Impact op de omgeving: Rivierenwijk, 2.9.2 Parkeeroverlast, 2.10.2 Stedenbouwkundig plan Merwede: Hoogte, geen aansluiting op de omgeving, 2.10.4 Stedenbouwkundig plan Merwede: Openbare ruimte, 2.13.2 Waardedaling woningen en 2.15 Participatie. Specifiek antwoord over shortstay en studentenwoningen en het hotel: De gemeente Utrecht heeft recent de “Beleidsnotitie tijdelijk verhuur (shortstay) en actualisering hotels” vastgesteld. Dit is het kader voor de hotelontwikkeling in Utrecht en dus ook voor de Merwedekanaalzone. In deze beleidsnotitie staat dat op dit moment beperkt ruimte kan worden geboden aan bijzondere concepthotels, doelgroephotels en/of shortstay. Tot 2023 staat de gemeente Utrecht geen reguliere hotels meer toe in Utrecht. In 2023 zal er nieuw marktonderzoek plaatsvinden en dan kijkt de gemeente of er wellicht weer ruimte is. Die kans lijkt overigens wat gedaald ivm de lange termijn gevolgen van Covid. Een hotel kan nu dus alleen mits het voldoet aan de genoemde voorwaarden: • Bijzonder concept hotel tot 50 kamers • Doelgroephotel De gemeente toets daar ‘streng op ‘. Dus er komt hooguit een bijzonder concept hotel van max 50 kamers of een doelgroephotel zoals vastgerlegd in het gemeentelijke beleid. Dit geldt ook voor ‘short stay’. Dit is wellicht mogelijk maar zal ook worden getoetst door de gemeente aan de kaders en onder de voorwaarden die de raad heeft vastgesteld (Beleidsnotitie tijdelijk verblijf (shortstay) en bijstelling hotel 2019).

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
212 (vervolg)	Verwachte fietsstromen 2030 niet onderbouwd De Variantenstudie loop- en fietsbruggen (Bijlage 1.4) zijn gebaseerd op verwachte fietsstromen tot 2030. De cijfers zijn gebaseerd op aannames en nergens voldoende onderbouwd. Wij hebben zelf tellingen verricht op verschillende dagen en tijden in juni en augustus 2019 (ochtend en avondspits) naar de fietsbewegingen op de Kanaalweg, Balijebrug en Socratesbrug. Daar blijkt voor ons duidelijk uit dat er nog potentie is met de bestaande bruggen als het gaat om verwerking van fietsverkeer over bruggen stad in en stad uit. Vraag 5a: Waarom is er geen gedegen onderzoek gedaan naar gebruik/aanpassing van de huidige Balijebrug en Socratesbrug? Vraag 5b: Als dat onderzoek er wel is. Waarom krijgen we de cijfers van dit onderzoek niet? In de bijlage 1 Uitgangspunten bij de Variantenstudie verkeersmodellenberekeningen “Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone” van Goudappel Coffeng d.d. 8 januari 2020, staat op pag. 7/8/9 in figuur 2 één brug ingetekend bij de Amstelstraat bij berekeningen gevoeligheidsvarianten. Vraag 6: Waarom wordt een brug over het Merwedekanaal, die geen optie meer is, nog steeds in dit stuk ingetekend? 3. Bruggenstudie/fietsbewegingen Fijnmazig netwerk. Het argument dat u extra bruggen wilt bouwen is steeds geweest dat de nieuwe wijk Merwede op die manier ontsloten moest worden en te verbinden met bestaande wijken, winkels Rijnlaan, station Vaartsche Rijn, Hoograven winkelcentra, centrum oude stad en de rest van Utrecht. De laatste maanden lijkt er een ander argument te zijn voor de extra bruggen. Niet de ontsluiting van de nieuwe wijk maar het beoogde fijnmazige netwerk is de reden om extra bruggen te bouwen, zodat mensen een “rondje” kunnen doen langs Merwedepark en Merwedeplantsoen. De noodzaak van de bruggen is voor mij nergens aangetoond. Wel wordt mij steeds duidelijker dat het een wens is, die koste wat kost uitgevoerd moet gaan worden, omdat u teveel woningen wilt bouwen in de Merwedekanaalzone. Vraag 7: Is het fijnmazig netwerk inmiddels al goedgekeurd door de gemeenteraad? Vraag 8: Wat hebben recreatieve fietsers te zoeken in de Rivierenwijk? Afstand tussen de bruggen. De afstand tussen de bruggen Heycopstaat, Balijebrug en Waalstraat beslaat 600 meter: Elke 200 meter een brug! Het uitgangspunt van de, overigens niet wettelijke, CROW waarde wordt hiermee flink overschreden: 300 tot 500 meter afstand tussen twee bruggen. De Crow richtlijn geen eis. Vraag 9a: Wat is de noodzaak van twee nieuw geplande bruggen op deze korte afstanden? Vraag 9b: Hoe verhoudt zich dat tot de CROW richtlijnen? Vraag 10: Wat is de noodzaak van 7 bruggen over een afstand van 1.7 km? Hoe verhoudt zich dat tot de CROW richtlijn? 4. Mobiliteit en verkeerstudies/verkeersbelasting Rivierenwijk Hoewel de MER en de aanvulling op de MER (bij Omgevingsvisie deel 2) nog steeds geen mogelijkheid biedt tot het bouwen van 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone wordt hier in de verkeersstudies op basis van het niet gevalideerde theoretische verkeersmodel 3.4, wel vanuit gegaan. Door het systeem van aanbieden van deelauto’s zou mogelijk het autobezit van inwoners van de Merwedekanaalzone kunnen verminderen. Het is echter geen garantie dat daardoor ook het autogebruik zal dalen. Rijkswaterstaat wijst u er ook in het Acceptatie rapport Mobiliteit 3.4 op, dat met inzetten van deelauto’s het aantal autoritten per definitie NIET afneemt. RWS verwacht ook dat er in Utrecht Zuid-West een verkeersinfarct zal ontstaan, als er ook maar iets tegenzit. Zoals bijv. activiteiten Jaarbeurs, weersomstandigheden of een aanrijding. Nog steeds is niet duidelijk of lage verkeerscijfers en parkeernormen gehaald gaan worden. Het systeem zit vol en is zeer kwetsbaar. De autonome situatie van de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone is al zwaar belastend voor het netwerk, vooral in de avondspits.	Een ‘student hotel’ valt onder de categorie ‘doelgroep hotels’. Onlangs is er een motie ingediend in de raad met de strekking dat hotels wordt gemaximaliseerd tot maximaal 6 maanden. Is het meer dan 6 maanden dan wordt het short stay. Dit betekent dat een ‘student hotel’ deels onder short stay en deels onder hotel zal vallen. Op dit moment is de gemeente haar beleid hierover nog aan het aanscherpen. Initiatieven worden getoetst aan bovengenoemde beleidsnota. + Specifiek antwoord over motie alternatieve plekken voor woonboten: bij besluitvorming komt meer duidelijkheid over de alternatieve plekken voor woonboten.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
212 (vervolg)	De verkeersbelasting voor Rivierenwijk (Balijelaan, Socrateslaan en Rijnlaan) is onacceptabel zolang nog niet duidelijk is hoe en wanneer dit op te lossen is. (Ambtelijke nota Verkeersonderzoek Merwedekanaalzone d.d. 11-10-2019). Vraag 11: Waarom houdt u zich niet aan het advies MER om maximaal 6.000 woningen te bouwen in de Merwedekanaalzone? Vraag 12: Hoe wordt de verkeersbelasting o.a. in Rivierenwijk opgelost? 5. Bouwhoogte deelgebied 5 In de Hoogbouwvisie Utrecht van 13-1-2005 werd aangegeven dat in de Merwedekanaal-zone gezocht werd naar de plaatsen van hoogte-accenten van 60 – 80 mtr. Uit het Voorlopig Stedenbouwkundig Ontwerp Merwede (VSOP) blijkt dat in deelgebied 5 tenminste één toren van 100 meter en één toren van 70 mtr. wordt gebouwd, met daarnaast nog hoogteaccenten in de overige bouwblokken! De bestaande bebouwing in het middelste deel van deelgebied 5 aan de zijde van het Merwedekanaal (eigenaren AM en Synchron) is in de huidige situatie 2 tot 3 bouw-lagen. De Omgevingsvisie deel 2 en het Voorlopig Stedenbouwkundig Ontwerp Merwede (VSOP Merwede) geeft aan 4 tot 8 bouwlagen, incidenteel 10 bouwlagen te bouwen aan de zijde van het Merwedekanaal. Dat is respectievelijk een bouwhoogte van ongeveer 16 mtr-25 mtr-31 mtr. Bouwblok 10 heeft bovendien aan de binnenwijkse zijde (rechtsachter) van het bouwblok een verhoogde bouw van 14 woonlagen. Dat is 43 mtr. !! Bouwblok 7: krijgt 8-10 bouwlagen (hoogte 31 mtr) en 14 bouwlagen (43 mtr) met twee indicatieve locaties voor hoge gebouwen/verspringende elementen op de hoek van het bouwblok. Zelfs 1 net uit het midden aan de zijde van het Merwedekanaal. Voor de woningen aan de Merwede-kade en zeker voor de woonboten/woonarken aan de oostzijde van het Merwedekanaal is de voorgestelde bouwhoogte negatief voor lichtinval, bezonning en skyview (uitzicht in westelijke richting). Veel woonarken hebben zonnepanelen op hun daken, dus is de lichtinval en het aantal uren zon zeer belangrijk voor onze energieopwekking. In de stukken wordt gesproken over minimaal 2 uur zon in de winterperiode (laagste stand van de zon) voor de zonnepanelen is dat volstrekt onvoldoende! Ook de windhinder bij gebouwen hoger dan 30 mtr. zal aanzienlijk belastend zijn voor de aanmeerkabels van de woonarken aan de oostzijde van het Merwedekanaal. Vraag 13: Waarom wordt er bij de bouwblokken 7 en 10 langs het Merwedekanaal geen rekening gehouden met lagere bouwhoogte woonblokken (max. 4 bouwlagen) ivm met de bezonning,lichtinval, windval van de woonarken? Vraag 14: Waar kan ik de schade verhalen als mijn aanmeervoorzienin-gen breken door sterke windval door hoge bebouwing in Merwede? 6. Ambitieuze Parkeerstrategie In VSOP Merwede staat op pag 15: Maximaal gemiddeld 0,3 autoparkeren per woning in een latere fase mogelijk 0,2 autoparkeerplaats per woning. Per saldo krijgt Merwede bij 6.000 woningen 1.800 parkeer-plaatsen waarvan ca. 300 voor deelauto's. Feitelijk betekent dat dus 1.500 parkeerplaatsen voor 6.000 woningen. Omgerekend is dat 1 auto per 4 woningen in deelgebied 5. Dus nog minder dan oorspronkelijk voorgesteld! Overige auto's ook van werknemers in het gebied moeten op afstand worden geparkeerd in bijv. P+R Westraven. Er is nog geen enkele zekerheid dat P+R Westraven het aantal parkeerplaatsen aankan. Vraag 15: Hoe wordt ervoor gezorgd dat er voldoende structurele parkeerruimte in P+R in de omgeving van de Merwedekanaalzone komt, die 24/7 ook per OV bereikbaar is? Als bewoners van de omliggende wijken worden we geconfronteerd met betaald parkeren in onze wijk, om uitwijkgedrag parkeerders naar onze Rivierenwijk tegen te gaan. Dat betekent voor ons een extra jaarlijkse financiële be-lasting en nog geen zekerheid van een parkeerplek in onze eigen wijk. Vraag 16: Hoe kunnen bewoners van Rivierenwijk er zeker van zijn een parkeerplek in de eigen wijk, tegen een redelijke vergoeding te vinden?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
212 (vervolg)	7. Leefbaarheid, Groen en Gezondheid in Merwede/gemêleerde wijk Door de dichtheid en beperkte FSI per woning, vooral in deelgebied 5, wordt Merwede een doorgangswijk. Daardoor komt de beoogde sociale cohesie en een gemêleerde wijk sterk onder druk te staan. Onderzoek door Data-analysebureau Springco naar de behoefte van mogelijke gegadigden voor de wijk Merwede wijzen in de richting dat er bij weinig gezinnen met kinderen behoefte bestaat aan dit soort kleine woningen in een hoogstedelijke woonmilieu zoals de nieuwbouwwijk Merwede. In de aanvulling MER wordt terecht ook de vraag gesteld wanneer het punt vanleefbaarheid door verdichting te veel onder druk komt te staan, vooral in Deelgebied 5. Het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede geeft u zelf al aan dat voor de dichtheid in het gebied normaal gesproken een ruimte nodig is van 3,5 tot 7 keer zo groot.6.000 woningen bouwen op 24 Ha met minstens 12.000 bewoners in deelgebied 5, moet tot spanningen leiden. Speelaccomodaties Omdat Merwede zo dicht bebouwd moet worden is er geen speel/ontspanningsplek voor oudere kinderen (tieners en jongeren) in de wijk Merwede. Voor een wijk is ook ruimte voor rondhangende tieners en jongeren in de eigen wijk zeer essentieel, zodat de omliggende wijken niet worden belast. Vraag 17: Hoe, wat en waar wordt speelruimte/ontspanningsruimte voor tieners en jongeren in de wijk gerealiseerd? Groen: In de Actualisatie Groenstructuurplan Utrecht 2017-2030 staat dat er voldoende groen per inwoner in Utrecht moet blijven. In Merwede wordt veel groen op daken gerealiseerd. Dat zal niet algemeen toegankelijk zijn voor anderen dan bewoners van het gebouw. Vraag 18a: Welke mate van zekerheid is er dat er voldoende openbaar toegankelijk, aantrekkelijk en bereikbaar/begaanbaar groen in de wijk komt en blijft? Vraag 18b: Hoe is de geplande strook Merwedepark van minimaal 29 mtr breed gewaarborgd voor de toekomst? 8. Energie neutraal De dichtheid van deelgebied 5 maakt het onmogelijk de wijk energieneutraal te maken. Er is nog geen oplossing waar de energie benodigd voor de wijk elders buiten de wijk moet worden opgewerkt. Daar zal eerst een oplossing voor moeten komen. 9. Monitoring en evaluatiesysteem: In de aanvulling op de MER wordt aangegeven dat monitoring zal moeten plaats vinden. Vraag 19: Welke “achter de hand liggende maatregelen om beleid te kunnen bijsturen” zijnvastgelegd en hoe zijn deze financieel gedekt? Vraag 20: Hoe kunnen maatregelen zoals minder bouwvolume en behoud van openbaa begaanbaar groen worden afgedwongen? In MER (deel1) was sprake van een “digitaal forum” om te communiceren over de resultaten. In de stukken heb ik daar niets meer over gelezen. Vraag 21: Op welke wijze kunnen bewoners en omwonende “digitaal communiceren” over hun bevindingen gedurende de monitoring?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
213	Ik mail u om mijn zorgen te uiten en bezwaar te maken over de plannen om fietsbruggen aan te leggen naar mijn wijk Hoograven. Samen met mijn man en twee kinderen (1 en 5) wonen we aan de XX. De reden dat we dit huis hebben gekocht is de verkeersluwe situatie en de ligging aan het Hamersplantsoen. Veilig spelen. Onze kinderen kunnen zo de straat over steken en lopen dan het Hamersplantsoen in. Hier kunnen ze veilig spelen. Mijn zoontje kan hier zelfstandig een rondje fietsen. We hebben heel bewust gekozen om niet aan een drukke straat of fietspad te gaan wonen. Het idee van elektrische fietsen of scooters van bezorgdiensten die mijn kinderen omverrijden is een schrikbeeld. In mijn achterhoofd het verhaal van een kennis van de Rijnlaan, wiens zoon blijvende hersenschade heeft opgelopen na een botsing met een elektrische fiets. Ontspanning en gezondheid. Het idee dat ik mijn plek van ontspanning in de drukke stad moet gaan missen beangstigt mij. Kleine kinderen, dreumesen, peuters en kleuters kunnen nog niet omgaan met het verkeer. Als ouder is dit een worsteling in een drukke stad. Ze hebben recht op een plek waar ze onbezorgd kunnen spelen. Waar ze zelfstandig een rondje kunnen fietsen, zonder dat mama of papa er als een havik bovenop zit. Waar ze kunnen voetballen en rennen achter de bal aan, kunnen opgaan in hun spel. Waar ze kunnen oefenen met de loopfiets. Dagelijks biedt dit mij leefplezier als ouders en draagt het bij aan de gezondheid van mijn kinderen. Omgevingsrapport onvolledig en subjectief. De wijze waarop het omgevingsrapport is opgesteld roept bij mij veel vragen op. Het staat vol van confrontatie-matrixen - wel bekend in de consultancy - die scenario's scoren ten opzichte van elkaar. Echter werken deze een bepaalde schijn objectiviteit in de hand, die incorrect is. Door wie zijn deze criteria vastgesteld? De beoordeling is uiterst subjectief! Waarom is veiligheid van kinderen niet meegenomen? Waarom is de impact op onze wijk niet meegenomen? Waarom is de leefbaarheid; ontspanning, gezondheid, etc niet meegenomen? Zijn mogelijke negatieve effecten (risico's) ook verkend? Denk aan hangjongeren wat een groot probleem is geweest hier in de buurt. Kortom: Ik maak me erg zorgen over de bruggen en het geplande fietspad. Deze week dagelijks aan de plannen van de gemeente gedacht. Ook omdat ik wel elke dag geniet van het park en de rust in de buurt.	Zie de paragrafen: 2.3 Ambities Omgevingsvisie Deel 2, 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.5 Hoograven.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
214	De gemeente heeft plannen gemaakt voor de Merwedekanaalzone. Wij vinden het een goede zaak dat de gemeente veel nieuwe woningen wil bouwen en dat zij werkt aan een duurzame wijk. We hebben echter ook kritiek op de plannen. Deze kritiek gaat over de geplande fietsbrug ter hoogte van het Hamersplantsoen. Ons standpunt is dat deze brug er niet moet komen. Daarvoor bespreken we hieronder twee argumenten: de brug maakt veel kapot en hij voegt weinig toe. De brug maakt veel kapot Het eerste argument betreft de schade die een fietsbrug ter hoogte van het Hamersplantsoen zal aanbrengen voor de wijk Hoograven. Wij wonen met onze kinderen op ongeveer 600 meter lopen van het Hamers-plantsoen. Voor kinderen is dit de populairste speelplek van Hoograven-Zuid. Ook worden er jaarlijks buurtevenementen georganiseerd, zoals paaseieren zoeken en de koningsmarkt. Daar komen altijd veel kinderen en ouders op af. Het Hamersplantsoen vergroot op die manier de sociale cohesie in de buurt. Als er een fietsbrug komt, zal het aansluitende fietspad een flinke hap nemen uit dit plantsoen. Zo verdwijnt er ruimte om te spelen. Daarnaast zullen de fietsers de rust en de veiligheid verminderen. Nu klinkt een fietspad misschien sympathiek, maar het gaat om duizenden personen per dag die ook op elektrische fietsen, racefietsen en scooters kunnen rijden. De brug voegt weinig toe. Het tweede argument gaat over de kleine toegevoegde waarde van de brug. Veel bewoners van de nieuwe wijk Merwede zullen ‘s morgens naar het Science Park fietsen, of later naar het station Lunetten-Konings-weg. Een prettige fietsroute daarnaartoe is via de ‘t Goylaan en Lunetten naar het Maarschalkerweerdpad en eventueel verder. Door de geplande fietsbrug worden mensen over de Karperstraat en de Rijnenburglaan geleid. Daarna kun je alsnog naar de ‘t Goylaan, die je net zo goed via de Zuiderbrug bereikt. Een andere route is door het tunneltje onder de Waterlinieweg door, maar dat is een omweg. Conclusie Naar onze mening zou een brug bij het Hamersplantsoen dus veel kapotmaken en weinig toevoegen. Wij hopen dan ook dat de gemeente Utrecht afziet van deze brug.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.5 Hoograven.
214a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 214. voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 214.
215	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
216	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 79. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 79.
217	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
218	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 79. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 79.
219	Deze inspraakreactie bevat geen inhoud.	Deze inspraakreactie bevat geen inhoud.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
220	Wij wonen op een woonark aan het XXX ter hoogte van de XXX. Als het advies van de projectgroep door de Gemeente gevolgd wordt, is er een brug over onze woonark (en die van onze buren) gepland. Dit zal inhouden dat wij hier weg moeten en laat dat duidelijk zijn, dat willen wij absoluut niet! Mijn man en ik wonen al 43 resp. 25 jaar op deze plek en zijn hier letterlijk en figuurlijk verankerd. Wij hebben hier onze sociale contacten, zijn actief in de beheergroep Hamersplantsoen, zijn mantelzorgers voor onze moeders die ook in Hoograven wonen en onze beide zonen zijn hier geboren en studeren in Utrecht. Door de voorgenomen plannen leven wij op dit moment in grote onzekerheid: • het is totaal niet duidelijk of en zo ja wanneer er een brug komt, • er is geen uitzicht op mogelijke/vergelijkbare alternatieve ligplekken (in de omgeving van onze huidige plek), • nu al waardeverminderingen van onze ligplek en woonark; in de stukken van het projectteam staat nl. letterlijk een streep door onze ligplek. • verminderd woongenot; geplande verbouwing en onderhoud ligplek is vanwege de dreiging weg te moeten, uitgesteld. Daarnaast merken we dat deze onzekerheid invloed heeft op ons welbevinden. Deze onzekerheid lijkt voorlopig nog niet voorbij te zijn omdat de projectgroep niet kan aangeven of en zo ja, wanneer deelgebied 6 ontwikkeld gaat worden. Daarnaast kan in de omgevingsvisie ook besloten worden dat de bruggen ook zonder de ontwikkeling van deelgebied 6, aangelegd gaan worden. Dit staat nergens maar is 2 x mondeling aangegeven door de projectleider van de Gemeente. Graag zouden wij antwoord krijgen op de vraag wanneer en in welke situatie er sprake is van de aanleg van deze bruggen? De termijn waarop de aanleg van mogelijke bruggen zal plaatsvinden varieert, volgens verschillende woordvoerders vanuit gemeente (w.o. wethouder Diepeveen) ergens tussen de 5 tot 20 jaar. Het is volstrekt niet duidelijk wat dat voor ons concreet betekent. Het kan toch niet zo zijn dat we de komende decennia de dreiging van een brug boven ons hoofd hebben hangen?! Welk besluit er ook genomen wordt, wij zouden op zo'n kort mogelijke termijn van de gemeente willen horen wat dit voor ons en onze plek betekent en welke mogelijkheden er zijn? Verder vragen wij dat bij toekomstige besluiten van de gemeente in de ontwikkeling van gebieden in onze huidige omgeving (bijv. het Befu-terrein) onze belangen mee worden genomen en een alternatieve, vergelijkbare lig-of woonplek serieus onderzocht wordt? Waar hebben wij in welke situatie recht op en/of worden wij bijgestaan door de Gemeente? Ons is niet duidelijk wat wij van de Gemeente kunnen verwachten en welke procedure er gevolgd wordt. De woonbootbewoners die aan het Merwedekanaal liggen en weg moeten hebben, voor zover wij weten geen alternatieve/vergelijkbare plek aangeboden gekregen. Zij hebben vanuit de Gemeente echter wel een bod voor hun plek en boot gekregen. Voor ons blijkt dat nog niet te gelden terwijl er ook voor ons gebied nu ook een besluit wordt genomen. Waarom deze verschillen? Waarom zijn wij niet tijdig en volledig door de Gemeente geïnformeerd? De communicatie vanuit de Gemeente over de plannen en consequenties vinden wij onvoldoende en onzorgvuldig. Zowel wij als onze buren hebben namelijk in de DUIC (2018) moeten vernemen dat er een brug over onze ligplekken getekend stond. Wij hebben destijds de Gemeente hierover benaderd en de toenmalige projectleider mevrouw XXX heeft aangegeven dat de eerstkomende 5 jaar er geen concrete plannen voor deelgebied 6 aan de orde zijn en dat de getekende bruggen willekeurige strepen zijn.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8 Bruggen: impact op de omgeving. Specifiek antwoord: de indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord. Met de bewoners van woonboten heeft de gemeente persoonlijk contact.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
220 (vervolg)	Toen wij begin 2019 dit nogmaals bij haar aankaartten, heeft zij ons het volgende gemaild: 'De situatie is nog niet veranderd: de planvorming voor deelgebied 6 wordt nog niet opgepakt. Wel zullen in de Omgevingsvisie voor de hele Merwedekanaalzone de mogelijke bruggen weer ingetekend staan. Voor deelgebied 5 worden bij de besluitvorming over de omgevingsvisie wel besluiten over de eventuele bruggen bij deelgebied 5 genomen. Voor de bruggen op jullie locatie verwachten we dat de planvorming (inclusief het betrekken van de belanghebbenden/gedupeerden) en de besluitvorming naar grote waarschijnlijkheid de komende 5 jaar nog niet wordt uitgevoerd'. in december 2019 zijn wij door ons nieuwe aanspreekpunt (mevrouw van Mosselvelde) benaderd. Zij adviseerde ons om te reageren op de plannen van de omgevingsvisie Merwedekanaalzonde deel 2 die in januari 2020 gepubliceerd zou worden. Toen werd ons pas duidelijk dat de bruggen in deelgebied 6 al wel degelijk een serieuze optie zouden zijn en nu al in de besluitvorming zou worden meegenomen. In tegenstelling tot de (woonboot-)bewoners in deelgebied 5 is er vanuit de gemeente niet met ons (gedupeerden) gecommuniceerd en zijn er met ons geen maatwerkgesprekken gevoerd. Daarnaast is maar een gedeelte van de bewoners van Hoograven over de plannen door de Gemeente Utrecht geïnformeerd. Omdat de veel bewoners (die niet zijn geïnformeerd) wel degelijk te maken krijgen met deze plannen en dus ook belanghebbende zijn, vinden wij het niet zorgvuldig dat zij nu niet hebben kunnen reageren op deze omgevingsvisie. Waarom is in de voorbereiding per deelgebied een verschillend traject gelopen? En waarom is de besluitvorming over de bruggen in deelgebied 6, in tegenstelling tot eerdere geluiden, naar voren gehaald? Op het Hamersplantsoen is amper 2 jaar geleden en op nog geen 50 meter afstand van onze ligplaats, door de Gemeente Utrecht een stuk grond en woonhuis, verkocht. Dit huis ligt aan het water en grenst aan het plantsoen. Omdat de Gemeente toen al van de plannen in deelgebied 6 wist, had het o.i. zorgvuldig geweest, dit stuk grond in eigendom te houden als alternatieve plek voor de woonboten of nieuw aan te leggen brug. Nu is het stuk grond geen eigendom meer van de Gemeente en moeten er, als de plannen doorgaan, 2 woonboten gedwongen verdwijnen. Waarom heeft de Gemeente geen rekening gehouden met toekomstige plannen die relatie hebben met het besluit om deze grond te verkopen? Wat is het beleid van de gemeente Utrecht t.a.v. woonarken en hoe zorgvuldig wil met omgaan met de belangen van de bewoners? Het is namelijk niet de 1e keer dat wij door de gemeente, zonder zorgvuldige communicatie vooraf, geconfronteerd worden met het feit dat onze ligplaats moet verdwijnen. Een aantal jaren geleden hebben wij middels een brief moeten vernemen dat er letterlijk een rood kruis door onze ligplaats stond. Dit had te maken met het feit dat wij de zichtlijn naar het water belemmerden. Blijkbaar leeft het idee dat een woonboot makkelijk verplaatsbaar is en wordt er voorbij gegaan aan het feit dat hier mensen wonen die bewust voor de plek en omgeving gekozen hebben en niet weg willen. We zijn verknocht aan deze plek en de buurt en de woonark is 25 jaar geleden voor deze plek en het uitzicht gebouwd. Je zou denken dat in deze tijd van woningnood de Gemeente alternatieve woonvormen, zoals wonen op het water, juist zou moeten toejuichen en stimuleren. Uitgangspunt van de Gemeente is dat met deze plannen, er geen ligplekken mogen verdwijnen. In contact met de Gemeente hoor ik dat er nu geen actief beleid is om nieuwe (vergelijkbare) plekken te zoeken of te creëren. Nu lijkt het of de bestaande wijken en woonbootbewoners ondergeschikt zijn aan de nieuwe prestigieuze plannen van de Gemeente.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
220 (vervolg)	Wordt er actief naar nieuwe ligplekken gezocht en zo ja waar blijkt dat uit? Zo nee, waarom niet en waarom worden er in de nieuw te ontwikkelen gebieden van de Merwedekanaalzone geen plekken voor woonarken gecreëerd? Wat is de noodzaak van de nieuwe bruggen in deelgebied 6? De gemeente heeft aangegeven dat het nog niet duidelijk is of en zo ja wanneer deelgebied 6 ontwikkeld wordt. In een bijeenkomst heeft de wethouder Diepeveen zelfs aangegeven dat het misschien nog wel 20 jaar kan duren. Toch bestaat de mogelijkheid dat de brug over onze ligplek wordt aangelegd ook wanneer deelgebied 6 niet ontwikkeld wordt. Is dat geen verspilling van publieke gelden omdat deze ontsluiting volstrekt overbodig is? Er is dan namelijk geen aanbod van verkeer (geen achterland) en geen logische route vanaf de overkant van het water. Fietsverkeer vanuit Nieuwegein kan de brug bij Laagraven gebruiken. Wanneer deelgebied 6 overigens wel ontwikkeld gaat worden zijn de 3 bruggen op een relatief korte afstand, te veel en heeft verregaande consequenties voor bewoners en de (recreatieve als professionele) watergebruikers. Watergebruikers moeten op het stuk van de Noordersluis tot het Ledig Erf maar liefst voor 6 bruggen wachten. Dit leidt tot onnodig veel opstoppingen en op het stukje druk bevaarbaar water (waar Merwedekanaal en Vaartse Rijn samenkomen) tot gevaarlijke situaties. Is hier (gevolgen watergebruik) rekening mee gehouden en is dit onderzocht? Uitbreiding van de capaciteit van de bestaande bruggen (inclusief degene langs de A 12) of 1 brug ter hoogte van de Overijssellaan lijkt ons een beter alternatief en minder belastend voor de bestaande wijken. Ook is er onvoldoende onderbouwing voor deze bruggen te vinden; berekeningen zitten vol aannames. Hoe gaat de Gemeenteraad een zorgvuldig besluit nemen? Het advies aan de Gemeenteraad t.a.v. de bruggen in deelgebied 6 is tot stand gekomen vanuit de theorie en van achter het bureau. De plannenmakers/adviseurs hebben toegegeven dat zij onbekend zijn met de situatie ter plekke en hebben vooraf, in tegenstelling tot Rivierenwijk niet gesproken met bewoners. En er is voor Hoograven als gevolg van het gegeven advies, geen nieuw verkeersplan ontwikkeld. Onze conclusie is dat er voor deelgebied 6 op basis aannames en vanuit een onvolledig, eenzijdig en onzorgvuldig beeld, advies geven wordt aan de Gemeenteraad. Besluitvorming op deze adviezen voor deelgebied 6 kan dan o.i. niet zorgvuldig plaatsvinden. In deelgebied 5 is namelijk veel eerder gecommuniceerd met de gehele wijk. Er zijn participatiebijeenkomsten geweest waar bewoners werden geïnformeerd en hun ideeën en bezwaren konden ventileren. Dit heeft voor de belanghebbenden/gedupeerden in deelgebied 6 niet plaatsgevonden. Waarom wordt nu voor beide deelgebeden dezelfde procedure en besluitvorming gevolgd? Tijdens de (enige) bijeenkomst die in januari voor een gedeelte van de bewoners van Hoograven is gehouden was er amper tijd voor de bezwaren, emoties en vragen vanuit de buurt. De bijeenkomst was duidelijk bedoeld om de plannen vanuit de gemeente verder toe te lichten. Ondanks de vele (emotionele) reacties en vragen vanuit de buurt, bleef men dit programma volgen; vooral zenden en niet ophalen! De bijeenkomst werd een buurtgesprek genoemd maar van een gesprek was absoluut geen sprake. Is er nog een mogelijkheid voor een alternatief advies rond de bruggen? In deelgebied 6 wordt er gesproken over 2 bruggen. In werkelijkheid zijn dat er 3 namelijk 1e ter hoogte van de Overijssellaan, 2e ter hoogte van de punt van de Jutfaseweg en 3e ter hoogte van het Hamersplantsoen en de Karperstraat (vanaf de punt van de Jutfaseweg). Er is echter nog een alternatief denkbaar om af te zien van de laatste (3e) brug. De 1e brug is dan de ontsluiting via de Liesboschweg en de 2e via de Jutfaseweg richting stad. In deze variant kunnen de woonarken blijven liggen, wordt het Hamersplantsoen niet aangetast, de Socratesbrug ontlast en houdt de omgeving van de Karperstraat het huidige verkeersaanbod.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
220 (vervolg)	Is er goed gekeken naar de gevolgen van een brug voor het Hamersplantsoen en de wijk? De beheergroep Hamersplantsoen heeft v.w.b. de gevolgen van deze brug op het plantsoen en de buurt een reactie aangeboden. Wij onderschrijven de zienswijze van de beheergroep Hamersplantsoen volledig en hebben dezelfde vragen. Ook onderschrijven wij de zienswijze die het SUWO zal indienen of inmiddels heeft ingediend. Wij willen graag een (inhoudelijke) reactie op onze vragen (inclusief de zienswijze van het Hamersplantsoen én het SUWO) en een ontvangstbevestiging van onze zienswijze ontvangen. Daarnaast willen wij op de hoogte blijven van alle stappen in deze procedure. Tot slot kunt u waarschijnlijk bij het lezen van deze reactie, onze boosheid proeven. Wij zijn ook boos en merken dat we met onze “hakken in het zand zitten”. Normaal gesproken zijn wij coöperatief, willen meedenken en snappen dat individuele belangen soms ten koste gaan van het grotere geheel. We merken dat door de manier waarop de projectgroep/ gemeente met ons en onze belangen omgaat, wij ons niet gezien en niet serieus genomen voelen. Dit ligt o.a. aan de onzorgvuldige en (te) late communicatie, de ervaring die de weggeplande woonbootbewoners aan het Merwedeplantsoen inmiddels met de gemeente hebben, de onduidelijke communicatie vanuit de projectgroep, de onduidelijke procedure, geen invloed op het theoretische advies van de projectgroep aan de gemeente, de aannames in de stukken en (de dreiging van jarenlange) onzekerheid. Ik hoop van harte dat de projectgroep en Gemeente dit onderkennen zodat een meer gezamenlijk optrekken mogelijk is.	
220a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 220. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 79.
221	Bij deze willen we graag gebruikmaken van de mogelijkheid om een inspraakreactie in te dienen op de plannen voor de Merwedekanaalzone, met name met betrekking tot Deelgebied 6 en in het bijzonder op de ontsluiting van Deelgebied 6. Een ontsluiting die vorm zou moeten krijgen middels een brug die aansluit op het Hamersplantsoen, en vervolgens via de Karperstraat de wijk Hoograven-Zuid inloopt. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt zijn wij voor het verbinden van de nieuwe wijk in de Merwedezone met de rest van de stad, om zo een effectief stedelijk weefsel te realiseren. Waar wij bezwaar tegen hebben is de realisatie van een brug en een fietsroute die door het Hamersplantsoen en de Karperstraat. Het plantsoen is in de huidige opzet een ideale plek voor de buurt om met kinderen van diverse leeftijden veilig en rustig te spelen, en voor buurtgenoten om elkaar te ontmoeten. De reden hiervoor is het ontbreken van een doorgaande verkeersroute. De aanleg van een verkeersroute door dit plantsoen zal de veiligheid van de kinderen flink verlagen, en de aantrekkelijkheid als ontmoetingsplek verminderen, ook al betreft het een langzaam verkeersroute. De route zal namelijk ook worden gebruikt door scooters en elektrische fietsen die een significant hogere snelheid hebben dan reguliere fietsers. Bovendien zal een aanzienlijk deel van het plantsoen moeten worden opgeofferd. Aangezien we dicht bij de snelweg wonen zijn groenvoorzieningen belangrijk voor de omzetting van CO2 en het afvangen van fijnstof. Het verwijderen van dergelijke voorzieningen verslechtert dus het woonklimaat in de wijk. De Karperstraat is een belangrijke benadering voor het plantsoen voor jeugd uit de wijk. Door hier een doorgaande route te realiseren zal ook hier de veiligheid nadelig worden beïnvloed. Het realiseren van een fietsstraat zal dit alleen nog maar verergeren, omdat er daarmee ruim baan wordt gegeven aan elektrische fietsen en scooters die met een relatief hoge snelheid door de straat zullen rijden.	Zie de paragrafen: 2.3 Ambities Omgevingsvisie Deel 2, 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.5 Hoograven.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
221 (vervolg)	Auto's rijden in de huidige omstandigheden met drempels en aan 1 kant geparkeerde auto's rustig door de straat, omdat het duidelijk is dat ze moeten opletten en omdat het vrije wegdeel smal is. Voor fietsers en scooters zijn dit geen belemmeringen die hun snelheid verlagen. Als de aantallen verkeersdeelnemers in de schattingen van Goudappel c.s. kloppen, dan is het smalle profiel van de Karperstraat totaal ontoereikend om die verkeersstroom afdoende te kunnen verwerken. Afgezien van de vorige bezwaren ontbreekt in de huidige plannen een integrale blik voor de verdere verkeerafwikkeling in de wijk (nadat de fietsers en scooters Hoograven in zijn gereden). In de huidige opzet van de wijk zullen ze allemaal via 't Goylaan weer op het Goyplein uitkomen, waardoor het nut van de voorgestelde verbinding niet opweegt tegen de nadelen voor de wijk. Door een mogelijke aanleg van de fietsstraat zal de parkeerdruk op de rest van de directe omgeving van de Karperstraat hoger worden, en voor de bewoners betekent dit een wezenlijke achteruitgang van het woongenot. Tenslotte vinden wij het onbegrijpelijk dat de plannenmakers een parkeernorm van minder dan 1 parkeerplaats per woning willen aanhouden. De geschiedenis wijst uit dat de Nederlander zich niet zomaar uit zijn auto laat zetten. Alhoewel ik een groot voorstander ben van maatregelen ten gunste van het milieu, is het voornemen om zo weinig parkeerplaatsen te realiseren gedoemd om te ontaarden in een omvangrijke parkeeroverlast voor de aangrenzende wijken. We denken graag mee in alternatieven! Een brug elders in de wijk, ter hoogte van stichting De A.R.M., en doorgaand over de Liesbosweg, Musketierlaan richting de fietstunnel naar Lunetten lijkt ons logischer. De infrastructuur is daar beter ingericht/aan te passen op de te verwachten verkeersstromen, en er zijn minder omwonenden langs de route. We hebben een actieve bewonersgroep die graag meedenkt in de planontwikkeling (Beheergroep Hamersplantsoen, maar ook kan er een speciale groep voor deze plannen samengesteld worden). We vragen u de besluitvorming omtrent het parkeren en de ontsluiting van de Merwedezone, waaronder het aantal bruggen en de fietsroutes, uitstelt tot er overeenstemming is met de wijkbewoners en dat u een evenwichtige afweging maakt tussen de belangen van de bewoners van Hoograven en de belangen van de toekomstige bewoners van de Merwedekanaalzone.	
221a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 221. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 221.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
222	Communicatie Sinds de allereerste bijeenkomst m.b.t. de Merwedekanaalzone, deelgebied 5 ben ik aanwezig geweest. En vanaf de allereerste ‘inspiratie-avond’ over dit deelgebied is er sprake geweest van hoogbouw, 10.000 woningen en extra bruggen. Vanaf het allereerste begin is er ook grote onrust en boosheid bij de bewoners van de Rivierenwijk over deze plannen. De grote frustratie van de bewoners van de Rivierenwijk, en zeker ook de bewoners van de Merwedekade en het Merwedeplantsoen komt voort uit het feit dat hun kritiek/zorgen NIET meegenomen zijn in de huidige plannen, terwijl er WEL om gevraagd is in de bijeenkomsten. Vanaf het allereerste begin is door heel veel bewoners van de Rivierenwijk gevraagd om het aantal woningen terug te brengen, om vooral de hoogbouw te beperken en de extra bruggen te laten vervallen om de druk op onze wijk te verminderen. Het plan zoals het er nu ligt, is echter op al deze punten gelijk aan de presentatie zoals deze jaren geleden al gegeven is. Gelukkig was wethouder Jansen destijds zo aardig om mij in een persoonlijk gesprek te vertellen dat deze plannen doorgevoerd gaan worden, omdat de gemeente Utrecht wil groeien. De gemeente koos expliciet voor stedelijke verdichting en duurzaamheid als speerpunten en dan was deze wijk op deze manier de enige optie. De belangen van de bewoners van de Rivierenwijk waren hieraan ondergeschikt. Door deze eerlijke informatie kon ik voor mezelf een afweging maken tussen blijven of verhuizen en is mij een hoop frustratie bespaard gebleven. Vraag: 1. Waarom heeft de gemeente vanaf het begin niet duidelijk gecommuniceerd naar de bewoners van de Rivierenwijk dat de plannen alleen op (kleine) details gewijzigd zouden worden? 2. Waarom heeft de gemeente niet duidelijk gecommuniceerd naar de bewoners van de Rivierenwijk over de achterliggende redenen waarom de plannen voor het deelgebied 5 niet gewijzigd zouden gaan worden? Onbetrouwbare overheid Voor de bouw van de MAX torens is in 2005 het bestemmingsplan voor het deelgebied gewijzigd. Destijds was het protest van de bewoners van de Merwedekade tegen de MAX torens ook enorm, maar helaas zijn de plannen destijds ook precies zo uitgevoerd zoals ze in eerste instantie gepresenteerd waren. Tijdens dit proces is ons (bewoners van de Merwedekade) meermalen beloofd dat de torens GEEN precedent zouden vormen voor latere hoogbouw in dit gebied, zoals onze grote angst was. Er is expliciet gezegd dat de torens een focuspunt zouden vormen van dit gebied, en aan de uiterst andere kant zou er wellicht nog een komen. Daartussen zou geen hogere bebouwing komen dan 4 woonlagen. Helaas bleek bij de plannen voor Pax en Lux dat de toezegging van maximaal 4 woonlagen alleen was voor de bebouwing aan de waterkant van het Merwedekanaal. In 2018 is het bestemmingsplan weer gewijzigd, nu ten behoeve van de nieuwe wijk Merwede. En nu blijkt de belofte van maximaal 4 woonlagen aan het water ook van tafel. Op diverse plekken wordt deze hoogte van 4 woonlagen aan de Merwedekanaalkant losgelaten, volgens de maquette in ieder geval ter hoogte van Merwedekade 228. Zogenaamd ten behoeve van de diversiteit aan hoogte. Maar ook omdat niemand van het huidige projectteam iets weet van een toezegging/belofte om de bouwhoogte aan het water te beperken tot 4 woonlagen. Hiermee wordt de gemeente Utrecht totaal onbetrouwbaar in zijn belofte aan burgers. Vraag: 1. Waarom houdt de gemeente zich niet aan de belofte, gedaan tijdens het inspraaktraject van de MAX torens en later gespecificeerd bij het inspraaktraject van Pax en Lux, van maximaal 4 woonlagen aan de Merwedekanaalkant? 2. Wil de gemeente alsnog toezeggen dat de bebouwing aan het Merwedekanaalmaximaal 4 woonlagen hoog zal zijn?	Zie de paragrafen: 2.6.2 Noordzaak extra bruggen, 2.10.2 Stedenbouwkundig plan Merwede: Hoogte, geen aansluiting op de omgeving, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
223	Als bewoner van Rivierenwijk laat ik u weten bezwaar te hebben tegen extra bruggen over het Merwedekanaal. Mijns inziens zijn er voldoende bruggen voor fietsers. Een stuk omrijden is geen probleem.Ook niet voor de toekomstige bewoners van de nieuwe wijk. Er kleven teveel nadelen aan het bouwen van nieuwe bruggen. Kost veel te veel geld. Maar vooral verdwijnt er groen uit de wijken en komt er teveel onrust en verkeersonveiligheid in de wijken. Ik ben tegen. Dat u het maar weet.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.4 Bruggen: impact Rivierenwijk.
224	Hierbij stuur ik u mijn reactie op de in januari 2020 verschenen Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van fietsbruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat. MER. De recente MER gaat uit van 6000 extra woningen in de drie deelgebieden, waarvan 4000 gepland staan in deelgebied 5, naast de bestaande MAX, PAX en LUX.Bij aanvang van het informeren van de buurt (2018) werd in den beginne gesproken over woningen die van 4 woonlagen (aan de kant van het kanaal) tot maximaal 24 woonlagen zouden worden gebouwd richting Europalaan. Tijdens de laatste informatieve bijeenkomst (november 2019) werd medegedeeld dat men gaat bouwen vanaf woonlaag 8 – 10 tot 100 meter hoogte (minstens 33 woonlagen). De MER studie 2 is dus alweer achterhaald met de prognoses van het aantal woningen dat nu gebouwd gaat worden. De eerste paal is nog niet in de grond geslagen, maar we weten nu al wel dat er meer gebouwd moet worden omdat de bouw anders niet rendeert (voor de projectontwikkelaars). Mijn vraag is nu: 1. Wat is voorliggend: de leefbaarheid binnen een nieuwe wijk of de portemonnee van de projectontwikkelaar. De Bruggenstudie is echter gebaseerd op de bouw van 10.000 extra woningen in de drie deelgebieden. De studie berekent op grond van 10.000 woningen de noodzaak van 5 extra bruggen in de deelgebieden 4, 5 en 6, waaronder 2 extra in deelgebied 5. 2. Hoe verklaart u het feit dat er niet wordt uitgegaan van het aantal woningen in de nu gepresenteerde MER? Bestaande bruggen In februari 2018 werd een motie aangenomen in de gemeenteraad, dat er onderzoek gedaan moest worden naar de mogelijkheden van de bestaande Socrates- en Balijebrug en een eventuele uitbreiding hiervan. Uit dit onderzoek zou moeten blijken of er in de toekomst géén dan wel maximaal 1 extra brug noodzakelijk was. In de verschenen rapporten is nergens sprake van dergelijk diepgaand onderzoek. 3. Waar zijn de resultaten van dit gevraagde onderzoek? 4. Waarop baseert u, zonder dergelijk onderzoek, uw aanname dat de bestaande bruggen moeten worden ontzien door het plaatsen van extra bruggen? Is de grond verkocht aan projectontwikkelaars en zaten de bruggen als clausule in de verkoopovereenkomst? Onderbouwing en cijfers. Nergens in de gepresenteerde rapporten is een onderbouwing noch daarbij horende cijfers te vinden voor de advisering van de 2 extra bruggen in deelgebied 5. Hetzelfde geldt voor de extra bruggen in deelgebied 4 en 6. De adviezen zijn gebaseerd op aannames voor verkeersbewegingen (waaronder fietsbewegingen) anno 2030. 5. Waarop zijn die aannames gebaseerd? 6. Waarom krijgen gemeenteraadsleden en bewoners de cijfers niet te zien? 7. Waarom worden de mogelijkheden tot een second opinion/alternatief plan geblokkeerd? 8. Hoe kunnen het college en de gemeenteraadsleden op grond van slechts aannames een verantwoord besluit nemen?	Zie de paragrafen: 2.4.1 Status planMER en uitleg conclusies aanvulling op het planMER, 2.6.2 Noodzaak extra bruggen?, 2.6.4 Bruggen Waalstraat en Zijldiepstraat, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.7.1 Kwalitatief en kwantitatief, 2.10.2 Hoogte, geen aansluiting op omgeving, 2.11.1 Doelgroepen. Specifiek antwoord: Er worden veel (detail)vragen gesteld in deze inspraakreactie. Graag is het projectteam Merwedekanaalzone bereid om hier in een persoonlijk (telefonisch) gesprek een nadere toelichting op te geven. De inspreker(s) kunnen via het mailadres: merwedekanaalzone@utrecht.nl het projectteam Merwedekanaalzone bereiken voor een eventuele afspraak.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
224 (vervolg)	Aannames van ruim 14.000 fietsers per dag over de Balijebrug en 17.000 over de Socratesbrug in 2030 worden in de rapportage bestempeld als niet wenselijk. Overigens is nergens te vinden dat de bestaande bruggen deze getallen niet aankunnen. In het plan wordt derhalve gekozen voor een vermindering naar ruim 4.500 fietsers over de Balijebrug en 9.000 over de Socratesbrug. Het verschil wordt ondervangen door 8000 fietsbewegingen door de Waalstraat te laten gaan en 5400 door de Zijldiepstraat via de geplande extra bruggen. Afgelopen dinsdag probeerde ik met de auto mijn straat (Merwedekade XXis) uit te rijden. Om op de Balijelaan terecht te komen, via de Waalstraat, had ik 25 minuten nodig. We praten nu over een afstand van 700 meter. Ik heb tijdens alle bijeenkomsten nog niet 1 x gehoord hoe de verkeersproblemen (hetzij fietsers, hetzij auto's) ondervangen gaan worden. Het enige antwoord op vragen hoe men denkt de nu al verstopte verkeersroutes te verbeteren, is dat men in gesprek gaat met individuen (bijvoorbeeld met de Gertrudisschool in de Waalstraat). Geen enkele verkeersvisie. Alleen maar aannames. 9. Wie heeft het overzicht over de impact van zoveel extra bewoners die niet alleen aan huis gekluisterd willen zitten, maar zich vrijlijk in de stad willen bewegen? Bestaande bruggen, die gebouwd zijn voor fiets- en autoverkeer, worden ontzien door grotere aantallen fietsers door de Rivierenwijk te jagen. Een wijk, die er niet opgebouwd is of kan worden door wat voor aanpassingen ook. 10.Hoe verklaart u dit? Sociale cohesie nieuwe wijk. Ik maak mij grote zorgen over de sociale cohesie die mijns inziens moeilijk te monitoren is in een wijk waar men vér boven de 7600 woningen (inclusief Max, Lux en Pax) omdat de vele woningen nu toch echt, kost wat kost, op dit kleine gebied in Utrecht moeten worden gebouwd. 11. Hoe en waar gaat de gemeente Utrecht sturen om de leefbaarheid in de nieuwe wijk te borgen? 11.a Waar komen er woonplaatsen voor ouderen in de nieuwe wijk? Kan de oudere inwoner in Utrecht blijven wonen? 12. Kan de gemeente Utrecht projectontwikkelaars overrulen in hun ambities (lees verdienmodel) waar het gaat om te verwachten leefbaarheid? Effecten. De effecten op de leefbaarheid in Rivierenwijk van de twee extra bruggen in deelgebied 5 worden nergens genoemd in de rapportage. Een goed functionerende wijk, waar mensen prettig wonen, wordt opgeofferd aan een nieuw te bouwen wijk aan de overkant. Stadsbelang gaat blijkbaar boven wijkbelang. Een aantal woonbootbewoners moet weg voor de bruggen. Omliggende woonboten gaan last ondervinden van het verkeer over de extra bruggen. Dat er geen draagvlak in Rivierenwijk is duidelijk. Er werden wethouder Diepeveen in 2019 2000 handtekeningen tegen de extra bruggen aangeboden. Rivierenwijkers stuurden vele mails aan gemeenteraadsleden, plakten vele gele briefjes en lieten zich horen op voorlichtingsavonden. Daarnaast voerden ze actie. Het door de gemeente ingehuurde onderzoeksbureau Urbanos doet naar mijn idee zeer minimaal onderzoek naar de mening van de bewoners. 13. Waarom ben ik als actieve buurtbewoner gevraagd om mee te denken over de aanbesteding van een bureau die de buurtinspraak ter verbetering van de wijk, wanneer er vervolgens niet overlegd wordt met deze aanbestedingsgroep wat de rol van Urbanos is? 14. Is de € 50.000,00 die de gemeente heeft uitgetrokken voor de buurtparticipatie, die wordt uitgevoerd door Urbanos, alleen een geste om de indruk te wekken dat de gemeente aan buurtparticipatie heeft voldaan?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
224 (vervolg)	Waalstraat. De geplande extra brug in de Waalstraat zal leiden tot enorme extra druk op de nu al zwaarbelaste straat. Het is de in- en uitvoegende straat voor het autoverkeer naar en uit de wijk. Iedere morgen en middag is er sprake van een enorme drukte bij de Gertrudisschool op de hoek van de Waalstraat en het Merwedeplantsoen. De van buiten de wijk komende parkerende auto's bezetten de smalle straat, De rotonde met de Rijnlaan leidt nu al tot levensgevaarlijke situaties. Daar worden in de toekomst nog 8000 fietsers (scooters incluis) aan toegevoegd. Een fietsstraat zal deze zware belasting geenszins oplossen. 15.Hoe gaat de Waalstraat er uitzien in de toekomst? Zijldiepstraat. De Zijldiepstraat bezit een knik, komt uit op de Hunzestraat en gaat vandaar naar de Rijnlaan. 16. Wat hebben de geplande fietsers over de extra brug hier te zoeken? 16.a.Waar willen ze heen? 17. Hoe moeten bovengenoemde straten deze stroom, die in omvang even groot is als de stroom op de bestaande bruggen, veilig verwerken? Knelpunten. De gemeente wil knelpunten opheffen door verspreiding van het fietsverkeer, onder andere bij Albert Heijn aan de Vondellaan. Deze knelpunten zullen absoluut niet worden ondervangen door fietsers door de Rivierenwijk te loodsen. Er ontstaat eerder een aantal nieuwe knelpunten bij de rotonde Waalstraat aan de Rijnlaan (zie onderbouwing en cijfers) en bij gevaarlijke oversteekpunten over de Rijnlaan en de Jutfaseweg. 18. Hoe gaat de uitwerking van alle aannames er uitzien voor mijn bestaande wijk? 19. Hoe zit het met de (verkeers)veiligheid in de Rivierenwijk in de toekomst? 19a. Kan de wat oudere bewoner nog zelfstandig over de weg naar de winkel op de Rijnlaan zonder overreden te worden door haastige tweeverdieners die ook nog hun kind op moeten halen in hun elektrische bakfiets? Fijnmazig fietsnetwerk. In het verleden was het argument voor de geplande extra bruggen dat de nieuwe wijk Merwede op die manier ontsloten moest worden. De laatste maanden lijkt er een ander argument te zijn voor de extra bruggen. Niet de ontsluiting van de nieuwe wijk maar het beoogde fijnmazige fietsnetwerk is de reden om extra bruggen te bouwen. Recreatief fietsen door de Rivierenwijk, ten koste van het woongenot van bewoners? De noodzaak van de bruggen is voor mij nergens aangetoond. Wel wordt mij steeds duidelijker dat het een wens is, die koste wat kost uitgevoerd moet worden. 20. Is het fijnmazig netwerk inmiddels al goedgekeurd door de gemeenteraad? 21. Wat zouden recreatieve fietsers willen vinden in de Rivierenwijk? 22. Is de grond verkocht aan projectontwikkelaars en zaten de bruggen als clausule in de verkoopovereenkomst? 23. Is de zogenaamde inspraak in de aan te leggen bruggen een farce geweest omdat de deal met de projectontwikkelaars de bruggen al als toezegging hadden gekregen van de grondeigenaren? Afstand tussen de bruggen. De bruggen in de Heycopstaat, de Balijebrug en de brug in de Waalstraat beslaan 600 meter: 200 meter per brug. Het uitgangspunt van de, overigens niet wettelijke, CROW waarde wordt hiermee flink overschreden: 300 tot 500 meter afstand tussen twee bruggen. Een richtlijn, geen eis. 24. Wat is de noodzaak van de twee geplande bruggen op deze korte afstanden? 25. Hoe verhoudt zich dat tot de CROW richtlijnen? 26. Wat is de noodzaak van 7 bruggen over 1.7 km, Hoe verhoudt zich dat tot de CROW richtlijn?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
224 (vervolg)	27. Is de noodzaak dat de toekomstige bewoners van de Merwedekanaalzone – deelgebied 5 – met deze bruggen sneller bij hun auto kunnen komen waarvoor in hun eigen wijk geen parkeerplaats is? Bestaande fietsroutes. De Kanaalweg aan de overkant van het Merwedekanaal is een al bestaande, veilige, zeer snelle fietsroute naar het Centraal Station. Men kan via de Balijebrug naar Station Vaartsche Rijn en verder doorsteken. Vijf extra bruggen, die moeten aanlanden op de Kanaalweg, zullen de organisch ontstane snelle fietsroute doorkruisen en minder veilig maken. Dit betekent geen verbetering van het fietsroutenetwerk maar een verslechtering door optredende knelpunten. 28. Waarom wordt een bestaande snelle fietsroute aangetast? 29. Hoe gaat u de door de aanlanding van de extra bruggen ontstane knelpunten voorkómen dan wel oplossen? Er is een voor fietsverkeer uit Nieuwegein organisch ontstaan paadje om de Balijebrug op te rijden. Er blijken mogelijkheden om de Balijebrug makkelijker toegankelijker te maken te bestaan. Verder wordt de lus op dit moment gewoon benut. De brug van Kanaleneiland naar Papendorp (Prins Clausbrug) heeft de afgelopen jaren een lus gekregen zodat fietsers ook op die manier de weg langs het water kunnen bereiken. 30. Waarom is de lus bij de Balijebrug een probleem terwijl er onlangs van hetzelfde principe nog gebruik is gemaakt? 31. Waarom wordt een makkelijkere opgang aan beide kanten van de Balijebrug niet onderzocht? Groen. Door velen is het geringe groen in de wijk aangegeven. Ons geringe groen, het veelgebruikte Merwedeplantsoen, wordt ernstig aangetast door aanlandende extra bruggen. Financiën. 32. Wie gaat deze miljoenen verslindende, zinloze bruggen betalen? Beweegbare bruggen zijn zowel in aanschaf als in onderhoud peperduur. De gemeente kan met dit geld heel veel écht nuttige dingen doen in de stad. Gezondheid: Over de impact van de te bouwen nieuwe wijk in deelgebied 5 op de gezondheid van direct omwonenden is niets gemeld tijdens al de bijeenkomsten die door de gemeente de afgelopen 3 jaar zijn gepresenteerd. 33. Wie van de gemeente voelt zich verantwoordelijk voor de gezondheid van de omwonenden? Er wordt nu al ruim 5 maanden gesloopt en het einde is nog niet in zicht. Over deze sloopwerkzaamheden word ik niet persoonlijk geïnformeerd, tenzij ik een klacht indien. Mijn gemoedsrust wordt behoorlijk op de proef gesteld; van 7 uur ’s ochtends (vaak eerder, maar dat stopt dan weer even wanneer ik weer een nieuwe klacht indien) tot soms wel half 9 ’s avonds wordt er gesloopt. Bomen die geveld zijn – ter hoogte van Kanaalweg XX – zouden teruggeplaatst worden. Is niet gebeurd. Ik krijg ook geen antwoord of er nog bomen geplant gaan worden (hoewel dat wel overeengekomen was met Stedin bij de afgegeven velvergunning). Licht overlast en fijnstof vindt zijn weg direct in mijn woonkamer. Deze overlast zou wellicht met groene hoge aanplant. Er zijn bomen die snel de hoogte in groeien en niet te diepe wortels hebben 33a. Wie van de gemeente heeft nog het overzicht over wat er gaat gebeuren en wie communiceert met wie? De betrokken projectmedewerkers vanuit de gemeente blijven angstvallig stil. Ik krijg geen antwoord op mijn vragen. Tot slot. De aannames in de rapporten zijn gebaseerd op niet meer dan een globale indicatie. In Nederland bestaan geen betrouwbare fietsmodellen.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
224 (vervolg)	34. Hoe kan men besluiten over extra bruggen met zo'n vergaande impact, gebaseerd op aannames, zonder een draagvlak in de Rivierenwijk, zonder aantoning van de noodzaak van de extra bruggen, zonder onderbouwing met cijfers, zonder onderzoek naar de bestaande bruggen en hun mogelijke uitbreiding. Ik pleit derhalve met nadruk bij u, het college en de gemeenteraadsleden, voor géén extra bruggen in de Waalstraat en de Zijldiepstraat op grond van hierboven benoemde argumenten. Laat de bestaande Balijebrug en Socratesbrug verbindingsbruggen zijn! Ervan uitgaande dat mijn 34 vragen beantwoord worden en dat u mij op de hoogte houdt van het verdere verloop van de procedure, wacht ik in spanning af.	
225	Ik woon in Hoograven en elke ochtend kom ik met de auto m'n wijk via Hooft graaflandstraat met veel vertraging uit omdat het verkeer helemaal vastloopt tijdens de ochtendspits. Dit geldt tevens voor de avondspits. Ik kom dan via de A12 en het zit langs de woonboulevard richting Hoograven helemaal muurvast. In de plannen lees ik geen adequate en duurzame oplossing voor de automobilisten in de wijk. Deze oplossing is er nu nog niet eens terwijl het verkeer enorm vastloopt. Laat staan als er 10.000 extra woningen bij Merwedekanaal worden gebouwd. In de plannen wordt erg de nadruk gelegd op fietsroutes en openbaar vervoer en dergelijke. Dat is een mooie aanvulling voor degene voor wie dat wenst. Echter kan het niet zo zijn dat de automobilist in vrijheid ingeperkt wordt en gedupeerd door deze nieuwe plannen. Op welke manier kan er toch een adequate oplossing komen voor de automobilist. Dat zij niet 1.5 uur vast zitten in het verkeer vanaf de snelweg richting Europalaan en Goylaan? Mochten er nog vragen zijn dan hoor ik dit graag.	Zie de paragrafen: 2.5.1 Autonome ontwikkeling; nu al druk op de weg, 2.5.2 Innovatieve mobiliteitsstrategie, 2.5.3 Bereikbaarheid Utrecht Zuidwest.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
226	Hierbij geef ik mijn reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van een fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat. Veiligheid? Kan mijn kind straks nog alleen naar school of de speeltuin lopen als er op hoge snelheid scooters en pedelecs door de wijk rijden? Kan mijn bejaarde buurvrouw haar hondje nog veilig uitlaten op het voetpad langs het kanaal? Het enige groene speelveld in onze wijk wordt straks doorkruist of afgesneden door een fietspad waar een op aannames gebaseerde en tegenstrijdige hoeveelheid fietsers overheen zullen gaan. Hier een brug, dacht het niet. De Noodzaak? Waarom is een derde brug hier noodzakelijk als twee bestaande bruggen zo dicht bij elkaar liggen en de nieuwe brug op 200 meter van de bestaande Balijebrug komt? Uit de stukken blijkt dat de noodzaak voor de fietsbrug niet ligt in de nieuwbouwplannen voor de Merwedekanaalzone. De fietsbrug is niet noodzakelijk voor de nieuwbouwplannen in deelgebied 4 en volgens de modellen gebruiken fietsers vanuit deelgebied 5 en 6 deze brug niet. De brug is met name bedoeld voor fietsers uit andere wijken. De brug vermindert de drukte op de Mandelabrug met slechts 6%! Daarbij is aangegeven dat de bestaande bruggen geen knelpunt vormen voor de groei en komen de fietsers weer uit op dezelfde hoofdfietsroutes. De brug draagt volgens het concept ook bij aan de gewenste fijnmazigheid in het fietsnetwerk in Utrecht. Doet niet iedere nieuwe brug die je aanlegt dit? De brug draagt dus mogelijk alleen bij op stadsniveau, maar gaat ten koste van de verbinding in mijn eigen wijk. Op basis van welke criteria? De criteria, en bijbehorende gekleurde bolletjes, die in de Variantenstudie worden gehanteerd laten zien dat de verbetering voor fietsers en voetgangers door de aanleg van de brug t.o.v. het verbeteren van de bestaande bruggen maar 12% is.1 De criteria zijn daarnaast onvolledig. Een eerlijke vergelijking met enkel een voetgangersbrug is niet meegenomen. Hierdoor zou, zonder dat onze veiligheid in het geding komt, verbinding ontstaan tussen de nieuwe wijk en onze wijk. Ook is vreemd genoeg de impact op onze bestaande wijk niet meegewogen in de criteria, noch in het besluit tot een brug. Hoe kan op basis van oneerlijke en onvolledige criteria en zo'n kleine en subjectieve verbetering de conclusie voor een miljoenen euro kostende brug worden getrokken? Overigens, staat ook in de stukken dat financiële realisatie niet mogelijk is. 1 kleuren omzetten in numerieke waarden 1-5 (zeer goed/ donkergroen: 5 punten en zeer slecht/rood: 1 punt) Reactie op de plannen in de Merwedekanaalzone 2. Hoofdfietsroute die zich door de wijk kronkelt? Volgens de stukken zullen 5.000 fietsers de fietsbrug per etmaal gebruiken. Het CROW en de gemeente geeft aan dat hiervoor een hoofdfietsroute van 6 meter breed asfalt wordt aangelegd. Daarboven op wordt in de stukken gesproken over een eventuele toekomstige tunnel onder het spoor tussen het Ringpark Dichterswijk en de Binnenstad, ter hoogte van de Nicolaas Beetstraat. Als deze tunnel er in de verre toekomst daadwerkelijk komt, zullen er nog veel meer (snelle) fietsers (en brommers/ scooters) door onze wijk gaan rijden. Los van de nog grotere onveiligheid die dan ontstaat, gaat dit nog verder ten koste van de groene wandelverbinding tussen het Ringpark, het Heycopplantsoen en het Merwedeplantsoen. In de eerder genoemde criteria is niet meegenomen wat de invloed van een dergelijke tunnel zou zijn. Die zou zeker van invloed zijn op de kleuren (of numerieke waarden) aangezien er dan veel meer fietsers komen. Ofwel, de procentuele verbetering door de komst van de fietsbrug wordt nog kleiner en waarschijnlijk zelfs negatief.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
226 (vervolg)	Besluit op basis van? Het model dat is gebruikt om het aantal fietsers op de brug zo zwak te onderbouwen is niet meer dan een globale indicatie, er is in Nederland namelijk geen betrouwbaar fietsmodel. De besluitvorming vindt dus plaats op basis van aannames, terwijl ik zou verwachten dat een besluit pas wordt genomen op het moment dat er of draagvlak, of een bewezen urgentie is. Daarnaast komt de vraag op: welke uitgangspunten de gemeente het zwaarst laat wegen? Er zijn genoeg plaatsten in Utrecht waar bruggen meer dan 500 meter uit elkaar liggen en geen nieuwe brug wordt gepland. Ook worden bruggen in deelgebied 5 afgewezen omdat ze te dicht bij een bestaande brug liggen, terwijl het daar ook over 200 meter gaat. Wat is te dichtbij en wat is te ver uit elkaar? Dit lijken rekbare begrippen zonder basis. Daarnaast wordt te pas en te onpas verwezen naar richtlijnen van het CROW instituut. Terwijl het CROW heel duidelijk maakt dat afstanden of hoeveelheden slechts richtlijnen betreft, verheft de gemeente deze richtlijnen tot eisen. Eerder heeft de gemeenteraad een andere CROW richtlijn, namelijk de omrijdfactor van 1,4, vastgesteld in het Mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen’. Deze vaststelling wordt nu juist weer terzijde gelegd. Als je fietsafstand meer dan 1 km is, draagt de brug bij de Heycopstraat op geen enkele manier bij aan het verkorten van deze omrijdfactor. En het is volgens de onderzoekers juist voor de lange afstanden (fietsers uit andere wijken) nodig om een aantrekkelijke route te creëren. Deze aantrekkelijke routes zijn er dus al binnen de omrijdfactor. Reactie op de plannen in de Merwedekanaalzone 3 Vraag aan u. Ik verzoek u, het college en de gemeenteraad, op grond van bovenstaande, om: - de wijk en de speelplek voor onze kinderen veilig te houden, zodat Utrechters in de bestaande wijken veilig en leefbaar kunnen blijven wonen; - het groen in onze wijk te beschermen en te behouden; - de noodzaak van de brug ter hoogte van de Heycopstraat te heroverwegen door een serieuze studie te doen naar het nut en de noodzaak van een hoofdfietsroute dwars door de Dichterswijk,waarbij de draagkracht van en in de wijk en het negatieve effect van de brug en hoofdfietsroute eerlijk worden onderzocht; - de planning van de uitwerking van de brug los te koppelen van de besluitvorming over de bouw in de Merwedekanaal-zone en uit te stellen tot na de realisatie van de beoogde fietstunnel en de verbeteringen aan de Balijelaan en andere bestaande fietsroutes en kruispunten, zodat een realistisch beeld van de werkelijke belasting van die routes op te maken is. Daarnaast verzoek ik u, het college en de gemeenteraad, duidelijkheid te creëren rond de volgende punten en de resultaten mee te nemen in de besluitvorming: - Model dat gebruikt is om het aantal fietsers op de brug te berekenen: o Wat is de nauwkeurigheid van het model? Met hoeveel procent zekerheid kan men zeggen dat de resultaten kloppen? o Voor het model zijn aannamen gemaakt en gebruikt. Wat is de gevoeligheid van het model voor de verschillende aannamen die gebruikt zijn? Is er een sensitiviteit-sanalyses gedaan? Hoe zien de resultaten eruit als voor de verschillende aannamen de “worst” case gebruikt wordt? o Hoe zit het met de piekbelasting van het aantal fietsers over de brug en hoe wordt dit in de analyse meegenomen? In de documentatie worden het aantal fietsers per etmaal gegeven. ’s Nachts is het gebruik veel minder dan overdag. Veel interessanter is daarom te weten hoeveel het aantal fietsers is tijdens de momenten dat de brug het meeste zou worden gebruikt en dat deze waarden gecommuniceerd en gebruikt worden in verdere analyses/besluitvorming. o Stel dat het model niet klopt, hoe wordt in het geval van te hoge en te lage voorspellingen gehandeld? Welke toezegging wordt er gedaan als de voorspellingen niet kloppen? Bijv. het slopen van de brug, het reserveren van geld voor aanpassingen.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
226 (vervolg)	- Hoe wordt de veiligheid in de Dichterswijk meegenomen in de besluitvorming? - Waarom zijn er geen andere scenario's meegenomen in de variantenstudie, bijv. de optie van een loopbrug? - Waarom is er geen weging toegepast op de criteria bij de variantenstudie? Veiligheid zou toch veel zwaarder moeten wegen dan de andere criteria? - Hoe wordt in de besluitvorming rekening gehouden met snel-fietsverkeer, bijv. e-bikes en andere motorisch aangedreven/ondersteunend tweewielers die straks over de brug mogen? Reactie op de plannen in de Merwedekanaalzone 4 - In het geval dat de brug er komt, hoe denkt u straks de veiligheid rond het toekomstige kruispunt fietsbrug/Voorsterbeeklaan/Jekerstraat/Heycopstraat waar de fietser van de fietsbrug op de bestaande straten komen te garanderen? Graag wil ik u erop wijzen dat het verkeer van de Veilinghaven extra snelheid heeft vanwege het hoogteverschil van de Voorsterbeeklaan. De fietsers van de brug vanzelfsprekend ook. Bovendien bevindt zich dichtbij/op dit kruispunt ook nog de in/uitgang van een parkeergarage. Hoe gaat u ervoor zorgen dat deze vijf verkeerstromen, waarvan twee sneller zijn dan normaal (in ieder geval voor de fietsers), veilig verlopen? - Waarom wordt er nu gediscussieerd over deze loopbrug? Is het niet veel zinvoller om eerst de verbreding van de huidige bruggen te realiseren (wordt sowieso gedaan) en daarna evalueren of er nog een noodzaak is voor de bouw van deze extra brug? Het voordeel is dat er dan ook actuele (betrouwbare) data is om het model te maken en de noodzaak van de brug te onderbouwen. Hiermee wordt het risico verkleind van het bouwen van een niet-noodzakelijke brug en wordt er mogelijk 10 miljoen euro vrijgespeeld voor andere, interessante doeleinde die meer waarde hebben voor de stad Utrecht - Stemmen de antwoorden van bovengenoemde vragen u tevreden om de bouw van deze 10 miljoen euro kostende brug te onderbouwen? Hoe onderbouwt u dat er niet meer onderzoek nodig is om de betrouwbaarheid van het model en zijn aannamen te verbeteren of het besluit uit te stellen tot dat de huidige bruggen zijn verbreed?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
227	Rust, Groen en Veilig? Kan XX, onze dochter, straks nog alleen naar school of de speeltuin lopen als er op hoge snelheid scooters en pedelecs door de wijk rijden? Kan een van de bejaarde buren zijn hond nog veilig uitlaten op het voetpad langs het kanaal? Het enige groene speelveld in onze wijk wordt straks doorkruist of afgesneden door een fietspad waar een op aannames gebaseerde en tegenstrijdige hoeveelheid fietsers overheen zullen gaan. Rust, groen en veiligheid worden is voor ons van groot belang om te zijn gaan wonen in Dichterswijk. Deze waarden worden onvoldoende meegenomen in de criteria voor een fietsbrug, en de criteria waarin deze waarden ogenschijnlijk worden gevat, hebben een te positieve kleur gekregen in het scenario van een fietsbrug en hoofdfietsroute. Het karakter van de wijk dat nu wordt beleefd, zal een andere sfeer krijgen waarin minder verbinding zal zijn. De Dichterswijk is rustig. Er wordt veel gewandeld. Je kunt je kinderen veilig alleen over straat laten fietsen. Het is een wijkje: een 'dorp in de stad'. Het is een saamhorige wijk, waarin de buren elkaar ondersteunen en we ook de overburen kennen. Een drukke fietsstraat met veel verkeer splitst een wijk. Deze wijk was erg groen en is zuinig op het overgebleven groen. Terwijl er aan de overkant van het kanaal een prachtig groene wijk ontwikkeld wordt, wordt de hoeveelheid groen in de Dichterswijk ernstig aangetast. Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: Hoe kunnen onze kinderen zelfstandig naar het speelveld zonder een druk fietspad over te steken met hoge intensiteit, scooters en elektrische fietsen? Fietsers komen hard aanfietsen op de Voorsterbeeklaan i.v.m. de helling en kruisen straks een druk fietspad. Wat is de impact op verkeersveiligheid van de voorgestelde kruisende fietspaden? Hier een brug, dacht het niet. De Noodzaak? Waarom is een derde brug hier noodzakelijk als twee bestaande bruggen zo dicht bij elkaar liggen en de nieuwe brug op 200 meter van de bestaande Balijebrug komt? Uit de stukken blijkt dat de noodzaak voor de fietsbrug niet ligt in de nieuwbouwplannen voor de Merwedekanaalzone. De fietsbrug is niet noodzakelijk voor de nieuwbouwplannen in deelgebied 4 en volgens de modellen gebruiken fietsers vanuit deelgebied 5 en 6 deze brug niet. De brug is met name bedoeld voor fietsers uit andere wijken. De brug vermindert de drukte op de Mandelabrug met slechts 6%! Daarbij is aangegeven dat de bestaande bruggen geen knelpunt vormen voor de groei en komen de fietsers weer uit op dezelfde hoofdfietsroutes. De brug draagt volgens het concept ook bij aan de gewenste fijnmazigheid in het fietsnetwerk in Utrecht. Doet niet iedere nieuwe brug die je aanlegt dit? De brug draagt dus mogelijk alleen bij op stadsniveau, maar gaat ten koste van de verbinding in mijn eigen wijk en spaarzaam groen. Op basis van welke criteria? De criteria, en bijbehorende gekleurde bolletjes, die in de Variantenstudie worden gehanteerd laten zien dat de verbetering voor fietsers en voetgangers door de aanleg van de brug t.o.v. het verbeteren van de bestaande bruggen maar 12% is.De criteria zijn daarnaast onvolledig. Een eerlijke vergelijking met enkel een voetgangersbrug is niet meegenomen. Hierdoor zou, zonder dat onze veiligheid in het geding komt, verbinding ontstaan tussen de nieuwe wijk en onze wijk. Ook is vreemd genoeg de impact op onze bestaande wijk niet meegewogen in de criteria, noch in het besluit tot een brug. Hoe kan op basis van oneerlijke en onvolledige criteria en zo'n kleine en subjectieve verbetering de conclusie voor een miljoenen euro kostende brug worden getrokken? Overigens, staat ook in de stukken dat financiële realisatie niet mogelijk is.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
227 (vervolg)	Hoofdfietsroute die zich door de wijk kronkelt? Volgens de stukken zullen 5.000 fietsers de fietsbrug per etmaal gebruiken. Het CROW en de gemeente geeft aan dat hiervoor een hoofdfietsroute van 6 meter breed asfalt wordt aangelegd. Daarboven op wordt in de stukken gesproken over een eventuele toekomstige tunnel onder het spoor tussen het Ringpark Dichterswijk en de Binnenstad, ter hoogte van de Nicolaas Beetstraat. Als deze tunnel er in de verre toekomst daadwerkelijk komt, zullen er nog veel meer (snelle) fietsers (en brommers/ scooters) door onze wijk gaan rijden. Los van de nog grotere onveiligheid die dan ontstaat, gaat dit nog verder ten koste van de groene wandelverbinding tussen het Ringpark, het Heycopplantsoen en het Merwedeplantsoen. In de eerder genoemde criteria is niet meegenomen wat de invloed van een dergelijke tunnel zou zijn. Die zou zeker van invloed zijn op de kleuren (of numerieke waarden) aangezien er dan veel meer fietsers komen. Ofwel, de procentuele verbetering door de komst van de fietsbrug wordt nog kleiner en waarschijnlijk zelfs negatief. Besluit op basis van? Het model dat is gebruikt om het aantal fietsers op de brug zo zwak te onderbouwen is niet meer dan een globale indicatie, er is in Nederland namelijk geen betrouwbaar fietsmodel. De besluitvorming vindt dus plaats op basis van aannames, terwijl ik zou verwachten dat een besluit pas wordt genomen op het moment dat er of draagvlak, of een bewezen urgentie is. Daarnaast komt de vraag op: welke uitgangspunten de gemeente het zwaarst laat wegen? Er zijn genoeg plaatsten in Utrecht waar bruggen meer dan 500 meter uit elkaar liggen en geen nieuwe brug wordt gepland. Ook worden bruggen in deelgebied 4 afgewezen omdat ze te dicht bij een bestaande brug liggen, terwijl het daar ook over 200 meter gaat. Wat is te dichtbij en wat is te ver uit elkaar? Dit lijken rekbare begrippen zonder basis. Daarnaast wordt verwezen naar richtlijnen van het CROW instituut. Terwijl het CROW heel duidelijk maakt dat afstanden of hoeveelheden slechts richtlijnen betreft, verheft de gemeente deze richtlijnen tot eisen. Eerder heeft de gemeenteraad een andere CROW richtlijn, namelijk de omrijdfactor van 1,4, vastgesteld in het Mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen’. Deze vaststelling wordt nu juist weer terzijde gelegd. Als je fietsafstand meer dan 1 km is, draagt de brug bij de Heycopstraat op geenenkele manier bij aan het verkorten van deze omrijdfactor. En het is volgens de onderzoekers juist voor de lange afstanden (fietsers uit andere wijken) nodig om een aantrekkelijke route te creëren. Deze aantrekkelijke routes zijn er dus al binnen de omrijdfactor. Draagvlak. De Dichterswijk is ingeklemd tussen 4 ontwikkelingsplannen (Merwedekanaalzone, Heycop, Kruisvaartkwartier, Jaarbeurs) waarvan aparte besluiten gemaakt worden en waarbij het ontbreekt aan samenhang tussen de plannen en aan een integrale afweging van effecten op de omliggende wijken en plannen. Een prachtig plan neerleggen aan de overkant met een brug, maar geen onderzoek doen naar de effecten op de Dichterswijk, wordt ervaren door de bewoners als voorbij gaan aan de belangen van de bewoners. In het Algemeen Dagblad is naar aanleiding van de voorgenomen brug een opiniestuk geschreven met daaraan gekoppeld een peiling. Zie hiernaast en https://www.ad.nl/utrecht/opinie-fietsbrug-over-merwedekanaal-is-brug-te-ver~a045682c/ De effecten op Leefbaarheid en Veiligheid in de Dichterswijk zijn onvoldoende meegenomen in de bruggenstudie. Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: Waarom heeft de gemeente afgezien van een toegezegde draagvlakmeting? Waarom is er geen omgevingsvisie Dichterswijk gemaakt?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
227 (vervolg)	Vraag aan u Ik verzoek u, het college en de gemeenteraad, op grond van bovenstaande, om: de wijk en de speelplek voor onze kinderen veilig te houden, zodat Utrechters in de bestaande wijken veilig en leefbaar kunnen blijven wonen; - het groen in onze wijk te beschermen en te behouden; - de noodzaak van de brug ter hoogte van de Heycopstraat te heroverwegen door een serieuze studie te doen naar het nut en de noodzaak van een hoofdfietsroute dwars door de Dichterswijk, waarbij de economische en maatschappelijke draagkracht en het negatieve effect van de brug en hoofdfietsroute eerlijk worden onderzocht (de wethouder heeft beloofd motie 159 over te nemen op 7 juli 2016); - de planning van de uitwerking van de brug los te koppelen van de besluitvorming over de bouw in de Merwedekanaal-zone en uit te stellen tot na de realisatie van de beoogde fietstunnel en de verbeteringen aan de Balijelaan en andere bestaande fietsroutes en kruispunten, zodat een realistisch beeld van de werkelijke belasting van die routes op te maken is.	
228	De hieronder benoemde inspraakreactie is zonder de meegestuurde foto's. Hierbij ontvangt u onze reactie op de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel II. Wij zijn bewoners van het zuidoostelijk deel van Oud-Hoograven, meer specifiek van het deel tussen de Karperstaat en de Liesbosweg. Onze situaties zijn overwegend te typeren als huishoudens met (jonge) kinderen. In dit deel van Hoograven is 21% van de bewoners 15 jaar of jonger[1]. Wij waarderen het deel van de wijk Hoograven waar wij wonen door het rustige karakter en door de voorzieningen die op loop- en fietsafstand aanwezig zijn, zoals scholen, kinderopvang, winkels, sportclubs en (water-)scoutingverenigingen. Wij hebben de Omgevingsvisie gelezen, waarin u het plan voor ontwikkeling van woningbouw in de Merwedekanaalzone heeft uitgewerkt. Wij maken ons zorgen over de gevolgen van dit plan voor onze directe leefomgeving en over de wijze waarop u ons als betrokkenen in de voorbereidingen van dit plan heeft geconsulteerd. In deze reactie beschrijven we onze zorgen en doen wij voorstellen voor aanpassingen in het plan. Allereerst willen wij benadrukken dat wij in principe geen bezwaar hebben tegen het bouwen van woningen in de Merwedekanaalzone. Wij weten dat de behoefte aan woningen in de Randstad groot is en begrijpen dat hier ook binnen Utrecht oplossingen voor moeten komen. Wij zijn positief over de keuze die de gemeente Utrecht maakt om het gebruik van de fiets en openbaar vervoer door de nieuwe bewoners van de nieuwe wijk aan te moedigen. Het is de omvang van het plan die ons zorgen baart. Met de bouw van 10.000 woningen ontstaat er een nieuwe wijk met een hoeveelheid inwoners die vergelijkbaar is met de gemeente Bunnik[2], maar dan op een fractie van de oppervlakte van die gemeente. Die nieuwe wijk moet worden ingepast in de bestaande structuren van de stad. Gegeven de enorme omvang van de opgave vraagt dat volgens ons voor om zeer zorgvuldige beoordeling van de effecten op de bestaande omgeving.	Zie de paragrafen 2.3 Ambities Omgevingsvisie Deel 2, 2.4 PlanMER, 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.5 Impact op de omgeving: Hoograven, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
228 (vervolg)	Plan bruggen onvoldoende onderbouwd Wij zijn van mening dat het advies over de bruggen in de Omgevingsvisie onvoldoende onderbouwd is. Het plangebied bevindt zich aan de westzijde van de stad Utrecht. Direct ten oosten van het plangebied liggen de Dichterswijk, Rivierenwijk en Hoograven. Om te komen en gaan naar het centrum, oosten en zuiden van de stad, zullen de nieuwe bewoners gebruik maken van de bestaande infrastructuur in deze wijken. Deze wijken zijn voor de oorlog gebouwd, dus in een periode waarin niet voorzien was in de opkomst van de auto en evenmin in grote fietsstromen. Het weefsel van deze wijken is hier niet op berekend. Het vertrekpunt zou wat ons betreft dan ook moeten zijn dat de komst van nieuwe verkeersstromen door deze wijken nooit zonder ingrijpende gevolgen zullen zijn en dat deze gevolgen per definitie verder strekken dan het landhoofd van de nieuw geplande langzaamverkeersbruggen. U heeft dit inmiddels ontdekt in de deelgebieden 1 tot en met 5, waar de bezwaren van de bewoners van de Dichterswijk en Rivierenwijk over dit onderwerp inmiddels breed in de media zijn geweest. Ondanks deze tegenstand is in de studie die is verricht naar de bruggen in deelgebied 6 is niet verder gekeken naar de gevolgen voorbij de brug. De beoordeling van de varianten in het achtergrondrapport Variantenstudie Loop-en Fietsbruggen van Goudappel Coffeng en daarmee de informatie waarop de gemeente haar afweging baseert, is daardoor onvolledig en onjuist. In die zin herkennen en onderschrijven wij de bezwaren van de bewoners van de Dichterswijk en Rivierenwijk volkomen. Tussen het plangebied (deelgebied 6) en Hoograven zijn in het plan twee nieuwe langzaamverkeersbruggen voorgesteld die nieuwe fietsstromen door onze wijk moeten leiden om zo de bestaande fietsverbinding op de Socratesbrug te ontlasten. Inzage in gebruikte verkeersmodellen Allereerst zouden we graag meer inzicht willen hebben in het gebruikte verkeersmodel om de toekomstige situatie te beoordelen. We begrijpen niet goed waar de grote aantallen fietsers vandaan komen en welke bestemming zij hebben. Door het gebrek aan informatie hierover, is het voor ons niet navolgbaar wat het nut-en de noodzaak van de bruggen is en kunnen we niet meedenken over eventuele alternatieven. Ook hebben wij geen informatie over de huidige aantallen fietsers door onze wijk, zodat het voor ons lastig is om een beeld of een gevoel te krijgen wat de impact van het plan is. Op 18 februari 2020 hebben wij vragen gesteld aan de projectorganisatie over de huidige en toekomstige fietsstromen in de diverse straten van onze wijk. De projectorganisatie heeft ons op 24 februari geantwoord dat er geen informatie over de huidige situatie beschikbaar is en dat het verkeersmodel voor de toekomstige situatie onvoldoende gedetailleerd is om informatie op straatniveau te leveren. Onze vragen blijven onbeantwoord. Wij zouden hierover graag een nadere uitleg ontvangen. Ten tweede begrijpen we niet goed waarom het nodig is om de fietsersstroom van de Socratesbrug en via deze langzaamverkeersbruggen door Hoograven-Zuid te leiden. In de varianten met nieuwe langzaamverkeersbruggen, zal het aantal fietsers op de brug Socrateslaan op ruim 6.200 -6.400 fietsers per etmaal komen te liggen en het aantal fietsers door de wijk Hoograven-Zuid op 8.000 -8.400. Wij snappen niet wat er wenselijk is aan een situatie waarbij de Socratesbrug (met aan weerszijden een breed tweerichtingenfietspad en een ruim gedimensioneerde aansluitende fietsinfrastructuur) in de plansituatie een lagere stroom fietsers te verwerken krijgt dan de smalle straten van onze wijk. De Karperstraat is een voorbeeld van zo'n smalle straat. Wat ons betreft zou de capaciteit van de Socratesbrug (en de Socrateslaan en Goylaan) maximaal moeten worden benut, voor er wordt gekeken naar alternatieven. Het wordt ons uit de Omgevingsvisie ook niet duidelijk welk probleem er precies ontstaat zonder de aanleg van de nieuwe bruggen en hoe dat opweegt tegen de problemen (hierna beschreven) die hierdoor in onze wijk ontstaan.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
228 (vervolg)	Gevolgen voor J.M.M. Hamersplantsoen Eén van de bruggen die het fietsverkeer moet omleiden is gepland ter hoogte van de Karperstraat. Deze brug is onderdeel van varianten 2 en 4 in de bruggenstudie van Goudappel Coffeng. De brug landt aan op een plek waar momenteel twee woonboten liggen, die hiervoor moeten wijken. De brug landt aan in het J.M.M. Hamersplantsoen. Door dit plantsoen zal een nieuw fietspad moeten worden aangelegd. Het fietspad sluit aan op de Verlengde Hoogravenseweg, waar een groot deel van de fietsers hun weg zal vervolgen via de Karperstraat. Wij vinden deze brug erg problematisch. De brug ter hoogte van de Karperstraat landt aan de Hoogravense zijde aan in het J.M.M. Hamersplantsoen, een erg gewaardeerde ontmoetingsplek voor Hoograven-Zuid. Het plantsoen wordt niet alleen gebruikt door direct omwonenden, maar ook door bewoners van andere straten in Oud-Hoograven Zuid, bewoners van Nieuw-Hoograven Zuid en bewoners van Oud-Hoograven Noord (ten noorden van de Goylaan). Het is een speeltuin voor jonge kinderen, een speelbos, een voetbalveld en er wordt gesport en gewandeld door jong en oud. Doordeweeks wordt het plantsoen in de middag druk bezocht en in het weekend gedurende de dag. Met regelmaat worden er evenementen georganiseerd, zoals Rommelgraven, een kindermarkt met Koningsdag, en paaseieren zoeken met Pasen. Het plantsoen wordt door de buurt als veilig ervaren. De huidige verkeerssituatie rond het plantsoen maakt het mogelijk dat jonge kinderen er vrij kunnen rondlopen en dat oudere kinderen (vanaf een jaar of acht) er zonder begeleiding van hun ouders heen kunnen gaan en samen kunnen spelen. Het plantsoen wordt als sociaal veilig ervaren, omdat het park wordt omgeven door woningen vanwaar (betrokken) buurtbewoners een oogje in het zeil houden en waar nodig de gemeente attent maken op onregelmatigheden. De komst van de brug leidt tot doorsnijding van het Hamersplantsoen door een intensief bereden fietspad, waardoor het voor kinderen gevaarlijk wordt om zelfstandig te spelen in het plantsoen en zonder aanrijdgevaar achter elkaar of een bal aan te rennen. Een ander gevolg is dat er ca. 64 bomen moeten worden gekapt, 54 op het Hamersplantsoen en ongeveer 10 aan de overzijde. Daarnaast zal er schaarse groene ruimte worden ingeleverd. In de rapportage van Goudappel wordt deze variant als ‘goed’ gescoord op het aspect ‘Lokale doorsnijdingen Merwedepark en Merwedeplantsoen’ (criterium 7). Er is op deze plek geen Merwedepark of -plantsoen, desondanks vinden wij dat het feit dat het Hamersplantsoen wordt doorsneden ertoe moet leiden dat de varianten waarin deze brug voorkomt (varianten 2 en 4) op criterium 7 als ‘zeer slecht’ worden beoordeeld. We voegen hieraan toe dat het în het plan net lijkt alsof de brug wordt aangesloten op een reeds bestaande weg. Dit is niet correct, momenteel dient dit relatief smalle pad als voetpad. Er zal dus een functiewijziging plaatsvinden van voet-naar fietspad met de kap van tientallen bomen aan weerszijde van het huidige voetpad tot gevolg. In deze tijd waarin klimaatverandering hoog in het vaandel staat lijkt ons kap van bomen niet wenselijk. De gemeente Utrecht vindt, net als wij, groene en recreatieve speelvoorzieningen belangrijk: “In de concurrentiestrijd om ruimte legt speel-en verblijfsruimte voor de jeugd het steeds vaker af tegen woningen, winkels, kantoren, wegen en parkeergelegenheid. (...) Kortom, er blijft zowel letterlijk als figuurlijk steeds minder ruimte over om te spelen. Het is aan de overheid om te zorgen dat er voldoende ruimte overblijft voor kinderen en jongeren om veilig en gezond buiten te spelen. 11 Dit is niet onze tekst, maar een citaat uit uw het gemeentelijke beleidsplan Nota Speelruimte Utrecht 2009.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
228 (vervolg)	“Voor Utrecht is daarom een belangrijk uitgangspunt in de gezondheidsbevordering dat de fysieke leefomgeving een gezonde keus aantrekkelijk maakt. Dit kan door gezond gedrag aantrekkelijk te maken, door sociale cohesie te versterken en via het creëren van publieke ontmoetingsruimten. Voldoende, aantrekkelijk, bereikbaar en bruikbaar groen (voor bijvoorbeeld ontspanning en evenementen) voor iedereen is daarbij van belang. Een groene omgeving draagt op tal van manieren bij aan een gezonde leefomgeving. 11 Ook dit is niet onze tekst, maar een citaat uit uw het gemeentelijke Actualisatie Groenstructuurplan 2017- 2030 (april 2018). Wij roepen u op om de brugvarianten ook op de beleidsambities uit deze nota en dit plan te beoordelen. Ook de bewoners van Hoograven willen Healthy Urban Living. De toekomstige bewoners van Merwedekanaalzone staan daar niet alleen in. Gevolgen voor Karperstraat en verkeersveiligheid Het fietsverkeer zal zijn weg vervolgen via (hoofdzakelijk) de Karperstraat. Dit is een straat met twee smalle stoepen en een rijbaan van 6,5 meter breed, waarvan de effectieve breedte 4 meter is vanwege geparkeerde auto’s. De straat is momenteel vanwege eenrichtingsverkeer de enige toegangsweg voor auto’s tot de Verlengde Hoogravenseweg. Het kruispunt Karperstraat-Verlengde Hoogravenseweg is onoverzichtelijk voor automobilisten, omdat de huizen aan weerszijden het zicht op de Verlengde Hoogravenseweg ontnemen. Daarbij is de Karperstraat voor ouders en kinderen van de Verlengde Hoogravenseweg en aanliggende straten de kortste en veiligste route naar de drie basisscholen, de buitenschoolse opvang en het kinderdagverblijf die zijn gevestigd aan de Duurstedelaan. In de middag vormt de Karperstraat de route voor ouders en kinderen die uit school komen en die in het Hamersplantsoen gaan spelen. Met de komst van een druk fietspad kruisen auto's, fietsers en voetgangers (waaronder kleine kinderen) elkaar op kleine kruispunt in de spitsmomenten van de dag. Dat leidt tot gevaarlijke situaties die in onze beleving niet op te lossen zijn in de beperkte ruimte die hier is. Daar komt bij dat het aantal snelle, elektrische fietsen in allerlei variaties steeds verder toeneemt, waardoor de onveiligheid alleen maar verder toeneemt. Varianten met deze brug (2 en 4) worden door Goudappel Coffeng op het criterium ‘Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten’ (criterium 6) als ‘goed’ beoordeeld. Hoe Goudappel Coffeng tot deze beoordeling komt is voor ons onnavolgbaar. Op basis van bovenstaande zou deze beoordeling ‘zeer slecht’ moeten zijn. Aanvullend vroegen wij ons af wat voor een type fietspad er gepland staat? Wordt deze tevens toegankelijk voor snor- en bromfietsers? Mocht dat zo zijn, dan heeft dit implicaties voor de verkeersveiligheid vanwege de hogere snelheid van deze voertuigen. Mocht het fietspad uitsluitend voor fietsers bedoeld zijn, dan vragen wij ons af hoe u zal gaan handhaven dat de bruggen niet benut gaan worden door snor- en bromfietsers. Wat wordt de helling van de fietsbruggen? Hoe steiler, des te sneller zullen de fietsers de Verlengde Hoogravenseweg en Karperstraat benaderen. Dit heeft implicaties voor de verkeersveiligheid. De tuinen van de bewoners van de Zeeltstraat grenzen aan de geplande fietsroute en hun kinderen lopen nu vrijelijk de tuin uit het Hamersplantsoen op. Kinderen letten nu eenmaal minder goed op. Wanneer fietsers met hoge snelheid van een steile brug komen, zal de tijd om adequaat te kunnen reageren afnemen met alle gevolgen van dien.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
228 (vervolg)	Nieuwbouw in de wijk Hoograven - meer mensen en verkeer, minder groenvoorziening Zoals hierboven beschreven heeft het J.M.M Hamersplantsoen een belangrijke recreatieve en sociale functie voor de huidige bewoners van Hoograven. Maar ook in Hoograven zélf wordt gebouwd en zijn er plannen voor nieuwe woningen. Op de Pagelaan zijn plannen voor 120-160 woningen en op het BEFU terrein komen ongeveer 76 woningen. De nieuwe bewoners van Hoograven zullen met de auto of de fiets gebruik maken van de straten van Hoograven en ook zij hebben behoefte aan groene ruimte in de wijk. Met de plannen voor de brug en het fietspad door het J.M.M. Hamersplantsoen is er effectief minder groen voor meer mensen. Verplaatsing woonboten geen criterium bij afweging Als gevolg van de nieuwe brug ter hoogte van de Karperstraat moeten twee woonboten worden verplaatst. Ervan uitgaande dat het hier niet mogelijk is om voor de bewoners een paar meter verderop een gelijkwaardige woonsituatie te bieden, gaat het hier om een forse inbreuk op het leven van twee huishoudens in onze buurt. Dat hier in het ontwerp van het afweegkader op geen enkele wijze ruimte aan is gegeven, snappen we niet, zeker als zaken als 'Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen' (criterium 8) wel als een relevant criterium wordt opgevoerd. Ons voorstel is om in het afweegkader ook criteria op te nemen voor de mate waarin ligplaatsen voor woonboten moeten verdwijnen. Oproep tot transparant participatietraject Goudappel Coffeng schrijft in de variantenstudie "Het gesprek met bewoners in Hoograven over inpassing van eventuele bruggen wordt opgestart als de planvorming over deelgebied 6 verder wordt opgestart." Dat vinden wij rijkelijk laat, want het principebesluit over de komst van de bruggen wordt nu voorbereid. "Zonder de creativiteit, kennis en energie vanuit de stad missen we kansen. (. ..) Samen stad maken levert maatschappelijke meerwaarde op door vergroting van de betrokkenheid van belanghebbenden, verbetering van de kwaliteit van beleid en meer cohesie en gemeenschapszin." Dit is een citaat uit Actieprogramma Samen stad maken op de Utrechtse manier (juli 2019). Wij moeten helaas constateren dat u zich niet aan uw eigen, zo kort geleden uitgesproken voornemens houdt. En daardoor bent u, zoals uzelf hierboven ook concludeert, een kans aan het missen. Wij voelen ons als betrokken bewoners op dit moment niet serieus genomen. Wij roepen de gemeente op om ons alsnog via een transparant participatietraject bij de totstandkoming van het besluit voor de voorkeursvariant voor de bruggen in deelgebied zes te betrekken. Omdat de ontwikkeling van dit deelgebied verder in de toekomst ligt en met allerlei onzekerheden omgeven is, kunnen wij ons niet voorstellen dat hier geen tijd voor is. Conclusie en vragen aan de gemeente Bovenstaande overziend concluderen wij dat de variantenstudie voor de bruggen in deelgebied 6 onjuiste en onvolledige beslisinformatie geeft, dat de uitgangspunten door vragen omgeven zijn en dat de gepresenteerde voorkeursvariant 4 niet kan rekenen op onze steun. Daarom vragen wij de gemeente om: het besluit tot vaststelling de variant voor de bruggen in deelgebied 6 tot nader order uit te stellen; de studie dusdanig aan te vullen dat er een plan ligt waarin varianten worden afgewogen waarin de in deze reactie beschreven knelpunten zijn opgelost, zodat de belangen van de bewoners van Hoograven en de belangen van de toekomstige bewoners van de Merwedekanaalzone met elkaar in balans worden gebracht; Samen de stad maken geen loos gemeentelijk voornemen te laten zijn en deze aanvullende studie uit te voeren in samenspraak met de bewoners van Hoograven-Zuid.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
228 (vervolg)	Tijdens het Buurtgesprek op 10 februari jl. merkten wij dat lokale bekendheid van de aanwezigen namens de gemeente beperkt was. Dat kwam ook tot uitdrukking in de getoonde maquette, die niet overeenkwam met de werkelijkheid. We verwijzen u naar de foto in de bijlage bij deze brief. Ten eerste verschilt de plek van de brug met die zoals weergegeven in de Omgevingsvisie. Daarnaast is het Hamersplantsoen, de plek waar het om gaat met een grijze kleur aangeduid. Zoals eerder omschreven is het Hamersplantsoen openbaar groen. Opmerkelijk, omdat ander groen in de wijk wel met een groene kleur wordt gerepresenteerd op de maquette. Ook de voetpaden die door het Hamersplantsoen lopen zijn zeer benadrukt, terwijl dergelijk detail mist in de nieuwe wijk met o.a. de Draadnagelweg en Puntdraadhof. Daarnaast missen de rijen huizen die aan weerszijden van de Karperstraat staan. Wat ons betreft zijn deze keuzes opvallend, omdat hiermee de indruk zou kunnen worden gewekt dat een fietsbrug ter hoogte van het Hamersplantsoen en de Karperstraat minder impact heeft dan in werkelijkheid het geval is. Voor uw informatie hebben wij verder foto's van Hamersplantsoen e.o. toegevoegd als bijlage bij deze reactie, zodat u zich een beter beeld kunt vormen bij de situatie die wij hierboven hebben beschreven. Niettemin adviseren wij u van harte uit om de situatie ter plaatse met eigen ogen te komen bekijken. Uiteraard zijn wij van harte bereid om u daarbij te ontvangen hierbij toelichting te geven. Tot slot delen wij u mede dat wij de petitie 'Reactie inspraakreactie Groen Hamersplantsoen' van de BeheerGroep Hamersplantsoen onderschrijven. Deze petitie kan vanaf 26 februari 2020 worden ondertekend via https://www. petitie 24. nl/petitie/2948/reactie-zienswi jze-groen-hamersplantsoen. Een afschrift van deze brief sturen wij u per e-mail toe. Wij ontvangen graag een schriftelijke ontvangstbevestiging. Daarnaast verzoeken wij u ons actief en tijdig op de hoogte te houden van de verdere stappen in de besluitvorming, specifiek ook de data van de behandeling in de raad, dit met het oog op het benutten van onze inspraakmogelijkheden. Wij zien uw reactie graag tegemoet.	
228a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 228. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 228.
228b	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 228. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 228.
228c	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 228. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 228.
228d	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 228. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 228.
228e	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 228. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 228.
228f	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 228. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 228.
228g	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 228. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 228.
228h	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 228. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 228.
228i	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 228. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 228.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
228j	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 228. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 228.
228k	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 228. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 228.
228l	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 228. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 228.
228m	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 228. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 228.
228n	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 228. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 228.
228o	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 228. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 228.
229	Via deze weg wil ik graag mijn zorgen en bezwaren kenbaar maken ten aanzien van een aantal plannen met betrekking tot de Merwedekanaalzone. - In de plannen ter hoogte van Hoograven (Hamersplantsoen) wordt gesproken over extra bruggen. Het Hamersplantsoen is een plek die voor alle leeftijden in de wijk als sociaal middelpunt dient. Kleine kinderen kunnen hier (nu nog) veilig spelen, sportclubs maken gebruik van de velden en ouderen kunnen hier rustig wandelen. Een drukke fietsroute door dit groen zal deze plek onveilig maken voor alle gebruikers. - De genoemde brug zou mogelijk aansluiten op de Karperstraat. Ik vraag mij sterk af of de stedenbouwkundige en verkeerskundige hier gedegen onderzoek hebben gedaan. Het is namelijk in mijn, en veler andere, ogen onverantwoord om hier een drukke fietsroute door te laten lopen. De Karperstraat is veel te smal om een grote fietsersstroom aan te kunnen. Dit kan zeer gevaarlijke situaties opleveren. Bijvoorbeeld: ‘s ochtends en ‘s middags lopen hier kleine kinderen naar school, bepaalde leeftijden zelfs zelfstandig. Een drukke fietsroute zou dit onmogelijk maken. - Ik ben een enorm voorstander van groen, duurzaamheid en dit vertaalt zich ook in mijn fietsgedrag. Ik ben dan ook een groot voorstander van het verbeteren van de fietsroutes door de stad, maar zie totaal geen heil in extra bruggen. Mijn voorstel zou zijn: maak de bestaande bruggen en fietspaden veiliger/breder. - De wens van de gemeente is dat de Merwedekanaalzone autoloos/luw zou zijn. Er zijn echter geen voorbeelden van wijken waar dit écht werkt. Mijn vrees is dat de bewoners van de Merwedekanaalzone er dan voor zullen kiezen om hun auto in Hoograven te parkeren om vervolgens via de bruggen hun huis te bereiken. Dit zou een verschuiving van een probleem betekenen en potentieel een groot effect kunnen hebben op de leefbaarheid van Hoograven. - De ‘t Goylaan is nu al zeer onveilig. De fietsersstroom daarover vergroten zou het bestaande probleem nog groter maken. - Wat mij het meest tegen de borst stuit is dat er een onvolledig rapport is uitgebracht. Er is in het onderzoek totaal geen rekening gehouden met de potentiële gevolgen voor de bestaande bouw. Ik hoop van ganser harte dat de zorgen en bezwaren van alle bewoners van de bestaande wijken worden meegenomen. Ik zou u daarnaast willen adviseren om een bewonerspanel op te starten zodat men kan meedenken en zaken beter kan uitdragen naar de wijk.	Zie de paragrafen: 2.5.1. Autonome ontwikkeling; nu al druk op de weg, 2.5.2 Innovatieve mobiliteitsstrategie, 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.5 Bruggen: impact op de omgeving: Hoograven, 2.9.2 Parkeeroverlast. Specifiek antwoord: Wat betreft de suggestie voor een bewonerspanel in Hoograven, het team Merwedekanaalzone neemt na vrijgave van de reactienota door het College contact op met de Beheergroep Hamersplantsoen. Daar kunnen we deze suggestie ook meenemen en overleggen hoe we eventueel tot een dergelijk panel kunnen komen.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
230	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
231	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
232	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
232a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
233	Onzorgvuldig plannen maken Wij danken iedere plannenmaker/maker van mobiliteitsberekeningen voor het random plaatsen van indicatieve streepjes die bruggen kunnen zijn maar misschien niet. Onder het mom van Samen Stad Maken hadden wij verwacht dat de politiek in de opdracht voor dit grote en ambitieuze project MWKZ de instructie had meegegeven uiterst zorgvuldig om te gaan met onze stad Utrecht en zijn bewoners. Vooral de mensen en hun woning die misschien een obstakel vormen. Wij hebben de strepen/bruggen voor het eerst gezien in een artikel in de DUIC in september 2017. Direct daarna hebben wij contact gezocht met de projectgroep MerwedeKanaalZone om te laten weten dat wij hier wonen. Zij waren niet op de hoogte van het effect dat een “zomaar” streep op de kaart betekent voor een eigenaar van een woonboot/schip. Waarom is niet een zelfde traject gevolgd als wanneer het een huis (aan land) betrof? Wij staan in de havenatlas, welke gekoppeld is aan het bestemmingsplan. We zitten vast. Zonder dat wij al in de fase van wijziging van het bestemmingsplan zijn, is tijdens een afspraak, op donderdag 30 januari 2019, vanuit de Gemeente, waarin de projectgroep MWKZ toelichting kwam geven op de plannen, het woord ‘wegbestemd’ al gevallen. Het doet ons herinneren aan de situatie van 2003, bij de vaststelling van de huidige havenatlas. Wij voelen ons serieus bedreigd in onze status als Utrechter en als bewoner van een woonschip in deze gemeente. Wij zien op tegen een zeer lang traject dat de toekomst van ons gezin troebleert. Een traject waarvoor uw uitvoerende medewerker betaald wordt. Van ons wordt flexibiliteit, weerbaarheid en coöperatie verwacht. En dat kost tijd. Tijd die afgaat van werk, gezin, familie enzovoort. En dat is jammer. Het schip ligt nu 47 jaar op deze ligplaats. Wij wonen hier 30 jaar, onze zoon inmiddels 10 jaar. Hoe kan dat over het hoofd gezien zijn? Als de brug ter hoogte van de Karperstraat er komt, moeten de twee woonboten hier weg. Dit is rampzalig voor ons, als bewoners: wij worden belast met kosten, hebben stress door onzekerheid, door een eventuele gedwongen verhuizing verliezen wij ons sociale netwerk. En bovendien er zijn er vooralsnog geen alternatieve ligplaatsen beschikbaar. Op 8 februari 2018 is in de raadsvergadering motie 16 aangenomen - inventarisatie toekomstige ligplaatsen. Aanvullend ook motie 18 - minimalisering van het aantal nieuwe bruggen, en motie 19 - optimaliseren bestaande bruggen aangenomen. Zie hier https://ris2.ibabs.eu/Agenda/Details/Utrecht/bee8fb33-f90d-40a1-ab93-4ad443dafb18. Van deze beloftes zien wij niets terug in de plannen die ter inzage liggen. Wij kunnen niet bevatten wat hier over ons uitgestort is. Het is in woorden niet goed uitdrukken wat het met ons doet, daar komt veel emotie bij kijken: maar wij hebben al weken een loden jas aan, alles voelt zwaar. We kunnen geen plan voor de toekomst meer maken. Wij zitten vast. De spanning druipt hier van de muren, over hoe nu verder.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen: nut en noodzaak, 2.7 Bruggen: onderbouwing, 2.8.5 Hoograven, 2.16 Participatie. Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord. Met de bewoners van woonboten heeft de gemeente persoonlijk contact.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
233 (vervolg)	Fietsroute splijt buurt in tweeën Toen wij hier kwamen in 1990, was Hoograven nog heel stil en ouderwets. In 2004 konden wij ons ontdoen van een bende die bezit had genomen van het Hamersplantsoen en angst zaaide onder bewoners. Kinderen konden niet zonder bedreiging vrij spelen in het plantsoen. Uit angst voor represailles deed men geen aangifte, men verhuisde liever. Een bende dealde drugs en stak woningen en auto's in de brand. Onze auto is toen ook in vlammen opgegaan. Ook is een bewoner gemolesteerd. Annie Brouwer en Hans Spekman zijn toen naar Hoograven gekomen om hier de rust te herstellen. Als benadeelde partij hebben wij nog zeker 3 jaar nadien naar de rechtbank gemoeten om de zaken van de daders bij te wonen. Maar het allermooiste: wij hebben ons toen als buurt verenigd en het plantsoen is (met hulp van Wijkbureau Zuid) terugveroverd. De buurt kwam in een versneld tempo tot bloei. Overal gingen gordijnen open. We hadden de "boeven" verdreven, mensen durfden weer naar buiten. Veel jonge gezinnen kozen ervoor om te blijven en verhuisden in de wijk door naar een grotere woning (naar bijvoorbeeld Neerlandia). Het is een buurt waar men qua tijd en geld een diepte-investering doet. Wij schatten dat 60% van de bewoners hier 15 jaar of langer woont. Bewoners die kozen voor een rustige buurt. Allemaal op een te belopen afstand vanaf het Hamersplantsoen, dat een spil vormt in het sociale klimaat dat in onze buurt heerst. Het is dat simpele stukje duurzaam gras in de buitenruimte waarin iedereen (binnen het betamelijke) kan doen en laten wat ie wil. Het is een fijne plek die niet alleen wordt gebruikt door de direct aanwonenden, de mensen komen van veel verder. De manier waarop de Gemeente nu lukraak streepjes op een kaart intekent voor de nieuwe bruggen, in combinatie met het ontbreken van echte participatie door de buurt, geeft ons het gevoel dat eerdere inspanningen om de veiligheid en leefbaarheid in de buurt teniet worden gedaan en onvoldoende worden gewaardeerd. Waarom zouden we ons verder nog inspannen als daar op deze manier mee wordt omgegaan? Na alle cijfers doorgenomen te hebben, vragen wij ons af wat het nut is van de term "doorgaande wegen", als de grootste fietsstromen door wijken, in ons geval het Hamersplantsoen geleid moeten worden. Ons inziens is onze (vooroorlogse) buurt hier niet voor geschikt. Je kunt 100 keer kijken en aanpassen (zie Ovonde Goylaan), de huidige straten worden er niet breder of veiliger van. Planning en communicatie onduidelijk In het verdere contact met de projectgroep MerwedeKanaalZone wat betreft onze persoonlijke situatie, liet men ons weten dat er de komende 7 tot 9 jaar een gesprek met ons, als woonboot-bewoners zeker niet nodig zou zijn. Omdat de ontwikkeling in deelgebied 6 pas later op gang komt, er ook van een brug geen sprake zou zijn. In december ontvingen wij een mail waarin werd medegedeeld dat de streepjes/bruggen in Omgevingsvisie (deel 2) zitten en daarmee naar voren zijn gehaald. Mondeling is verteld dat ook zonder ontwikkelingen in deelgebied 6 er bruggen kunnen komen. De omgevingsvisie is begin januari ter inzage neergelegd waarvan de reactietermijn op 31 januari inging en sluit op 11 maart 2020. Begin januari is dit nieuws, middels een wijkbericht, in de buurt verspreid (en het blijkt dat lang niet overal de post op tijd is bezorgd, dit is gemeld bij de projectgroep). Daarin staan 2 bruggen ter hoogte van de Karperstraat en Overijssellaan slechts tussen de regels genoemd. Geen goede start voor een gesprek en verkenning met de bewoners uit mijn buurt. Wij, als buurt, zijn veel te laat geïnformeerd over zo'n belangrijk onderwerp. Voor ons zelf, als woonbootbewoners geldt: wij pleiten dan ook voor een duidelijk besluit, eind dit jaar. Wel of geen brug, wij willen niet leven met een indicatieve streep boven ons hoofd. We willen duidelijkheid en geen jarenlange gijzeling.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
233 (vervolg)	Rücksichtslos investeren Omdat (bijna) niemand uit mijn buurt op de hoogte is van de ontwikkelingen uit MerwedeKanaalZone zijn wij samen in allerijl alle stukken gaan lezen. In de hele korte tijd die ons gegeven is, konden snel concluderen dat informatie en de berekeningen incompleet en zelfs kortzichtig zijn. Bij navraag van ontbrekende informatie blijkt die weer elders op internet te staan: hoe kunnen wij ons een beeld vormen van verkeersstromen en getallen als die informatie niet als compleet wordt gepresenteerd? Of is deze informatie erbij gesleept op het laatste moment? In het plan zelf zijn voor het gemak zelfs delen van bestaande infra vergeten (het Hamerplantsoen is niet aangegeven als groen en huizen ontbreken). Het blijkt dat betrokken planologen en verkeersdeskundigen pas op de middag van 11 februari een bezoek hebben gebracht aan onze buurt. Daarvoor wisten zij niet waarover wij spraken. Kennis van het gebied in niet meegenomen in de plannen. Het lijkt een papier exercitie te zijn geweest. Op de avond van 11 februari hadden wij een met spoed ingelaste bewonersavond, waarin wij dan eindelijk aandacht krijgen. Op deze manier geeft het ons ook geen blijdschap dat er een nieuwe, groene en vooruitstrevende wijk in onze nabijheid gebouwd gaat worden, hoe mooi die dan ook volgens sommige gaat worden. Alles lijkt geredeneerd vanuit die wijk. De wereld daarbuiten bestaat niet of is alleen maar lastig. En dient zich maar aan te passen. Wij, die hier wonen zijn geen pionnen of getallen, maar mensen die al samen de stad Utrecht maken. Dit is geen manier van goed werk afleveren en zo ga je niet met elkaar om. Er is tot aan de brug gedacht, maar niet verder. Wij hebben met veel buurtbewoners het eerste spreekuur van woensdag 5 februari bij Kanaal 030 bezocht. In de zak een lijst met vragen over onze toekomstige situatie als buurt. Het enige echte antwoord dat we hebben mogen ontvangen, was het antwoord op de vraag: komt er betaald parkeren in Hoograven Oud Zuid. Antwoord is JA.Oké dan. Maar nadat wij met een medewerker van Goudappel Coffeng de brugvarianten voor deelgebied nalopen, zegt hij terloops: dat het effect van een brug pas inzichtelijk is nadat die brug er ligt. Ook tussen de tafels onderling verschillen de antwoorden op simpele vragen. En dat is jammer. Het geeft bovendien geen vertrouwen. Wij hebben dan ook grote twijfels bij de genoemde cijfers in aantallen van fietsers in de toekomst. De onderbouwing van die cijfers is niet inzichtelijk. Vanuit het SUWO en oppositie in de raad is gevraagd om een second opinion. Deze aanvraag is tweemaal negatief beantwoord. Waar is men bang voor? Als blijkt dat bruggen niet nodig zijn, scheelt dit miljoenen. Bij een aantal bruggen wordt de noodzaak voor het aanleggen daarvan überhaupt niet onderbouwd met de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone, maar wordt teruggevallen op de Nota slimme routes, slim regelen, slim bestemmen (nota 3x slim) uit 2016. Dit gaat ver buiten de bedoelde reikwijdte van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone aangezien de bruggen niet zijn opgenomen in het Meerjaren Perspectief bereikbaarheid. Daarnaast wordt er nog een apart besluit genomen worden over de aanleg van bruggen en tunnels nadat het onderzoek naar nieuwe fietsverbindingen gereed is (zie raadsbrief 18 oktober 2019) en is een principe-besluit hierover via de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone nogal voorbarig. De fietsverbindingen uit de nota ‘3x slim’ zijn hoofd- en doorfietsroutes terwijl in de bruggenstudie de bruggen op wijkniveau worden gemotiveerd met “kans voor het maken van korte recreatieve rondjes.” Tijdens de bijeenkomsten van 11 februari 2020 werd het belang van de bruggen nader onderbouwd met het argument dat kinderen en ouderen er ook gebruik van kunnen maken, dit, hoofdfietsroutes en ommetjes voor kinderen en bejaarden gaat niet samen en wordt niet onderbouwd. Ook is bij voorbaat een hoogwaardig fietspad langs de A12 al van tafel geveegd. En is ook de route vanuit Nieuwegein via de Liesboschbrug (de gevangenisbrug) niet meegenomen.Slechte kennis van de omgeving. Wat ons betreft is zijn de berekeningen niet volledig.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
233 (vervolg)	In deelgebied 6 wordt op 330 meter van de Socratesbrug een brug gepland ter hoogte van de Karperstraat. Vervolgens wordt 325 meter verder, ter hoogte van de Overijssellaan een brug gepland, deze ligt echter op 230 van de aan te passen brug ter hoogte van de A12. Kortom twee bruggen binnen 875 meter waarbij volgens de CROW norm er 1 voldoende zou zijn. Houdt daarbij in het achterhoofd dat de ontwikkeling van dit deelgebied nog ver in de toekomst ligt. Kortom eerst miljoenen investering (2 bruggen, 2 woonboten uitkopen, grondeigenaar uitkopen voor ontsluiting op Jutfasepunt). Lijkt ons dat je niet kan gaan investeren op basis van een aanname. Een slecht onderbouwde aanname waarin het effect op de omliggende wijken van MWKZ niet is meegenomen. Wij eisen die second opinion wat betreft de verkeersstudie door een ander bedrijf dan Goudappel Coffeng. Het is te omvangrijk en te ingrijpend om er maar 1 studie op los te laten. Graag zouden wij willen dat uitgegaan wordt van de basisgegevens van 2018 en niet die van 2015. Daaruit blijkt al dat de groei minder root is dan verwacht. Miljoenen tranen laten voordat je echt weet of het gaat werken. Rücksichtslos is deze manier van denken en redeneren. Een noodzaak Wij dachten dat we Samen Stad Maken. Is dat ook niet een credo van Utrecht, het staat zelfs vermeld in de omgevingsvisie van de MerwedeKanaalZone? Na onze studie zijn wij in Utrecht gebleven, later kwam daar een zoon bij. Wij kunnen met de hand op ons hart zeggen dat wij in onze buurt en daarbuiten heel erg onze bijdrage leveren in de projecten en de contacten die wij onderhouden en dat wij er nog van willen genieten HIER op deze plek aan het Hamersplantsoen samen als gezin. Zou de situatie onveranderd blijven, is er geen noodzaak om te vertrekken. Het water en hun gebruikers Het open en brede water zonder obstakels heeft een grote beeldkwaliteit voor onze buurt. Maar ook voor de “toekomstige” bewoners van deelgebied 6. Wij zien dit nergens terug in de plannen & meerdere bruggen zal dit beeld doorbreken. Ook vragen wij ons af of de projectgroep wel op de hoogte is van het waterverkeer op het Merwedekanaal en de Vaartse Rijn richting stad. Naast de roeiverenigingen en de waterscouting, is een enorme stroom pleziervaart dat in het seizoen (april - oktober) door Utrecht vaart en de stad bezoekt. Daarvoor moeten nu de bestaande bruggen al open & dat gaat verre van vlekkeloos. Sinds een tiental jaar zijn de bruggen onbemand en worden op afstand bediend. Ondertussen is de pleziervaart de laatste jaren enorm toegenomen. Door een verkeerde afstemming staan het auto en fietsverkeer in de spits te wachten op een brug, die open gaat voor 1 jachtje. Of andersom, bij grote drukte op het water worden het waterverkeer opgejaagd om maar snel de bruggen te halen. Dit geeft nu al onveilige situaties, waarin heel gemakkelijk de maximale limiet van 4.5 km per uur overschreden. En het tot aanvaringen komt met niet gemotoriseerde vaarttuigen of erger nog: ouderen van de roeivereniging of kinderen in een roeibootje. Het is dan ook een raadsel waarom hier niet wordt gehandhaaft door de waterpolitie en de havendienst. Wat te denken van de pompende effect dat gaat optreden met nog veel meer bruggen die open moeten kunnen. Maar worden bediend door onkundigen. Ook zonder extra bruggen is dit een situatie die ernstig uit de hand gaat lopen.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
233 (vervolg)	Onze punten van aandacht voor plannenmakers ● Wij vinden dat de participatie in het project van de buurt en ons als woonbootbewoners beter moet. Ook moet de communicatie/informatievoorziening vanuit het project beter. ● Maak een zodanig plan dat de twee woonboten kunnen blijven liggen. ● Als er geen ontwikkelingen zijn in deelgebied 6, leg dan geen bruggen aan. Mocht u beslissen tot de aanleg van bruggen beslis dan alleen over bruggen die binnen 3 jaar aangelegd moeten worden en gijzel ons als woonarkbewoners niet langdurig. ● Denk bij uw besluit over de bruggen aan uw beloftes, middels moties die u zelf eerder heeft aangenomen in bovengenoemde raadsvergadering. ● Wanneer u kiest over bruggen die ten koste gaan van woonarken indien er vervangende ligplaatsen beschikbaar zijn. Beslis alleen wanneer een goede afloop voor alle partijen haalbaar is. ● We willen dat u eerst kijkt naar de bestaande knelpunten op doorgaande wegen en bestaande bruggen. Kijk ook naar de toekomstige knelpunten verderop in de wijk, in geval van een brug. Nu wordt niet verder gekeken dan de brug zelf. U kunt niet vast blijven houden aan opmerkingen als: dat passen we later wel in. De huidige situatie heeft dan al schade ondervonden. Kortom terug naar de tekentafel. ● Waarom zijn woonarken - woonboten - woonschepen niet opgenomen in de MER? ● Wij willen dat het Hamersplantsoen behouden blijft in zijn huidige vorm en functie. ● De getallen in het onderzoek moeten beter worden onderbouwd. Het onderzoek van Goudappel Coffeng moet van een second opinion worden voorzien. ● Wij vragen naast een verkeersstudie ook een onderzoek naar de sociaal-maatschapppelijke gevolgen van de MWKZ op de omliggende buurten zoals Oud Hoograven en het Hamersplantsoen in het bijzonder. Voor wijkbrede belangen en bezwaren verwijzen wij, als mede auteur, naar de zienswijze die wij als buurt vanuit de Beheergroep Hamersplantsoen aan u versturen.	
233a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 233. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 233.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
234	Bij deze geef ik graag mijn reactie op de plannen voor de Merwedekanaal zone en specifiek op de plannen voor de bruggen naar Hoograven. Merwede kanaal zone: Ik vind het doel van 100.000 nieuwe woningen nogal ambitieus. Ja, er is een tekort aan woningen, maar blijft Utrecht nog leefbaar met zo'n enorme groei. Met een centrale ligging heeft Utrecht altijd een aantrekkingskracht op potentiele bewoners, maar ik roep toch op om vooral te gaan voor kwaliteit en diversiteit en niet voor kwantiteit. Van het "wonen in hoge dichtheid" gaan mijn haren overeind staan en zie ik voor me hoe we nog een Kanaleneiland en Overvecht creëren. Iedereen wil graag een woning en dan neem je de hoge dichtheid en de auto-luwheid maar op de koop toe. Uiteindelijk willen de meeste mensen (vooral gezinnen) ook een eigen buitenruimte en wil je ook niet altijd naar het park om in de zon te zitten. Daarom pleit ik voor een plan met een leefbare dichtheid en een mix van sociale huurwoningen, starterswoningen en eengezinswoningen om door te groeien. En bovenal dus kwaliteit boven kwantiteit en een leefbaar Utrecht. Bruggen in Hoograven Als inwoner van Hoograven maak ik me veel zorgen om de geplande bruggen. Waar komen de bruggen: de voorgesteld bruggen ter hoogte van het Hamersplantsoen en ter hoogte van de Overijsselstraat liggen erg dicht bij elkaar en dicht bij de al bestaande bruggen. De brug door het Hamersplantsoen heeft geen aansluiting op een doorgaande route. Om door te kunnen fietsen naar Lunetten moet je afbuigen naar het Goylaan of verder zuidwaarts naar het tunneltje onder de waterlinie we door. Daarnaast is de situatie zoals die nu is niet geschikt om grote hoeveelheden fietsers aan te kunnen. De Karperstraat is erg smal en bovendien DE toegangsweg voor alle bewoners van de gehele Verlengde Hoogravenseweg, Zeeltstraat en Brasemstraat. Dit is nu de enige manier om met de auto bij je huis te komen. Om hier een doorgaande route te maken zullen er dus veel richtingswijzigingen nodig zijn. Daarbij is de Verlengde Hoogravenseweg nu al een drukke fietsroute. Het Hamersplantsoen vervult een centrale en sociale rol in de wijk. Er wordt gespeeld, gerecreëerd, gesport en is een plek om elkaar te ontmoeten. Een onmisbaar en belangrijk stuk groen in de wijk. Wat mij betreft is het ondenkbaar dat dit doorkruist wordt door een fietspad met veel en snelle fietsers. Nu is het mogelijk voor kinderen om zelfstandig te spelen en is het ook redelijk veilig zelfstandig te bereiken door kinderen uit de wijk. Met een druk fietspad er doorheen is dit niet meer mogelijk. Wat dan wel: Ik deel de mening dat ontsluiting belangrijk is, maar denk dat dat ook mogelijk is met verbetering van de bestaande bruggen en eventueel een extra brug ter hoogte van de Overijsselstraat. Hier zou een goede verbinding richting Lunetten gecreëerd kunnen worden. Het lijkt mij echter onnodig en onverstandig om al een brug te maken voordat er sprake is van ontwikkeling van het gebied te hoogte van Hoograven. Evalueer eerst hoe het in de eerder gebouwde gebieden gaat en of het verstandig is om op dezelfde wijze verder te gaan of de plannen bij te stellen. Ik kan mij ook niet aan de indruk onttrekken dat er weinig vooronderzoek is gedaan naar de impact van bruggen op de bestaande bewoners en de leefbaarheid in de wijk. Dit lijkt mij een vereiste voor er over wordt gegaan tot besluitvorming en bouw. Kom kijken hoe de fietsbewegingen zijn op een normale dag en op een mooie zomerse dag. Het is er nu al druk met fietsers en overig verkeer.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.5 Hoograven, 2.10.1 Aantallen woningen en dichtheid, 2.10.2 Hoogte, geen aansluiting op de omgeving.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
235	Met deze brief reageren wij als bewoners van Kanaalweg XX en XX op de plannen voor de Merwedekanaalzone, zoals die nu ter inzage liggen. Wij zijn hier komen wonen met de kennis van de Omgevingsvisie deel 1, vastgesteld op 8 februari 2018. In deze visie was sprake van bebouwing in 4 bouwlagen aan het kanaal. In de directe omgeving rondom de woningen was er geen sprake van nieuwe bebouwing. Onze verbazing was dan ook groot toen wij geconfronteerd werden met de huidige plannen, waarin de bebouwing meer dan 30 meter hoog wordt direct naast en achter onze woningen. Bovendien worden onze woningen onbereikbaar voor auto's, terwijl wij juist een woning met eigen oprit hebben gekocht. Daarbij is ook nog het fietspad door onze voortuinen getekend. Als klap op de vuurpijl is er nu kennelijk ook nog een variant waarin onze woningen worden gesloopt. Hieronder gaan wij nader op onze bewaren in. Omgevingsvisie deel 2 Pag. 37-39: Onze woningen zijn aangemerkt als waardevolle bebouwing. Zoals beschreven is waardevolle bebouwing van belang voor de oriëntatie en beleving van de parkzone. In de uitwerking worden onze woningen echter omsloten door hoge bebouwing of zelfs gesloopt. Nu echter toch uitgangspunt lijkt te zijn dat moderne bouw wordt afgewisseld met karakteristieke bouw is het wellicht een suggestie ook op Kanaalweg XX karakteristieke woningen te bouwen in de stijl van Kanaalweg XX,XX en de Mobach-fabriek. Dat kan ook bijdragen aan een betere diversiteit (zie p. 71 stedenbouwkundig plan) omdat dergelijke woningen eerder door gezinnen zullen worden gekocht. Pag. 56: De hoogte aan het kanaal kan maximaal 31 meter bedragen. Daarbovenop is nog een accent mogelijk direct naast onze woningen (stedenbouwkundig plan, pag. 116). Vlak achter onze woningen is zelfs een hoogte van 43 meter mogelijk. Dit wijkt niet alleen af van de visie deel 1, maar is ook redelijkerwijs niet aanvaardbaar voor ons uitzicht, privacy en bezonning ten opzicht van de bestaande situatie. De spelregels voor bebouwing doen hier niets aan af. Ons woongenot wordt minder en onze woningen worden minder waard. Daarnaast is dit in strijd met de visie op pagina 32 van Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan Merwede, Oktober 2017 "Verloop in dichtheid en hoogte". (bv. p. 11 van het Stedenbouwkundig plan) dat van grote invloed is op ons uitzicht, onze avondzon en privacy. In het individueel gesprek met de projectleider gemeente Utrecht (Dhr. XXX) en stedenbouwkundige (dhr. XXX) van Buro Marco Broekman is ons gezegd dat hiervoor naar een oplossing wordt gezocht omdat ook uit de eerste studies is gebleken dat dit leidt tot problemen in relatie tot leefbaarheid, bezonning etc. (Zie het verslag van dit gesprek van 14 oktober 2019). Wij hebben echter hierover nog niets vernomen en in de tekeningen zijn de bedoelde gebouwen nog op dezelfde wijze ingetekend. Wij merken verder op dat op p. 112 staat dat het stedenbouwkundig principe is dat de gebouwen rondom (dus niet in het midden van) een binnentuin staan. Ook is naast Kanaalweg XX een gebouw ingetekend dat is aangewezen als "indicatieve locatie voor hoge gebouwen" (met een *). Ook dit gebouw maakt onevenredig inbreuk op onze privacy, heeft een te grote invloed op ons uitzicht maar neemt vooral onevenredig veel dag-/zonlicht weg. Toegankelijkheid Aangeven is dat onze woningen straks niet meer per auto bereikbaar zijn. Echter, in tegenstelling tot nieuwe bewoners hebben wij niet gekozen voor een woning waar geen auto meer kan komen. Sterke nog, we hebben een eigen oprit. Uit de uitspraak van de Raad van State van 27 november 2013, ECLI: NL:RVS:2013:2144 (https://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RVS:2013:2144), kan bovendien niet anders geconcludeerd worden dan dat deze oprit met de auto bereikbaar moet blijven.	Zie paragraaf 2.10.2 over bouwhoogte. Specifiek antwoord: De indieners van deze inspraakreactie ontvangen een persoonlijk antwoord. Met de bewoners, bedrijven, gebruikers en initiatieven in het gebied heeft de gemeente persoonlijk contact over specifieke zaken zoals inpassing, bereikbaarheid en bedrijfsvoering.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
235 (vervolg)	Als er geen auto meer bij onze woningen kan komen, zijn de woningen niet meer toegankelijk voor familie die slecht ter been (opa en oma die op onze kinderen passen) is en wordt in- en uitladen van auto's onmogelijk. Zo zien wij bv. problemen met aannemers die soms langere tijd met materialen/apparatuur bij onze woningen moeten kunnen komen. Er moet ook regelmatig puin/snoeiafval uit onze tuinen worden afgevoerd. Wij gaan er dan ook van uit dat er voor bestaande bewoners een passende oplossing komt, zoals die ook wordt gezocht voor Mobach (pag. 154). Bovendien hebben wij vernomen van de bewoners van Kanaalweg 57 en 58 dat zij met de auto tot aan hun huis kunnen blijven komen. Er lijkt dus met twee maten te worden gemeten. Op de plankaart loopt het fietspad door onze voortuinen. Wij gaan ervan uit dat dit wordt aangepast. Het gebruik van de voortuinen als zodanig is verjaard en is ook vastgelegd in de geldende beheersverordening. Ook is op de kaart duidelijk te zien dat onze woningen omringd worden door bouwblokken. De afstand is echt veel te klein. Op pagina 64 van Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan Merwede, Oktober 2017 wordt een veel ruimtelijkere situatie geschetst zonder bouwblokken in de directe omgeving en een fietspad in de voortuin. Tot slot In het beeldkwaliteitsplan ontbreekt een visie voor de parkzone aan het kanaal. Wel wordt gesproken over een menselijke maat. In de plannen is de menselijke maat rondom onze woningen echter niet terug te vinden. Uit het Stedenbouwkundig plan volgt dat Kanaalweg XX en XX zijn gelegen in het zogenaamde "Parelsnoer". Dit betekent dat onze woningen kunnen worden omgeven door horeca. Hoewel wij er vertrouwen in hebben dat geen horeca direct naast onze huizen/tuinen zal worden gebouwd verzoeken wij u dringend er rekening mee te houden dat wij minimale geluidshinder zullen ondervinden van evt. en hoogte van 43 meter mogelijk. Dit wijkt niet alleen af van de visie deel 1, maar is ook redelijkerwijs niet aanvaardbaar voor ons uitzicht, privacy en bezonning ten opzicht van de bestaande situatie. De spelregels voor bebouwing doen hier niets aan af. Ons woongenot wordt minder en onze woningen worden minder waard. Daarnaast is dit in strijd met de visie op pagina 32 van Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan Merwede, Oktober 2017 "Verloop in dichtheid en hoogte". Pag. 65: De gehanteerde parkeernorm is 0,3. Echter, volgens de CROW richtlijnen is de norm voor bezoekersparkeren alleen al 0,3. De parkeernorm is dan ook onvoldoende. Ook uit onderzoek van de Vereniging Eigen Huis blijkt dat vooruitlopend op een eventuele vermindering van autobezit niet past bij de realiteit dat de auto voor veel mensen onmisbaar is. Het is wachten op grote parkeeroverlast. Op pagina 64 van Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan Merwede, Oktober 2017 wordt daarnaast al vastgesteld dat "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". Dit zien wij niet meer terug in het nieuwe plan. Pag. 128: Bij de Europalaan komen geen functies die gevoelig zijn voor luchtkwaliteit. Zijn woningen dan geen gevoelige functies?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
235 (vervolg)	Pag. 130-132: Gesuggereerd wordt dat de gemeente hoge geluidsambities heeft. Echter, een geluidsniveau van 58 dB is erg hoog. Gelet op de ambities voor gezondheid zijn aanvullende maatregelen nodig, zoals extra schermen langs de A12. Ook is onduidelijk hoe groot de cumulatie is van het geluid van A12 en Europalaan en de te realiseren horeca. Pag. 133: Bij de milieuzonering is geen aandacht besteed aan Mobach. Kunnen er gelet op de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit wel woningen dicht bij Mobach worden gebouwd zoals bv op het perceel van Kanaalweg XX? / Het is wenselijk nader onderzoek te doen naar de geluidsbelasting en de gevolgen voor luchtkwaliteit van Mobach. Pag. 143: Er komt een warmtenetwerk voor de wijk. Komen bewoners van bestaande woningen daar ook voor in aanmerking? Stedenbouwkundig plan Op pagina 155 staan verschillende opties gegeven voor het perceel Kanaalweg XX. Tot onze verbijstering is een optie opgenomen dat onze percelen worden herontwikkeld. Wij kunnen dit niet anders lezen dan dat onze woningen worden gesloopt ten behoeve van nieuwbouw. Dit terwijl wij het afgelopen jaar met veel geld en energie onze woningen hebben gerenoveerd. Het is zeer teleurstellend dat wij hier niet eerder van op de hoogte zijn gesteld. Bebouwing Het is niet wenselijk dat de bebouwing op Kanaalweg XX hoger wordt dan de bestaande bebouwing. De bebouwing staat direct naast de tuin van Kanaalweg XX. Een hogere bebouwing heeft grote gevolgen voor ons uitzicht, zonlicht en privacy. Daarnaast is evenmin wenselijk dat de overige gebouwen dicht op de percelen van Kanaalweg XX en XX worden gebouwd om dezelfde redenen. Vooralsnog is dicht op onze achtertuinen een gebouw getekend horeca dicht naast onze panden. Uit het woningmarktonderzoek (p. 71) blijkt verder dat de wijk voornamelijk zal bestaan uit singles en stellen. Wij vragen ons af of dit niet haaks staat op het standpunt dat diversiteit (gemengde stadswijk) moet bestaan in de wijk (p.13.). Wellicht is het een idee om meer (grote) eengezinswoningen te realiseren (bv op Kanaalweg XX) om diversiteit te stimuleren en om een levensloopbestendige wijk te creëren waar mensen een langere tijd blijven wonen. Verder blijkt uit de natuurkwaliteitskaart van de provincie dat er in het gebied veel beschermde dier- en plantensoorten leven, zoals vleermuizen, dagvlinders en vaatplanten. Het plan geeft een grote aantasting van het leefgebied. Het is onduidelijk of en zo ja hoe het leefgebied gecompenseerd kan worden. Bouwschade Hoewel schade als gevolg van bouwwerkzaamheden geen onderdeel uitmaakt van het stedenbouwkundig plan, spreken wij in deze brief onze zorgen uit voor schade aan onze woningen. Wij gaan ervan uit dat een nulmeting wordt uitgevoerd. Als verschillende ontwikkelaars en aannemers in de directe omgeving aan het werk gaan, is het bij eventuele schade nauwelijks meer vast te stellen welke partij aansprakelijk is voor de schade. Wij vernemen graag hoe de gemeente hierop toeziet. Individuele gesprekken In het Stedenbouwkundig plan (p. 159) wordt beschreven dat met de huidige bewoners individuele gesprekken worden gevoerd. Op 23 april a.s. staat inderdaad een gesprek met ons gepland maar niet geheel duidelijk is of nog meer individuele gesprekken met ons zullen volgen en zo ja op welke termijn deze dan zullen plaatsvinden. Graag zouden wij daarover ook worden geïnformeerd. Wij hopen dat de plannen worden aangepast, zodat onze woningen bewoonbaar blijven. Wij horen graag van u.	
235a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 235. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 235.
235b	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 235. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 235.
235c	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 235. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 235.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
236	Met grote belangstelling hebben we kennisgenomen van de Omgevingsvisie, deel 2 en het Stedenbouwkundig Plan Merwede voor de Merwedekanaalzone. Wij wonen met veel plezier op de hoek van de Merwedekade en Balijelaan, aan de voet van de Balijebrug. In beginsel juichen wij de plannen voor de nieuwe wijk toe. We hebben hoge verwachtingen en hopen dat er een mooie, levendige nieuwe wijk zal ontstaan. Toch hebben we een aantal kanttekeningen die we graag puntsgewijs met U willen delen. Bruggen Het protest uit de omliggende wijken lijkt zich bovenal te richten op het voornemen om het aantal bruggen over het Merwedekanaalte vergroten. Wij delen deze bezwaren niet. Om de nieuwe wijk te verbinden en integreren zijn nieuwe brugverbindingen onvermijdelijk. Daarmee worden de voorzieningen in de nieuwe wijk ook toegankelijk voor de omliggende wijken, wij zien dat als een groot voordeel. De bestaande bruggen lijken bovendien niet geschikt om al het extra (fiets)verkeer op te vangen, Uw plannen zijn daar zeer duidelijk over. Wij wonen direct naast de Balijebrug en kunnen dit beamen. Wij zijn ook tegen een aanpassing, uitbreiding of versterking van de Balijebrug, aangezien dit de reeds bestaande overlast van deze zware brugverbinding voor de direct omwonenden nog verder zal vergroten (het bovenstaande geldt overigens ook voor de Socratesbrug). Bouw- en goothoogte In het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede (DD 9 januari 2020) worden de spelregels voor de uitvoering van het stedenbouwkundig plan toegelicht. Uit het voorlopige onderwerp blijkt dat voor de hoek Kon. Wilhelminalaan / Kanaalweg (zie rood kader in onderstaande figuur)weliswaar een goothoogte van max. 5 bouwlagen (16m) wordt voorgesteld, maar dat de direct aansluitende bebouwing een basishoogte van max. 10 bouwlagen (31m) mag hebben, afwijkend van de rest van de “Merwedepark” zone, waarvoor een basishoogte van max. 8 bouwlagen (25m) geldt. Graag zien we dat voor voornoemde locatie de reguliere spelregels van de “Merwedepark” zone gaan gelden, het is immers een onderdeel van deze zone. Daarnaast geldt dat in het verlengde van deze bebouwing meerdere hoge gebouwen (van max 55m) en zelfs het hoogste gebouw (100m1) van de nieuwe wijk gepland staat (op de hoek Kon. Wilhelminalaan / Europalaan), dus onze woningen worden al onevenredig veel belast door de lichtvervuiling en schaduwwerking van extreme hoogbouw. Ook staat er direct naast de bebouwing op de hoek Kon. Wilhelminalaan / Kanaalweg een “hoog gebouw” (tot max. 10 bouwlagen 31m) gepland, waardoor dit deel van de “Merwedepark” zone mogelijk vol komt te staan met hoogbouw (allemaal gebouwen van minstens 31m of hoger, ondanks de goothoogte op max. 5 bouwlagen (16m)). Nogmaals, dit alles leidt tot een onevenredig negatief effect op onze woonbeleving en waarschijnlijk zelfs de waarde van onze huizen. Figuur 1 (bron: 117 Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede (DD 9 januari 2020) Gebouw L (Koningin WilhelminalaanXX) Op 19 december 2019 heeft het College van Burgemeester en Wethouders besloten Gebouw L aan te passen om een langere gebruiksduur van dit gebouw mogelijk te maken. In Gebouw L zitten een aantal inspirerende ondernemingen, die inmiddels onmisbaar zijn voor de stad, Boulderhal Sterk, Circus Diedom en Skatepark Utrecht. Gebouw L leent zich uitstekend voor de huidige toepassing en zou in onze optiek prima kunnen passen in de nieuwe wijk. Wij willen u dan ook vragen om de sloop van Gebouw L te heroverwegen en te bezien of Gebouw L is op te nemen in het uiteindelijke ontwerp van de nieuwe wijk. Hiermee zouden onze bezwaren ten aanzien van de extreme hoogbouw in dit deel van de wijk ook kunnen worden weggenomen.	Zie paragrafen 2.10.2 Hoogte, geen aansluiting op de omgeving, paragraaf 2.5.2 Innovatieve mobiliteitsstrategie, 2.9.1 Lage parkeernorm. Specifiek antwoord: Wat betreft de sloop gebouw L heroverwegen en behoud bomen langs kanaal; bestaande gebouwen geven de nieuwe wijk identiteit en karakter. Bijzondere gebouwen zorgen namelijk voor bijzondere functies, die een bijdrage leveren aan de levendigheid, gelaagdheid en verrassing in de wijk. De stoere en creatieve uitstraling van de gebouwen past goed bij de gewenste identiteit van deze stedelijke woonomgeving. Op basis van studie blijkt dat vijf gebouwen op het voormalig OPG-terrein geschikt zijn voor inpassing. Gebouw L is niet geschikt voor inpassing. In raadsbrief van 19 december 2019 is deze keuze onderbouwd. Deze brief vindt u op de website van de gemeente. De huurders van gebouw L, Boulderhal Sterk, Circus Diedom en Skatepark Utrecht passen goed bij de MWKZ. De gemeente heeft hierom maatregelen om gebouw L langer in stand te houden. Hiermee heeft de gemeente meer tijd gecreëerd om met deze partijen te zoeken naar nieuwe locaties voor huisvesting. Hierover kunt u meer lezen in de raadsbrief van 14 december 2018.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
236 (vervolg)	Groen Wij willen garanties dat de bestaande bomen direct aan het water langs de Kanaalweg, aan de voet van de Balijebrug (ter hoogte van de Merwede pluktuin) en langs de ventweg met de Kon. Wilhelminalaan blijven staan. Deze volwassen bomen mogen niet wijken voor nieuwbouw, sterker nog, al het bestaande groen moet behouden blijven. Parkeren Wij maken ons zorgen over de parkeerruimte voor de bewoners, bezoekers en mantelzorgers in onze wijk. De parkeernorm voor de nieuwe wijk is onrealistisch laag en we raden aan om voldoende parkeergelegenheid op te nemen in het verdere onderwerp van de nieuwe wijk. Ondergrondse parkeergarages moeten een oplossing kunnen bieden. In veel moderne wijken is dit de norm, er wordt geparkeerd onder de woningen (een goed voorbeeld is de nieuwbouw aan de Voorsterbeeklaan in de Dichterswijk).	Wat betreft de bomen: we hebben alle bestaande bomen geïnventariseerd en per boom wordt bekeken welke kan worden ingepast of verplant. Bomen aan de rand van het plan zoals die bij de Balijebrug zijn makkelijker in te passen dan bomen dieper in het plangebied. Het doel is om een groot aantal van de kwalitatief goede bestaande bomen te behouden en de bomen die niet kunnen worden ingepast te compenseren met nieuwe bomen. Het resultaat van de inventarisatie wordt opgenomen in de bomenparagraaf in het bestemmingsplan Merwede. Het bestemmingsplan zal op termijn ook ter inzage worden gelegd, na de besluitvorming over de Omgevingsvisie Deel 2 en het SP Merwede.
236a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 236. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 236.
236b	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 236. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 236.
236c	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 236. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 236.
236d	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 236. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 236.
236e	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 236. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 236.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
237	Hierbij geef ik mijn reactie op de plannen voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone, voorzover bekend c.q. te achterhalen. Buurtgesprek voor en met bewoners Dichterswijk op 11 februari 2020 Door drukte bij binnenkomst wilde ik mij later die avond registreren, maar ben dat nadien echter vergeten. Daardoor heb ik het verslag helaas niet ontvangen en heb het – ondanks diverse pogingen en met het gebruik van verschillende steekwoorden – helaas niet kunnen vinden. Noch op de website van de Merwedekanaalzone, noch op die van de gemeente Utrecht. Die avond werd vermeld dat de bruggenstudie inmiddels was afgerond en was te downloaden via de website van de gemeente Utrecht. Helaas heb ik die – ondanks diverse pogingen en met het gebruik van verschillende steekwoorden – niet kunnen vinden. Wat mij van deze avond met name is bijgebleven, is het gevoel dat de mindset bij zowel de gemeentelijke vertegenwoordigers als de aanwezige deskundigen al geheel was afgestemd op de komst van de voetgangers-/fietsbrug ter hoogte van het Heycop-plantsoen. Er werden alléén argumenten voor deze brug genoemd tijdens de presentaties en de gesprekken achteraf en géén enkel argument tegen. Om deze onbalans waarschijnlijk een beetje in balans te brengen werd regelmatig geroepen: “Er is nog niets besloten”. “Er moet nog meer worden onderzocht”. “Hoe een mogelijke voetgangers-/fietsbrug ingepast wordt rondom het Heycopplantsoen is nog geheel niet bekeken”. Enzovoort, enzovoort..... Integrale beoordeling is vereist De beoordeling van de noodzaak van een of meer extra bruggen over het Merwede-kanaal dient naar mijn mening integraal te geschieden. Daarbij merk ik twee punten op. 1. Tijdens het buurtgesprek op 11 februari 2020 werden ook enkele cijfers genoemd omtrent de huidige en toekomstige fietsbewegingen op de twee bestaande bruggen, te weten de Balijebrug en de Nelson Mandelabrug. De cijfers voor de toekomst zijn uiteraard verwachtingen. Of bij de verwachtingen ook andere ontwikkelingen in de stad zijn bekeken, zoals de mogelijke tunnel onder het spoor ter hoogte van de Nicolaas Beetsstraat en de ontwikkeling die plaatsvindt. Page 2 of 4 op het terrein van Intertaste Supply Point aan de Heycopstraat, is zeer de vraag. De indruk bestaat dat het aantal verwachte fiets-/verkeersbewegingen sec is beoordeeld op basis van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone en niet of nauwelijks in samenhang met andere relevante ontwikkelingen in dit deel van de stad. Een mogelijke tunnel onder het spoor ter hoogte de Nicolaas Beetsstraat zal bovendien niet alleen leiden tot meer onveiligheid, maar ook tot een aantasting van de groene wandelverbinding tussen het Ringpark, het Heycopplantsoen en het Merwedeplantsoen. 2. Hoeveel nieuwe bruggen wenselijk of liever noodzakelijk zijn en welke lokaties dan het meest geschikt zijn, is afhan-kelijk van de ontwikkeling van álle drie de deelgebieden (deelgebied 4, 5 en 6). Dat moet in samenhang worden bekeken. Nu lijkt het er sterk op dat met de aanleg van een of twee bruggen wordt begonnen, daar waar de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone het verst is gevorderd. Het beschikbare budget voor nieuwe bruggen is echter – naar verluid – niet toereikend om alle thans ‘geplande’ (mogelijke) bruggen te realiseren. Het zou jammer zijn als er nu € 10 miljoen in een onnodige voetgangers-/fietsbrug bij het Heycopplantsoen wordt geïnvesteerd, terwijl later kan blijken dat de beperkte financiële middelen beter ingezet hadden kunnen worden voor een brug elders.	Zie de paragraven: 2.6.3 Brug Heycopstraat, 2.7 Bruggen: Onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk, 2.9.2 Parkeersoverlast.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
237 (vervolg)	Noodzaak van een voetgangers-/fietsbrug bij het Heycopplantsoen is niet aangetoond De noodzaak voor een voetgangers-/fietsbrug is uit oogpunt van fietsers is (nog) nergens aangetoond. Volgens de verkeersdeskundige zal de voetgangers-/fietsbrug bij het Heycopplantsoen circa 5.000 fietsers per etmaal te verwerken krijgen, een aantal dat dan niet via de Balijebrug of Nelson Mandelabrug hoeft. Het aantal fietsers per etmaal op de Balijebrug, daarbij rekening houdende met de komst van de voetgangers-/fietsbrug bij het Heycopplantsoen, zal volgens de verkeerskundige per etmaal van 6.300 naar 9.000 toenemen. De Balijebrug die aan weerszijden een dubbel fietspad heeft, kan – ook volgens die verkeerskundige – een veel groter aantal fietsers per etmaal aan. Zelfs indien alle 5.000 fietsers die verwacht worden op de voetgangers-/fietsbrug bij het Heycopplantsoen gebruik zouden maken van de Balijebrug is dat nog geen probleem. Het probleem volgens de verkeersdeskundige is de toename van het aantal fietsers op de kruising Croeselaan – Balijelaan – Vondellaan, en deze toename wordt volgens de verkeersdeskundige door de komst van de voetgangers-/fietsbrug bij het Heycopplantsoen verminderd. De norm voor bruggen zegt dat bewoners binnen een straal van 400 meter toegang zouden moeten hebben tot een brug. Hetgeen betekent dat hieraan wordt voldaan als bruggen op een afstand van 800 meter van elkaar moeten liggen. Dit nog los van het feit hoe “hard” de norm is (eis, wenselijk, aanbevelenswaardig enzovoort). De voetgangers-/fietsbrug bij het Heycopplantsoen ligt echter maar op circa 200 meter van de Balijebrug, ofwel een te verwaarlozen extra afstand voor fietsers die richting het centrum van de stad rijden. Dit nog los van het feit dat het overgrote deel van de fietsers dat gebruik zal maken van de voetgangers-/fietsbrug bij het Heycopplantsoen uiteindelijk hetzij bij de kruising Croeselaan – Balijelaan – Vondellaan, hetzij bij de kruising Van Zijstweg – Croeselaan uitkomen. Deze kruispunten worden dus nauwelijks ontlast door de komst van de voetgangers-/fietsbrug bij het Heycopplantsoen. En leidt voor het overgrote deel van de fietsers dus ook niet tot een verkortering van de rij-afstand. Page 3 of 4 Voorts is ook het volgende nog van belang. Bij de berekeningen van het aantal gebruikers van de voetgangers-/fietsbrug ter hoogte van het Heycopplantsoen is er volgens de verkeersdeskundige vanuit gegaan dat (i) de brug niet al te hoog wordt en (ii) aan beide zijden zonder trappen kan worden gerealiseerd. Indien er aan een of beide zijde(n) wel een trap nodig is, zal dat een effect hebben op het gebruik (minder aantrekkelijk voor fietsers). Effecten van de komst van een voetgangers-/fietsbrug bij het Heycopplantsoen De komst van een voetgangers-/fietsbrug bij het Heycopplantsoen zal voor de Dichterswijk in het algemeen en Parkhaven in het bijzonder negatief uitwerken op de volgende aspecten. 1. Leefbaarheid Groen- en speelvoorzieningen worden aangetast, iets waaraan zeer wordt gehecht door zowel bewoners van Parkhaven en andere nabij gelegen buurten, als door de kinderen van basisschool de Kleine Dichter. Daarnaast zullen er aanzienlijk meer verkeersbewegingen plaatsvinden die de leefbaarheid niet ten goede zullen komen. Bovendien moet worden gerealiseerd dat ook de ontwikkeling van een groot aantal wooneenheden op het terrein van Intertaste Supply Point aan de Heycopstraat tot een aanzienlijke toename van het aantal verkeersbewegingen in Parkhaven en aanpalende buurten zal leiden. De ontsluiting van dit nieuwe deel van Parkhaven loopt hoofdzakelijk via de Heycopstraat. Een behoorlijk deel van de fietsers die de voetgangers-/fietsbrug bij het Heycopplantsoen zal gaan gebruiken, zal haar weg via de Heycopstraat vervolgen. Hetgeen natuurlijk ook geldt voor scooters/bromfietsen die de voetgangers-/fietsbrug bij het Heycopplantsoen zullen gaan gebruiken.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
237 (vervolg)	Deze laatste groep heeft nog veel meer effect heeft op de verkeersveiligheid. Op spitsuren – als ook basisschool de Kleine Dichter begint of uitgaat – is de doorstroming en veiligheid in de Heycopstraat nu al in het gedrang. Bovendien zullen fietsers en scooters/bromfietsen langs het speelveldje bij het Heycopplantsoen rijden, wat nu een veilige en rustige speelplek is voor kinderen, zelfs van hele jonge leeftijd. Om een veilige toe- en afvoer van een voetgangers-/fietsbrug goed te kunnen regelen, zal uitbreiding en/of wijziging van de huidige verkeersstructuur rondom het Heycopplantsoen noodzakelijk zijn. Dit zal hoogstwaarschijnlijk ten koste gaan van groen-/speelvoorzieningen en zeker van de veiligheid van de spelende kinderen. 2. Veiligheid en sociale cohesie Enerzijds betreft dit de veiligheid uit oogpunt van verkeer (zie hiervoor bij leefbaarheid). Anderzijds zal de komst van een voetgangers-/fietsbrug bij het Heycopplantsoen ertoe leiden dat er meer sprake zal zijn van een open wijk die voor veel verkeersdeelnemers puur wordt gebruikt als doorgangswijk. Het geeft ongenode gasten bovendien een extra vluchtroute. Een besloten karakter van wijken draagt bij aan de sociale cohesie en alertheid van bewoners. Dit in tegensteling tot doorgangswijken. Tijdens het buurtgesprek voor en met bewoners van de Dichterswijk op 11 februari 2020 werd gesteld dat als de voetgangers-/fietsbrug er komt deze grofweg tussen 4 à 5 meter breed moet zijn, maar ook een breedte van 6 meter is genoemd. 3. Parkeerdrukte Hoewel bij de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone wordt gestreefd naar het aantrekken van bewoners die geen auto bezitten en ook niet willen, zullen er zeker ook toekomstige bewoners zijn die wel een auto hebben of op termijn toch een auto kopen. Het is zeer wel denkbaar dat zij gebruik gaan/moeten maken van de parkeermogelijkheden in de bestaande aanpalende wijken, zoals de Dichterswijk en de Rivierenwijk. De parkeerdrukte zal daardoor in deze bestaande wijken/buurten toenemen, evenals het aantal verkeersbewegingen. Een voetgangers-/fietsbrug bij het Heycopplantsoen zal het voor toekomstige bewoners uit de Merwedekanaalzone vergemakkelijken hun auto in de Dichterswijk of Rivierenwijk te parkeren. Tenslotte Bij de verdere uitwerking van de plannen voor de Merwedekanaalzone in het algemeen en deelgebied 4 in het bijzonder wordt het volgende gevraagd aan de ontwikkelaars en de besluitvormers. 1. Beoordeel de plannen voor de Merwedekanaalzone integraal. Dus zowel alle drie de deelgebieden tezamen, als in samenhang met allerlei andere ontwikkelingen en plannen in dit deel van de stad. Dat geldt zeker ook voor het beschikbare budget voor de aanleg van de bruggen; investeer alleen in bruggen die noodzakelijk zijn. De noodzaak van de thans geplande bruggen is niet of onvoldoende aangetoond. Een definitief besluit ten aanzien van het aantal bruggen en de plaats waar deze het beste kunnen worden gerealiseerd, zou wellicht het beste kunnen worden genomen nadat een (redelijk) deel van de plannen voor de Merwedekanaalzonee is gerealiseerd. Op dat moment is er meer zicht op waar de aanleg van een brug het meest noodzakelijk is en de beperkte financiële middelen dus zo optimaal mogelijk kunnen worden aangewend. 2. Zie af van de realisatie van een voetgangers-/fietsbrug bij het Heycopplantsoen. De noodzaak is hiervoor niet aanwezig en de aanleg hiervan leidt met name tot negatieve effecten voor de Dichterswijk in het algemeen en Parkhaven in het bijzonder. Als er – om welke redenen dan ook – toch een verbinding moet komen tussen de buurten/wijken overweeg dan bij het Heycopplantsoen hooguit de realisatie van een voetgangersbrug.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
237 (vervolg)	3. Behoud bij bestaande wijken en geef nieuwe wijken zoveel mogelijk een besloten karakter (geen doorgangswijken) en laat de ontsluiting van wijken zoveel mogelijk aansluiten op de bestaande hoofdroutestructuren. Dat komt enerzijds de leefbaarheid en verkeersveiligheid ten goede, als ook de sociale cohesie en algemene veiligheid in buurten/wijken. Het wordt zeer op prijs gesteld indien u mij het verslag van het buurtgesprek met en voor bewoners van de Dichterswijk op 11 februari 2020 wilt (laten) mailen. Bij voorbaat dank. Ik ga er voorts vanuit dat u mij over het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.	
238	Vragen en reacties op de plannen van de gemeente tav de Merwedekanaalzone. Vraag 1: Oorspronkelijk was het plan om in de Merwedekanaalzone te bouwen van laag naar hoog (Merwedekant laag -> Europalaan hoog). Echter, we zien in de tekeningen en in de maquette dat er toch enkele hoge woontorens aan de Merwedekant van het gebied komen, met een maximum van 10 etages hoog. Helaas lijkt zo'n woontoren precies tegenover onze bovenwoning (Merwedekade XXX) gepland. Vanzelfsprekend zouden wij dit erg jammer vinden en voor zover wij weten past dit ook niet in het plan om de hoogtes van de flats geleidelijk op te laten lopen. We willen er daarom voor pleiten om dit gebouw toch lager te maken, zeker ook omdat het volgens de nu getekende bouwlijn het dichtst aan de Merwedekade komt te staan vergeleken met de aangrenzende lagere woontorens. Van de gemeente hebben we begrepen dat het definitieve ontwerp van de verschillende woonblokken nog niet vast staat. Het definitieve ontwerp ligt bij een nog aan te wijzen architect, maar in het ontwerp van dit blok mag één woontoren komen met extra accent (tot max 10 etages). In dit bewuste blok tegenover ons huis zou die woontoren met extra accent dus ook verder van de Merwedekade kunnen worden gepland en een lagere woontoren aan de waterkant, wat onze voorkeur zou hebben. Indien de gemeente aan de waterkant alles 'laag' bouwt (4 etages hoog, max 6 etages) zien wij verder als voordelen dat aan beide kanten van de Merwede een groenstrook zal komen met aan weerszijde een vergelijkbare hoogte van de eerste huizenrij. Dit zal een gevoel van verbreding van het water en de daarbij horende groenstrook geven, wat een open en groene strook om fijn te recreëren in een drukke stad als Utrecht zal geven, maar vooral prettig in een vol gebouwd gebied als de Merwedekanaalzone. Alternatief voor volledig lagere bouw aan de Merwedekant kan een woonflat zijn als Pax en Lux, dat laag begint aan de Merwedekanaal-kant en richting de Europalaan hoger wordt (trapsgewijs hoger, terrasgewijs oplopend, idealiter met ruimte voor groen). Bijkomend voordeel van laagbouw of terrasbouw ipv een woontoren van 10 etages op de betreffende locatie is dat er minder schaduw zal zijn op het recreatiegebied/ de groenstrook naast Mobach (middagzon geeft schaduw ten noorden en noordoosten van de woontoren) Wij vragen u in hoeverre u bovenstaande wilt meenemen in de planvorming. Vraag 2: Enkele huizen aan de Merwedekade zijn iets verzakt, wat zichtbaar is bij de entree van de woning en voelbaar is in huis aan de vloeren. Graag willen we dat de bouw aan de overkant op geen enkele wijze van invloed zal zijn op de bouwkundige staat van de woningen. Hoe wordt dit bewaakt? En welke garanties kunt u ons geven?	Zie de paragrafen: 2.10.2 Hoogte, geen aansluiting op de omgeving, 2.13.1 Langjarige bouwoverlast en verzakkingen. Specifiek antwoord over hoogte van de bebouwing tegenover Merwedekade huisnummer XXX: De bouwhoogte van de gebouwen in de blokken 4 en 5 (die hier liggen) heeft een maximale goothoogte van 5 bouwlagen. Dit zijn de bouwlagen tot aan de het deel waar het gebouw 'terugspringt' (met de gevel naar achteren gaat), en een maximale bouwhoogte van 8 bouwlagen (dat is inclusief het deel van het gebouw dat wat naar achteren ligt). De maximale hoogte van de bouwblokken is 25 meter. Deze bouwblokken moeten nog verder worden ontworpen de komende maanden. Hoe het er precies uit komt te zien is nog niet bekend. Wel dat de betreffende bouwblokken niet hoger mogen dan 25 meter.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
238a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 238. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 238.
239	Hierbij stuur ik u onze reactie op de in januari 2020 verschenen Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van fietsbruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat. We zullen starten met een persoonlijke schets van ons bezwaar en daarna overgaan naar meer algemene bezwaren. Impact op onze privésituatie Ten eerste een impressie de impact van de brug op onze privé situatie; wij wonen in de ark naast de geplande brug aan de Zijldiepstraat. Met deze brug verliezen wij de rust en privacy van onze geliefde woonplek. We zijn verschillende keren in gesprek geweest met de gemeente hierover (o.a. mw. XX). Impressie foto's als deze doet ons nachten wakker liggen. Privacy Wij bevinden ons nu al drie jaar in een vacuum: onze ark moet verbouwd worden, maar komt er een brug? Welke aanpassingen zijn nodig bij de verbouwing om privacy te behouden? Mogen we hier blijven wonen? Willen wij hier wel blijven wonen? Onze verbouwing stellen we al drie jaar uit omdat het te onzeker is. Gevolg is veel stress en door de stijgende BTW kosten oplopende verbouwingskosten. En niet te vergeten waardevermindering van onze ark; wie wil er naast een brug wonen waar 5400 fietsers en voetgangers per dag langs de slaapkamers komen? Waarbij de fietsers en voetgangers zicht op en in onze slaapkamers hebben? Waarbij onze puberdochters hun privacy verliezen in hun slaapkamers omdat je vanaf de brug zo in hun slaapkamers kijkt die onder de waterspiegel liggen? Dit vraagt aanpassingen van onze ramen, zodat men er vanbuiten af niet in kan kijken. Welke tegemoetkoming van de gemeente kunnen wij hierin verwachten? Hierover hebben wij meerdere keren gesproken met mevrouw XX en mevrouw van XX. Geluidsoverlast & veiligheid De 5400 passanten op een dag brengen veel geluidsoverlast met zich mee. Water draagt geluid ver! Hoeveel db zal er in ons huis/slaapkamers te horen zijn? En van de geplande horeca gelegenheid Mobach? U kunt zich voorstellen dat wij ons hier grote zorgen over maken. Net als de veiligheid van onze ark en tuin. Mocht er een brug komen, dan vraagt dit aanpassingen zoals geluidsisolatie en omheining/een poort die goed op slot kan. Welke tegemoetkoming van de gemeente kunnen wij hierin verwachten? Hierover hebben wij meerdere keren gesproken met projectleiders van de gemeente Utrecht. MER De recente MER gaat uit van 6000 extra woningen in de drie deelgebieden, waarvan 4000 gepland staan in deelgebied 5, naast de bestaande MAX, PAX en LUX. De Bruggenstudie is echter gebaseerd op de bouw van 10.000 extra woningen in de drie deelgebieden. De studie berekent op grond van 10.000 woningen de noodzaak van 5 extra bruggen in de deelgebieden 4, 5 en 6, waaronder 2 extra in deelgebied 5. Hoe verklaart u het feit dat er niet wordt uitgegaan van het aantal woningen in de nu gepresenteerde MER? Bestaande bruggen In februari 2018 werd een motie aangenomen in de gemeenteraad, dat er onderzoek gedaan moest worden naar de mogelijkheden van de bestaande Socrates- en Balijebrug en een eventuele uitbreiding hiervan. Uit dit onderzoek zou moeten blijken of er in de toekomst géén dan wel maximaal 1 extra brug noodzakelijk was. In de verschenen rapporten is nergens sprake van dergelijk diepgaand onderzoek. Waar zijn de resultaten van dit gevraagde onderzoek? Waarop baseert u, zonder dergelijk onderzoek, uw aanname dat de bestaande bruggen moeten worden ontzien door het plaatsen van extra bruggen?	Zie de paragrafen: 2.4 Milieueffectrapportage (planMER), 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4 Impact op de omgeving van Rivierenwijk. Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord. Met getroffen woonbootbewoners heeft de gemeente persoonlijk contact over hun specifieke situatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
239 (vervolg)	Onderbouwing en cijfers Nergens in de gepresenteerde rapporten is een onderbouwing noch daarbij horende cijfers te vinden voor de advisering van de 2 extra bruggen in deelgebied 5. Hetzelfde geldt voor de extra bruggen in deelgebied 4 en 6. De adviezen zijn gebaseerd op aannames voor verkeersbewegingen (waaronder fietsbewegingen) anno 2030. Waarop zijn die aannames gebaseerd? Waarom krijgen gemeenteraadsleden en bewoners de cijfers niet te zien? Waarom worden de mogelijkheden tot een second opinion/alternatief plan geblokkeerd? Hoe kunnen het college en de gemeenteraadsleden op grond van slechts aannames een verantwoord besluit nemen? Aannames van ruim 14.000 fietsers per dag over de Balijebrug en 17.000 over de Socratesbrug in 2030 worden in de rapportage bestempeld als niet wenselijk. Overigens is nergens te vinden dat de bestaande bruggen deze getallen niet aankunnen. In het plan wordt derhalve gekozen voor een vermindering naar ruim 4.500 fietsers over de Balijebrug en 9.000 over de Socratesbrug. Het verschil wordt ondervangen door 8000 fietsbewegingen door de Waalstraat te laten gaan en 5400 door de Zijldiepstraat via de geplande extra bruggen. Bestaande bruggen, die gebouwd zijn voor fiets- en autoverkeer, worden ontzien door grotere aantallen fietsers door de Rivierenwijk te jagen. Een wijk, die er niet opgebouwd is of kan worden door wat voor aanpassingen ook. Hoe verklaart u dit? Effecten De effecten op de leefbaarheid in Rivierenwijk van de twee extra bruggen in deelgebied 5 worden nergens genoemd in de rapportage. Een goed functionerende wijk, waar mensen prettig wonen, wordt opgeofferd aan een nieuw te bouwen wijk aan de overkant. Stadsbelang gaat blijkbaar boven wijkbelang. Een aantal woonbootbewoners moet weg voor de bruggen. Omliggende woonboten gaan last ondervinden van het verkeer over de extra bruggen. Dat er geen draagvlak in Rivierenwijk is duidelijk. Er werden wethouder Diepeveen in 2019 2000 handtekeningen tegen de extra bruggen aangeboden. Rivierenwijkers stuurden vele mails aan gemeenteraadsleden, plakten vele gele briefjes en lieten zich horen op voorlichtingsavonden. Daarnaast voerden ze actie. Het door de gemeente ingehuurde onderzoeksbureau Urbanos doet naar mijn idee zeer minimaal onderzoek naar de mening van de bewoners. Waalstraat De geplande extra brug in de Waalstraat zal leiden tot een enorme extra druk op de nu al zwaarbelaste straat. Het is de in- en uitvoegende straat voor het autoverkeer naar en uit de wijk. Iedere morgen en middag is er sprake van een enorme drukte bij de Gertrudisschool op de hoek van de Waalstraat en het Merwedeplantsoen. De van buiten de wijk komende parkerende auto’s bezetten de smalle straat, De rotonde met de Rijnlaan leidt nu al tot levensgevaarlijke situaties. Daar worden in de toekomst nog 8000 fietsers (scooters incluis) aan toegevoegd. Een fietsstraat zal deze zware belasting geenszins oplossen. Hoe gaat de Waalstraat er uitzien in de toekomst? Zijldiepstraat De Zijldiepstraat bezit een knik, komt uit op de Hunzestraat en gaat vandaar naar de Rijnlaan. Wat hebben de geplande fietsers over de extra brug hier te zoeken? Waar willen ze heen? Hoe moeten bovengenoemde straten deze stroom, die in omvang even groot is als de stroom op de bestaande bruggen, veilig verwerken? Knelpunten De gemeente wil knelpunten opheffen door verspreiding van het fietsverkeer, onder andere bij Albert Heijn aan de Vondellaan. Deze knelpunten zullen absoluut niet worden ondervangen door fietsers door de Rivierenwijk te loodsen. Er ontstaat eerder een aantal nieuwe knelpunten bij de rotonde Waalstraat aan de Rijnlaan en bij gevaarlijke oversteekpunten over de Rijnlaan en de Jutfaseweg. Hoe gaat de uitwerking van alle aannames er uitzien voor mijn bestaande wijk? Hoe zit het met de veiligheid in de Rivierenwijk in de toekomst?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
239 (vervolg)	Fijnmazig fietsnetwerk In het verleden was het argument voor de geplande extra bruggen dat de nieuwe wijk Merwede op die manier ontsloten moest worden. De laatste maanden lijkt er een ander argument te zijn voor de extra bruggen. Niet de ontsluiting van de nieuwe wijk maar het beoogde fijnmazige fietsnetwerk is de reden om extra bruggen te bouwen. Recreatief fietsen door de Rivierenwijk, ten koste van het woongenot van bewoners? De noodzaak van de bruggen is voor mij nergens aangetoond. Wel wordt mij steeds duidelijker dat het een wens is, die koste wat kost uitgevoerd moet worden. Is het fijnmazig netwerk inmiddels al goedgekeurd door de gemeenteraad? Wat zouden recreatieve fietsers willen vinden in de Rivierenwijk? Afstand tussen de bruggen De bruggen in de Heycopstaat, de Balijebrug en de brug in de Waalstraat beslaan 600 meter: 200 meter per brug. Het uitgangspunt van de, overigens niet wettelijke, CROW waarde wordt hiermee flink overschreden: 300 tot 500 meter afstand tussen twee bruggen. Een richtlijn, geen eis! Wat is de noodzaak van de twee geplande bruggen op deze korte afstanden? Hoe verhoudt zich dat tot de CROW richtlijnen? Wat is de noodzaak van 7 bruggen over 1.7 km, Hoe verhoudt zich dat tot de CROW richtlijn? Bestaande fietsroutes De Kanaalweg aan de overkant van het Merwedekanaal is een al bestaande, veilige, zeer snelle fietsroute naar het Centraal Station. Men kan via de Balijebrug naar Station Vaartsche Rijn en verder doorsteken. Vijf extra bruggen, die moeten aanlanden op de Kanaalweg, zullen de organisch ontstane snelle fietsroute doorkruisen en minder veilig maken. Dit betekent geen verbetering van het fietsroutenetwerk maar een verslechtering door optredende knelpunten. Waarom wordt een bestaande snelle fietsroute aangetast? Hoe gaat u de door de aanlanding van de extra bruggen ontstane knelpunten voorkómen dan wel oplossen? Er is een voor fietsverkeer uit Nieuwegein organisch ontstaan paadje om de Balijebrug op te rijden. Er blijken mogelijkheden om de Balijebrug makkelijker toegankelijker te maken te bestaan. Verder wordt de lus op dit moment gewoon benut. De brug van Kanaleneiland naar Papendorp (Prins Clausbrug) heeft de afgelopen jaren een lus gekregen zodat fietsers ook op die manier de weg langs het water kunnen bereiken. Waarom is de lus bij de Balijebrug een probleem terwijl er onlangs van hetzelfde principe nog gebruik is gemaakt? Waarom wordt een makkelijkere opgang aan beide kanten van de Balijebrug niet onderzocht? Groen Door velen is het geringe groen in de wijk aangegeven. Ons geringe groen, het veelgebruikte Merwedeplantsoen, wordt ernstig aangetast door aanlandende extra bruggen. Financiën Wie gaat deze miljoenen verslindende, zinloze bruggen betalen? Beweegbare bruggen zijn zowel in aanschaf als in onderhoud peperduur. De gemeente kan met dit geld heel veelécht nuttige dingen doen in de stad. Tot slot De aannames in de rapporten zijn gebaseerd op niet meer dan een globale indicatie. In Nederland bestaan geen betrouwbare fietsmodellen. Hoe kan men besluiten over extra bruggen met zo'n vergaande impact, gebaseerd op aannames, zonder een draagvlak in de Rivierenwijk, zonder aantoning van de noodzaak van de extra bruggen, zonder onderbouwing met cijfers, zonder onderzoek naar de bestaande bruggen en hun mogelijke uitbreiding. Ik pleit derhalve met nadruk bij u, het college en de gemeenteraadsleden, voor géén extra bruggen in de Waalstraat en de Zijldiepstraat op grond van hierboven benoemde argumenten. Laat de bestaande Balijebrug en Socratesbrug verbindingsbruggen zijn! Mocht – ondanks alle bezwaren – toch besloten worden voor de bruggen, dan verwachten wij dat van de gemeente dat deze netjes met ons omgaat en ons financieel compenseert voor overlast en voor de extra kosten die dit met zich meebrengt voor het behoud van onze rust, veiligheid en privacy.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
239a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 239. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 239.
240	Ik maak mij ernstige zorgen over de hoeveelheid en de plaatsing van de te bouwen bruggen. Zeker de plek bij de Waalstraat, dit is bij de Gertrudisschool waar het nu al bij aanvang en sluiting van school en BSO baart mij zorgen. Ik haal daar mijn kleinkinderen regelmatig op en vind het dan druk en voor jonge kinderen 4-12 jaar gevaarlijk (zeker voor de 4- en 5-jarigen). Ik vind 5 bruggen ook echt te gek voor woorden en hoop dat dat niet doorgaat.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen nut en noodzaak, 2.8.4 Bruggen: impact Rivierenwijk.
241	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
241a	Hierbij stuur ik u mijn tweede reactie op de in januari 2020 verschenen Omgevingsvisie Deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage. Naast mijn reactie ten aanzien van de aanleg van de fietsbruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat, gaat deze reactie in op de gezondheidszorg BUITEN kantoortijden en de SPOEDeisende zorg en hulp. In uw plannen gaat u in op de Gezondheidszorg en beschrijft u dat een goed netwerk van professionals uit de verschillende domeinen van zorg en welzijn is vereist om persoonsgericht en flexibel te kunnen werken. U denkt daarbij aan voorzieningen als gezondheidscentra, jeugdhulp met verblijf, voorzieningen voor ouderen en mensen die dakloos dreigen te raken, dagbesteding en buurtcentra. Onder een gezondheidscentrum verstaat u een intensieve samenwerking tussen verschillende zorgverleners als huisartsen, fysiotherapeuten, verloskundigen etc. Zoals ik het lees, gaat het om 2 gezondheidscentra, die open zijn tot 17.00 uur. Daarna lijkt de gezondheidszorg op te houden. Met de komst van 6.000-10.000 extra woningen en een minstens zo groot aantal bewoners, mis ik in de plannen een beschrijving van de gezondheidszorg BUITEN kantoortijden en een relatie met de Spoedeisende hulp. Gezien de diversiteit aan doelgroepen (starters, ouderen, gezinnen) kan iedereen met een Huisartsenpost (HAP) of een Spoedeisende Hulp (SEH) te maken krijgen. Mijn jongste kind kreeg in december het RS-virus en moest met spoed in het Diaconessenhuis opgenomen worden. Een drukke maand qua zorg en ik was blij met het laatste, vrije plekje op de kinderafdeling. Anders had ik moeten uitwijken naar een andere stad. Vanwege deze zorg wil ik u met klem vragen om de gezondheidszorg na 17.00 uur en de Spoedeisende hulp verder, uitgebreid en secuur te onderzoeken én op te nemen in de plannen. De zorg gaat iedereen aan. Ik zou graag een beantwoording van de volgende vragen willen zien: De Spoedhulp Huisartsen Utrecht biedt spoedeisende huisartsenzorg voor medische klachten die niet kunnen wachten tot de volgende werkdag aan de Burgemeester Fockema Andreaelaan XX (locatie Diaconessenhuis). Is er overleg gevoerd met de Spoedhulp Huisartsen Utrecht over de komst van minstens 6.000-10.000 nieuwe bewoners? Worden de huisartsen in de Merwedekanaalzone aangesloten aan de Spoedhulp Huisartsen Utrecht? Gaan de nieuwe bewoners van de Merwedekanaalzone in geval van spoed ook naar de locatie aan de Burgemeester Fockema Andreaelaan 60? Is de locatie aan de Burgemeester Fockema Andreaelaan 60 voldoende uitgerust om de komst van deze grote groep nieuwe bewoners te bedienen? Is er voldoende capaciteit in personeel, apparatuur en bedden? Kan ik als bewoner van Rivierenwijk nog steeds rekenen op de nodige zorg na 17.00 uur en in de weekenden, zoals in de afgelopen jaren? Blijft dat onveranderd ondanks de komst van het enorme aantal bewoners? Is het plan onderzocht om een nieuwe locatie, te weten een extra huisartsenpost (HAP) en spoedeisende hulp (SEH) in de Merwedekanaalzone te bouwen? Zo ja, kunt u de resultaten hiervan publiceren en mij hiervan een afschrift sturen?	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen. Specifiek antwoord: Spoedhuisartsenzorg tijdens avond- en weekend- uren wordt uitgevoerd door de Spoedpost Utrecht Stad. Deze zorg is onderdeel van de coöperatie HUS, Huisartsen Utrecht Stad, waar de verantwoordelijkheid voor continuïteit van huisartsenzorg is belegd en met wie we als gemeente op structurele basis samenwerken. De groei van de stad en het meegroeien van de huisartsenzorg is een actueel onderwerp van gesprek. Huisartsen zijn zelf verantwoordelijk voor huisvesting en vragen hulp aan de gemeente in het reserveren van ruimte voor voorzieningen in ontwikkelingsgebied. Op dit moment is niet te zeggen of de locatie(s) voor spoedeisende huisartsenzorg na realisatie van Merwede nog steeds dezelfde zal zijn. Mocht deze locatie wijzigen, dan kunt u deze informatie vinden op de website van de Spoedpost Utrecht Stad.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
241a (vervolg)	Verder zou ik in het verlengde van het bovenstaande graag een reactie willen zien op het volgende: U meldt in uw plannen dat er voor een deel gebruik gemaakt kan worden van voorzieningen in aangrenzende wijken, als de loop- en fietsverbindingen daarnaartoe in orde zijn. Én als de bestaande voorzieningen de capaciteit en de kwaliteit hebben om in de behoefte van de nieuwe bewoners te voorzien. Indien de nieuwe bewoners gebruik moeten maken van de locatie aan de Burgemeester Fockema Andreaelaan XX, dan verzoek ik u om deze capaciteit en kwaliteit inzichtelijk te maken met het nodige onderzoek, cijfers en overige onderbouwing. Ook zie ik graag dat de bestaande voorzieningen de capaciteit en de kwaliteit hebben om in de behoefte van de huidige bewoners te voorzien.In uw plannen meldt u dat de basisvoorzieningen voor de nieuwe bewoners van de Merwedekanaalzone op loop- en fietsafstand bereikbaar zijn (gezien het autoluwe concept). Indien er geen nieuwe HAP en SEH- locatie in de Merwedekanaalzone wordt gebouwd, op welke wijze kunnen de nieuwe bewoners dan zo snel mogelijk de locatie aan de Burgemeester Fockema Andreaelaan XX bereiken? Hoe komen de bewoners op tijd uit de wijk naar de spoedhulp, als dat met de auto onmogelijk is? Kijkend naar het autoluwe concept en naar de mogelijkheden om naar het plangebied ‘Merwedekanaalzone’ te komen: op welke wijze komen de hulpdiensten (ambulance, brandweer etc.) het gebied binnen? Worden daarvoor de fietsbruggen gebruikt? Kunt u de route voor de hulpdiensten in de plannen uitwerken, zodat wij als huidige bewoners weten waar er meer drukte op het gebied van verkeer kan ontstaan. Zijn er afspraken gemaakt met de hulpdiensten? Kunt u deze afspraken opnemen in de plannen? De GHOR draagt er zorg voor dat de geneeskundige keten tijdens rampen en crisis goed functioneert. Zijn er ten aanzien van de Merwedekanaalzone afspraken gemaakt met de GHOR en kunt u deze in de plannen opnemen?	
242	Middels deze mail wil ik, als bewoner aan de Wanninkhoflaan in Transwijk, mijn onderstaande zorgen/inspraak uiten op de plannen voor de Merwedekanaalzone: 1. Het parkeerbeleid en -capaciteit van de nieuwe wijk is gebaseerd op het idee van de gemeente dat minder mensen van een eigen auto gebruik gaan maken, en dat dat aandeel ook de komende jaren zal afnemen. Dat is een mooi wensbeeld, maar in mijn ogen is 0,3 parkeerplek per woning totaal niet realistisch. Mensen willen een eigen auto (sommige huishoudens zelfs twee) en zullen op zoek gaan naar waar dan wel geparkeerd kan worden. Het resultaat is dat de wijk overvol komt te staan en uitgeweken wordt naar de omringende wijken - waaronder Transwijk. Ik zie dat een oplossing omschreven wordt: betaald parkeren... Ik denk niet dat dat veel mensen tegenhoudt en de wijken komen overvol te staan als gevolg hiervan. Sterker nog: het parkeren in Transwijk is op dit moment al een rommeltje... Heeft de gemeente nagedacht over de verminderde leefbaarheid in de omliggende wijken en hoe wordt dit opgelost? 2. Krijgen de huidige bewoners van de omliggende wijken een compensatie/kortingspas bij het invoeren van betaald parkeren in hun eigen wijk? 3. Ik lees in de plannen dat de Europalaan een “stadsboulevard” gaat worden. Een straat die laatst ook tot stadboulevard is heringericht, is de ‘t Goylaan. Volgens mij is dat geen succes en zijn er maar weinig mensen blij met deze verandering, die een aantal onduidelijke en erg onveilige situaties heeft gebracht (bijvoorbeeld de kruising met Constant Erzeijstraat). Hoe worden deze lessen en slechte voorbeelden meegenomen in de ontwikkeling van de nieuwe Europalaan? 4. Door de nieuwe hoogbouw wordt van veel bestaande bewoners het uitzicht op de stad en de Dom weggenomen. Erg jammer, maar het lijkt een voldongen feit. Wat vindt de gemeente van deze benadeling van de bewoners van de bestaande wijken?	Zie de paragrafen: 2.5.1 Autonome ontwikkeling: nu al druk op de weg, 2.5.2 Innovatieve mobiliteitsstrategie, 2.9.1 Lage parkeernorm 2.9.2 Parkeeroverlast, 2.10.2 Hoogte, geen aansluiting op de omgeving.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
243	Hierbij geven wij onze reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede-kanaalzone en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van een extra brug over het Merwedekanaal in deelgebied 4. Wij zijn van mening dat een fiets- en/of voetgangersbrug over het Merwedekanaal in deelgebied 4 overbodig en ongewenst is. Een extra brug in deelgebied 4 is allereerst overbodig, omdat het helemaal geen bezwaar is om 200 meter verder te fietsen of te wandelen naar de Nelson Mandelabrug of Balijebrug. We zijn er dan ook van overtuigd dat er een ander project is waar het budget voor deze brug beter aan besteed is. De brug is daarnaast ongewenst omdat alle fietsers (en andere gemotoriseerde tweewielers) een gevaar zullen vormen voor de spelende kinderen in het Heycopplantsoen en voor overlast zullen zorgen in onze zeer rustige buurt, die nu alleen bestemmingsverkeer kent. Bovendien zal een extra brug ervoor zorgen dat de nieuwe bewoners van het Defensieterrein hun auto makkelijk bij ons in de buurt parkeren. Ook al zou dat betaald parkeren worden, dan nog neemt de parkeerdruk toe. We wonen nu in een zeer prettige rustige wijk, en dit willen wij graag zo houden. Concluderend; als inwoner van de Dichterswijk en aanwonenden van het Heycopplantsoen, spreken wij ons uit tegen een extra brug in deelgebied 4. Ik verzoek u deze reactie aan de Gemeenteraad door te sturen. Zie onder dit bericht mijn eerdere e-mail aan de gemeenteraad betreffende de bouwplannen voor deze brug. Middels deze email spreek ik mijn bezwaren uit tegen het aanleggen van een extra brug over het Merwedekanaal in het verlengde van het Heycop-plantsoen. Als fietser vind ik het allereerst overbodig dat er nog een brug wordt aangelegd; als fietser en wandelaar heb je binnen enkele 100en meters nu al voldoende gelegenheid om het kanaal over te steken. Als bewoner aan het Heyco-pplantsoen zie ik nu hoeveel kinderen vrijuit en zelfstandig kunnen spelen op het sportveld en in de speeltuin - dit is een zeldzaamheid die gekoesterd moet worden. Een extra brug, die bovendien echt onnodig is, gaat hier zeker een negatieve impact op hebben. Wij verwachten dat deze brug uiteraard meer fiets-, wandel- en scooter verkeer gaat leiden. Dit is on-wenselijk in deze rustige buurt, en bij dit speelveld. Wij zijn nog niet zo lang geleden uit Amsterdam verhuisd naar Utrecht en zijn ontzettend blij in deze buurt, juist vanwege haar rustige karakter, welke eigenlijk vrijwel alleen bestemmings-verkeer kent. We spreken dan ook ons bezwaar uit tegen de komst van deze nieuwe brug, die voor de omwoners en de buurt voornamelijk negatieve effecten zal hebben. Tot slot zijn wij ervan overtuigd dat er andere projecten in Utrecht zijn waar het gemeenschapsgeld beter aan besteed zou zijn.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
244	Hierbij stuur ik u mijn reactie op de in januari 2020 verschenen Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van fietsbruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat. MER De recente MER gaat uit van 6000 extra woningen in de drie deelgebieden, waarvan 4000 gepland staan in deelgebied 5, naast de bestaande MAX, PAX en LUX. De Bruggenstudie is echter gebaseerd op de bouw van 10.000 extra woningen in de drie deelgebieden. De studie berekent op grond van 10.000 woningen de noodzaak van 5 extra bruggen in de deelgebieden 4, 5 en 6, waaronder 2 extra in deelgebied 5. Hoe verklaart u het feit dat er niet wordt uitgegaan van het aantal woningen in de nu gepresenteerde MER? Bestaande bruggen In februari 2018 werd een motie aangenomen in de gemeenteraad, dat er onderzoek gedaan moest worden naar de mogelijkheden van de bestaande Socrates- en Balijebrug en een eventuele uitbreiding hiervan. Uit dit onderzoek zou moeten blijken of er in de toekomst géén dan wel maximaal 1 extra brug noodzakelijk was. In de verschenen rapporten is nergens sprake van dergelijk diepgaand onderzoek. Waar zijn de resultaten van dit gevraagde onderzoek? Waarop baseert u, zonder dergelijk onderzoek, uw aanname dat de bestaande bruggen moeten worden ontzien door het plaatsen van extra bruggen? Onderbouwing en cijfers Nergens in de gepresenteerde rapporten is een onderbouwing noch daarbij horende cijfers te vinden voor de advisering van de 2 extra bruggen in deelgebied 5. Hetzelfde geldt voor de extra bruggen in deelgebied 4 en 6. De adviezen zijn gebaseerd op aannames voor verkeersbewegingen (waaronder fietsbewegingen) anno 2030. Waarop zijn die aannames gebaseerd? Waarom krijgen gemeenteraadsleden en bewoners de cijfers niet te zien? Waarom worden de mogelijkheden tot een second opinion/alternatief plan geblokkeerd? Hoe kunnen het college en de gemeenteraadsleden op grond van slechts aannames een verantwoord besluit nemen? Aannames van ruim 14.000 fietsers per dag over de Balijebrug en 17.000 over de Socratesbrug in 2030 worden in de rapportage bestempeld als niet wenselijk. Overigens is nergens te vinden dat de bestaande bruggen deze getallen niet aankunnen. In het plan wordt derhalve gekozen voor een vermindering naar ruim 4.500 fietsers over de Balijebrug en 9.000 over de Socratesbrug. Het verschil wordt ondervangen door 8000 fietsbewegingen door de Waalstraat te laten gaan en 5400 door de Zijldiepstraat via de geplande extra bruggen. Bestaande bruggen, die gebouwd zijn voor fiets- en autoverkeer, worden ontzien door grotere aantallen fietsers door de Rivierenwijk te jagen. Een wijk, die er niet opgebouwd is of kan worden door wat voor anpassingen ook. Hoe verklaart u dit? Effecten De effecten op de leefbaarheid in Rivierenwijk van de twee extra bruggen in deelgebied 5 worden nergens genoemd in de rapportage. Een goed functionerende wijk, waar mensen prettig wonen, wordt opgeofferd aan een nieuw te bouwen wijk aan de overkant. Stadsbelang gaat blijkbaar boven wijkbelang. Een aantal woonbootbewoners moet weg voor de bruggen. Omliggende woonboten gaan last ondervinden van het verkeer over de extra bruggen. Dat er geen draagvlak in Rivierenwijk is duidelijk. Er werden wethouder Diepeveen in 2019 2000 handtekeningen tegen de extra bruggen aangeboden. Rivierenwijkers stuurden vele mails aan gemeenteraadsleden, plakten vele gele briefjes en lieten zich horen op voorlichtingsavonden. Daarnaast voerden ze actie. Het door de gemeente ingehuurde onderzoeksbureau Urbanos doet naar mijn idee zeer minimaal onderzoek naar de mening van de bewoners.	Zie de paragrafen: 2.4 Milieueffectrapportage (plan-MER), 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4 Impact op de omgeving van Rivierenwijk, 2.10.2 Hoogte, geen aansluiting op de omgeving, 2.10.4 Openbare ruimte.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
244 (vervolg)	Waalstraat De geplande extra brug in de Waalstraat zal leiden tot een enorme extra druk op de nu al zwaarbelaste straat. Het is de in- en uitvoegende straat voor het autoverkeer naar en uit de wijk. Iedere morgen en middag is er sprake van een enorme drukte bij de Gertrudisschool op de hoek van de Waalstraat en het Merwedeplantsoen. De van buiten de wijk komende parkerende auto's bezetten de smalle straat, De rotonde met de Rijnlaan leidt nu al tot levensgevaarlijke situaties. Daar worden in de toekomst nog 8000 fietsers (scooters incluis) aan toegevoegd. Een fietsstraat zal deze zware belasting geenszins oplossen. Hoe gaat de Waalstraat er uitzien in de toekomst? Zijldiepstraat De Zijldiepstraat bezit een knik, komt uit op de Hunzestraat en gaat vandaar naar de Rijnlaan. Wat hebben de geplande fietsers over de extra brug hier te zoeken? Waar willen ze heen? Hoe moeten bovengenoemde straten deze stroom, die in omvang even groot is als de stroom op de bestaande bruggen, veilig verwerken? Knelpunten. De gemeente wil knelpunten opheffen door verspreiding van het fietsverkeer, onder andere bij Albert Heijn aan de Vondellaan. Deze knelpunten zullen absoluut niet worden ondervangen door fietsers door de Rivierenwijk te loodsen. Er ontstaat eerder een aantal nieuwe knelpunten bij de rotonde Waalstraat aan de Rijnlaan en bij gevaarlijke oversteekpunten over de Rijnlaan en de Jutfaseweg. Hoe gaat de uitwerking van alle aannames er uitzien voor mijn bestaande wijk? Hoe zit het met de veiligheid in de Rivierenwijk in de toekomst? Fijnmazig fietsnetwerk In het verleden was het argument voor de geplande extra bruggen dat de nieuwe wijk Merwede op die manier ontsloten moest worden. De laatste maanden lijkt er een ander argument te zijn voor de extra bruggen. Niet de ontsluiting van de nieuwe wijk maar het beoogde fijnmazige fietsnetwerk is de reden om extra bruggen te bouwen. Recreatief fietsen door de Rivierenwijk, ten koste van het woongenot van bewoners? De noodzaak van de bruggen is voor mij nergens aangetoond. Wel wordt mij steeds duidelijker dat het een wens is, die koste wat kost uitgevoerd moet worden. Is het fijnmazig netwerk inmiddels al goedgekeurd door de gemeenteraad? Wat zouden recreatieve fietsers willen vinden in de Rivierenwijk? Afstand tussen de bruggen De bruggen in de Heycopstaat, de Balijebrug en de brug in de Waalstraat beslaan 600 meter: 200 meter per brug. Het uitgangspunt van de, overigens niet wettelijke, CROW waarde wordt hiermee flink overschreden: 300 tot 500 meter afstand tussen twee bruggen. Een richtlijn, geen eis. Wat is de noodzaak van de twee geplande bruggen op deze korte afstanden? Hoe verhoudt zich dat tot de CROW richtlijnen? Wat is de noodzaak van 7 bruggen over 1.7 km, Hoe verhoudt zich dat tot de CROW richtlijn? Bestaande fietsroutes De Kanaalweg aan de overkant van het Merwedekanaal is een al bestaande, veilige, zeer snelle fietsroute naar het Centraal Station. Men kan via de Balijebrug naar Station Vaartsche Rijn en verder doorsteken. Vijf extra bruggen, die moeten aanlanden op de Kanaalweg, zullen de organisch ontstane snelle fietsroute doorkruisen en minder veilig maken. Dit betekent geen verbetering van het fietsroutenetwerk maar een verslechtering door optredende knelpunten. Waarom wordt een bestaande snelle fietsroute aangetast? Hoe gaat u de door de aanlanding van de extra bruggen ontstane knelpunten voorkómen dan wel oplossen? Er is een voor fietsverkeer uit Nieuwegein organisch ontstaan paadje om de Balijebrug op te rijden. Er blijken mogelijkheden om de Balijebrug makkelijker toegankelijker te maken te bestaan. Verder wordt de lus op dit moment gewoon benut. De brug van Kanaleneiland naar Papendorp (Prins Clausbrug) heeft de afgelopen jaren een lus gekregen zodat fietsers ook op die manier de weg langs het water kunnen bereiken. Waarom is de lus bij de Balijebrug een probleem terwijl er onlangs van hetzelfde principe nog gebruik is gemaakt? Waarom wordt een makkelijkere opgang aan beide kanten van de Balijebrug niet onderzocht?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
244 (vervolg)	Groen Door velen is het geringe groen in de wijk aangegeven. Ons geringe groen, het veelgebruikte Merwedeplantsoen, wordt ernstig aangetast door aanlandende extra bruggen. Financiën Wie gaat deze miljoenen verslindende, zinloze bruggen betalen? Beweegbare bruggen zijn zowel in aanschaf als in onderhoud peperduur. De gemeente kan met dit geld heel veel écht nuttige dingen doen in de stad. Tot slot De aannames in de rapporten zijn gebaseerd op niet meer dan een globale indicatie. In Nederland bestaan geen betrouwbare fietsmodellen. Hoe kan men besluiten over extra bruggen met zo'n vergaande impact, gebaseerd op aannames, zonder een draagvlak in de Rivierenwijk, zonder aantoning van de noodzaak van de extra bruggen, zonder onderbouwing met cijfers, zonder onderzoek naar de bestaande bruggen en hun mogelijke uitbreiding. Ik pleit derhalve met nadruk bij u, het college en de gemeenteraadsleden, voor géén extra bruggen in de Waalstraat en de Zijldiepstraat op grond van hierboven benoemde argumenten. Laat de bestaande Balijebrug en Socratesbrug verbindingsbruggen zijn! Hoogbouw Naast de overbodige extra bruggen heb ik ook groot bezwaar tegen de voorgenomen hoogbouw. Deze hoog-bouw betekent een aanzienlijke afname van zonuren en toename van valwinden, slagschaduw, geluidsoverlast. Ook het uitzicht van de bewoners van rivierenwijk en dan met name van de Merderkade en Merwedeplantsoen wordt aanzienlijk verslechterd. De Omgevingsvisie deel 2 en het Voorlopig Stedenbouwkundig Ontwerp Merwede (VSOP Merwede) geven aan: 4 tot 8 bouwlagen, incidenteel 10 bouwlagen te bouwen aan de zijde van het Merwedekanaal. Dat is respectievelijk een bouwhoogte van ongeveer 1 mtr-25 mtr-31 mtr. Bouwblok 10 heeft zelfs aan de binnenwijkse zijde een bouwhoogte 10 - 43 mtr. Bouwblok 9: 10 bouwlagen (hoogte 31 mtr) en 14 bouwlagen {43 mtr) met 1 indicatieve locatie voor een hoog gebouw op de hoek van het bouwblok. Waarom wordt hier aan voorbij gegaan? Hoe verantwoord u dit? Parkeerdruk en betaald parkeren In de nieuwe wijk Merwede komt per 3 woningen 1 parkeerplaats (norm 0,3). Hiervan is ook nog een gedeelte gereserveerd voordeelauto's en bezoekers. In Utrecht is de parkeernorm nu al ambitieus met 0,7. In Rivierenwijk wordt betaald parkeren ingevoerd; in welke vorm is nog niet duidelijk. De zorgen blijven dat bezoekers en bewoners hun auto ondanks het betaald parkeren zullen gaan parkeren in omliggende wijken. Hoe denkt u te voorkomen dat de parkeervoorzieningen voor de huidige bewoners van Rivierenwijk acceptabel blijven? Ervan uitgaande dat mijn vragen beantwoord worden en dat u mij op de hoogte houdt van het verdere verloop van de procedure.	
245	Ik maak me zorgen over de geplande 5 extra bruggen over het merwedekanaal en de overlast die dat gaat opleveren voor de rivierenwijk. Het aantal fietsers is de afgelopen jaren al enorm toegenomen, oa agv NS Vaartsche Rijn. Het is vooral erg druk op het krappe fietspad langs de Jutfaseweg en bij de kruising Jutfaseweg/Vondellaan bij het station Vaartsche Rijn. Inhalen op het fietspad is lastig omdat het zo smal is en de stukken waar fietsers kunnen staan voor een rood stoplicht zijn in de huidige situatie al heel krap. Ook op de Westerkade/onderdoorgang station is het druk & onover-zichtelijk vanwege alle fietsers die er kris kras doorheen rijden, uit onverwachte hoek komen (stoplicht op de Vondellaan aan de kant vh station), of opeens linksaf slaan richting Vaartsestraat. Als er 8000 fietsers bijkomen gaat dit zeker tot ongelukken leiden. Het zou fijn zijn als er andere oplossingen worden gevonden.	Zie paragrafen: 2.5.3 Bereikbaarheid Utrecht Zuid-west, 2.6 Bruggen, 2.8.4 Bruggen: impact Rivierenwijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
246	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
247	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 212. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 212.
248	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 237. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 237.
249	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.
250	In deze brief maak ik gebruik van het inspraakrecht in verband met uw plannen omtrent de Merwedekanaalzone. In hoofdzaak gaat mijn reactie over het plan om een fiets- en loopbrug aan te leggen nabij het Heycopplantsoen in Dichterswijk. Daarna ga ik kort in op een aantal andere aspecten in verband met de te bouwen wijk aan de kanaalzone. Bezwaar aanleg brug nabij HeycopplantsoenIk heb bezwaar tegen het realiseren van een fiets- en loopbrug nabij het Heycopplantsoen. Nadat ik mijn bezwaren heb genoemd, ga ik in op uw redenen om op die plek wel een brug aan te leggen. Bezwaarpunten 1. De Heycopstraat wordt veel drukker waadoor er bij de school (de kleine Dichter) aan de Heycopstraat gevaarlijke situaties ontstaan. Juist in het ochtendspitsuur komen ook de kinderen aan op school. Het is nu al een enorme drukte rond die tijd. Auto's van ouders die zijn geparkeerd, soms onzeker fietsende kinderen en verkeer dat snel door wil gaan naar een andere bestemming. Als daar nog eens (volgens uw zeggen) rond 9 fietsers per minuut bijkomen, waarvan er veel haast zullen hebben, ontstaan gevaarlijke situaties nabij de school. 2. De impact op het Heycopplantsoen zal desastreus zijn. In het beste geval verdwijnt een klein gedeelte van het park en komt er een fietspad om het park heen (via Heycopstraat, Jekerstraat en vervolgens weer Heycopstraat). In dat geval krijgen fietsers te maken met 4 bochten. Echter een vloeiend fietspad zal geheel door het nu bestaande Heycopplantsoen gaan. In dat geval zal het Heycopplantsoen grotendeels verdwijnen en daarmee een unieke gelegenheid voor de jeugd om zich aangenaam te vermaken. Bovendien wordt zeker voor de kleintjes de situatie onveiliger. 3. Op de hoek Heycopstraat, Jekerstraat, Voorsterbeeklaan komt ook de uitrit van een appartementsgebouw uit. Een aan te leggen fietspad door het park zal dan zeer gevaarlijk zijn omdat dit fietspad zich direct naast de plek zal bevinden waar zich de uitrit bevindt. Kortom, zeer gevaarlijk. Verder bevindt zich 50 meter verderop in de Heycopstraat ook een uitrit van een appartementscomplex. 4. Verreweg de meeste mensen die vanuit Utrecht West afkomstig zijn, zullen niet Dichterswijk als bestemming hebben. Het verkeer dat gebruik maakt van de brug zal dus sluipverkeer zijn. De meeste mensen zullen of verder naar Utrecht CS gaan of verder gaan of richting Vondellaan en bijvoorbeeld station Vaartsche Rijn of universiteit, UMC. Men komt uiteindelijk dus op dezelfde drukke punten uit. 5. Over hooguit 2 jaren zal de Heycopstraat aan het einde veel drukker zijn als gevolg van 480 nieuw te bouwen woningen op het terrein van de voormalige soepfabriek (Intertaste). Het wordt mede hierdoor veel drukker op de hoek Heycopstraat-Croeselaan. In de splits zelfs gevaarlijk druk. Doorgaande fietsers, afkomstig van de fietsbrug zullen vaak gevaarlijk gedrag vertonen omdat ze snel willen doorfietsen.	Zie de paragrafen: 2.3 Ambities Omgevingsvisie Deel 2, 2.4 Milieueffectrapportage (PlanMER), 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
250 (vervolg)	6. Ook zal er in Dichterwijk overlast ontstaan als gevolg van maaltijdbezorgers in de avondsplits. Deze nemen vaak de kortste weg zonder zich op te houden aan verkeersregels. De verwachting is dat in de nieuw te bouwen wijk Merwedekanaalzone veel jonge mensen (zonder auto en zonder kinderen) zullen wonen met weinig tijd of zin om zelf te koken 7. Criminelen met het oog op de appartementencomplexen aan de Voorsterbeeklaan krijgen door de brug een snelle aanreis - en vluchtroute erbij. Uw argumenten vóór aanleg van de brug In uw “Variantenstudieloop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone” noemt u een aantal argumenten die pleiten voor aanleg van de boogde brug nabij het Heycopplantsoen. Graag reageer ik hierop. 1. U beroept zich op de richtlijnen voor de fietsmaaswijdte van het CROW (300 tot 500 m). Als de brug er niet komt, bedraagt de afstand 600 meter. Door aanleg van de brug, wordt wel voldaan aan deze richtlijnen. Wat mij betreft moet het geen doel op zich zijn om aan die richtlijn te voldoen. 2. U schrijft dat er geen nieuwe impuls ontstaat aan de bereikbaarheid van de wijken in het westen van Utrecht (Transwijk en Kanaleneiland). Naar mijn mening zijn deze wijken op dit moment voldoende goed bereikbaar. Als de brug er wel komt, kunnen voetgangers (naar uw eigen schrijven) slechts een 5% groter gebied bestrijken. Wat mij betreft is dit geen reden om de brug aan te leggen. Overigens sta ik wel open voor een voetgangersbrug. Dus geen fietsbrug. Zie hiervoor ook verderop in mijn reactie. 3. Uw schrijft: ”Het bereik van voetgangers om binnen een bepaalde tijd voorzieningen te bereiken, verandert niet ten opzichte van de huidige situatie.” Wat mij betreft hoeft dit ook niet. Mensen in Dichterswijk hebben op dit moment voorzieningen die zij voldoende goed kunnen bereiken. Dit zal later ook gelden voor de nieuw te bouwen wijk Merwedekanaalzone. Overigens kan goed heen en weer worden gereisd via de bestaande bruggen. Zoals gezegd, kan men eventueel een voetgangersbrug aanleggen, zodat deze bezwaren verdwijnen. 4. U noemt de drukte op de Nelson Mandelabrug en de bestaande kruispunten. Ik neem aan dat u doelt op het kruispunt Croeselaan-Van Zijlstraweg. Het aantal fietsers zal toenemen van 9.000 naar 29.000 per etmaal. U schrijft verder dat door het ontbreken van alternatieve routes de kruispunten extra druk worden met risico’s op ongelukken. Volgens mij zal dit ook zo zijn als de brug er wel komt. Volgens uw zeggen zal dan het fietsverkeer met een factor van ongeveer 2,5 toenemen. Dit betekent een aantal fietsers van ongeveer 22.500 per etmaal. Nog steeds erg veel. Sterker nog, het aantal fietsers dat met de brug door de Heycopstraat fietst, zal voor het grootste gedeelte ook aankomen bij het kruispunt Croeselaan-Van Zijlstraweg. Maar dan van de andere kant. De bestemming zal meestal het Centraal Station of verder weg zijn.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
250 (vervolg)	5. Onderdoorgang bij spoor. U noemt ook nog een in de toekomt aan te leggen onderdoorgang onder het spoor bij de Nicolaas Beetsstraat. Deze zou dan een versterking zijn voor de verbinding via de Heycopstraat. Mijn reactie hierop is dat een spooronderdoorgang nabij de Nicolaas Beetsstraat welkom is, maar dat hiervoor geen fietsverbinding via de Heycopstraat nodig is. Men kan via de Mandelabrug richting Croeselaan fietsen. De kruising Croeselaan-Van Zijlstraweg kan voor fietsers aangenamer worden gemaakt door een afronding over een klein plantsoentje (in de oksel van de Croeselaan met de Van Zijlstraweg). Maak vervolgens een oversteek over de Croeselaan waarbij fietsers voorrang hebben op het andere verkeer. Vervolgens rijdt men richting spoor via de Jan van Foreestraat naar de Dichtersbaan rechtsaf waar wat mij betreft een fietspad wordt aangelegd. Na ongeveer 100 meter gaat men dan via een spooronderdoorgang naar de Nicolaas Beetsstraat. Het grote voordeel van deze optie is dat men goed door kan rijden en dat er geen hinder is voor bestaande- wijken. Zie ook de foto hieronder (volgende pagina) waarin ik het fietstracé vanaf de Van Zijlstraweg naar de Nicolaas Beetsstraat in rode kleur heb aangegeven. Overige opmerkingen Kruising Croeselaan-Van Zijlstraweg Ik vind het een gemiste kans dat de kruising Van Croeselaan-Van Zijlstraweg niet rigoureuzer wordt aangepakt. Het was veel beter geweest als bussen vanaf de Van Zijlstraweg ter plekke onderdoor zouden rijden richting station en visa versa. Dit geeft veel meer ruimte aan de fietsers. En bussen kunnen lekker doorrijden waardoor men sneller op de bestemming is. Voetgangersbrug Een voetgangersbrug met trappen nabij het Heycopplantsoen is wel acceptabel. Je hebt dan het voordeel dat voetgangers aan beide zijden van het kanaal meer mogelijkheden hebben om een rondje te wandelen. Maar je hebt niet de besproken nadelen. Men zou aan de kanten van de trappen een richel kunnen maken waarlangs men met een fiets omhoog en omlaag kan. Mensen die met de fiets direct aan de overkant van het kanaal moeten zijn hebben dan voordeel van de voetgangersbrug. Dit zijn precies de mensen die anders maximaal 500 meter om zouden moeten rijden. Een kleine groep overigens. Aantal woningen Een aantal van 10.000 nieuwe woningen aan de Merwedekanaalzone is een veel te hoog aantal. Een aantal van maximaal 6.000 woningen zal beter zijn. De leefbaarheid zal leiden onder de hoge bevolkingsdruk en het wordt extra duur om de leefbaarheid acceptabel te maken. Mijn verwachting is dat de doorstroom in die wijk hoog zal zijn. Er is vrijwel geen plek voor een auto en er is veel hoogbouw. Redelijk ideaal voor een bepaalde groep jonge mensen zonder kinderen, maar niet aantrekkelijk voor de meeste andere mensen. Vergelijking met Amsterdam Tijdens een vorige bijeenkomst op Kanaal30 november vorig jaar, werd door een projectwoordvoerder gezegd dat in een vergelijkbaar project in Amsterdam ook om de 200 tot 400 meter een brug is. Wellicht is dit IJburg. Een verschil met IJburg is dat het daar gaat om een geheel nieuwe op te zetten wijk, waarbij vooraf verkeersstromen kunnen worden gepland. De bruggen op IJburg zijn geen onderdeel van een doorgaande route, zoals in Dichterwijk (namelijk van Utrecht West naar het Utrecht centrum). Vanzelfsprekend zal er dan geen hinder zijn nabij een brug, zoals in Dichterswijk wel het geval zal zijn. Een succes op IJburg valt dus niet te kopiëren naar een oude bestaande wijk in Utrecht.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
251	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 244. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 244.
252	zie inspraakreactie 78 met aanvulling: in het geval dat de brug er komt: Ik ben ook benieuwd of de bewoners van de Zijldiepstraat gecompenseerd gaan worden omdat hun (mijn) straat zo aangrijpend vernaderd gaat worden. Of dat er geluisterd gaat worden naar de wensen van de bewoners.	Zie de paragrafen 4.1 Milieueffectrapportage (planMER), 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing onderbouwing, 2.8.4 Impact op de omgeving van Rivierenwijk, 2.15 Participatie.
253	De inhoud van deze inspraakreactie is in lijn met de inhoud van inspraakreactie 78. met als aanvulling: Hierbij stuur ik u mijn reactie op de in januari 2020 verschenen Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van fietsbruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat. MER De recente MER gaat uit van 6000 extra woningen in de drie deelgebieden, waarvan 4000 gepland staan in deelgebied 5, naast de bestaande MAX, PAX en LUX. De Bruggenstudie is echt er gebaseerd op de bouw van 10.000 extra woningen in de drie deelgebieden. De studie berekent op grond van 10.000 woningen de noodzaak van 5 extra bruggen in de deelgebieden 4, 5 en 6, waaronder 2 extra in deelgebied 5. Hoe verklaart u het feit dat er niet wordt uitgegaan van het aantal woningen in de nu gepresenteerde MER? Bestaande bruggen In februari 2018 werd een motie aangenomen in de gemeenteraad, dat er onderzoek gedaan moest worden naar de mogelijkheden van de bestaande Socrates- en Balijebrug en een eventuele uitbreiding hiervan. Uit dit onderzoek zou moeten blijken of er in de toekomst géén dan wel maximaal 1 extra brug noodzakelijk was. In de verschenen rapport en is nergens sprake van dergelijk diepgaand onderzoek. Waar zijn de resultaten van dit gevraagde onderzoek? Waarop baseert u, zonder dergelijk onderzoek, uw aanname dat de bestaande bruggen moeten worden ontzien door het plaatsen van extra bruggen? Onderbouwing en cijfers Nergens in de gepresenteerde rapporten is een onderbouwing noch daarbij horen de cijfers te vinden voor de advisering van de 2 extra bruggen in deelgebied 5. Hetzelfde geldt voor de extra bruggen in deelgebied 4 en 6. De adviezen zijn gebaseerd op aannames voor verkeersbewegingen (waaronder fietsbewegingen) anno 2030. Waarop zijn die aannames gebaseerd? Waarom krijgen gemeenteraadsleden en bewoners de cijfers niet te zien? Waarom worden de mogelijkheden tot een second opinion/alternatief plan geblokkeerd? Hoe kunnen het college en de gemeenteraadsleden op grond van slechts aannames een verantwoord besluit nemen? Aannames van ruim 14.000 tietsers per dag over de Balijebrug en 17.000 over de Socratesbrug in 2030 worden in de rapportage bestempeld als niet wenselijk. Overigens is nergens te vinden dat de bestaande bruggen deze getallen niet aankunnen. In het plan wordt derhalve gekozen voor een vermindering naar ruim 4.500 fietsers over de Balijebrug en 9.000 over de Socratesbrug. Het verschil wordt ondervangen door 8000 fietsbewegin gen door de Waalstraat te laten gaan en 5400 door de Zijldiepstraat via de geplande extra bruggen. Bestaande bruggen, die gebouwd zijn voor fiets- en autoverkeer, worden ontzien door grotere aantallen fietsers door de Rivieren wijk te jagen. Een wijk, die er niet opgebouwd is of kan worden door wat voor aanpassingen ook.Hoe verklaart u dit?	Zie de paragrafen 2.4 Milieueffectrapportage (planMER), 2.5.2 Innovatieve mobiliteitsstrategie, 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4 Impact op de omgeving van Rivierenwijk, 2.10 Stedenbouwkundigplan Merwede

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
253 (vervolg)	Effecten De effecten op de leelbaarheid in Rivieren wijk van de twee extra bruggen in deelgebied 5 worden nergens genoemd in de rapportage. Een goed functionerende wijk, waar mensen prettig wonen. wordt opgeofferd aan een nieuw te bouwen wijk aan de overkant. Stadsbelang gaat blijkbaar boven wijkbelang. Een aantal woonbootbewoners moet weg voor de bruggen. Omliggende woonboten gaan last ondervinden van het verkeer over de extra bruggen. Dat er geen draagvlak in Rivierenwijk is duidelijk. Er werden wethouder Diepeveen in 2019 2000 handtekeningen tegen de extra bruggen aangeboden. Rivierenwijkers stuurden vele mails aan gemeenteraadsleden, plakten vele gele briefjes en lieten zich horen op voorlichtingsavonden. Daarnaast voerden ze actie. Het door de gemeente ingehuurde onderzoeksbureau Urbanos doet naar mijn idee zeer minimaal onderzoek naar de mening van de bewoners. Waalstraat De geplande extra brug in de Waalstraat zal leiden tot een enorme extra druk op de nu al zwaarbelaste straat. Het is de in- en uitvoegende straat voor het autoverkeer naar en uit de wijk. Iedere morgen en middag is er sprake van een enorme drukte bij de Gertrudisschool op de hoek van de Waalstraat en het Merwedeplantsoen. De van buiten de wijk komende parkerende auto's bezetten de smalle straat. De rotonde met de Rijnlaan leidt nu al tot levensgevaarlijke situaties. Daar worden in de toekomst nog 8000 fietsers (scooters inclui s) aan toegevoegd. Een fietsstraat zal deze zware belasting geenszins oplossen. Hoe gaat de Waalstraat er uit zien in de toekomst? Zijldiepstraat De Zijldiepstraat bezit een knik, komt uit op de Hunzestraat en gaat vandaar naar de Rijnlaan. Wat hebben de geplande fietsers over de extra brug hier te zoeken? Waar will en ze heen? Hoe moeten bovengenoemde straten deze stroom, die in omvang even groot is als de stroom op de bestaande bruggen, veilig verwerken? Knelpunten De gemeente wil knelpunt en opheffen door verspreiding van het fietsverkeer, onder andere bij Albert Heijn aan de Vondellaan. Deze knelpunten zullen absoluut niet worden ondervangen door fietsers door de Rivierenwijk te loodsen. Er ontstaat eerder een aanta nieuwe knelpunten bij de rotonde Waalstraat aan de Rijnlaan en bij gevaarlijke oversteekpunten over de Rijnlaan en de Jutfaseweg. Hoe gaat de uitwerking van alle aannames er uitzien voor mijn bestaande wijk? Hoe zit het met de veiligheid in de Rivierenwijk in de toekomst? Fijnmazig fietsnetwerk In het verleden was het argument voor de geplande extra bruggen dat de nieuwe wijk Merwede op die manier ontsloten moest worden. De laatste maand en lijkt er een ander argument te zijn voor de extra bruggen. Niet de ontsluiting van de nieuwe wijk maar het beoogde fijnmazige fietsnetwerk is de reden om extra bruggen te bouwen. Recreatief fietsen door de Rivierenwijk, ten koste van het woongenot van bewoners. De noodzaak van de bruggen is voor mij nergens aangetoond. Wel wordt mij steeds duidelijker dat het een wens is, die koste wat kost uit gevoerd moet worden. Is het fijnmazige netwerk inmiddels al goedgekeurd door de gemeenteraad? Wat zouden recreatieve fietsers willen vinden in de Rivierenwijk? Afstand tussen de bruggen De bruggen in de Heycopstaat, de Balijebrug en de brug in de Waalstraat beslaan 600 meter: 200 meter per brug. Het uitgangspunt van de, overigens niet wettelijke, CROW waarde wordt hiermee flink overschreden: 300 tot 500 meter afstand tussen twee bruggen. Een richtlijn, geen eis. Wat is de noodzaak van de twee geplande bruggen op deze korte afstanden? Hoe verhoudt zich dat tot de CROW richtlijnen? Wat is de noodzaak van 7 bruggen over 1.7 km, Hoe verhoudt zich dat tot de CROW richtlijn.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
253 (vervolg)	Bestaande fietsroutes De Kanaalweg aan de overkant van het Merwedekanaal is een al bestaande, veilige, zeer snelle fietsroute naar het Centraal Station. Men kan via de Balijebrug naar Station Vaartsche Rijn en verder doorsteken. Vijf extra bruggen, die moeten aanlanden op de Kanaalweg, zullen de organisch ontstane snelle fietsroute doorkruisen en minder veilig maken. Dit betekent geen verbetering van het fietsroutenetwerk maar een verslechtering door optreden-de knelpunten. Waarom wordt een bestaande snelle fietsroute aangetast. Hoe gaat u de door de aanlanding van de extra bruggen ont stane knelpunten voorkómen dan wel oplossen? Er is een voor fietsverkeer uit Nieuwegein organisch ontstaan paadje om de Balijebrug op te rijden. Er blijken mogelijkheden om de Balijebrug makkelijker toegankelijker te maken te bestaan. Verder wordt de lus op dit moment gewoon benut. De brug van Kanaleneiland naar Papendorp (Prins Clausbrug) heeft de afgelopen jaren een lus gekregen zodat fietsers ook op die manier de weg langs het water kunnen bereiken. Waarom is de lus bij de Balijebrug een probleem terwijl er onlangs van hetzelfde principe nog gebruik is ge-maakt? Waarom wordt een makkelijkere opgang aan beide kant en van de Balijebrug niet onderzocht. Groen Door velen is het geringe groen in de wijk aangegeven. Ons geringe groen, het veelgebruikte Merwedeplant-soen, wordt ernstig aangetast door aan landende extra bruggen.Financiën Wie gaat deze miljoenen verslindende, zinloze bruggen betalen? Beweegbare bruggen zijn zowel in aanschaf als in onderhoud peperduur. De gemeente kan met dit geld heel veel écht nuttige dingen doen in de stad. Tot slot. De aannames in de rapporten zijn gebaseerd op niet meer dan een globale indicatie. In Nederland bestaan geen betrouwbare fietsmodellen. Hoe kan men besluiten over extra bruggen met zo'n vergaande impact, gebaseerd op aannames, zonder een draagvlak in de Rivierenwijk, zonder aantoning van de noodzaak van de extra bruggen, zonder onderbouwing met cijfers, zonder onderzoek naar de be-staande bruggen en hun mogelijke uitbreiding. Ik pleit derhalve met nadruk bij u, het college en de gemeenteraadsleden, voor géén extra bruggen in de Waalstraat en de Zijldiepstraat op grond van hierboven benoemde argumenten. Laat de bestaande Balijebrug en Socratesbrug verbindingsbruggen zijn.	
254	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 228a. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 228a.
255	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
256	Graag maken wij, als bewoners van XXX gebruik van de mogelijkheid om onze inspraakreactie en reactie te geven op de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2). Met de uitgangspunten kan bijna niemand het oneens zijn lijkt ons. Een nieuwe stadswijk moet groen en bijna energieneutraal zijn. En je moet er kunnen wonen, spelen, ontspannen, werken, naar school gaan en naar horeca en winkels kunnen gaan. Prima om plaats te maken in de stad voor het groeiend aantal inwoners. Tot zover zijn wij positief. Als er geen auto's op straat staan, moet er voldoende parkeergelegenheid zijn voor bewoners en bezoekers. Onze zorg is dat dit niet voldoende geregeld is en dat in de omgeving de parkeerdruk nog hoger wordt dan deze nu al is. Kunt u aangeven hoe is berekend of er voldoende plek gaat zijn? Maar liefst 5 bruggen voor zo'n relatief klein gebied klinkt ons in de oren als veel. Een klein beetje omfietsen is niet zo'n ramp. Het is zonde dat er woonboten moeten wijken als het niet nodig is. Hoe is berekend of al deze bruggen echt nodig zijn? Het verbeteren van de fietsinfrastructuur vinden we een goed idee. Maar onze zorg is dat de fietsdruk op het zuidelijke deel van de Jutfase-weg groter wordt dan voorspeld. Die 4000 fietsers die uitwaaieren over Hoograven kunnen namelijk eigenlijk maar via 1 route. Wil de Raad bekijkenhoe dit knelpunt kan worden opgelost? We hebben zorg over het kruispunt Jutfaseweg/ Socrateslaan/Zuiderbrug. Dit is nu al onveilig en hier zal alleen maar extra verkeer gaan komen. Wil de Raad bekijken of dit knelpunt opgelost kan worden? De brug bij de Punt is ook noodzakelijk voor de opvang van fietsers uit het westen (Nieuwegein). Is de optie onderzocht om deze stroom via de Liesboschbrug te leiden? En zo ja, waarom is daar niet voor gekozen? De grond van het uiterste gedeelte van de Punt is vervuild. Is dat meegenomen in de plannen? Het gedwongen stoppen van de scouting en de inperking van de mogelijkheden van de roeivereniging staan op gespannen voet met het streven naar een leefklimaat waar gesport kan worden. Wil de Raad bekijken hoe dit knelpunt op te lossen is?	Zie de paragrafen: 2.6.1 Bruggen: nut en noodzaak, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.6 Jutfasepunt, 2.9.1 Lage parkeernorm.
256a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 256. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 256.
257	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
258	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
258b	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
259	Hierbij stuur ik u mijn reactie op de in januari 2020 verschenen Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van fietsbruggen ter hoogte van de Zijldiepstraat. Aantal woningen (10.000+) De recente MER gaat uit van 6000 extra woningen in de drie deelgebieden, waarvan 4000 gepland staan in deelgebied 5, naast de bestaande MAX, PAX en LUX. De Bruggenstudie is echter gebaseerd op de bouw van 10.000 extra woningen in de drie deelgebieden. De studie berekent op grond van I0.000 woningen de noodzaak van 5 extra bruggen in de deelgebieden 4, 5 en 6, waaronder 2 extra in deelgebied 5. Hoe verklaart u het feit dat er niet wordt uitgegaan van het aantal woningen in de nu gepresenteerde MER? Mobiliteit Recente cijfers geven aan dat er in de stad Utrecht geen daling is in autobezit en ondanks de nieuwste ontwikkelingen omtrent elektrische auto‘s is besloten geen tot weinig parkeerplekken te realiseren. Waarom worden alternatieve en innovatieve oplossingen met reële cijfers 0,7 norm niet onderzocht? Betaald parkeren Naast invoering van betaald parkeren in Rivierenwijk is het maar de vraag of er in de toekomst een parkeerplek vrij is. Is invoering betaald parkeren in heel Rivieren wijk echt de enige oplossing? Hoe kunnen jullie ons garanderen dat wij in de toekomst onze auto kwijt kunnen? Bestaande bruggen In februari 2018 werd een motie aangenomen in de gemeenteraad, dat er onderzoek gedaan moest worden naar de mogelijkheden van de bestaande Socrates- en Balijebrug en een eventuele uitbreiding hiervan. Uit dit onderzoek zou moeten blijken of er in de toekomst géén dan wel maximaal 1 extra brug noodzakelijk was. In de verschenen rapporten is nergens sprake van dergelijk diepgaand onderzoek. Waar zijn de resultaten van dit gevraagde onderzoek? Waarop baseert u, zonder dergelijk onderzoek. uw aanname dat de bestaande bruggen moeten worden ontzien door het plaatsen van extra bruggen? Onderbouwing en cijfers Nergens in de gepresenteerde rapporten is een onderbouwing noch daarbij horende cijfers te vinden voor de advisering van de 2 extra bruggen in deelgebied 5. Hetzelfde geldt voor de extra bruggen in deelgebied 4 en 6. De adviezen zijn gebaseerd op aannames voor verkeersbewegingen (waaronder fietsbewegingen) anno 2030. Waarop zijn die aannames gebaseerd? Waarom krijgen gemeenteraadsleden en bewoners de cijfers niet te zien? Waarom worden de mogelijkheden tot een second opinion/alternatief plan geblokkeerd? Hoe kunnen het college en de gemeenteraadsleden op grond van slechts aannames een verantwoord besluit nemen? Aannames van ruim 14.000 fietsers per dag over de Balijebrug en 17.000 over de Socratesbrug in 2030 worden in de rapportage bestempeld als niet wenselijk. Overigens is nergens te vinden dat de bestaande bruggen deze getallen niet aan kunnen. In het plan wordt derhalve gekozen voor een vermindering naar ruim 4.500 fietsers over de Balijebrug en 9.000 over de Socratesbrug. Het verschil wordt ondervangen door 8000 fietsbewegingen door de Waalstraat te laten gaan en 5400 door de Zijl diepstraat via de geplande extra bruggen. Bestaande bruggen, die gebouwd zijn voor fiets- en autoverkeer, worden ontzien door grotere aantallen fietsers door de Rivierenwijk te jagen. Een wijk, die er niet opgebouwd is of kan worden door wat voor aanpassingen ook. Hoe verklaart u dit?	Zie de paragrafen: 2. 4 Milieueffectrapportage (plan-MER), 2.5.2 Innovatieve mobiliteitstrategie, 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen:kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.9 Parkeren, 2.10.4 Openbare ruimte, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
259 (vervolg)	Effecten De effecten op de leefbaarheid in Rivierenwijk van de twee extra bruggen in deelgebied 5 worden nergens genoemd in de rapportage. Een goed functionerende wijk, waar mensen prettig wonen, wordt opgeofferd aan een nieuw te bouwen wijk aan de overkant. Stads belang gaat blijkbaar boven wijkbelang. Een aantal woonbootbewoners moet weg voor de bruggen. Omliggende woonboten gaan last ondervinden van het verkeer over de extra bruggen. Dat er geen draagvlak in Rivierenwijk is duidelijk. Er werden wethouder Diepeveen in 2019 2000 handtekeningen tegen de extra bruggen aangeboden. Rivierenwijkers stuurden vele mails aan gemeenteraadsleden, plakten vele gele briefjes en lieten zich horen op voor lichtingsavonden. Daarnaast voerden ze actie. Het door de gemeente ingehuurde onderzoeksbureau Urbanos doet naar mijn idee zeer minimaal onderzoek naar de mening van de bewoners. Zijldiepstraat De Zijldiepstraat bezit een knik, komt uit op de Hunzestraat en gaat vandaar naar de Rijnlaan. Wat hebben de geplande fietsers over de extra brug hier te zoeken? Waar willen ze heen? Hoe moeten bovengenoemde straten deze stroom, die in omvang even groot is als de stroom op de bestaande bruggen, veilig verwerken? Knelpunten De gemeente wil knelpunten opheffen door verspreiding van het fietsverkeer, onder andere bij Albert Heijn aan de Vondellaan. Deze knelpunten zullen absoluut niet worden ondervangen door fietsers door de Rivierenwijk te loodsen. Er ontstaat eerder een aantal nieuwe knelpunten bij de rotonde Waalstraat aan de Rijnlaan en bij gevaarlijke oversteekpunten over de Rijnlaan en de Jutfaseweg. Hoe gaat de uitwerking van alle aannames er uitzien voor mijn bestaande wijk? Hoe zit het met de veiligheid in de Rivierenwijk in de toekomst? Fijnmazig fietsnetwerk In het verleden was het argument voor de geplande extra bruggen dat de nieuwe wijk Merwede op die manier onts lot en moest worden. De laatste maanden lijkt er een ander argument te zijn voor de extra bruggen. Niet de ontsluiting van de nieuwe wijk maar het beoogde fijnmazige fietsnetwerk is de reden om extra bruggen te bouwen. Recreatief fietsen door de Rivierenwijk , ten koste van het woongenot van bewoners? De noodzaak van de bruggen is voor mij nergens aangetoond. Wel wordt mij steeds duidelijker dat het een wens is, die koste wat kost uitgevoerd moet worden. Is het fijnmazig netwerk inmiddels al goedgekeurd door de gemeenteraad ? Wat zouden recreatieve fietsers willen vinden in de Rivierenwijk? Afstand tussen de bruggen De bruggen in de Heycopstaat, de Balijebrug en de brug in de Waalstraat beslaan 600 meter: 200 meter per brug. Het uitgangspunt van de, overigens niet wettelijke, CROW waarde wordt hiermee flink overschreden: 300 tot 500 meter afstand tussen twee bruggen. Een richtlijn, geen eis. Wat is de noodzaak van de twee geplande bruggen op deze korte afstanden? Hoe verhoud t zich dat tot de CROW richtlijnen? Wat is de noodzaak van 7 bruggen over 1.7 km, Hoe verhoudt zich dat tot de CROW richtlijn? Bestaande fietsroutes De Kanaalweg aan de overkant van het Merwedekanaal is een al bestaande, veilige, zeer snelle fietsroute naar het Centraal Station. Men kan via de Balijebrug naar Station Vaartsche Rijn en verder doorsteken. Vijf extra bruggen, die moeten aanlanden op de Kanaalweg, zullen de organisch ontstane snelle fietsroute doorkruisen en minder veilig maken. Dit betekent geen verbetering van het fietsroutenetwerk maar een verslechtering door optredende knelpunten. Waarom wordt een bestaande snelle fietsroute aangetast? Hoe gaat u de door de aanlanding van de extra bruggen ontstane knelpunten voorkómen dan wel oplossen?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
259 (vervolg)	Er is een voor fietsverkeer uit Nieuwegein organisch ontstaan paadje om de Balijebrug op te rijden. Er blijken mogelijkheden om de Balijebrug makkelijker toegankelijker te maken te bestaan. Verder wordt de lus op dit moment gewoon benut. De brug van Kanaleneiland naar Papendorp (Prins Clausbrug) heeft de afgelopen jaren een lus gekregen zodat fietsers ook op die manier de weg langs het water kunnen bereiken. Waarom is de lus bij de Balijebrug een probleem terwijl er onlangs van hetzelfde principe nog gebruik is gemaakt? Waarom wordt een makkelijkere opgang aan beide kanten van de Balijebrug niet onderzocht? Groen Door velen is het geringe groen in de wijk aangegeven. Ons geringe groen, het veelgebruikte Merwedeplantsoen, wordt ernstig aangetast door aanlandende extra bruggen. Financiën Wie gaat deze miljoenen verslindende, zinloze bruggen betalen? Beweegbare bruggen zijn zowel in aanschaf als in onderho ud peperduur. De gemeente kan met dit geld heel veel écht nuttige dingen doen in de stad. Tot slot De aannames in de rapporten zijn gebaseerd op niet meer dan een globale indicatie. In Nederland bestaan geen betrouwbare fietsmodellen. Hoe kan men besluiten over extra bruggen met zo'n vergaande impact, gebaseerd op aannames, zonder een draagvlak in de Rivierenwijk, zonder aantoning van de noodzaak van de extra bruggen, zonder onderbouwing met cijfers, zonder onderzoek naar de bestaande bruggen en hun mogelijke uitbreiding. Ik pleit derhalve met nadruk bij u, het college en de gemeenteraadsleden, voor géén extra bruggen in de Zijldiepstraat op grond van hierboven benoemde argumenten. Laat de bestaande Balijebrug en Socratesbrug verbindingsbruggen zijn!	
260	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
261	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
262	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 241a. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 241a.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
263	Hierbij geef ik mijn reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van een fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat. Geluidsoverlast Kortgeleden zijn wij verhuisd van Rolderdiephof xxx naar Rolderdiephof xxx. Op ons oude adres was de slaapkamer gepositioneerd op het zuidwesten, met aan de overzijde van het Merwedekanaal de Kanaalweg. Geregeld werden wij midden in de nacht wakker van veelal dronken, krijsende fietsers en bestuurders van scooters. Inmiddels slapen wij nu aan de achterzijde van het pand en hebben we deze geluidsoverlast niet meer. Door uw plannen, komt het fietspad recht onder ons slaapkamer raam te liggen. Dat zal de mate van geluidsoverlast alleen maar doen toenemen. Veiligheid? Kan mijn kind straks nog alleen naar school of de speeltuin lopen als er meer scooters en pedelecs door de wijk sjezen? Kan mijn bejaarde buurvrouw haar hondje nog veilig uitlaten op het voetpad langs het kanaal? Het enige groene speelveld in onze wijk wordt straks doorkruist of afgesneden door een fietspad waar een op aannames gebaseerde en tegenstrijdige hoeveelheid fietsers overheen zullen gaan. Hier een brug, dacht het niet.] De Noodzaak? Waarom is een derde brug hier noodzakelijk als twee bestaande bruggen zo dicht bij elkaar liggen en de nieuwe brug op 200 meter van de bestaande Balijebrug komt? Uit de stukken blijkt dat de noodzaak voor de fietsbrug niet ligt in de nieuwbouwplannen voor de Merwedekanaalzone. De fietsbrug is niet noodzakelijk voor de nieuwbouwplannen in deelgebied 4 en volgens de modellen gebruiken fietsers vanuit deelgebied 5 en 6 deze brug niet. De brug is met name bedoeld voor fietsers uit andere wijken. De brug vermindert de drukte op de Mandelabrug met slechts 6%! Daarbij is aangegeven dat de bestaande bruggen geen knelpunt vormen voor de groei en komen de fietsers weer uit op dezelfde hoofdfietsroutes. De brug draagt volgens het concept ook bij aan de gewenste fijnmazigheid in het fietsnetwerk in Utrecht. Doet niet iedere nieuwe brug die je aanlegt dit? De brug draagt dus mogelijk alleen bij op stadsniveau, maar gaat ten koste van de verbinding in mijn eigen wijk! Op basis van welke criteria? De criteria, en bijbehorende gekleurde bolletjes, die in de Variantenstudie worden gehanteerd laten zien dat de verbetering voor fietsers en voetgangers door de aanleg van de brug t.o.v. het verbeteren van de bestaande bruggen maar 12% is. De criteria zijn daarnaast onvolledig. Een eerlijke vergelijking met enkel een voetgangersbrug is niet meegenomen. Hierdoor zou, zonder dat onze veiligheid in het geding komt, verbinding ontstaan tussen de nieuwe wijk en onze wijk. Ook is vreemd genoeg de impact op onze bestaande wijk niet meegewogen in de criteria, noch in het besluit tot een brug. Hoe kan op basis van oneerlijke en onvolledige criteria en zo'n kleine en subjectieve verbetering de conclusie voor een miljoenen euro kostende brug worden getrokken? Overigens, staat ook in de stukken dat financiële realisatie niet mogelijk is.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 bruggen: impact op de omgeving: Dichterswijk, 2.13 impact op particulieren.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
263 (vervolg)	Hoofdfietsroute die zich door de wijk kronkelt? Volgens de stukken zullen 5.000 fietsers de fietsbrug per etmaal gebruiken. Het CROW en de gemeente geeft aan dat hiervoor een hoofdfietsroute van 6 meter breed asfalt wordt aangelegd. Daarboven op wordt in de stukken gesproken over een eventuele toekomstige tunnel onder het spoor tussen het Ringpark Dichterswijk en de Binnenstad, ter hoogte van de Nicolaas Beetstraat . Als deze tunnel er in de verre toekomst daadwerkelijk komt, zullen er nog veel meer (snelle) fietsers (en brommers/ scooters) door onze wijk gaan rijden. Los van de nog grotere onveiligheid die dan ontstaat, gaat dit nog verder ten koste van de groene wandelverbinding tussen het Ringpark, het Heycopplantsoen en het Merwedeplantsoen. In de eerder genoemde criteria is niet meegenomen wat de invloed van een dergelijke tunnel zou zijn. Die zou zeker van invloed zijn op de kleuren (of numerieke waarden) aangezien er dan veel meer fietsers komen. Ofwel, de procentuele verbetering door de komst van de fietsbrug wordt nog kleiner en waarschijnlijk zelfs negatief. Besluit op basis van? Het model dat is gebruikt om het aantal fietsers op de brug zo zwak te onderbouwen is niet meer dan een globale indicatie, er is in Nederland namelijk geen betrouwbaar fietsmodel. De besluitvorming vindt dus plaats op basis van aannames, terwijl ik zou verwachten dat een besluit pas wordt genomen op het moment dat er of draagvlak, of een bewezen urgentie is. Daarnaast komt de vraag op: welke uitgangspunten de gemeente het zwaarst laat wegen? Er zijn genoeg plaatsten in Utrecht waar bruggen meer dan 500 meter uit elkaar liggen en geen nieuwe brug wordt gepland. Ook worden bruggen in deelgebied 5 afgewezen omdat ze te dicht bij een bestaande brug liggen, terwijl het daar ook over 200 meter gaat . Wat is te dichtbij en wat is te ver uit elkaar? Dit lijken rekbare begrippen zonder basis. Daarnaast wordt te pas en te onpas verwezen naar richtlijnen van het CROW instituut. Terwijl het CROW heel duidelijk maakt dat afstanden of hoeveelheden slechts richtlijnen betreft, verheft de gemeente deze richtlijnen tot eisen. Eerder heeft de gemeenteraad een andere CROW richtlijn, namelijk de omrijdfactor van 1,4, vastgesteld in het Mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen’. Deze vaststelling wordt nu juist weer terzijde gelegd. Als je fietsafstand meer dan 1 km is, draagt de brug bij de 1 kleuren omzetten in numerieke waarden 1-5 (zeer goed/ donkergroen: 5 punten en zeer slecht/rood: 1 punt) Heycopstraat op geen enkele manier bij aan het verkorten van deze omrijdfactor. En het is volgens de onderzoekers juist voor de lange afstanden (fietsers uit andere wijken) nodig om een aantrekkelijke route te creëren. Deze aantrekkelijke routes zijn er dus al binnen de omrijdfactor.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
263 (vervolg)	Vraag aan u Ik verzoek u, het college en de gemeenteraad, op grond van bovenstaande, om: onze nachtrust te respecteren; de wijk en de speelplek voor onze kinderen veilig te houden, zodat Utrechters in de bestaande wijken veilig en leefbaar kunnen blijven wonen; het groen in onze wijk te beschermen en te behouden; de noodzaak van de brug ter hoogte van de Heycopstraat te heroverwegen door een serieuze studie te doen naar het nut en de noodzaak van een hoofdfietsroute dwars door de Dichterswijk, waarbij de draagkracht van en in de wijk en het negatieve effect van de brug en hoofdfietsroute eerlijk worden onderzocht; de planning van de uitwerking van de brug los te koppelen van de besluitvorming over de bouw in de Merwedekanaalzone en uit te stellen tot na de realisatie van de beoogde fietstunnel en de verbeteringen aan de Balijelaan en andere bestaande fietsroutes en kruis punten, zodat een realistisch beeld van de werkelijke belasting van die routes op te maken is. Tenslotte ben ik van mening dat een dergelijke een negatieve invloed heeft op de waarde van onze woning. Mocht u alsnog besluiten om uw plannen met de overweldigende weerstand vanuit onze wijk door te voeren, dan zal ik ook een juridische procedure opstarten met als doel het waardeverlies door de gemeente te laten vergoeden. Graag ontvang ik een inhoudelijke reactie op bovenstaande. Daarnaast ga ik ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.	
264	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 235. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 235.
265	De buurtbewoners van het Hamersplantsoen hebben er voor gezorgd dat wij geïnformeerd werden over de spoedeisende situatie en uiteindelijk op de hoogte waren van “Merwedekanaalzonde de inspraak start” en de “uitnodiging buurtgesprek Hoograven”. Onze inspraakreactie: De inspraakreactie Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2, Deelgebied 6, is voor ons niet accoord. 1. Er is vermeld dat in deelgebied 6 een brug over de Vaartsche Rijn, via de punt waar wij wonen, naar de overkant van het Merwedekanaal de voorkeur heeft in de inspraakreactie. Wij zijn tegen een brug op deze plek over het uiterste puntje van de Jutfaseweg. Zo’n brug zal ernstig bezwarend voor ons en het bedrijf zijn. 2. De inspraakreactien van het Hamersplantsoen, het SUW en de bewoners van Jutfaseweg XX, XX, XXen XX, onderschrijven wij. Deze punten gaan wij niet allemaal herhalen. Deze mensen hebben in korte tijd formidabele inspraakreactien ingediend. 3. Het doet pijn te bemerken dat nu anno 2020 er t.o.v. 1990-2000 niets is veranderd. Ook nu een generatie jonge mensen die zich ernstig zorgen maakt over/plotsklaps geconfronteerd wordt met vrij concrete plannen van de Gemeente Utrecht. Jonge mensen die zich de moeite getroosten om te reageren en nog de hoop hebben de Gemeente Utrecht bij te kunnen sturen. 4. Vanwege die jonge mensen hieronder toch onze inspraakreactie en vragen (ten 1e t/m ten 6e). Een omgevingsvisie is nodig voor de lange termijn en niet ter eigener eer en glorie op korte termijn. 8 jaar aleer met deelgebied 6 gestart wordt, is geen lange termijn voor een stedelijke planning. Maar voor de huidige bewoners in dit gebied is het 8 jaar van hun leven. 8 jaar van hun leven, verknoeit door ondoordachte/megalomane plannen van de Gemeente. Wel/niet, blijven opletten, worden de afspraken nagekomen? Zo mochten ook wij dat ervaren met de aanpak van de bodemvervuiling hier op de Jutfasepunt.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.2 gebruikers kanaal, 2.8.6 Jutfasepunt, 2.16 participatie. Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord, met de uitnodiging voor een individueel gesprek.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
265 (vervolg)	Enkele punten ter toevoeging aan de inspraakreactien buurtgenoten, alsmede vragen onzerzijds. 1e - inspraak/inspraakavonden Op de bezoekersavonden gebeurde hetzelfde als in het verleden al op die avonden gebeurde, men hoort het aan, men wenst de vraag niet te horen en gaat door met het eigen verhaal. Zelfs in de notulen wordt de vraag gewijzigd in het ””eigen verhaal””. Of men doet beloftes. Wie kan er nog op beloftes vertrouwen, als zelfs beloftes op papier al niet nagekomen worden? Van één van de medewerkers Afdeling Milieu en Bodem Utrecht mochten we na de 1e fase bodemsanering, circa 2000, ervaren dat zelfs een 100% zekere toezegging vooraf op papier, achteraf van generlei waarde bleek te zijn. 2e - Rijkswaterstaat Het is niet voorstelbaar dat Rijkswaterstaat akkoord gaat met al die extra bruggen. Mogen we ervan uitgaan dat Rijkswaterstaat akkoord gaat met al deze geplande bruggen? Is het 100% zeker of een vage toezegging? Door de brug over de Vaartsche Rijn/bruggen over het Merwedekanaal wordt de doorgang voor de schepen toch ernstig belemmerd? B.v. vrachtschepen, bierboot, plezierjachten, zeilboten scouting. 3e - de beeldbepalende toegangsweg over het water/Merwedekanaal, via de splitsing bij de Jutfasepunt, tot de Stad Utrecht. De door velen bejubelde entree wordt door de bruggen over de punt teniet gedaan. 4e - ouderen en zorgplicht Men houdt bij de verkeersinrichting van de nieuw te bouwen wijk geen enkele rekening met ouderen (hoewel men tijdens de voorlichting zegt dat wel te doen en het fietsen en wandelen zeer geschikt te vinden voor een oudere). Het zou zinvol zijn om de bedenkers van dit plan een maand te laten functioneren in een “ouderenpak”. Laten die illusionisten die denken dat ze eeuwig mobiel blijven, maar eens in zo’n pak op een fiets zitten en zo’n nieuwe brug laten overrijden. Zelfs met een rollator kom je dan zo’n fietsbrug niet op/over. Het is thans al ondoenlijk voor een oudere het nieuwe Stadhuis in het Centrum te bereiken, maar wij mogen tenminste nog met de auto onze wijk uit. Vitale mensen uit “de geplande nieuwbouwwijk” kunnen bij het ouder worden door de geplande verkeersinrichting die wijk niet meer uit. En dan? Worden die mensen verwijderd, net zoals thans met sommige woonboten gepland wordt? Krijgen die mensen een nieuwe woonplek aangewezen, of moeten die bewoners het -net zo als de woonbootbewoners- ook zelf maar uitzoeken? 5e - bestemmingsplan versus uw plannen om de Jutfasepunt in te richten als fiets- wandelgebied Het plan is een beetje vaagjes. Men kan eruit distilleren dat het laatste deel van de Jutfaseweg vanaf de Socrateslaan tot aan het uiterste puntje t.b.v. de brug uit het voorkeursplan, een fiets-, wandelstraat wordt. Daar gaan wij niet mee akkoord. Ons hele bestaan wordt daarmee definitief vernietigd. 2 Waar zijn de bedenkers van de inspraakreactie mee bezig? Is men niet op de hoogte van de feitelijke situatie en van het Bestemmingsplan? Over de verkeersinrichting en het Bestemmingsplan van de Jutfasepunt zijn in het verleden diverse bijeenkomsten geweest.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
265 (vervolg)	De gehele Jutfasepunt was vroeger een Bedrijvengebied. Nu heeft alleen het laatste stukje van de Jutfasepunt nog een bestemming Bedrijven met wonen en zelfs een deel alleen bestemming Bedrijven. Bedrijven moeten bereikbaar zijn voor auto's/vrachtauto's tot een lengte van 18-20 meter. Zo niet dan volgt er aanzienlijke schade voor de bedrijven. De Bedrijven zijn in het verleden akkoord gegaan met de inrichting tot een 30 km. gebied, met dien verstande dat de Bedrijven ten alle tijde bereikbaar zouden blijven voor vrachtauto's en auto's. Daarmee is bij de inrichting van de straat rekening gehouden. Wij behouden ons in deze alle rechten en weren voor. Punt 6 gaat niet over bruggen, maar punt 6 wordt genoemd i.v.m. de drinkwatervoorziening. Hierover zou het bureau Milieu en Bodem u meer informatie kunnen verstrekken. 6e - de vervuilde grond op de Jutfasepunt, is daar rekening mee gehouden? Dit valt buiten dit onderwerp, maar we noemen het i.v.m. de inspraakreactie van Jutfaseweg XX, XX, XX en XX. We lazen in de inspraakreactie van de Jutfaseweg XX, enz. een opmerking over de vervuilde grond op het uiterste deel van de Punt Die vervuilde grond is er. Dat is bekend vanaf 1990. Door het veel eerdere faillissement van de veroorzaker is de Gemeente Utrecht de probleemhouder geworden. Al met al, is ondanks bodemsanering fase 1 het prob!eem niet opgelost en zouden hier nog steeds luchtmetingen dienen te geschieden. De afdeling Milieu en Bodem weet ongetwijfeld meer over de huidige stand van zaken en over de mogelijke effecten van de bestaande vervuiling op de watervoerende laag waar het drinkwater voor de Stad Utrecht uit verkregen wordt .	
265a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 265. voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 265,
266	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.
267	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 220. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 220.
267a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 220. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 220.
268	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
269	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 259. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 259.
270	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 259. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 259.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
271	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
271a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
272	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
273	Deze inspraakreactie is in lijn met de inhoud van inspraakreactie 141 en aanvullend op inspraakreactie 73. Voor de inhoud van deze inspraakreactie verwijzen we u naar inspraakreactie 141.	Zie de paragrafen: 2.4 Milieueffectrapportage (Plan MER), 2.6 Bruggen, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.5 Hoograven, 2.9.2 Parkeeroverlast, 2.15 Participatie. Specifiek antwoord: Er worden veel (detail)vragen gesteld in deze inspraakreactie. Graag is het project-team Merwedekanaalzone bereid om hier in een persoonlijk (telefonisch) gesprek een nadere toelichting op te geven. De inspreker(s) kunnen via het mailadres: merwedekanaalzone@utrecht.nl het projectteam Merwedekanaalzone bereiken voor een eventuele afspraak.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
274	Bij de plannen heb ik ook een aantal serieuze bedenkingen. Ik som ze hieronder op: Met interesse heb ik de plannen gelezen met betrekking tot de Merwedekanaalzone. De volgende elementen spreken mij zeer aan: • De plannen willen teveel mensen per vierkante meter huisvesten. Dit “mensen stapelen” staat op gespannen voet met de gezonde en duurzame wijk die u voor ogen heeft. • Ik ben op de fiets gestapt en heb een ronde door de stad gemaakt om heel bewust te kijken waar dan de grens ligt van wat ik als een prettige leefomgeving ervaar. Het nieuwe Zijdebalen vind ik te veel opgehokt en te hoog. Hier is ook amper groen. De wooncomplexen aan de Reyer Anslostraat zijn veel prettiger. Ook zie ik in de nieuwe wijk gebouwen als Lux et Pax wel staan. Een deel is 4 verdiepingen hoog, een ander deel 10. Dit in tegenstelling tot Max, 24 verdiepingen de hoogte in en dan ook nog de betonnen look en feel aan de binnenkant geven geen prettige woonervaring. 10 verdiepingen is voor mij dus de max waarbij het concept van laag aan het water en afwisselende architectuur en bouw behouden blijft. • Tevens ben ik er van overtuigd dat 4000 mensen in een wijk van omvang van de Merwedekanaal niet voor niets een normaal gemiddelde is in de steden van Nederland. • Ruimte is één van de elementen die een wijk prettig maakt. Niet elke meter moet volgepland worden. Op de tekeningen staan nergens fietsen geparkeerd, die er onvermijdelijk wel gaan komen. Laat staan dat er ruimte is voor een verhuiswagen voor de deur of een straatfeestje in de eigen straat. • Het plan tot een levendige, gezonde en duurzame stadswijk spreekt mij zeer aan. • Ik vind het goed dat er een mix aan gebouwen en architectuur gepland wordt. Lager aan het kanaal en hoger aan de Europalaan en Overste den Oudenlaan. • Dat de wijk bijna energieneutraal wordt is fantastisch! De groene daken, zonnepanelen, opvang van water en collectieve warmtebronnen zijn de toekomst en het is goed dat deze integraal in de plannen zijn opgenomen. • Prachtig dat er geen auto’s op straat staan. Dit kan niet anders dan een zeer aangenaam straatbeeld gaan opleveren en een veilige omgeving bieden aan bewoners en voorbijgangers inclusief kinderen, ouderen en fietsers. Kort samengevat: Ik kan me vinden in het plan om van de Merwedekanaalzone een stadswijk te maken. Het spreekt me aan dat meer Utrechters op een eigen plek in onze mooie stad kunnen wonen en dan ook nog in een groene en duurzame wijk. U wilt echter teveel. De max van 10.000 woningen gaat niet de wijk opleveren waar u en ik met plezier zouden wonen. De wijk en haar toekomstige bewoners verdienen meer lucht, licht en ruimte. Houd de bebouwing bij max 10 verdiepingen hoog en max 4000 woningen in totaal. De toekomstige bewoners krijgen dan niet enkel een plek om te wonen maar een plek waar ze ook prettig kunnen leven. De stad krijgt de prettige wijk die ze bedoelde en waar ze trots op kan zijn. We kunnen wel meer dan het dubbele aantal mensen op het stuk proppen omdat er woningnood is en we iedereen graag een betaalbare woning gunnen maar als we er over 10 jaar spijt van hebben dan zijn we verder van huis. Gebouwen van meer dan 10 verdiepingen werpen grote schaduwen op zijn directe omgeving. Dit betekent dat alles dat dat staat minder zon en licht krijgt en minder levensvatbaar is. Plekken blijven kaal, nat en vies. Veel hoge gebouwen bij elkaar doen wat met de luchtverplaatsingen. M.a.w. ze creëren tocht, valwinden en een gure wind.	Zie de paragrafen: 2.5 Mobiliteit, 2.9 Parkeren, 2.10 Stedenbouwkundigplan Merwede.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
274 (vervolg)	Ik ben benieuwd waar de auto's blijven. Eerder noemde ik het als een plus dat er geen auto's op straat staan. Maar een planning die er van uit gaat dat in de nieuwe wijk amper iemand een auto bezit, berust op wensdenken. Ik sta achter het plan om zo dicht bij het station het aantal plekken voor auto's heel laag te houden, echter niet zo laag. Niet alleen de plek waar ze wonen (Merwedekanaalzone) maar ook de plek waar ze werken, sporten, familie en vrienden hebben (de rest van Nederland) moet daar op ingericht zijn. Zelf reis ik het liefst met het openbaar vervoer, met name de trein, maar ben ik voor mijn werk geplaatst in een plaats in Drenthe waar ik simpelweg niet voor aanvang werktijd met het OV kan komen. Mijn vriendin werkt in de zorg en dient voor haar diensten ook een eigen auto te hebben. Zelfs mensen die graag willen, zien zich dus gedwongen om een auto te bezitten. We hebben hiervoor in de Neudeflat gewoond vlakbij het Centraal Station met perfect openbaar vervoer maar hebben juist in die periode vanwege het werk, tegen onze eigen planning in, twee auto's moeten aanschaffen. Voor die auto's moet op een of andere manier plek ontworpen worden in de nieuwe wijk anders gaan ze naar de andere wijken en verhogen daar de parkeerdruk. Tevens dient de infrastructuur aangepast te worden voor de extra verplaatsingen. De ontsluiting van 't Goylaan naar de Waterlinieweg is bijvoorbeeld nu al problematisch. Vaker wel dan niet zie ik weggebruikers hier gevaarlijk gedrag vertonen zoals het gebruiken van de busbaan, het verkeerd voorsorteren, op het laatste moment van rijbaan wisselen of de rotonde blokkeren, 't Goylaan is de afgelopen jaren enorm gestegen in ongevallencijfers en op de lijst van gevaarlijkste wegen van Utrecht. Extra verkeersdrukte gaat deze ontsluiting doen dichtslibben. Tegelijkertijd is overal extra asfalt ook zeer onwenselijk, 't Goylaan maar ook de Europalaan zijn juist ingericht als wegen die de hoeveelheid verkeer en bijbehorende overlast van geluid en vervuiling begrenzen. Kort samengevat: Ik kan me vinden in het plan om van de Merwedekanaalzone een stadswijk te maken. Het spreekt me aan dat meer Utrechters op een eigen plek in onze mooie stad kunnen wonen en dan ook nog in een groene en duurzame wijk. U wilt echter teveel. De max van 10.000 woningen gaat niet de wijk opleveren waar u en ik met plezier zouden wonen. De wijk en haar toekomstige bewoners verdienen meer lucht, licht en ruimte. Houd de bebouwing bij max 10 verdiepingen hoog en max 4000 woningen in totaal. De toekomstige bewoners krijgen dan niet enkel een plek om te wonen maar een plek waar ze ook prettig kunnen leven. De stad krijgt de prettige wijk die ze bedoelde en waar ze trots op kan zijn.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
275a	U heeft het voornemen om het gebied langs het Merwedekanaal tussen Villa Jongerius en de A12, de komende jaren te veranderen van een bedrijventerrein in een levendige, gezonde en duurzame stadswijk. Een prima plek voor starters, gezinnen en alleenstaanden met een mix aan huur- en koopwoningen. Met winkels, horeca, werkgelegenheid, scholen en gezondheidszorg om de hoek. De bebouwing staat dichter bij elkaar dan men in Utrecht gewend is, en daarom wordt de openbare ruimte groen en vrijwel autovrij. U zet in op fietsen, op lopen en op goed openbaar vervoer, net als dat u inzet op groene binnentuinen en daken. Er zal een plaats zijn om te spelen, te ontspannen in parken, op pleinen en op straat. Het is uw voornemen om alles te bieden wat van een nieuwe stadswijk wordt verwacht. In dat kader bent u natuurlijk gehouden om alle belangen van alle partijen mee te laten wegen. Het kan bijvoorbeeld niet zo zijn dat de belangen van een “kleine partij” anders of minder wegen dan de belangen van een “grote partij”, maar cliënte kan zich niet aan de indruk onttrekken dat hier in de praktijk niets van terecht is gekomen, en daarom ook dat cliënte bezwaar maakt tegen de totstandkoming van uw plannen. Zoals gezegd, was cliënte eigenaar van een pand aan de Kanaalweg XX. Gehoord hebbend van uw plannen kwam cliënte snel tot de conclusie dat uw plannen niet alleen veelbelovend leken, maar ook dat die plannen mogelijkerwijs geen recht zouden doen aan de rechten en belangen van cliënte. Cliënte was bang dat zij door u, door het collectief, over het hoofd zouden worden gezien bij de ontwikkeling van het plangebied en de omgeving. Het is daarom dat cliënten in een vroegtijdig stadium met de gemeente Utrecht contact hebben gezocht en plannen hebben ingediend om mee te denken bij de invulling van het plangebied en de omgeving. Hierover zijn door of namens cliënte minstens 5 afspraken geweest met u als gemeente, en een overzicht daarvan wordt aan deze brief gehecht (zie bijlage). De conclusie van cliënte was dat zij wel zou moeten betalen, maar er eigenlijk niets voor terug krijgen. De zeggenschap was in feite nul, er zou geen invloed kunnen worden uitgeoefend, cliënte is klein en alle andere partijen binnen het collectief waren groot, bijvoorbeeld professionele beleggers, u als gemeente enz., dus de conclusie was dat cliënte wel zou mogen vergaderen, wel zou mogen betalen, maar er verder niets voor terug zou krijgen. Daar komt nog bij dat u als gemeente daar met een dubbele pet zat, u was immers niet alleen de partij die mee zou ontwikkelen, maar ook de partij die wel of geen vergunning zal verlenen, en dat vonden cliënten in feite een dubieuze dubbele pet. Cliënte had wel een uitgewerkt plan, en heeft zijn plan minimaal 5x gepresenteerd aan de gemeente, en wel tijdens de afspraken die er zijn geweest, zie bijlage. Deze plannen werden bijzonder positief door de gemeente (in wisselende samenstelling) ontvangen. Echter het bleek cliënte al snel dat de aangeboden plannen niet in het totale ontwikkelingsplan werden opgenomen. Het pand van cliënte was binnen elke tekening een “witte vlek”, die m^2 werden niet ingekleurd, het waren m2 waar het collectief niet over kon beslissen, en de eigenaar van die m^2 werd door het collectief ondanks de aan de gemeente gepresenteerde plannen uitgeschakeld. De “meters” waren al verdeeld, dus het had voor cliënte geen enkele zin om met het collectief mee te doen.	Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord. Met de bewoners, bedrijven, gebruikers en initiatieven in het gebied heeft de gemeente persoonlijk contact over specifieke zaken zoals inpassing, bereikbaarheid en bedrijfsvoering.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
275a (vervolg)	De projectontwikkelaars hadden ieder al een eigen aantal m^2 “toebedeeld” gekregen, en van tevoren was bekend dat de kans dat cliënte mee zou mogen ontwikkelen 0% zou zijn. In de MER was aangegeven hoeveel woningen er zouden mogen worden gebouwd, dat aantal was al “verzegd” in het collectief, dat communiceerde u als gemeente, maar dat communiceerde het collectief ook aan cliënte. Sterker nog via potentiële investeerders werd door leden van het collectief (waarin de gemeente Utrecht een dominante positie heeft) medegedeeld dat de kans op ontwikkeling van de betreffende kavel nihil is. Deze woorden zijn letterlijk op deze wijze zo gezegd. Tijdens de laatste vergadering met de gemeente op 1 juli 2019, waar X en de financieel planeconoom van de gemeente Utrecht aanwezig waren, heeft cliënte beide heren geconfronteerd met de uitlatingen van hun medeleden van het collectief en gevraagd of zij daarvan op de hoogte waren. Beide heren keken elkaar aan, maar wilden geen antwoord geven. Voor cliënte en de overige aanwezigen was het gelet op deze reactie overduidelijk dat de kaarten in verband met de ontwikkeling reeds geschud waren. Verder is het zo dat X aan heeft gegeven dat er in het te ontwikkelen gebied hoogte-accenten en laagte-accenten zouden worden aangebracht, en het zal niemand verwonderen dat juist op de plaats waar cliënte het pand had (inmiddels heeft cliënte het pand met forse planschade moeten verkopen), dat juist daar de laagte-accenten zouden komen, precies op de plaats waar de partijen waren gevestigd, die geen onderdeel vormden van het collectief. Verder is het zo dat cliënte jaarlijks een ondernemersbijdrage moest betalen voor de ontwikkeling van het gebied, en ook is het zo dat de WOZ-waarde verplicht moesten worden doorgegeven, en daaruit volgt dat cliënte wel moest meedoen om zo goed mogelijk inzicht te geven in de wijze waarop het te ontwikkelen gebied zou kunnen worden ontwikkeld, daarin is zelfs (financieel) bijgedragen, maar cliënte is categorisch buitengesloten om ook te delen in welk (winst)bedrag dan ook, terwijl ook het meedenken al was verboden, althans dat werd volledig genegeerd en zinloos gemaakt. Hierboven is aangegeven hoe cliënte de totstandkoming van alle huidige plannen en visies heeft ervaren, daar maakt zij bezwaar tegen, daarover wenst cliënte te worden gehoord. Cliënte heeft immers schade ondervonden door de handelingen van u als gemeente, en cliënte wenst daartoe en daarover schadeloos te worden gesteld. De schade is niet alleen ontstaan door de wijze waarop u als gemeente onrechtmatig heeft gehandeld, een wijze die geen recht doet aan goed bestuur, maar voorts is het zo dat door de wijze waarop u heeft gehandeld cliënte genoodzaakt is geweest om het pand te verkopen aan een derde, echter tegen een veel lager bedrag dan waartegen cliënte hadden kunnen verkopen als zij als volwaardig partner van het collectief zou zijn gezien, en al helemaal tegen een veel lager bedrag dan mogelijk was geweest als juist op de plaats waar cliënte het pand had geen laagte-accenten waren gekomen, maar hoogte-accenten. Al met al kan cliënte tot geen andere conclusie komen dan dat zij door de gemeente bewust is benadeeld, en dat daarin is gelegen dat de gehele totstandkoming van het huidige plan/plannen/visies daarom niet in stand kunnen blijven.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
275a (vervolg)	Tot slot merk ik namens cliënte op dat zij ook nog parkeerplaatsen heeft in het huidige ontwikkelingsgebied op/aan/bij het perceel aan de Kanaalweg XX. De panden op dat perceel zijn verkocht, maar de parkeerplaatsen niet. Die parkeerplaatsen behoren nog steeds toe aan cliënte, en dat eigendom wordt ook door cliënte behouden, hetgeen er op neer komt dat cliënte er niet mee akkoord gaat dat de parkeerplaatsen een andere bestemming krijgen dan de bestemming die de parkeerplaatsen thans hebben, waarbij het dus zo is dat cliënte niet wenst dat aan haar eigendom zal worden getornd wat betreft die parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen vertegenwoordigen een (grote) waarde, en het kan niet zo zijn dat door de ontwikkeling van een gebied die waarde op nul wordt gesteld, en dat cliënte achterblijft met niets, juist ook omdat cliënte die parkeerplaatsen op eigen kosten in 1999 heeft moeten aanleggen enz. Concluderend/resumerend merk ik namens cliënte op dat zij bezwaar maakt tegen en tegelijkertijd haar visie geeft op uw plannen om de Merwedekanaalzone tot een nieuwe stadswijk te laten uitgroeien. Namens cliënte is zo goed als mogelijk aangegeven waar haar bezwaren en haar visie op is gebaseerd, maar cliënten is tot nadere toelichting (in een mondelinge behandeling) nader bereid. Cliënte maakt nadrukkelijk bezwaar tegen de gehele omgevingsvisie deel 1 en omgevingsvisie deel 2, tegen het stedenbouwkundig plan Merwede, tegen het beeldkwaliteitsplan Merwede, tegen de plankaart Merwede, alsmede tegen de aanvulling op en invulling van de MER . Cliënte is de mening toegedaan dat de wijze waarop een en ander tot stand is gekomen, in strijd is met de redelijkheid en billijkheid, en het is daarom dat zij haar bezwaar daarover kenbaar maakt, en tegelijkertijd geeft zij haar visie op elk genoemd onderdeel, zodat in de toekomst niet alleen het bezwaar zal worden behandeld, maar ook dat de visie van cliënte in de nader uit te werken plannen zal worden meegenomen. Cliënte behoudt zich het recht voor om haar standpunten nader bekend te maken, uit te breiden en nader te onderbouwen, cliënte is bereid om haar bezwaren mondeling nader toe te lichten, terwijl het tegelijk zo is dat cliënte bereid is om met u als gemeente in conclaaf te gaan om met elkaar nader te spreken over de visie van cliënte. Cliënte maakt aanspraak op vergoeding van haar (advocaat)kosten.	
275b	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 275A. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 275A.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
276	Graag willen wij gebruik maken van de mogelijkheid bezwaar te maken tegen de plannen voor de bouw van fietsbruggen ten behoeve van de Merwedekanaalzone, en met name met betrekking tot de bouw van de bruggen bij deelgebied 6, waarbij het fietspad door het Mr. Hamersplantsoen gepland wordt en vervolgens door de Karperstraat. De druk op de Merwedekanaalzone wordt verlicht door de fietsbruggen, maar u staat niet stil bij de druk die het geeft in de aanpalende wijk Hoograven. Dit is een voor-oorlogse wijk, smalle straten, smalle stoepen, niet gebouwd voor het verkeer anno 2020. We doen het er mee en maken er het beste van. Iedereen schikt een beetje in. Het Mr. Hamersplantsoen is daarbij van onschatbare waarde. Ik schets de voor-oorlogse Karperstraat: Het is een smalle straat met éénrichting verkeer (oost > west), er mag en kan slechts aan één kant geparkeerd worden. Fietsers mogen in beide richtingen gaan. Zij moeten strak langs de stoeprand rijden om te voorkomen dat ze geraakt worden door een tegemoetkomende auto. De Karperstraat is een relatief drukke straat. Het is voor auto's vanaf de Waterlinieweg de enige toegangsweg naar de Vissenbuurt en de Verlengde Hoogravenseweg tussen de 't Goylaan en de Liesbosweg. Er gebeuren met enige regelmaat ongelukken en bijna-ongelukken op de hoek Karperstraat - Verlengde Hoogravenseweg, op de hoek Karperstraat - Julianaweg en op de hoek Karperstraat - Hooft Graaflandstraat. Met name de fietsers zijn de dupe. "Gelukkig" blijft de schade in de meeste gevallen beperkt tot schaafwonden, bloedende hoofdwonden, gebroken polsen en een fiets in de kreukels. Hoe moeten wij het voor ons zien als er dagelijks duizenden fietsers (en bakfietsen, elektrische fietsen, scooters en brommers, ze kunnen allemaal over die bruggen) extra door de Karperstraat komen? NB. Op de grote maquette die we konden zien tijdens de infoavonden bij KanaalSO staan geen huizen in de Karperstraat geprojecteerd. Is dit alvast vooruitlopend op de plannen...? Alternatief voor de fietsbruggen bij Deelgebied 6: - verbreedt en/of verbeter de fietspaden langs de 't Goylaan, die weg loopt linea recta naar NS station Lunetten, - verbreedt de fietspaden langs de Jutfaseweg, die weg gaat linea recta naar NS station Maartse Rijn.Voordelen: 1. enorme kostenbesparing 2. voor iedereen veiliger route langs de 't Goylaan en Jutfaseweg 3. voor de toekomstige bewoners van de Merwedekanaalzone een kortere route zonder bochten 4. geen overlast voor de voor-oorlogse 'nauwe' wijk Hoograven.	Zie paragrafen: 2.5.1 Autonome ontwikkeling: nu al druk op de weg, 2.6 Bruggen, 2.8.5 Hoograven, 2.8.6 over Jutfasepunt.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
277	Mobach kan zich niet vinden in de ter visie gelegde plannen voor de Merwedekanaalzone, omdat, kort gezegd, de bedrijfsactiviteiten van Mobach daardoor in de verdrukking komen. Reeds sinds 1895 werken vijf generaties van de familie Mobach met een team van medewerkers in de historische aardewerkfabriek aan de Kanaalweg. Door de eeuwen heen is de werkwijze niet wezenlijk veranderd. Alle potten en vazen worden nog steeds met de hand gemaakt en ter plaatse tentoongesteld. Het fabriekspand en de bijbehorende arbeiderswoningen hebben de status van Rijksmonument. Mobach heeft geen concrete plannen om op korte termijn de bedrijfsactiviteiten te staken. Zij vindt het, mede gezien de grote historische waarde van het bedrijf voor Utrecht en haar huidige wereldwijde bekendheid als keramiekproducent, onbegrijpelijk dat aan haar bedrijfsactiviteiten in de plannen voor de Merwedekanaalzone geen serieuze betekenis toe lijkt te komen. Dit terwijl een Omgevingsvisie nu juist hét instrument is om de unieke waarden en kenmerken van Mobach vast te leggen en te laten groeien. In het hiernavolgende zullen wij per hiervoor genoemd plan de bezwaren van Mobach tegen deze plannen uiteen zetten. Uiteraard is Mobach graag bereid deze bezwaren nader toe te lichten en met u in overleg te treden. Omgevingsvisie De Omgevingsvisie biedt het ontwikkelperspectief voor de deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwede-kanaalzone en vormt daarmee de basis voor de verdere ontwikkeling van dit gebied. In de Omgevingsvisie staat dat het gebied een relatief dichtbebouwde groene stadswijk moet worden met een grotendeels autovrije openbare ruimte. In aanvulling op het planMER dat was opgesteld voor de Omgevingsvisie deel 1 (Ruimtelijke Agenda) zijn de effecten beoordeeld van een hogere woningdichtheid met een nieuw mobiliteitsconcept waarin wordt ingezet op lopen, fietsen en openbaar vervoer en op het gebruik van elektrische deelauto's en -fietsen ("mobiliteitsconcept"). Dit mobiliteitsconcept zou moeten leiden tot een lagere verkeersgeneratie, waardoor meer woningen kunnen worden gebouwd. In de Omge-vingsvisie wordt echter de huidige bedrijvigheid in het Merwedegebied totaal uit het oog verloren. Voor zover al over bedrijvigheid wordt gesproken, gaat het om creatieve bedrijven waarvoor ruimte moet worden gereserveerd, zoals de beoefening van amateurkunst, een plek voor cultuur- en amateurkunsteducatie (cursusaanbod voor jong tot oud), een presentatieruimte voor podiumkunsten en beeldende kunst en creatieve werkruimten (p. 99 / 100). Mobach kan hier niet onder worden geschaard en uit de Omgevingsvisie blijkt ook niet dat rekening is gehouden met haar bedrijfsactiviteiten. Zij vraagt zich dan ook af of er in de nieuwe plannen eigenlijk nog wel plek is voor het oude ambacht dat zij uitoefent. De Omgevingsvisie geeft hier geen duidelijk antwoord op. Mobach voelt zich daarom genoodzaakt om aan de hand van de verschillende hoofdstukken van de Omgevingsvisie aan uw raad kenbaar te maken welke gevolgen deze visie heeft voor haar bedrijfsvoering.	Zie paragraaf 2.5 over PlanMER. Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraak-reactie ontvangt een persoonllijk antwoord. Met de bewoners, bedrijven, gebruikers en initiatieven in het gebied heeft de gemeente persoonlijk contact over specifieke zaken zoals inpassing, bereikbaarheid en bedrijfsvoering.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
277 (vervolg)	Inleiding en Visie Mobach is gevestigd in deelgebied 5 (circa 28,4 hectare) en dit moet volgens de Omgevingsvisie het gebied worden waar met behulp van het mobiliteitsconcept de grootste woningdichtheid wordt gerealiseerd, namelijk circa 4.000 woningen (p. 16). Afgezien van de vraag hoe deze enorme hoeveelheid woningen zich verhoudt tot de bedrijfsactiviteiten van Mobach (zie hierna onder het kopje “Ruimtelijke Kwaliteit”) is het mobiliteitsconcept zoals dat nu in de Omgevingsvisie gepresenteerd wordt voor de bedrijfsvoering van Mobach de doodsteek. Wij zullen dat hieronder nader toelichten (onder het kopje Mobiliteit). Mobach heeft dit ook al eerder aangegeven in een e-mail aan de toenmalige wethouder, in gesprekken die sinds 2018 met verschillende project- en omgevingsmanagers van de gemeente zijn gevoerd en onlangs nog bij het bedrijfsbezoek van de wethouder, maar haar boodschap is tot op heden niet (goed) gehoord, althans, er wordt niets mee gedaan. Ruimtelijke kwaliteit In hoofdstuk 3 van de Omgevingsvisie staat dat gebouwen, structuren en objecten met cultuurhistorische waarde behouden blijven. De in de deelgebieden 4, 5 en 6 te behouden gebouwen met cultuurhistorische waarde worden expliciet opgesomd (p. 36). Ook het pand van Mobach wordt in dit lijstje genoemd. Volgens de Omgevingsvisie zijn deze gebouwen belangrijk voor de oriëntatie, beleving en herkenbaarheid van het Merwedepark. Ze staan vaak op dynamische plekken en zijn goed bereikbaar. In het Merwedepark markeren ze een bijzondere plek en krijgen ze (waar mogelijk) een bijzonder programma dat voor levendigheid zorgt (p. 39). Uit de tabel op p. 55 volgt dat daarbij moet worden gedacht aan cultuur, horeca en leisure. Met deze insteek wordt alleen de status van Mobach als Rijksmonument erkend, maar wordt er volledig aan voorbij gegaan dat Mobach ook nog gewoon een volledig functionerend bedrijf is dat niet ten dienste staat of kan staan aan het Merwedepark noch aan cultuur, horeca en leisure. Mobach is namelijk niet te vergelijken met Villa Jongerius of het voormalige terrein van de Medicijnenfabriek OPG waar Vechtclub XL zich heeft gevestigd. Aangezien het in haar geval niet om leegstaande bedrijfsbebouwing gaat maar om een volledig functionerende inrichting (in de zin van de Wet milieubeheer) voor het vervaardigen en verkopen van keramiek die 5 dagen per week in bedrijf is, ziet Mobach niet in hoe een bijzonder programma met cultuur, horeca en leisure zich verhoudt tot de bedrijfsactiviteiten waarbij stof en geluid vrijkomen. Impressies van de Merwedekanaalzone waarbij het bedrijfspand van Mobach een horecafunctie is toebedeeld zijn misleidend. In de Omgevingsvisie worden de activiteiten van Mobach in het geheel niet onderkend en lijkt men alleen geïnteresseerd in het bedrijfspand als Rijksmonument. Dat doet geen recht aan de feitelijke situatie en de eigendomspositie van Mobach.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
277 (vervolg)	Mobiliteit In hoofdstuk 4 van de Omgevingsvisie staat dat de openbare ruimte in de Merwedekanaalzone in principe autovrij is. De ruimte is zoveel mogelijk ingericht voor (duurzaam) bewegen en prettig verblijven. Toegang van auto's is strikt gereguleerd. Voor nood- en hulpdiensten en noodzakelijk verkeer (reiniging, onderhoud, vuilnis) blijft de autovrije ruimte toegankelijk. Het overig autoverkeer heeft alleen toegang met ontheffing. Handhaving vindt plaats met kentekenherkenning, ontheffingen worden digitaal verleend (p. 58). Het is echter volstrekt onduidelijk onder welke voorwaarden een dergelijke ontheffing kan worden verkregen en of (medewerkers, expediteurs e.d. en klanten van) Mobach hiervoor in aanmerking komen. Afgezien daarvan, heeft Mobach reeds meerdere malen te kennen gegeven aan de gemeente dat dit systeem voor haar absoluut onaanvaardbaar is en de bedrijfsvoering zal schaden. Daar komt bij dat de route die Mobach nu gebruikt voor haar logistiek straks een van de belangrijkste fietsroutes wordt en dat deze fietsroute wordt gecombineerd met ander gebruik, zoals recreatie. Voor zover leveranciers al toegang kunnen verkrijgen tot het woongebied is dat volgens de Omgevingsvisie afhankelijk van het soort goederen en type voertuig (uitstoot, afmetingen), tijdslot en route door het gebied en beschikbaarheid van overslagvoorzieningen (kluisjes, distributieverzamelpunten) (p. 58).Hierdoor kan Mobach haar bedrijf niet meer uitoefenen, omdat zij op geen enkele manier meer per (vracht)auto te bereiken is. Dit terwijl het bedrijf volledig afhankelijk is van de aanvoer van tonnen klei en andere grondstoffen per vrachtwagen en de afvoer van producten via nationale en internationale expeditiebedrijven. Daarnaast komen er dagelijks afnemers uit binnen- en buitenland naar de showroom van Mobach om keramiek uit te zoeken en direct mee te nemen. De klanten van Mobach kunnen en willen zich niet laten reguleren, juist het spontane komen en gaan zonder afspraak vooraf is een erg belangrijk onderdeel van het bedrijfsconcept. Dit omdat klanten dan, naast hun geplande aankopen, extra keramiek kopen, gebaseerd op de aanwezige voorraad en de uitstraling van de showroom, het aanwezige museum en de charme van de fabriek. Deze extra verkoop vormt een wezenlijk en onmisbaar onderdeel van de totale omzet van Mobach. Verkopen en/ of afhalen van keramiek op afspraak gaat Mobach dus een aanzienlijk deel van de omzet kosten en daar komt nog bij dat klanten zullen afhaken als hun bezoek aan Mobach een erg tijdrovende kwestie gaat worden. Het jaarlijkse Open Huis waarbij particulieren hun aankopen direct meenemen, komt tevens in gevaar. Mobach begrijpt uit het kader op p. 64 van de Omgevingsvisie dat de bevoorrading die nodig is voor het plangebied zoveel mogelijk opgelost moet worden door ruimte te maken in inpandige logistieke hubs. Uit onderzoek zou zijn gebleken dat er 2 inpandige logistieke losplekken voor kleine bestelbussen nodig zijn. Na overslag zou slim, licht en schoon goederenvervoer deze goederen verder het gebied in moeten brengen. Het is Mobach niet duidelijk welk onderzoek hier wordt bedoeld. Er lijkt in ieder geval geen rekening te zijn gehouden met de huidige bedrijvigheid en de bijbehorende logistiek in het gebied, waaronder Mobach. Er lijkt slechts te zijn gekeken naar de te realiseren woningen/woonfunctie van het gebied. Op p. 59 van de Omgevingsvisie staat: 'we bieden de inwoners vanaf het begin een hoogwaardig mobiliteitsconcept met in eerste instantie twee mobiliteitshubs in het gebied, een goed bereikbare voorziening voor parkeren op afstand, wandel- en fietsroutes+ -bruggen en een HOV halte'. Afgezien van het feit dat voor Mobach logistieke diensten tot aan de deur noodzakelijk zijn, hetgeen in de Omgevingsvisie wordt miskend, is voor de bedrijfsvoering de realisatie van 2 inpandige losplekken voor kleine bestelbussen beslist onvoldoende. Tevens liggen deze logistieke hubs te ver van het bedrijf af.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
277 (vervolg)	Er dient ten minste te worden voorzien in een dichterbij gelegen hub voor grotere bestelvoertuigen en vrachtwagens. Mobach heeft dit reeds te kennen gegeven in gesprekken met de gemeente, maar begreep hieruit dat zij een dergelijke extra hub uit eigen middelen zou moeten financieren. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Mobach vindt het onbegrijpelijk dat in een grote gemeente als Utrecht, waar uit concurrentieoogpunt juist ook aan bedrijfsbelangen een belangrijk gewicht zou moeten toekomen, zo gemakkelijk over de bereikbaarheid en bevoorrading van bestaande bedrijven wordt heengestapt. De aanvoer van grondstoffen kan niet plaatsvinden via de hubs die de raad voor ogen heeft. Deze goederen worden namelijk door middel van zware vrachtwagens aangevoerd aan de oostzijde (via de Kanaalweg) op het terrein van de inrichting. Naast inpandige logistieke hubs is volgens de Omgevingsvisie een beperkt aantal laad- en losplekken voor grote vrachtwagens aan de Europalaan mogelijk. Hier mag echter alleen buiten de spits laden en lossen plaatsvinden om de hinder voor fietsers en voetgangers te beperken. Het bevoorradend verkeer moet verspreid over de dag plaatsvinden (maar ook niet na 21.00 uur en voor 07.00 uur). Laad- en losplekken dienen vooraf te worden gereserveerd via een digitaal reserveringssysteem (p. 64). Begrijpt Mobach de Omgevingsvisie goed, dan gaat de aan te stellen ‘mobiliteitsregisseur’ (p. 63) over het toewijzen van tijdsvensters voor laden en lossen in de parkeerhavens, zodat ook dit geen werkbare situatie oplevert voor de bedrijfsvoering van Mobach. Afgezien daarvan is het Mobach onduidelijk hoe zij haar klei/glazuur en overige grondstoffen vervolgens verder moet vervoeren naar haar productielocatie. Uit het onderzoek van LBP Sight (zie hierna onder 1.16) is namelijk gebleken dat de huidige heftrucks die zij gebruikt een overschrijding oplevert van de maximale geluidniveaus van 70 dB(A) etmaalwaarde ter plaatse van de nieuwbouw. De heftrucks kunnen maximaal 1 pallet per rit vervoeren. Bij de levering van 20 ton klei die circa 6 keer per jaar plaatsvindt gaat het dan iedere keer minimaal om 40 transportbewegingen tussen de productielocatie van Mobach en de losplaats. Dit is in de optiek van Mobach veel onwenselijker dan één rit van een vrachtwagen van en naar de productielocatie. Mobach verzoekt de raad om in de mobiliteitsstrategie de bereikbaarheid en bevoorrading van haar bedrijf (en andere bedrijven) in te passen en niet voor dit erg verstrekkende mobiliteitsconcept te kiezen. Een variant waarbij Mobach in ieder geval haar goederen kan aan- en afvoeren door het plangebied heeft de voorkeur. De bereikbaarheid van bedrijven moet worden gegarandeerd. Op de wijze zoals nu voorzien komt het voortbestaan van Mobach in gevaar. Op p. 65 van de Omgevingsvisie gaat het over autoparkeren en staat er dat voor het parkeren voor bestaande bebouwing en voorzieningen in de plint maatwerk wordt toegepast gericht op de ambities (zoveel mogelijk autovrije ruimte). Het is Mobach op grond hiervan niet duidelijk of zij straks nog op haar bedrijfsterrein mag blijven parkeren zoals nu het geval is. Programma In hoofdstuk 5 van de Omgevingsvisie staat dat wordt ingezet op behoud en daar waar mogelijk uitbreiding van de werkgelegenheid, aansluitend bij de snelle groei van de beroepsbevolking in Utrecht. Verder staat er dat wordt ingezet op het voor de Merwedekanaalzone behouden en met een passende ontwikkelstrategie doorontwikkelen van bestaande functies (p. 91). In de wijk ontstaat daarmee een bijzondere mix van wonen, werken en voorzieningen die zorgt voor levendigheid, ontmoeting en werkgelegenheid. Er is geen ruimte voor (nieuwe) grootschalige functies die grote beperkingen (voor wonen) met zich meebrengen vanuit mobiliteit of milieu. Dit is een randvoorwaarde, aldus de Omgevingsvisie. Het is Mobach niet duidelijk hoe de planvormers de inpassing van het bedrijf in deze ‘levendige wijk-visie’ voor zich zien. Enerzijds zorgt Mobach voor de zo gewenste werkgelegenheid in de wijk, anderzijds zorgt haar representatieve bedrijfssituatie wel voor een beperking voor wonen (zie ook hierna onder het kopje “Leefomgeving”) .	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
277 (vervolg)	De bedrijfsvoering van Mobach leent zich thans ook niet goed voor interessante combinaties van functies zoals culturele programmering, podiumkunsten, beeldende kunst, kinderopvang, dagbesteding of stadstuin. Hoe dan ook dienen de bestaande rechten van Mobach te worden gerespecteerd en zal dus in het bestemmingsplan of omgevingsplan voldoende ruimte voor de voortzetting van het bedrijf moeten worden gereserveerd. Mobach ziet dit aspect onvoldoende terug in de Omgevingsvisie. Leefomgeving Verder staat in hoofdstuk 6 van de Omgevingsvisie dat een gezonde en veilige leefomgeving wordt nagestreefd met niet te veel geluidhinder. De nieuwe Merwedekanaalzone moet een uitgesproken gemengd stuk stad worden met een mix van functies die je in weinig andere nieuwe wijken in Utrecht tegenkomt. Wonen en werken moeten elkaar versterken, niet blokkeren. Bewoners moeten straks niet te veel hinder ondervinden en bedrijven moeten in hun bedrijfsvoering niet te veel worden beperkt. Verschillende van de nu in het gebied gevestigde bedrijven zullen hun huidige plek verlaten. Sommige bedrijven blijven en moeten duurzaam worden ingepast (p. 133). Het is Mobach volstrekt onduidelijk of zij met haar huidige bedrijfsactiviteiten in de planvorming wordt ingepast of dat zij behoort tot de bedrijven die uiteindelijk volgens de Omgevingsvisie moeten vertrekken. Hoewel de gemeente Utrecht heeft aangegeven een transparante en open communicatie na te streven, is dit niet wat Mobach tot op heden ervaart. Mobach gaat ervan uit dat een bedrijfsverplaatsing niet aan de orde is, aangezien haar bedrijfsvoering onlosmakelijk is gekoppeld aan de locatie en het huidige pand de benodigde ruimte biedt voor de ovens, de werkplaats, de glazuur- en droogruimte, de showroom e.d .. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan of omgevingsplan zal dan ook moeten worden nagegaan of ter hoogte van de nieuwe woningen een goed woon- en leefklimaat gerealiseerd kan worden. Mobach betwijfelt ten zeerste of dit het geval is. Volgens de Omgevingsvisie betekent de beoogde functiemenging in de plinten langs de Europalaan, aan openbare (plein)ruimten en langs het fietsnetwerk dat in sommige delen van de Merwedekanaalzone kan worden gesproken van een gemengd gebied en moet er geaccepteerd worden dat er in dit gebied straks gevels zijn met overdag een wat hogere geluidsbelasting. Ter compensatie hebben de woningen dan ook een geluidluwe zijde waar je een karakter van een rustige woonwijk vindt. Dit geldt niet alleen voor de hinder door wegverkeer, maar ook voor de hinder door bedrijfsmatig geluid. Bedrijven in een gemengde zone moeten de gevel van de woningen in een nabij gelegen woongebied echter met niet meer dan 45 dB(A) belasten. Een maatregelonderzoek zal soms noodzakelijk zijn om uit te wijzen of dit haalbaar is (p. 133). Hier gaat de Omgevingsvisie eraan voorbij dat in opdracht van de gemeente Utrecht door LBP Sight reeds een akoestisch onderzoek is verricht naar de geluidimmissie van Mobach. Dit heeft geleid tot een rapport gedateerd 27 november 2018. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de huidige geluidbelasting ter plaatse van de woningbouw ruimschoots hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 45 dB(A) etmaalwaarde en de grenswaarde voor het maximale geluidniveau van 70 dB(A) voor de dagperiode. Dit wordt in de Omgevingsvisie niet genoemd. Ook in de variant van het ter inspraak voorliggende plan waarbij alle voertuigbewegingen komen te vervallen (maar waar Mobach zich tegen verzet en zal blijven verzetten) is de geluidbelasting ter hoogte van de nieuwbouw hoger dan de 45 dB(A) etmaalwaarde. De maximale geluidniveaus overschrijden ook dan nog steeds de grenswaarde van 70 dB(A). Woningen in de directe omgeving van Mobach zijn dus in zoverre niet haalbaar. Verder wordt in de Omgevingsvisie verwezen naar de VNG-systematiek voor bedrijven en milieuzonering. In de Merwedekanaalzone wordt deze systematiek volgens de visie met maatwerk toegepast door afhankelijk van de plek (rustig of druk) geluid te beoordelen op basis van een rustige woonwijk resp. een gemengd gebied (p. 135). In de tabel op p. 137 staat evenwel dat nieuwe woningen en andere gevoelige functies buiten de milieucontouren (richtafstanden) van bestaande bedrijfsbestemmingen voor een gemengd gebied blijven. Bij overlap wordt ingezet op maatwerk of verplaatsing.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
277 (vervolg)	De milieucontouren (richtafstanden) die horen bij de bedrijfsactiviteiten van Mobach bedragen volgens de VNG-brochure bedrijven en milieuzonering 10 meter voor geur, 30 meter voor stof en 50 meter voor geluid (voor gemengd gebied). Afgezien van de vraag of de VNG-systematiek voor milieuzonering zo kan worden geïnterpreteerd dat de omgevingstypen rustige woonwijk en gemengd gebied door elkaar kunnen worden gebruikt, afhankelijk van wat de planwetgever het beste uitkomt, is uit het onderzoek van LBG Sight reeds duidelijk geworden dat de woningbouwplannen in ieder geval binnen de milieucontour (richtafstand) voor geluid van Mobach ligt.1 Gelet op de nabijheid van de gesitueerde bouwblokken zoals aangegeven op de plankaart (dichter dan 10 meter bij de perceelsgrens), is aannemelijk dat de woningen ook binnen de milieucontour (richtafstand) voor stof en geur liggen. In de Omgevingsvisie wordt in het geheel niet gemotiveerd hoe geborgd wordt dat binnen de milieucontouren van Mobach beperkingen zullen gelden voor milieugevoelige functies, zodat Mobach haar bedrijfsactiviteiten ongehinderd kan voortzetten. Ontwikkelstrategie Tenslotte leest Mobach in de Omgevingsvisie dat het nog steeds de intentie is om in deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone door te groeien naar in totaal 6.000 woningen met bijbehorend programma van voorzieningen. De planvorming en afspraken met de grondeigenaren hierover zijn in een vergevorderd stadium (p. 174). In de eindsituatie zal de Merwedekanaalzone (deelgebied 4, 5 en 6) 10.000 woningen bevatten. Eerst zal voor deelgebied 5 in een bestemmingsplan voor de 1e fase de 4.000 woningen en bijbehorende voorzieningen (in 2 clusters) juridisch-planologisch worden geborgd. Voor de tweede fase in deelgebied 5 (cluster 3) zal in een later stadium een bestemmingsplan worden opgesteld (p. 176). Mobach kan zich niet aan de indruk onttrekken dat hiermee de conclusies van het planMER (vastgesteld op 8 februari 2018) worden omzeild. Hieruit volgt immers dat bij een verkeersarm ontwerp het vooralsnog mogelijk is om 6.000 woningen in zijn totaliteit in de gehele Merwedekanaalzone toe te voegen, ervan uitgaande dat de bestaande functies in het gebied allemaal verdwijnen met uitzondering van enkele recent gerealiseerde complexen. De ambitie om een maximaal programma van 9.000 woningen in de toekomst mogelijk te maken geeft volgens de planMER dilemma's op het gebied van verkeer, geluid en gezonde verstedelijking. Hiervoor zijn aanzienlijke aanvullende maatregelen nodig zoals extra investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer of aanpassingen bij de kruispunten en de aansluiting op de A 12. Hierin voorzien de ter inzage gelegde plannen niet. Mobach vindt de Omgevingsvisie in zoverre misleidend omdat hierin wordt voorgespiegeld dat de stap naar 6.000 woningen in deelgebied 5 nog steeds kan worden gemaakt en dat de ambitie van 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone daadwerkelijk kan worden gehaald. Dit is echter uiterst onzeker. Het stedenbouwkundig plan Merwede In het stedenbouwkundig plan worden de intenties en doelstellingen uit de Omgevingsvisie afgewogen en concreet gemaakt voor Merwede (Merwedekanaalzone deelgebied 5). Hoewel de begeleidende tekst bij de terinzagelegging van dit plan het doet voorkomen alsof alle grondeigenaren in dit gebied het plan samen hebben gemaakt en hebben afgestemd op de Omgevingsvisie, wil Mobach benadrukken dat zij bij de totstandkoming ervan niet is betrokken. Daarom geven wij hier namens Mobach een eerste reactie op het voorlopig ontwerp, waarbij de hoofdstukindeling van het plan zullen aanhouden.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
277 (vervolg)	Mobiel Merwede Mobach leest in het stedenbouwkundig plan dat haar werknemers, die van buiten Merwede komen, straks op afstand dienen te parkeren omwille van de verkeersreductie (p. 32). Er zijn alleen parkeerabonnementen voor bewoners of deelauto's en geen uitrijkaarten of kortingskaarten voor bedrijven beschikbaar, behalve als het managementsysteem in luwteperiodes voldoende ruimte ziet. Wanneer die luwteperiodes te verwachten zijn, wordt verder niet uitgewerkt. Parkeren door werknemers in het gebied gebeurt slechts op incidentele basis en veelal buiten de spits (als betalende bezoeker) aldus het stedenbouwkundig plan. Dit is voor Mobach onacceptabel. Het is voor haar bedrijfsvoering van essentieel belang dat dagelijks circa 5 auto's van medewerkers toegang hebben tot Merwede. Aangezien bewoners zich overdag veelal buiten het gebied bevinden, valt niet in te zien waarom de medewerkers van Mobach op dat moment geen gebruik zouden kunnen maken van de parkeervoorzieningen. Bezoekers faciliteren in de parkeergarages in het gebied is volgens het stedenbouwkundig plan wel mogelijk. Vanwege de ontwikkeling van Merwede als stadswijk wordt uitgegaan van een bezoekersaandeel bij wonen van 0, 1 parkeerplaats per woning. Het is niet duidelijk hoe wordt omgegaan met de bezoekers van Mobach. In de visie op afvalverwerking op hoofdlijnen (p. 36) wordt helaas niet ingegaan op het ophalen van bedrijfsafval. Indien het de bedoeling is dat ook voor bedrijfsafval gebruik zal worden gemaakt van de perscontainers in de bouwblokken, dan merkt Mobach hierbij op voorhand op dat dit voor haar niet werkbaar is. Mobach heeft keramiekafval dat wordt verzameld in een grote afvalbak. Deze wordt 1 x per jaar opgehaald en vervangen voor een nieuwe bak. Dit moet mogelijk blijven. Daarnaast wordt glazuurafval binnen verzameld in een bigbag en dit wordt ongeveer 2 keer per jaar opgehaald. Ook dit moet mogelijk blijven om de voortzetting van de bedrijfsactiviteiten van Mobach te kunnen garanderen. Volgens het stedenbouwkundig plan wordt Merwede een autovrij leefmilieu, maar zijn uitzonderingen voor logistiek verkeer onvermijdelijk. Mobach is het daarmee eens. Vervolgens wordt echter gekozen voor een concept met rond de Europalaan geclusterde laad- en losplekken die gereserveerd dienen te worden via een reserveringsysteem en een logistieke hub voor servicelogistiek en pakketleveringen. Voor logistieke stromen zou volgens het plan namelijk een omslag mogelijk zijn op duurzamer, kleinschaliger vervoer; omdat het om kleinere goederen (materiaal en pakketjes) zou gaan. In de logistieke hub kan dan de overslag plaatsvinden naar kleinschalig zero emissie vervoer (zoals cargobikes), dat in aanmerking komt voor een ontheffing in het autovrije gebied (p. 37). Hierbij wordt echter miskend dat bij Mobach dagelijks pallets en grote dozen en goederen worden geladen en gelost. Door de afmetingen van de oven kan keramiek met een hoogte van één meter vijfenvijftig en een diameter van één meter twintig gebakken worden. Met de logistieke stroom van haar bedrijfsvoering wordt in het stedenbouwkundig plan totaal geen rekening gehouden. Verder wordt op pagina 37 in stedenbouwkundig plan omschreven welke logistieke stromen toch het gebied in moeten, in weerwil van het inrijverbod voor het autovrije gebied. Per logistieke stroom is het mogelijk om een ontheffing aan te vragen. Wat de voorwaarden zijn om een dergelijke ontheffing te verkrijgen en hoe lang deze geldig is, wordt echter niet duidelijk. Volgens het stedenbouwkundig plan komen voor de dynamische ontheffing bevoorradingsverkeer ten behoeve van retail en horeca in het gebied, thuisbezorging van dagelijkse boodschappen, maaltijdbezorging, verhuisdiensten en specifieke levering van grote goederen in aanmerking. Mobach verzoekt om ook in aanmerking te komen voor een ontheffing gedurende de dagen en tijden dat zij in bedrijf is. Ten behoeve van de aanvoer van klei/glazuur en overige grondstoffen alsmede het laden en lossen van pallets/dozen door internationale expeditiebedrijven is zij immers afhankelijk van een logistieke stroom die het gebied in moet kunnen.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
277 (vervolg)	En zoals reeds aangegeven in paragraaf 1.7, is Mobach voor haar bedrijfsvoering afhankelijk van de spontane verkoop van keramiek aan klanten die in het gebied moeten kunnen komen met hun auto. Gemengde stadswijk. In hoofdstuk 4 van het stedenbouwkundig plan staat dat er voor is gekozen om een tweetal gebieden, bronpunten genoemd, te accentueren met een hoge concentratie van stedelijke functies en voorzieningen. Zo is park Transwijk een belangrijke kwaliteit voor Merwede. Het plein en de zone nabij het park vormt samen met de oostwestfietsverbinding het tweede bronpunt: het Parelsnoer. Hier kunnen functies komen zoals een bijzonder hotelconcept, supermarkt, bijzondere detailhandel, horeca, co-werking concepten en een sportschool. Andere mogelijke functies die dit gebied versterken staan in de tabel op pagina 73 (zie p. 63). Afgezien van het feit dat er geen tabel staat op pagina 73 van het stedenbouwkundig plan, merkt Mobach op dat haar bedrijf precies in dit bronpunt gelegen is. Zij ziet niet hoe haar huidige bedrijfsactiviteiten kunnen worden ingepast in het Parelsnoer en hoe deze zich verhouden tot bijvoorbeeld een hotel en een hoge concentratie van commerciële en dienstverlenende functies. Het stedenbouwkundig plan is op dit punt onvoldoende duidelijk. Verder staat op pagina 69 onder het kopje Kanaaloever dat de industrie in Merwede van oudsher is gericht op het kanaal. Dat geldt niet voor Mobach. Weliswaar is het monumentale gebouw van Mobach ingepast en een aantal andere woningen en voorzieningen waar het plan zich omheen heeft ontwikkelt, maar van een inpassing van haar bedrijfsactiviteiten is volstrekt geen sprake. Groen domein In hoofdstuk 5 van het stedenbouwkundig plan staat dat ter hoogte van de bestaande (industriële) gebouwen het Fietsdepot en Mobach twee bredere parkdelen komen van ongeveer een hectare per stuk. Hier komen tevens de oost¬westverbindingen en de oversteekplekken over het Merwedekanaal. De programmatische druk op de parkruimten is hoog. Hier bevinden zich onder meer het schakelstation en gasstation van Stedin in het noordelijke park en in het zuidelijke park een bestaande tweekapper met tuin. Goed inpassen hiervan en doordacht omgaan met het programma van deze locaties is gewenst (p. 96). Hoewel Mobach zich kan voorstellen dat op deze locatie een groen domein wordt ontwikkeld, merkt zij op dat de tweekapper waaraan gerefereerd wordt een rijksmonument betreft. Het betreft de arbeiderswoningen behorende bij de fabriek van Mobach die vanwege hun cultuurhistorische waarde als onderdeel van het complex van Mobach als rijksmonumentwaardig zijn aangemerkt. Goed inpassen van niet alleen de bedrijfsbebouwing van Mobach, maar ook van haar activiteiten en van deze arbeiderswoningen in het Merwedepark is derhalve niet gewenst, maar noodzakelijk. Coulissestad In hoofdstuk 6 van het stedenbouwkundig plan worden de stedenbouwkundige principes en spelregels voor de bebouwing verder uitgewerkt. Mobach leidt uit de plattegrond op pagina 117 af dat de bebouwing vrijwel tegen haar bedrijfsbebouwing aan is gesitueerd en dat op gebiedsniveau de maximale hoogte van west naar oost iets afneemt; van 12 bouwlagen aan de Europalaan en Koningin Wilhelmina laan, 10 bouwlagen in het dwaalspoor tot maximaal 8 bouwlagen aan het Merwedepark. Het valt Mobach op dat bij het bepalen van de stedenbouwkundige principes en spelregels geen rekening is gehouden met de vergunde bedrijfsactiviteiten van Mobach (die kunnen leiden tot geluidsoverlast of de uitstoot van verbrandingsgassen). Deze activiteiten maken volgens Mobach dat de woongebouwen zoals nu voorzien, op zo'n korte afstand en met een zodanige hoogte, niet haalbaar zijn op deze locatie. Mobach wenst haar bedrijfsvoering ongehinderd te kunnen voortzetten en dat haar bestaande rechten worden gerespecteerd.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
277 (vervolg)	Adaptief plan In hoofdstuk 7 van het stedenbouwkundig plan staat het samenwerkingsmodel bij de transformatie van Merwede centraal staat. In Merwede bevinden zich enkele percelen die geen eigendom zijn van het “Eigenarencollectief Merwede”. Het betreft onder andere het eigendom van Mobach. Volgens het stedenbouwkundig plan wordt met de eigenaren gesproken over de wijze waarop met deze percelen moet worden omgegaan in relatie tot de plannen voor Merwede. Mogelijk leiden deze gesprekken tot het op onderdelen aanpassen van het Stedenbouwkundig Plan. Mobach heeft het tot op heden niet zo ervaren dat daadwerkelijk in overleg met haar naar een oplossing voor de inpassing van haar bedrijfsactiviteiten in de plannen wordt gezocht. De pogingen van de ontwerpers zijn er veeleer op gericht om de bedrijfsvoering van Mobach aan te passen aan de ambities voor het gebied, zonder dat rekening wordt gehouden met de daadwerkelijke bedrijfsactiviteiten. Sterker nog, op pagina 154 staat letterlijk dat in het stedenbouwkundig plan op de bedrijfslocatie van Mobach een park is voorzien waarbij (enkel) de monumentale panden zijn ingepast. Het wensbeeld is volgens het stedenbouwkundig plan dat Mobach op termijn (periode van 5 tot 10 jaar) de bedrijfsvoering zodanig inricht dat het past binnen de ambities en uitgangspunten van het plan. Hier is dus helemaal geen sprake van samenwerken, maar van het eenzijdig opleggen van de wil van de planwetgever en de ontwikkelaars van het gebied. Een andere optie is volgens het stedenbouwkundig plan dat de productie van keramiek wordt verplaatst. De karakteristieke panden geven de mogelijkheid om Merwede en het daar geprojecteerde park een unieke signatuur en identiteit te geven: denk bijvoorbeeld aan een invulling met expositie/showroom/winkel van Mobach, horeca, culturele activiteiten, etc., aldus het stedenbouwkundig plan. Het verplaatsen van de productie is voor Mobach echter onbespreekbaar en dat heeft zij ook reeds aangegeven in de gesprekken die met de gemeente zijn gevoerd. Aanvulling op het planMER Op 8 februari 2018 heeft uw raad de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, Ruimtelijke agenda met bijbehorend planMER (bestaande uit deel A en deel B van 6 juni 2017 en een oplegnotitie van 4 oktober 2017) vastgesteld. De aanvulling is opgesteld om aandacht te schenken aan de in het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage van 17 oktober 2017 gesignaleerde aandachtspunten en te voorzien in de benodigde milieu-informatie voor de besluitvorming gekoppeld aan de Omgevingsvisie deel 2. Mobach wil hieronder graag een aantal aspecten aan de orde stellen die haar opvallen aan de aanvulling op het planMER. Wederom houden we hierbij de hoofdstukindeling van het bewuste document aan. een nieuw licht is komen te staan. Hoewel in het oorspronkelijke planMER een passende beoordeling is uitgevoerd en vastgesteld en op grond van die passende beoordeling is geoordeeld dat er geen sprake is van significante effecten op Natura 2000 gebieden, is het maar zeer de vraag of die conclusie anno 2020 nog steeds standhoudt. Inmiddels is immers duidelijk geworden binnen welke juridische kaders een dergelijke passende beoordeling moet worden uitgevoerd. Zo zijn aan ‘extern salderen’ strikte voorwaarden verbonden en moet daarbij worden getoetst aan de beleidsregels van het bevoegd gezag. De provincies hebben op 12 oktober 2019 beleidsregels gepubliceerd over extern salderen. Een omgevingsplan of bestemmingsplan kan pas worden vastgesteld als de gemeenteraad uit de passende beoordeling de zekerheid heeft verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet zal aantasten. De destijds opgestelde passende beoordeling voldoet kennelijk niet aan de criteria uit de voornoemde PAS-uitspraak van 29 mei 2019; deze wordt niet voor niets blijkbaar nog dit voorjaar geactualiseerd en toegevoegd aan de aanvulling van het planMER. Hierbij zal gebruik worden gemaakt van de nieuwste verkeersgegevens uit het VRU 3.4 en de nieuwe Aerius-tool berekening, zo begrijpt Mobach.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
277 (vervolg)	Tot die geactualiseerde passende beoordeling er is, kan de aanvulling op het plan MER en de Omgevingsvisie waar deze betrekking op heeft dus niet worden vastgesteld, omdat onduidelijk is of de woningbouwplannen een risico meebrengen op schade aan Natura 2000-gebieden. Luidt de conclusie van de geactualiseerde passende beoordeling dat er toch nog een risico bestaat, dan zal ook de zogenaamde ADC-toets nog moeten worden doorlopen. 2 Verder begrijpt Mobach niet hoe op pagina 21 en 22 tot de conclusie wordt gekomen dat het effect van de plannen op de cultuurhistorische waarden positief is. Als in de Merwedekanaalzone uiteindelijk 10.000 woningen komen, dan betekent dit immers dat de huidige bedrijfsactiviteiten van Mobach onmogelijk kunnen worden uitgeoefend en dat dit 125-jaar oude, belangrijke cultuurhistorische bedrijf uit het gebied zal moeten verdwijnen. Mobiliteit De essentiële randvoorwaarden voor het mobiliteitsconcept die op 23 t/m 25 zijn opgenomen, gaan eraan voorbij dat afsluiting van het gebied voor auto's (met uitzondering van hulpdiensten) voor Mobach niet werkbaar is. Mobach heeft dat hiervoor ten aanzien van haar bezwaren tegen de Omgevingsvisie reeds uiteen gezet. Om herhaling te voorkomen volstaat zij hier met een verwijzing naar paragraaf 1.6 t/m 1.11. Gezondheid Verder staat in paragraaf 7.4.3 van de aanvulling op het planMER dat de vestiging van Mobach, een aardewerkfabriek in een historisch pand, blijft gehandhaafd. Het gaat in alle gevallen (ook in geval van Mobach) om activiteiten die vallen onder het Activiteitenbesluit A en B. De milieuruimte van deze activiteiten zou niet worden ingeperkt door de woningbouw.	
278	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
279	Begin januari heeft de gemeente Utrecht de concept Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2: Ruimtelijke Agenda d.d. 17 december 2019 (hierna: de Omgevingsvisie) ter inzage gelegd. Daarbij is de gelegenheid geboden om van 30 januari tot en met 11 maart 2020 te reageren. De Wilhelminagroep Zeeverkenners maakt graag gebruik van de gelegenheid te reageren op de Omgevingsvisie. Wilhelminagroep Zeeverkenners De Wilhelminagroep zeeverkenners is met ruim 150 (jeugd)leden de grootste zeeverkennersvereniging van de stad Utrecht. tedere zaterdag komen de varende speltakken bij elkaar in ons clubhuis aan de Verlengde Hoogravenseweg 19. In het vaarseizoen (april t/m oktober) gaan zij het Merwedekanaal op waar zij leren zeilen, roeien en wrikken. In de wintermaanden voeren zij onderhoud uit aan de lelievletten en wordt aandacht besteed aan de theoretische kant van het roeien/zeilen. Het Merwedekanaal heeft een verbinding met het waternetwerk , hetgeen essentieel is voor de activiteiten van de Wilhelminagroep Zeeverkenners: de zeeverkenners kunnen met hun eigen boten (lelievletten) naar andere locaties varen zoals kampen. In de stad Utrecht is geen andere locatie met de combinatie van oefenruimte op het water en verbinding met het waternetwerk. Voor meer informatie over (de activiteiten van) de Wilhelminagroep Zeeverkenners verwijzen wij naar het document 'Waterscouting Utrecht' dat in december 2019 door de vier zeeverkennersgroepen gezamenlijk is opgesteld voor de gemeente Utrecht, en dat als bijlage bij deze brief is gevoegd.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.2.2 Zeeverkenners. Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord. Met de gebruikers van het kanaal zoals de zeeverkenners en de roeiers heeft de gemeente persoonlijk contact.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
279 (vervolg)	Gevolgen van plannen in de Merwedekanaalzone voor de zeeverkennergroepen In de Omgevingsvisie zijn in deelgebied 6 twee bruggen opgenomen: een nieuwe (dubbele) fietsbrug van deelgebied 6 naar de Jutfasepunt en vanaf daar door naar de Karperstraat, en een nieuwe brug ter hoogte van de Overijssellaan. De bruggen die zijn gepland in deelgebied 6 hebben grote gevolgen voor de zeeverkennersgroepen die gevestigd zijn aan het Merwedekanaal tegenover deelgebied 6, waaronder de Wilhelminagroep Zeeverkenners: wanneer deze bruggen worden gerealiseerd wordt het vaargebied zodanig ingeperkt dat zeilactiviteiten onmogelijk worden en ook de andere activiteiten ernstig worden belemmerd. Indien deze bruggen worden gerealiseerd betekent dit dat de zeeverkennersgroepen hun activiteiten niet kunnen voortzetten op het Merwedekanaal. Aangezien er in de stad Utrecht geen andere locatie is waar de zeeverkennersgroepen hun activiteiten kunnen uitvoeren betekent dit het einde van waterscouting in Utrecht. In de huidige situatie kan gezeild worden tussen de Socratesbrug en de Liesboschbrug. De lelievletten kunnen met staande mast onder de A12-brug doorvaren, maar bij de extra fietsbruggen die de gemeente voor ogen heeft zal dit niet mogelijk zijn. De fietsbruggen zullen weliswaar beweegbaar worden maar de ruimte tussen deze bruggen is zo beperkt dat daar feitelijk niet gezeild zal kunnen worden. Bovendien nemen de bruggen de wind weg en zullen er zeker op heeft, namelijk een autoluwe wijk waar de fiets en het openbaar vervoer de belangrijkste vormen van vervoer zijn, in de praktijk zal werken. Nut en noodzaak van extra bruggen in deelgebied 6 staat op dit moment niet vast. In de Omgevingsvisie wordt echter wel at uitgegaan van vijf extra bruggen, waarvan twee in deelgebied 6. Wij verzoeken de gemeente om, gelet op de onzekerheden ten aanzien van nut en noodzaak van twee extra bruggen in deelgebied 6 en de ingrijpende gevolgen die deze bruggen hebben voor de zeeverkennersgroepen en de andere gebruikers van het Merwedekanaat, deze twee extra bruggen achterwege te laten en zich te richten op het verbeteren van de bestaande Socratesbrug. Mocht in de toekomst blijken dat de Socratesbrug onvoldoende mogelijkheden biedt voor de ontsluiting van deelgebied 6 dan verzoeken wij de gemeente om de door ons voorgestelde vijfde variant te onderzoeken: extra fietsbrug direct tegen de A12-brug. De Nassau sleept onze vletten (13 zeilboten). De sleep heeft dan een lengte van ca. 200 meter Slot De Zeeverkennersgroepen kennen een lange historie in Utrecht en zijn een verrijking voor de stad. De waterstad die Utrecht is, biedt hiermee aan zijn jonge inwoners de mogelijkheid op het water te vertoeven, kennis te maken met watersport en maakt onderdeel uit van de diversiteit van activiteiten in de stad. Het zou zeer spijtig zijn als de stad Utrecht deze activiteit verliest voor de ontsluiting van een gebied waarvan nog onzeker is of en hoe het wordt ontwikkeld en waarvoor bovendient geldt dat er alternatieven zijn voor de ontsluiting.	
280	De inhoud van deze inspraakreactie is hetzelfde als inspraakreactie 259, met toevoegingen: er ontstaat een aantal nieuwe knelpunten bij de rotonde Waalstraat aan de Rijnlaan en bij gevaarlijke oversteekpunten over de Rijnlaan en de Jutfaseweg en bij de Gertrudisschool op de hoek van de Waalstraat met de Merwedekade. Het Merwedeplantsoen is een mooi en vrijwel enig stukje groen in de wijk! Ik pleit derhalve met nadruk bij u, het college en de gemeenteraadsleden, voor geen extra bruggen in de Zijldiepstraat en de Waalstraat op grond van hierboven benoemde argumenten.	Zie de paragrafen: 2.5 Mobiliteit, 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8 Bruggen: impact op de omgeving, 2.8.1 Woonboten, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.9 Parkeren.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
281	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
282	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
283	Bij deze wil ik als inwoner van de Rivierenwijk gebruikmaken van de mogelijkheid van bezwaar tegen de bouwplannen voor de Merwedekanaalzone, en wel specifiek tegen de plannen voor de bouw van voetgangers -/fietsbruggen over het Merwedekanaal tussen de Rivierenwijken deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone (MWKZ). Uit de 'beschikbare rapporten maak ik op dat deze extra bruggen het volgende ten doel hebben: 1) Voor de inwoners van de Rivierenwijk: dichterbij brengen van Park Transwijk 2) Voor de inwoners van deelgebied 5 MWKZ: ontsluiting van de Rivierenwijk (bijdragen aan het stimuleren van korte recreatieve wandelrondjes als ook dichterbij halen van winkelcentra Balijeplein en Smaragdplein) 3) Voor de inwoners van deelgebied 5 MWKZ: een kortere route richting trein (station Vaartsche Rijn) en de binnenstad Op deze beoogde voordelen is wel een en ander af te dingen. Ad 1) Rivierenwijkers zijn niet georiënteerd op Park Transwijk. Toen ik - tot enkele jaren geleden - nog met enige regelmaat bij kinderboerderij Eilandstede kwam zag ik daar vrijwel nooit bekende gezichten uit onze wijk, terwijl dat park toch ook in de huidige situatie niet moeilijk te bereiken zou zijn. Voor een korte wandeling in de wijk wordt eerder gebruikgemaakt van de Merwedekade. Het voordeel van extra voetgangers /fietsbruggen over het Merwedekanaal is voor Rivierenwijkers zeer beperkt en komt op mij eerder over als een "verkoopargument" dat de pijn van de nadelen voor de bewoners van deze wijk moet verzachten dan dat het werkelijk steekhoudend is. Ad 2) Korte recreatieve wandelrondjes zouden in de Rivierenwijk ofwel over de groenstrook aan de Merwedekade moeten gaan die maar een heel smal paadje kent en dus niet op grotere stromen mensen berekend is, of grotendeels over de Rijnlaan wat de overlast in de Rivierenwijk zou vergroten (voor de vormen van overlast zie hieronder). Er is nu al weinig groen in de Rivierenwijken het is geen goed idee als dat met nog een grote groep mensen erbij gedeeld moet worden. Wat de winkelcentra betreft: Balijeplein is vanuit deelgebied 5 via de bestaande Balijebrug vrijwel zonder omweg te bereiken. Het Smaragdplein is voor bewoners van deelgebied 5 letterlijk ver gezocht - het gebruik van winkels binnen de MWKZ, winkelcentrum Kanaleneiland en voor speciaalzaken de binnenstad ligt veel meer voor de hand. Ad 3) De weg vanuit deelgebied 5 naar station Vaartsche Rijn en verder in deze richting, waarbij de Rivierenwijk dus louter doorkruist wordt, wordt door een brug die op de Waalstraat aansluit wel iets korter, terwijl de tweede brug die op de Zijldiepstraat aansluit in dit verband wel erg weinig toevoegt.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4. Rivierenwijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
283 (vervolg)	Al met al komt het plaatsen van extra voetgangers- /fietsbruggen over het Merwedekanaal erop neer dat de verkeersdruk die door de komst van vele duizend nieuwe inwoners aan de westkant van het Merwedekanaal wordt veroorzaakt (denk ook aan bezoekers die naar deelgebied 5 toe willen) als het ware met een gieter over de Rivierenwijk verspreid wordt. Dat is om twee redenen onverstandig: 1) De Rivierenwijk is er niet voor berekend. Het stratenplan, de afmetingen van de wegen, de breedte van het wandelpad langs de Merwedekade - niets is toegerust om als doorgangsroute voor grote groepen fietsers te fungeren. Met alle problemen voor de verkeersveiligheid bij kruis- /oversteekpunten van dien. 2) Het geeft overlast voor de Rivierenwijkers, zoals sluipverkeer van mensen die hun auto in de wijk willen parkeren of iemand willen afzetten met als bestemming deelgebied 5, meer zwerfafval (voor mij nu al een van de grootste .ergenissen), toenemende drukte en verkeer in de wijk. Het rustige karakter van onze wijk zal merkbaar veranderen. De Rivierenwijk is niet als doorgangsgebied voor duizenden nieuwe Utrechters ontworpen en de bewoners hebben daar niet voor gekozen toen ze besloten om in deze wijk te gaan wonen. Ik moet zeggen dat ik me afvraag welke deskundige heeft bedacht dat je grote, doorgaande verkeersstromen gespreid dwars door een woonwijk moet sturen in plaats van - zoals anders met doorgaand verkeer gebruikelijk en ook veel logischer - via centrale routes gebundeld om woongebieden heen. Het argument dat zo een fijnmaziger fietsroutenet bewerkstelligd kan worden is uiterst twijfelachtig: de verkorting van de routes ten opzichte van gebruik van de bestaande bruggen (Socratesbrug , Balijebrug) is zeer beperkt en met name voor de brug bij de Zijldiepstraat zelfs nihil. Samenvattend: De inwoners van de Rivierenwijk hebben van de plaatsing van extra voetgangers- / fietsbruggen over het Merwedekanaal geen noemenswaardig voordeel. De negatieve gevolgen zijn geheel voor rekening van de Rivierenwijkers. Het is veel logischer om doorgaand verkeer langs hoofdroutes te leiden i.p.v. overlast in een woonwijk te creëren. De oplossing is dus een uitbreiding van de capaciteit van de Socratesbrug en de Balijebrug, hetzij door verbreding , hetzij door plaatsing van extra fietsbruggen pal naast de bestaande. Als er toch een extra brug tussen de Socratesbrug en Balijebrug moet komen, dan uitsluitend daar waar in de Rivierenwijk nog een soort hoofdroute bestaat: bij de Waalstraat. Deze brug zou sober van opzet moeten zijn en meer op wandelaars dan op (grote groepen) fietsers gericht, omdat hij anders verkeerstechnisch niet aansluit op de kleinschalige verkeerssituatie in de Rivierenwijk.	
284	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
285	Inspraakreactie 285 bleek een brief te zijn die over een ander project gaat. Daarom hier blanco.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
286	Hierbij stuur ik u mijn mening over de extra bruggen en huizen in rivierenwijk. Onbegrijpelijk …. Waar zit jullie verstand? Ga eens ‘s morgens om bij half 9 de Rijnlaan op … u weet niet wat u meemaakt. Alles maar dan ook alles staat vast. Begint al op de hoek van mijn straat. Nergens kun je heen. Doodeng op de fiets naar mijn werk. Film het eens … wees een held en gaat u er eens fietsen … levensgevaarlijk!! Overal fietsers. De helft neemt gewoon voorrang en snapt niks van de regels. Een kwart rijdt door rood niet normaal!! Nergens kan ik heen met mijn auto van af Rivierenwijk ALLES staat vast!! Als mijn zoon af en toe komt eten uit zijn werk (een keer Amsterdam, De Bilt overal) belt hij op: moeder ik sta vast duurt nog zeker een uur!! Als ik op mijn fiets naar mijn werk ga. Elke dag heb ik minsten 3 bijna ongelukken als ik via de Balijebrug kruispunt Kon. Wilhelminalaan – Europalaan oversteek om richting Kanaaleiland over te steken. Alles staat vast echt alles!! Jullie vragen om problemen en ongelukken. Het moet een keer ophouden. Het loopt hier gigantisch uit de hand. Niemand kan vanaf de grote weg Rivierenwijk in. Niemand kan richting Overvecht. Alles staat vast!! Film het eens .. ga eens kijken a.u.b. Wij willen niet nog meer huizen, bruggen, fietsers of auto’s!! Wij willen nog een beetje normaal kunnen leven.	Zie de paragrafen: 2.5.3 Bereikbaarheid Utrecht-Zuid-west, 2.6 Bruggen, 2.8.4 Rivierenwijk.
286a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 286. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 286.
286b	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 286. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 286.
286c	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 286. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 286.
286d	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 286. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 286.
286e	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 286. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 286.
286f	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 286. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 286.
286g	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 286. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 286.
286h	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 286. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 286.
286i	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 286. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 286.
286j	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 286. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 286.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
286k	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 286. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 286.
286l	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 286. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 286.
287	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
288	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
289	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 224. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 224.
290	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
291	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
292	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie, met de toevoegingen over inclusiviteit. Deze vraag is wat betreft de bruggen een beetje off-topic, maar wat mij betreft niet minder urgent: Nederland vergrijst en de ouderen moeten langer zelfstandig kunnen blijven wonen. Veel ouderen wonen nu in te grote woningen en zouden graag kleiner en gelijkvloers gaan wonen. Hierbij laten ze vaak een eengezinswoning achter, wat de doorstroom op de woningmarkt weer bevordert. Kunt u garanderen dat de nieuwe wijk Merwede een inclusieve wijk wordt? Hoe verenigt u de parkeernorm van 0.3 met de behoefte van mensen met een beperking/ouderen die zijn aangewezen op vervoer van deur tot deur? Uit de plannen begrijp ik dat de parkeermogelijkheden beperkt en aan de rand van de wijk worden aangebracht. Betekent dit dat mensen met een handicap en/of ouderen die moeilijk ter been zijn per definitie uit de nieuwe wijk geweerd gaan worden omdat zij zijn aangewezen op een eigen (aangepaste) auto? Krijgt de regiotaxi wel volledige toegang tot de wijk of moeten de ouderen straks eerst door het groen “klunen” voor zij hun, vaak enige, mogelijkheid tot mobiliteit en dus onafhankelijkheid bereiken? Wordt er in de plannen überhaupt rekening gehouden met invalidenparkeerplaatsen? De aannames in de rapporten zijn gebaseerd op niet meer dan een globale indicatie. In Nederland bestaan geen betrouwbare fietsmodellen. Hoe kan men besluiten over extra bruggen met zo’n vergaande impact, gebaseerd op aannames, zonder een draagvlak in de Rivierenwijk, zonder aantoning van de noodzaak van de extra bruggen, zonder onderbouwing met cijfers, zonder onderzoek naar de bestaande bruggen en hun mogelijke uitbreiding. Ik pleit derhalve met nadruk bij u, het college en de gemeenteraadsleden, voor géén extra bruggen in de Waalstraat en de Zijldiepstraat op grond van hierboven benoemde argumenten. Laat de bestaande Balijebrug en Socratesbrug verbindingsbruggen zijn! En denk nog eens heel goed na over de, in mijn ogen, absurde voorgenomen parkeernorm. PS: Ik val, zonder rijbewijs en auto, in de doelgroep van beoogde bewoners van de nieuwe wijk en ik zou er nog niet dood gevonden willen worden. Is de politiek eindelijk zover dat de megastallen worden afgeschaft, gaan we mensen ophokken ...	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78. Specifiek antwoord: Merwede wordt aantrekkelijk voor een brede doelgroep van jonge stedelingen, senioren, alleenstaanden, stellen, gezinnen, doorgroeiers maar ook voor kwetsbare doelgroepen. Het biedt een gedifferentieerd aanbod van woningen en voorzieningen met verschillende banen, achtergronden en inkomens. Het wordt een plek met een hoge stedelijke dichtheid voor iedereen die graag modern en comfortabel stedelijk wil wonen en leven, in een autovrije omgeving.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
293	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
294	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
295	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
296	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
297	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
298	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
298a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
299	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
300	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
301	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
302	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
303	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
304	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 233, Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 233.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
305	PETITIE 584 HANDTEKENINGEN: OPROEP & UITLEG AAN BUURTBEWONERS Reactie inspraakreactie Groen Hamersplantsoen Aan de westzijde van het Merwedekanaal wordt de komende jaren een nieuwe stadswijk gebouwd. Hier komen, volgens de plannen, ongeveer 6000 tot 10.000 nieuwe woningen. https://www.utrecht.nl /wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/ De gemeente wil de nieuwe wijk ontsluiten met nieuwe fiets- en looproutes. Daarom zijn er 5 extra bruggen gepland over het Merwedekanaal. Deze moeten de bestaande bruggen ontlasten en voorzien in autovrije fietsroutes richting centrum, treinstations, de Uithof, etc. Voor Hoograven zijn met name de plannen voor Deelgebied 6 van belang. Hier zijn twee nieuwe bruggen gepland https://omgevingsvisie.utrecht.nl/gebiedsbeleid/gebiedsbeleid-wijk-zuidwest/deelgebied-merwedekanaalzone/ Er is, op basis van verkeersmodellen, een vergelijking gedaan tussen 4 scenario's: 1. Geen nieuwe bruggen, alleen verbeteren bestaande bruggen 2. Eén nieuwe brug, ter hoogte van de Karperstraat 3. Eén nieuwe brug, ter hoogte van de Overijssellaan 4. Twee nieuwe bruggen, ter hoogte van zowel de Overijssellaan als de Karperstraat (door het Hamersplantsoen heen). Scenario 4 wordt door de Merwedekanaalzone projectgroep aan de gemeenteraad geadviseerd. In scenario's 2 en 4 loopt de fietsroute via het Hamersplantsoen en de Karperstraat, over de Hooft Graaflandstraat en verder. Voor deze beide scenario's gaat men uit van ongeveer 8.000 extra fietsers per dag, waarvan 4.000 doorgaan richting Karperstraat en de rest uitwaaiert over de wijk Hoograven. In dit document staan Belangen en Bezwaren, in reactie op de plannen voor de Merwedekanaalzone, opgesteld door medebewoners van Hoograven. LAAT VAN U HOREN! INSPRAAK MERWEDEKANAALZONE is gestart: van 30 januari tot 11 maart a.s. U kunt kennis nemen van deze petitie & ondertekenen tot en met woensdagOCHTEND 11 maart voor 10.00. REACTIE inspraakreactie GROEN HAMERSPLANTSOEN INTRODUCTIE Bij dezen maken wij gebruik van de mogelijkheid om een inspraakreactie in te dienen op de plannen voor de Merwedekanaalzone, met name met betrekking tot Deelgebied 6 en in het bijzonder op de brug die Deelgebied 6 met het Hamersplantsoen zou gaan verbinden en dat doorsnijden richting de Karperstraat. Onderstaand vindt u allereerst samengevat onze kernboodschap, de gevraagde wijzigingen in de planontwikkelingen en het advies aan de Raad, het door ons beoogde resultaat en overwegingen in het kader van het doorlopen proces en gebrek aan burgerparticipatie. Ook hebben we een uitgebreid overzicht van onze belangen toegevoegd, die onvoldoende zijn meegenomen in de huidige plannen en adviezen en daardoor in het geding komen. Ons verzoek aan de Gemeente is om • nu geen 'ja' te zeggen tegen de brug ter hoogte van de Karperstraat, en een fietsroute door het Hamersplantsoen en verder de wijk in. • onze inspraakreactie mee te nemen in de herziening van de huidige plannen en het advies aan de Raad voor de Merwedekanaalzone Deelgebied 6 en de beoogde verbindingen met Hoograven en in het bijzonder de brug ter hoogte van de Karperstraat.	Zie de paragrafen: 2.4 Milieueffectenrapportage (plan-MER), 2.6.5 Bruggen Karperstraat en Overijssellaan, 2.7 Bruggen: onderbouwing, 2.8.5 Hoograven, 2.9.2 Parkeeroverlast, 2.13.2 Waardedaling woningen, 2.15 Participatie. Specifiek antwoord: De indieners van deze inspraakreactie ontvangen een persoonlijk antwoord. Met betrokken bewoners van het Beheergroep Hamersplantsoen heeft de gemeente persoonlijk contact.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
305 (vervolg)	Kernboodschap Wij hebben grote bezwaren tegen de realisatie van een brug en een fietsroute door het Hamersplantsoen en de Karperstraat. Deze brug en fietsroute betekenen een ernstige aantasting van de sociale cohesie in de wijk, stedelijk groen, speel- en recreatiemogelijkheden, veiligheid en leefbaarheid in en rondom het Hamersplantsoen. Bovendien ontstaan hierdoor verderop in de wijk grote uitdagingen om het verwachte grote aantal fietsers, scooters (brom-/ snorfiets) en elektrische fietsen door de wijk te loodsen. Voorts bepleiten wij een actieve betrokkenheid van onze wijk in de planontwikkeling en besluitvorming, bijvoorbeeld via de Beheergroep Hamersplantsoen. Wij willen als wijk zowel betrokken zijn in de fase van besluitvorming (of, welke, hoeveel bruggen) als in de fase van inpassing (hoe de eventuele toekomstige brug(gen) en fietspaden vorm krijgen in de wijk. GEVRAAGDE WIJZIGINGEN IN DE PLANONTWIKKELING Wij vragen u het volgende: 1. Geen brug en geen fietsroute aan te leggen door het Hamersplantsoen en de Karperstraat. 2. Een evenwichtige afweging te maken tussen de belangen van de bewoners van Hoograven en de belangen van de toekomstige bewoners van de Merwedekanaalzone. 3. De Variantenstudie van Goudappel Coffeng betreft enkel de verkeerskundige aspecten van de verbindingen, bekeken vanuit de Merwedekanaalzone. We vragen u dit aan te vullen met een grondig en integraal onderzoek naar de nut en noodzaak van een eventuele brug en fietsroute, alsmede impact op sociale cohesie in de wijk, stedelijk groen, speel- en recreatiemogelijkheden, veiligheid en leefbaarheid in en rondom het Hamersplantsoen. 4. De kansen voor versterking van de leefbaarheid in Hoograven te onderzoeken en gelijktijdig aan te pakken. 5. De besluitvorming omtrent het aantal bruggen en de fietsroutes uit te stellen tot de diverse onderzoeken zijn afgerond en volledig zijn. 6. De bewoners van de wijk actief te betrekken bij de planontwikkeling, bijvoorbeeld via de Beheergroep Hamersplantsoen. ONDERBOUWING BIJ DE GEVRAAGDE WIJZIGINGEN Het onvoldoende onderzoeken als benoemd in punten 2 t/m 5 is een schending van het zorgvuldigheidsbeginsel van behoorlijk bestuur. Het niet betrekken van de wijk punt zoals genoemd bij punt 6 is een inbreuk op het recht op burgerparticipatie. Bijvoorbeeld met betrekking tot schending van zorgvuldigheidsbeginsel: • Uit de verkregen informatie blijkt dat de voorlopige plannen gebaseerd zijn op slecht gefundeerde aannames en onderzoek dat zich beperkt tot het gebied van de Merwedekanaalzone. Bijvoorbeeld met betrekking tot het recht op participatie: • De bewoners zijn laat geïnformeerd over de plannen. Er zijn wel gesprekken en inloopavonden geweest, maar dat is gebeurd nadat de onderzoeken zijn uitgevoerd en het advies aan de Raad is opgesteld. • De gesprekken en inloopavonden zijn pas laat georganiseerd en niet goed voorbereid. • Bovendien hebben niet alle bewoners het wijkbericht ontvangen met informatie en de data van de inloopavonden.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
305 (vervolg)	BEOOGD RESULTAAT Ons streven is op korte en langere termijn de leefbaarheid van de wijk Hoograven op het huidige peil te handhaven en waar mogelijk te verbeteren. Een belangrijke drager van die leefbaarheid is het Hamersplantsoen. Daarbij past geen druk bereden fietspad door dit plantsoen, noch een fietsstraat in de Karperstraat en evenmin een brug op deze locatie. OVERZICHT VAN ONZE BELANGEN Onze indruk is dat onderstaande belangen onvoldoende zijn meegewogen in de ontwikkeling van de plannen voor de Merwedekanaalzone Deelgebied 6 en de bruggenstudie. Onze vraag is hoe de gemeente deze belangen meeweegt in de besluitvorming & hoe deze belangen worden gewaarborgd in de plannen voor de Merwedekanaalzone deelgebied 6 inclusief de beoogde bruggen. Belang 1 Behoud van het Hamersplantsoen in zijn huidige vorm: groen, veilig, druk bezocht en veel gebruikt door mensen uit de hele wijk, van alle leeftijden en culturen. Een plaats voor spelen, ontmoeten, evenementen, sportgroepjes, picknicks, markten, kinderfeestjes en meer. Het Hamersplantsoen vormt de spil van het sociale klimaat dat in onze buurt heerst; het 'Centra! Park van Hoograven'. Het is dat simpele stukje duurzaam gras in de buitenruimte waarin iedereen kan doen en laten wat hij wil. Een brug en fietsroute (dubbel fietspad van (minstens) 4 meter breed) ter hoogte van de Karperstraat betekent: • een vermindering van groen met 25% (of meer). De laatste jaren is er al steeds meer geasfalteerd in het plantsoen (zoals voetbalveld en wandelpaden). Door aanleg van een fietspad zullen bomen en groen verdwijnen. Dat komt de fauna en de leefbaarheid niet ten goede. Bomen zijn de longen voor deze toch al dicht bij de snelweg gelegen wijk. • Verslechtering van leefbaarheid: De komst van een fietsroute splijt het plantsoen en de buurt in tweeën en zal het karakter van de buurt onvoorspelbaar veranderen. We worden een transit buurt, zeker is dat leefbaarheid achteruit gaat. • Verstoring van recreatief gebruik: Het Hamersplantsoen wordt nu intensief gebruikt voor recreatie: bewoners rondom Hamersplantsoen, wandelaars, spelende kinderen, picknickers, roeiers, sporters, werknemers omliggende bedrijven en mensen die hun hond uitlaten; het is een mooi en vrijwel enig stukje groen in de wijk. Dit zal met de aanleg van een brug en fietspad compleet verstoord worden. • Van veilig naar onveilig, van kindvriendelijk naar kindonvriendelijk: Hoograven is een kinderrijke omgeving met meerdere kinderopvanglocaties en drie basisscholen. Het Hamersplantsoen wordt na schooltijd druk bevolkt door kinderen die daar veilig kunnen spelen, voetballen etc. in de nabijheid van hun huis. Hier ontmoeten zij hun vrienden en kinderen uit de buurt. Een druk fietspad betekent: o spelen wordt onveilig, je kan niet meer zomaar achter een bal aanrennen o sfeer en rust worden bruut verstoordo de aanlooproute voor veel kinderen wordt doorkruist door het fietspad, ongeacht waar het precies komt te liggen. Deze route wordt onveilig, kinderen kunnen niet meer zelfstandig naar het park. o De groene uitstraling, gemoedelijkheid, rust en veiligheid van het Hamersplantsoen zoals het nu is, zal door de komst van de bruggen en het fietspad aangetast worden. Hierdoor zullen minder mensen het park gaan gebruiken als plek om te spelen, ontspannen, sporten, ontmoeten. Dit zal ten koste gaan van de positieve sociale controle die hier nu door buurtbewoners met liefde in stand wordt gehouden.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
305 (vervolg)	• Er kunnen vrijwel geen buurtactiviteiten meer gehouden worden in het plantsoen: Het doorsnijden van het Hamersplantsoen met een groot fietspad dat plaats moet bieden aan 8.000 fietsers per dag zorgt ervoor dat allerlei jaarlijks terugkerende evenementen die enorm bijdragen aan de sociale cohesie in de wijk, niet meer kunnen plaatsvinden. Bijvoorbeeld de Koningsmarkt, BuurtBuffet, Paaseieren zoeken, Rommelgraven. Deze worden bezocht niet alleen door de direct aanwonenden, de mensen komen van veel verder. Belang 2 Het voorkomen van terugkeren van criminaliteit. Voor 2004 was er in het Hamersplantsoen sprake van langdurige en ernstige overlast (intimidatie, dealen, brandstichting, molestatie). Omwonenden durfden uit angst voor represailles geen aangifte te doen, veel gezinnen zijn toen verhuisd, het Hamersplantsoen werd gemeden. In deze tijd is Beheergroep Hamersplantsoen opgericht, met als doel het plantsoen weer leefbaar en veilig te maken. In nauw overleg met gemeente en politie is dit gelukt en heeft geresulteerd in het plantsoen zoals het nu is; een fijne plek om voor iedereen uit de buurt te vert oeven. Tot op heden is de beheergroep actief, nu nog enkel met positieve activiteiten. Het evenwicht is echter wankel en de komst van het fietspad door het plantsoen zal ongetwijfeld leiden tot minder gebruik van het plantsoen, daardoor minder sociale controle, met alle gevolgen van dien. Belang 3 Een wijk met goed ingerichte en toegankelijke openbare ruimte, voor mobiliteit, spelen, bewegen en ontmoeten. In de omgevingsvisie voor de Merwedekanaalzone wordt gesteld: De openbare ruimte wordt speels ingericht en is voor iedereen toegankelijk. Om spelen, bewegen en ontmoeten mogelijk te maken en om zo gezond gedrag te bevorderen. Kinderen vanaf 10 jaar kunnen zelfstandig naar hun dagelijkse activiteiten zoals sport, school en buitenschoolse opvang. Dit is uiteraard precies de wens die ook de bewoners in Hoograven hebben. Kijkend naar de plannen zoals die nu voorliggen, maken we ons ernstige zorgen over de extra druk die de ontwikkeling van de nieuwe wijk en de twee extra bruggen voor Hoograven oplevert: • De rustige, veilige straten waarlangs kwetsbare bewoners zoals ouderen en kinderen nu nog zelfstandig van en naar hun dagelijkse activiteiten gaan zullen - juist tijdens de spitsuren - drukker en onveiliger worden met doorgaand fietsverkeer. • Het doorsnijden van het Hamersplantsoen met een groot fietspad dat plaats moet bieden aan 8.000 fietsers per dag zorgt ervoor dat kinderen niet meer zelfstandig in, van en naar het Hamersplantsoen kunnen gaan om te spelen, ontmoeten, sporten. Belang 4 Verkeersveiligheid in onze wijk. De Merwedekanaalzone plannen gaan uitgebreid in op de belangen van de toekomstige bewoners van deze wijk. Zo wordt genoemd dat de bruggen er moeten komen, omdat fietsers liever door een rustige wijk willen fietsen. Echter, het belang van de bewoners van Hoograven staat hier haaks op: een veilige wijk, ook voor de meer kwetsbare bewoners zoals kinderen en ouderen. Dit belang moet net zo zwaar worden meegewogen in de besluitvorming. Smalle straten (zoals Karperstraat en Verlengde Hoogravenseweg) en oversteken die al enigszins gevaarlijk zijn, zoals de kruising van de Karperstraat met de Hooft Graaflandstraat (hier gebeuren met enige regelmaat bijna-ongelukken tussen fietsers/brommers en auto's) zullen drukker en nog gevaarlijker worden.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
305 (vervolg)	Belang 5 Een wijk waarin mensen met auto hun woning gemakkelijk kunnen bereiken en een gratis parkeerplek kunnen vinden bij hun huis. • De Karperstraat is de enige ingaande route voor een deel van de wijk. Wanneer de Karperstraat een fietsroute wordt, kunnen bewoners aan deze straat hier niet meer parkeren. • Er komt dan meer autoverkeer in de rest van de wijk, met als gevolg meer verkeersbewegingen in verband met omrijden en meer eenrichtingsverkeer straten. • In navolging van Rivierenwijk zal in Hoograven ook betaald parkeren worden ingevoerd; in welke vorm is nog niet duidelijk. Bewoners, bezoekers en mantelzorgers willen gratis bij hun woning kunnen blijven parkeren. • Waar worden al die overige auto's van de nieuwe wijk Merwede geparkeerd, van bewoners, bezoekers, mantelzorgers, klusbussen? Wij willen geen verschuiving van het parkeerprobleem elders naar onze buurt. Belang 6 Een wijk waar ruimte is en blijft voor al haar bewoners. Als de brug ter hoogte van de Karperstraat er komt, moeten de twee woonboten hier weg. Dit is rampzalig voor de bewoners: zij worden belast met kosten, hebben te maken met stress door onzekerheid, door een eventuele gedwongen verhuizing verliezen zij hun sociale netwerk. En bovendien er zijn er vooralsnog geen alternatieve ligplaatsen beschikbaar. Belang 7 Behoud van uitzicht op open water en historische waarde. De bruggen zullen de beleving van die grote open ruimte aantasten en daarmee de leefomgeving negatief beïnvloeden. Dat is ook nadelig voor de toekomstige inwoners van de Merwedekanaalzone. We willen de uitstraling van en uitzicht op de kop van Zuid behouden. De geplande dubbele brug zou dit aantasten waardoor het vrije zicht op het uitstrekken van de stad verloren zal gaan. Deze locatie heeft ook een historische waarde. Dat is een in het verleden ontstaan als verbinding tussen de Vecht en de Lek, dat maakte van een Vaartsche Rijn een vaarwater van onmetelijk economisch belang was als directe verbinding tussen Amsterdam, Keulen en dan de rest van Europa. De Vaartsche Rijn zal over enkele jaren zijn 900-jarig bestaan vieren, dat maakt de locatie Rijksmonument-waardig. Deze is inmiddels één van de de oudste kanaal van Nederland. Langs de Vaartsche Rijn zijn nog herinneringen aan de industrieel erfgoed, nieuwe bruggen zullen het zicht en het karakter daarvan aantasten. Belang 8 Ruimte voor sport en recreatie op het water Voor de roeiers en de zeeverkenners wordt het moeilijk / onmogelijk / gevaarlijk om hun sport uit te oefenen op dit stuk water. Hetzelfde geldt voor recreanten (bootjes, suppers). Belang 9 Meer inzicht in de voorgenomen besluitvorming en transparantie over de onderbouwing van voorliggende plannen. Op de informatieavonden is tot nu toe is onvoldoende onderbouwd wat de stappen zijn in de besluitvorming en wat de reden is voor het nu nemen van besluiten voor ontwikkelingen die pas op de (middel-)lange termijn realiteit zullen worden en bovendien omgeven zijn door onzekerheden. • Als buurt hebben wij sterke twijfels bij de onderbouwing van de geschetste plannen; deze zijn gebaseerd op modelberekeningen die vol zitten met aannames en onzekerheden. • Bovendien lijken de plannen enkel beredeneerd te zijn vanuit de Merwedekanaalzone; de impact van de plannen en met name de verwachte verkeers- en fietsbewegingen op wijken als Hoograven ontbreekt in de uitgevoerde studies.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
305 (vervolg)	Graag ontvangen we ook antwoord op deze bijbehorende vragen: A. Waarom worden nu al besluiten genomen over de aanleg van een of twee extra brug(gen) in Deelgebied 6? De aannames waarop nut/ noodzaak zijn gebaseerd zijn nog te onzeker, er is nog geen onderzoek gedaan naar of dit kan en past, er is geen draagvlak vanuit de buurt. a. Dit gebied is nog niet concreet in ontwikkeling, het is nog onzeker hoe en wanneer dit ontwikkeld zal worden. b. In hoeverre hangt de besluitvorming samen met ontwikkeling Lunetten es 2.0? Is het reëel/noodzakelijk om bruggen te bouwen zolang nog geen sprake is van Lunetten es 2.0? c. De besluitvorming vindt plaats op basis van aannames en modellen. Deze zijn onvoldoende getoetst en onderbouwd. d. Als er een brug komt ter hoogte van de Karperstraat, moet dit een fietsstraat worden. Wat is het effect hiervan op toekomstige verkeersbewegingen? Er zal voor dit deel van Hoograven een nieuw verkeersplan moeten komen. Dit nieuwe verkeersplan is er niet. e. Een dergelijk ingrijpend besluit zou pas genomen moeten worden wanneer er een bewezen urgentie is. f. Een dergelijk ingrijpend besluit zou pas genomen moeten worden wanneer er maatschappelijk draagvlak is. B. De aanname is dat er dagelijks 8000 extra fietsers door Hoograven zullen rijden, waarvan 4000 door de Karperstraat. a. Waarop zijn deze cijfers op gebaseerd? b. Hoe groot is de onzekerheid/waarschijnlijkheid van deze cijfers? c. Wat is de meerwaarde van het oostelijke deel van de brug (het deel over de Vaartsche Rijn) voor fietsers? Er is immers geen achterland waardoor een fietsroute door deze wijk sneller zou zijn of fietsers meer zou verspreiden. De snelweg A12 en Waterlinieweg sluiten Hoograven aan de zuid- en oostkant af, fietsers moeten dus meteen weer richting ‘t Goylaan na oversteken van deze brug. C. De MER (Milieu Effect Rapportage) laat maximaal 4000 extra woningen toe in Deelgebied 5. Toch gaat het projectbureau uit van 6000 extra woningen. a. Waarom? Welke argumenten bestaan er om 1,5x zoveel woningen te realiseren als de MER aangeeft als maximum? b. Betekent dit dat ook de aantallen woningen gepland voor Deelgebied 6 zomaar opgehoogd kunnen worden? D. De verhouding woningen in de verschillende deelgebieden is niet gelijk. In Deelgebied 5 zijn 6000 woningen gepland. In Deelgebied 6 is zijn (nu nog!) 1500 woningen gepland, veel minder dus dan in Deelgebied 5. Toch luidt het advies voor zowel Deelgebied 5 als Deelgebied 6 dat er in beide gebieden twee nieuwe bruggen moeten worden gerealiseerd. Dit staat niet in verhouding tot het aantal woningen. Hoe zit dit? E. Indien de bruggen en fietsroutes er komen, zal er mogelijk sprake zijn van waardevermindering door aanpassing bestemmingsplan rondom woning. Bijvoorbeeld voor woningen aan de Zeeltstraat met uitzicht op en toegang tot het Hamersplantsoen en voor woningen aan de Karperstraat (autovrij, geen parkeerplekken meer, drukke fietsroute). Hoe gaat de gemeente om met eventuele claims voor Planschade? F. Precies welke flexibiliteit zit er in het principebesluit/omgevingsvisie voor latere wijzigingen cq nieuwe inzichten? (Deze vraag is tijdens de informatie-avonden ook gesteld, maar hierop kregen we wisselende en vage antwoorden. We willen graag een helder en concreet ant woord.) G. Hoe zou de smalle Karperstraat zulke hoeveelheden fietsers kunnen opvangen op een veilige manier, welke aanpassingen aan infrastructuur en regelgeving zijn dan nodig?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
305 (vervolg)	Belang 10 Invloed uitoefenen op de besluitvorming en voorkomen van schijnparticipatie Tijdens de informatieavonden in februari is door aanwezige gemeenteambtenaren meerdere keren genoemd dat er tot nu toe bewust nog geen participatie met de bewoners van Hoograven heeft plaatsgevonden, omdat dit - volgens de gemeente - pas aan de orde zou zijn op het moment dat de voorliggende plannen gerealiseerd gaan worden. “Participatie is nu nog niet aan de orde; zodra de bruggen gerealiseerd gaan worden, komen we weer bij u langs om gezamenlijk na te denken over de inpassing van de brug.” Deze houding ervaren wij als een zware onderschatting van onze belangen en bezwaren tegen het de huidige plannen voor een extra brug door het Hamersplantsoen ter hoogte van de Karperstraat. Als we pas met de gemeente om tafel kunnen op het moment dat de inpassing aan de orde is van een brug die we niet willen, wordt voorbijgegaan aan de twijfels die we hebben over nut en noodzaak van deze brug en de ernstige aantasting van de leefomgeving rondom het Hamersplantsoen als gevolg van de brug. Als buurtbewoners willen wij invloed uitoefenen op het besluit om een extra brug aan te leggen door het Hamersplantsoen ter hoogte van de Karperstraat. Sterker nog, wij willen voorkomen dat dit besluit worden genomen en maken ernstig bezwaar tegen het voornemen om deze extra brug aan te leggen. Toelichting bij gevraagde wijzigingen Geen brug en geen fietsroute door het Hamersplantsoen en de Karperstraat De inwoners van Hoograven maken bezwaar tegen de de dubbele brug ter hoogte van de Karperstraat en de hierop aansluitende fietsroutes. Als de brug ter hoogte van de Karperstraat er eenmaal ligt, wordt ons park nooit meer hetzelfde en zijn de woonboten weg. Dan is er geen weg meer terug. 1. Onderzoek naar aanpassing en uitbreiding van bestaande bruggen heeft niet uitvoerig plaatsgevonden. Deze bruggen hebben dubbele fietspaden aan beide kanten en zijn er veel meer op ingericht om extra fietsverkeer op te vangen dan de smalle straatjes in de wijk. 2. Er zullen onveilige situaties ontstaan als gevolg van de brug en fietsroute door het Hamersplantsoen, de Verlengde Hoogravenseweg en de Karperstraat. Grote aantallen extra fietsers, scooters (brom- en snorfietsen) en elektrische fietsen leveren gevaarlijke ontsluitingen en knelpunten op in Hoograven. De route ligt precies op de weg die veel kinderen uit de wijk gebruiken om naar de basisscholen (aan de Duurstedelaan) te gaan. Met de komst van een drukke fietsroute is de vraag of onze kinderen nog veilig naar school kunnen gaan. Bijvoorbeeld de situaties op de hoek Verlengde Hoogravenseweg en Karperstraat, en het kruispunt Karperstraat met Hooft Graaflandstraat. 3. De geplande fietsroute telt maar liefst vijf kruispunten waarvan een wijkontsluitingsweg kruisend en een waar vier maal per dag 30 procent van de basisschool bevolking kruist. De midden-lange afstandsfietser koerst over enige jaren nog veel sneller dan nu al het geval is. Dit zal zeker onveilige situaties gaan opleveren. 4. In druk bevaren water als het Merwedekanaal en Vaartsche Rijn kunnen wachtende boten gevaarlijke situaties opleveren, wanneer de afstand tussen de bruggen ongeveer 400 meter is.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
305 (vervolg)	Er is sprake van gebrek aan onderzoek over de impact (veiligheid, woongenot, groen in de wijk, parkeeroverlast, etc.) van de plannen voor Merwedekanaalzone en bijbehorende bruggen, op de wijk Hoograven. In alle beschrijvingen missen wij het effect van de nieuwe wijk op Hoograven. Sterker nog, de ingehuurde verkeerskundigen van het adviesbureau Goudappel, wisten te meldden dat zij bij het doorrekenen van de verwachte verkeersstromen en hoe deze te verwerken hadden gekeken tot het Hamersplantsoen. Er wordt gesteld dat dit nog niet onderzocht is, omdat de ontwikkeling van Deelgebied 6 pas later plaatsvindt en nog minder zeker is. Echter de adviezen en besluiten die dit jaar worden gedaan, zijn zeer concreet én ingrijpend. De impact van Deelgebied 6 op de wijk Hoograven moet onderzocht worden vóór zulke besluitvorming plaatsvindt, gelijk aan hoe dit ook voor de andere deelgebieden is gedaan. De Gemeente laat een kans liggen om tegelijkertijd met de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone deelgebied 6 ook voor versterking van de leefomgeving in de aanliggende wijk Hoograven te zorgen. Tijdens de informatieavonden is de indruk ontstaan dat de Gemeente vooral heeft nagedacht over de ontwikkelingen en verduurzaming van de deelgebieden in de Merwedeka-naalzone. De aanliggende wijken moeten vooral draagkracht bieden om de ambities voor de MWKZ mogelijk te maken. De beoogde bruggen zijn daar een goed voorbeeld van: de toekomstige bewoners hebben profijt van extra bruggen over Merwedekanaal en Vaartsche Rijn; de huidige bewoners van hoograven moeten de impact van deze bruggen op de leefbaarheid, veiligheid en ontsluiting in de bestaande wijk dragen, zonder dat daar baten in de wijk zelf tegenover staan. Hoograven draagt en levert in. Daar laat de gemeente kansen liggen. Wij vragen de gemeenten nadrukkelijk om kansen voor versterking van de leefbaarheid in Hoograven te onderzoeken en gelijktijdig aan te pakken. Zodat kosten en baten met elkaar in evenwicht zijn. We zijn het niet eens met de wijze waarop de gemeente dit proces heeft ingericht. De gemeente zegt : Samen de stad maken. Dat is hier duidelijk niet het geval. Het proces lijkt meer op een overvaltactiek dan participatie. Dit sluit geenszins aan bij de Participatiestandaard van de gemeente Utrecht. 1. De volgorde van besluitvorming is onlogisch en zeer bezwaarlijk. Tijdens de informatie-avonden is door het project-team gesteld: a. Over het advies richting de Raad is al besloten, zonder gelegenheid te geven aan bewoners voor vragen, inspraak of participatie. b. Het advies ‘Bouw twee extra bruggen in Deelgebied 6’ is gebaseerd op onzekere aannames en modellen c. Vervolgens zal door de gemeente nog dit jaar een besluit worden genomen over de extra bruggen. d. Pas daarna wordt nagedacht over de inpassing en of het überhaupt mogelijk is om de fietsroutes door de wijk te realiseren. e. Pas als het besluit er al ligt, krijgen bewoners gelegenheid tot participatie. 2. Gebruik de kennis en ervaring van de ontwikkeling van Deelgebied 5 om beter geïnformeerde beslissingen te maken voor Deelgebied 6, dat immers een andere planning en mate van zekerheid/uitwerking kent. 3. Wij als bewoners voelen ons niet serieus genomen. We zijn pas betrokken nu de plannen klaar zijn. Ook is er in dit voortraject niet constructief gesproken met direct betrokkenen. Denk aan bewoners van woonboten, de bewoners van de Jutfasepunt, de scouting. Dat had uw start voor een buurtgesprek moeten zijn. 4. De wijkberichten zijn niet bezorgd bij alle inwoners van Hoograven. Dit ontneemt bewoners hun recht en de kans om een stem te hebben in dit besluitvormingsproces. 5. Omdat er zo laat wordt geïnformeerd en er geen gelegenheid meer is tot participatie blijven veel bewoners hangen in boosheid en angst, en kunnen we niet komen tot constructieve gesprekken.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
305 (vervolg)	We maken ons zorgen over de verwachte parkeeroverlast. Als de plannen doorgaan zullen er in Hoograven meer auto's van buiten de wijk worden geparkeerd, komt er betaald parkeren, wordt het moeilijker om een (gratis) parkeerplek te vinden voor bewoners en hun bezoek, mantelzorgers, etc. In de nieuwe wijk Merwede komt per 3 woningen 1 parkeerplaats (norm 0.3); waarvan ook nog een gedeelte is gereserveerd voordeelauto's en bezoekers. In Utrecht is de parkeernorm nu al ambitieus met 0.7. Er van uitgaande dat dit gehandhaafd blijft in deelgebied 6, zal dat meer parkeeroverlast in Hoograven betekenen en wordt betaald parkeren ingevoerd. De Gemeente laat een gebrek aan vooruitziende blik zien. Wij verwijten de Gemeente het gebrek van een vooruitziende blik en noemen haar eerder kortzichtig en helemaal niet op de toekomst gericht. Er wordt een nieuw HOLLAND CASINO gebouwd, precies op een locatie waar een hoogwaardig fietspad langs de A12 gelegd zou worden. Via de inspraakprocedure van het tracébesluit Ring om Utrecht is bedongen dat er naast de A12 een volledig geoutilleerde aan wettelijke eisen voldoende fietsbrug komt, compleet met aan- en afvoerroute vanaf straatniveau, altijd open, door een geluidwering van acht meter hoog gescheiden van de A12 en ideaal aansluitend op een veilige verbinding zonder kruisingen (de Heraultsingel) op de tunnel onder de Waterlinieweg.	
306	De Utrechtse woningcorporaties Portaal, Bo-Ex, Mitros, GroenWest en SSH (samen de STUW} willen onze complimenten geven aan het projectteam en de grondeigenaren voor de omgevingsvisie en het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede. In de omgevingsvisie/MER Merwedekanaalzone deel 2 en in het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede zien we dat de Merwedekanaalzone een inclusieve wijk wordt, ook voor mensen die het moeilijk hebben op de woningmarkt. Een wijk voor iedereen De Merwedekanaalzone wordt een wijk voor iedereen met 30% sociale huur. Dit uitgangspunt wordt ook concreet gemaakt. Voor het middengebied (deelgebied 5) hebben de STUW corporaties op 9 januari een akkoord getekend met de grondeigenaren over de verwerving van het eigendom van de sociale huurwoningen door de STUW corporaties: een belangrijke mijlpaal! De afspraken stemmen ons positief: • 25% van de woningen zal sociaal verhuurd worden waarvan 5% in een woonconcept voor bijzondere doelgroepen als de uitstroom uit de maatschappelijke opvang. Daarnaast zal 5% van de woningen gebouwd worden voor studenten. • De woningen zullen we passend toewijzen: dat betekent dat we zorgen dat de toegankelijkheid en betaalbaarheid voor huurders met de laagste inkomens is gegarandeerd. We zorgen voor woningen met lage woonlasten, lage energiebehoefte en aardgasvrij; • we zullen de sociale huurwoningen op een transparante manier op basis van wachttijd en urgentie verhuren aan woningzoekenden die bij WoningNet staan ingeschreven. Bijzondere doelgroepen helpen wij via directe bemiddeling aan een woning op basis van afspraken met de gemeente. Wij mogen en willen niemand uitsluiten; • We bouwen een mix aan soorten sociale huurwoningen voor verschillende doelgroepen. De woningen krijgen voldoende kwaliteit met een gemiddeld woonoppervlak van 60 m2 gbo; • We zullen zorgen voor sociaal beheer in de wijk om de leefbaarheid te waarborgen en werken nauw samen met wijkteams, maatschappelijke - en zorginstellingen. Waar kan versnellen Het tekort aan woningen in Utrecht loopt snel op. We willen het belang van tempo bij de realisatie van de woningen benadrukken. We vragen de gemeente om - daar waar mogelijk - te versnellen.	Zie de paragraaf: 2.11.1 Doelgroepen. Specifiek antwoord: Het door de Stuw geschetste belang van tempo bij de realisatie onderschrijven wij volledig. De gemeente heeft ook uitdrukkelijk de intentie om snel tot realisatie van woningen te komen. Ook het advies om jaarlijks te verbeteren en te leren en ambitieus te blijven sluit naadloos aan op de kernwaarden van Merwede. Uitgangspunt voor Merwede is dat de samenwerkende partijen een Merwede Lab gaan oprichten om op gebied van duurzaamheid, circulariteit, stedelijk leven, sociaal design (gemeenschap opbouw) voortdurend te blijven zoeken naar innovatie en het hoger leggen van de lat.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
307	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.
308	Hierbij stuur ik u namens xxx e zijn lid van de scoutlngverenlglng Tekakwltha, gevestigd Jutfaseweg XX. Eén van de twee scoutlngverenlglngen op het Jutfase eiland. Volgens de Variantenstudle flets- en loopbruggen zouden de scoutlngverenlglngen (zeeverkenners) daar moeten verdwijnen als de loop- en fletsbruggen deelgebied 6 worden aangelegd. Er valt dan door de bruggen Immers niet meer te zeilen. Het betreft met name de fiets• en loopbrug over het Merwedekanaal naar het Jutfase eiland en de flets- en loopbrug In het verlengde daarvan over de Vaartsche Rijn. Deze laatste maakt overigens ook de recreatievaart door Utrecht onmogelijk, tenzij het een beweegbare brug zou worden (op korte afstand van de beweegbare brug Socrateslaanl). Uit de Omgevingsvisie en de Varlantenstudie blijkt niet dat de fiets- en loopbruggen In deelgebied 6 dermate nodig zijn dat de twee scoutlngverenlngen daarvoor zouden moeten verdwijnen. Als argument wordt aangevoerd dat bewoners van Hoograven dan een korte verbinding hebben naar de meubelboulevard, maar dat is nu niet een bestemming die dagelijks door bewoners uit Hoograven zal worden bezocht en dus Is het geen zwaarwegend belang. Het argument dat het loop- en fietsverkeer In het algemeen krachtig moet worden bevorderd Is natuurlijk oké, maar als daar consequent naar zou worden gestreefd, heeft dat een zodanige afname van het autoverkeer op de Socratesbruggen tot gevolg dat daardoor voldoende extra ruimte ontstaat voor het loop- en fietsverkeer en zijn de extra bruggen in deelgebied 6 niet nodig.	Zie de paragraaf: 2.8.2 Gebruikers kanaal.
308a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 308. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 308.
308b	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 308. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 308.
309	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 259. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 259.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
310	Kort samengevat In het plan wordt de meerwaarde van de vaarweg Merwedekaaal als infrastructuur voor logistieke doeleinden volstrekt onvoldoende belicht. De opzet van de plannen dreigt te leiden tot een beperking van de logistieke mogelijkheden van goederenvervoer over water in de toekomst. Dit betreft met name het aantal en de beoogde uitvoering van toekomstige nieuwe bruggen, wij komen hier lat er in deze reactie op terug. In de plannen die nu voorliggen is aandacht besteed aan het gebruik van de vaarweg Merwedekanaal in de toekomst, maar dan vooral vanuit het perspectief van bestaande gebruikers (woonboten en roeiers). Dat het in de nabije toekomst reëel is dat daar steeds meer andere, logistieke gebruikers van de vaarweg bijkomen is niet integraal in de plannen meegenomen. Stadslogistiek over water is in opkomst. Duurzaam goederenvervoer is een actueel issue in Utrecht. De stad werkt in het centrum toe naar een middelgrote Zero Emissie Stadslogistiek-zone, waar vanaf 2025 alleen nog uitstootvrij bevoorraad mag worden. In de jaren daarna zal deze zone zich uitbreiden naar de hele stad. Dieseltrucks en -bestelbussen zijn dan niet meer toegestaan. De logistieke sector zet momenteel alle zeilen bij om aan de nieuwe regels te kunnen voldoen. Vervoer over water, met elektrische vaartuigen, is één van de alternatieven. Wat vroeger zo gewoon was, vrachtboten in de stad, komt in een modern jasje weer terug. Logistieke hubs en potenties De Liesbosch Een manier om tot duurzaam goederenvervoer te komen is het werken met logistieke hubs. Aan de rand van de stad worden goederen op een hublocatie geconsolideerd, waarna goederen gebundeld de stad in gaan (last mile transport). Dit met volle, schone en waar mogelijk kleinere voer- en vaartuigen. Voorbeelden van recent gerealiseerde hubs in Utrecht zijn de BouwHub en CityHub, beide gevestigd op Lage Weide. Aan de zuidkant van de stad leent De Liesbosch zich qua ligging (aan de rand van de stad) en ontsluiting (gesitueerd direct aan de A12 en het Amsterdam-Rijnkanaal) goed voor het realiseren van een multimodale logistieke hub. Dit is recent onderzocht in opdracht van de Provincie Utrecht (‘Quickscan naar de potentie van een multimodale logistieke hub op bedrijventerrein De Liesbosch ‘, rapportage december 2019). Hier in De Liesbosch is ons aannemersbedrijf gevestigd op een groot terrein aan de Liesboschhaven. De voor een multimodale hub noodzakelijke haveninfrastuctuur is op ons terrein aanwezig en wij zijn als B. van Hees & Zonen al jaren actief met watergebonden diensten. Gelet op alle beleidsontwikkelingen (Klimaatakkoord, Schone Lucht Akkoord en andere), die duurzame logistiek noodzakelijk maken, is ons bedrijf voornemens een logistieke hub te gaan exploiteren. Wij richten ons in eerste instantie op circulaire bouwlogistiek en stadsdistributie. Vervoer de stad Utrecht in willen wij vooral over water gaan doen met elektrische schepen. Het Merwedekanaal is voor ons een essentiële vaarweg in onze ambities voor circulaire bouwlogistiek en de reden dat wij nu deze reactie schrijven. Onze ambities zijn ook uw ambities.	Zie de paragraaf: 2.8.2 Gebruikers kanaal. Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonllijk antwoord. Met de bewoners, bedrijven, gebruikers en initiatieven in het gebied heeft de gemeente persoonlijk contact over specifieke zaken zoals inpassing, bereikbaarheid en bedrijfsvoering.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
310 (vervolg)	In de Omgevingsvisie, deel 2 zien wij dat wij gedeelde ambities hebben als het gaat om circulaire bouwlogistiek. In de paragraaf over circulair bouwen (pagina 146-148) benoemt u om te beginnen doelstellingen voor circulair demonteren en circulair bouwen. Daarna gaat u expliciet in op bouwlogistiek: “Bouwactiviteiten zullen langdurig een wissel trekken op de leefbaarheid en bereikbaarheid van dit deel van de stad. Bestelbusjes en vrachtwagens rijden dagelijks naar en van bouwplaatsen. De ruimte voor al dit bouwverkeer en het lossen van bouwmaterialen is beperkt. Dit leidt niet alleen tot congestie, bouwverkeer is ook een grote uitstoter van $C0_2$. Slimme bouwlogistiek is noodzakelijk. De inzet van een bouwlogistieke hub aan de rand van de stad, de aanvoer van bouwmaterialen met bouwcontainers, bouwverkeersmaatregelen en de aanvoer van bouwmaterialen over water kunnen bijdragen aan het beperken van de druk op de stedelijke verbindingswegen en dragen ook bij aan $C0_2$ reductie.”Wij onderschrijven deze passage volledig én constateren dat deze beleidsambitie niet meegenomen is de ‘Variantenstudie loop - en fietsbruggen Merwedekanaalzone’ (uw bijlage 1.4). De vraag: ‘ Wat betekent vervoer van bouwmaterialen over water voor de uitvoering van nieuwe bruggen?’ is daar niet gesteld of beant woord. Bruggen en laad- en losvoorzieningen Merwedekanaal Overwegende dat: alle overheden inzetten op slim (efficiënt) en schoon (duurzaam) transport, wat tot uiting komt in (inter)nationaal beleid om duurzaam vervoer over water te stimuleren; het Merwedekanaal als vaarweg in deze ambitie een serieuze rol kan spelen, bij sloop- en nieuwbouwprojecten in de Merwedekanaalzone maar ook voor stadsdistributie over water voor in de toekomst; Is het goed om: langs het Merwedekanaal laad/losfaciliteiten aan het water te ontwikkelen, tijdelijk (maar wel duurzaam circulair) of meer permanent, ook voor gebruik in de toekomst; in de plannen voor nieuwe bruggen, als het gaat om beweegbaarheid en doorvaarhoogte in gesloten toestand, terdege rekening te houden met goederenvervoer over water in het Merwedekanaal. De in de plannen weergegeven bruggen over het Merwedekanaal zijn nieuwe beperkingen voor de doorvaart voor beroepsvaart (en recreatievaart). Wij vragen u het aantal nieuwe bruggen zo klein mogelijk te maken. Iedere nieuwe brug dient beweegbaar te zijn zoals de andere bruggen over deze vaarweg. Iedere nieuwe brug moet toekomstbestendig zijn. Dat betekent bouwen in dimensies boven de huidige normen. Dit betekent dat de grootste doorvaartbreedte dient te worden aangehouden en dat een beweegbare brug een vaste doorvaarthoogte moet hebben die tenminste gelijk is aan die van de Balijebrug. Ons inziens moet voorkomen worden dat een brug in de toekomst vaak open moet, dit is niet alleen hinderlijk voor het wegverkeer maar werkt ook vertragend op de logistiek en brengt een veiligheidsrisico mee. Verzoek Wij verzoeken u op korte termijn met belanghebbenden en deskundigen in gesprek te gaan over wat goederenvervoer over water betekent voor de plannen in de Merwedekanaalzone. Dit vanuit de gedeelde ambities voor circulaire bouwlogistiek over water. Gesprekspunten moeten in ieder geval laad- en losfaciliteiten en bruggen zijn. Wij staan u als belanghebbend, maar ook betrokken bedrijf graag te woord. Wij denken dat het ook belangrijk is de brancheverenigingKon. BLN Schuttevaer hierbij te betrekken. Wij verzoeken u om tot het moment dat deze dialoog gevoerd is en tot duidelijke afspraken heeft geleid, geen onomkeerbare besluiten te nemen waar het de realisatie van nieuwe bruggen betreft.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
311	Ik heb bezwaren tegen het plan en wel om de volgende redenen. 1. Geen gelijk speelveld. De omvang van de plannen met al hun bijlagen bedraagt in totaal zo'n 553 bladzijden. Voor een normaal mens is dat niet te doen om dat alles te lezen. Dan is het vaak ook nog ambtelijk taalgebruik. In feite komt het erop neer dat inspraak zo moeilijk wordt gemaakt dat deze in feite onmogelijk wordt gemaakt. De gemeente Utrecht heeft genoeg goed betaalde ambtenaren die het voor elkaar krijgen om een totaal van 553 bladzijden bij elkaar te schrijven. De gewone burger moet in zijn vrije tijd hier dan op reageren. Dit is gewoon geen eerlijke wedstrijd. Ik ben het dan ook niet eens met de manier waarop dit zo is georganiseerd. Ik eis dan ook dat de productie van de gemeente Utrecht wordt teruggebracht tot 20 à 30 bladzijden. Dan wordt het een eerlijke wedstrijd. 2. Bedrijvigheid stimuleren, niet afbreken. Dan iets over de noodzaak om huizen te gaan bouwen op plekken waar nu nog bedrijven staan. In mijn ogen is het verspillend om bedrijven die nu goed functioneren en een goede functie vervullen binnen de stad Utrecht te doen verplaatsen naar elders. In de eerste plaats kost dat natuurlijk ook weer geld om die bedrijven te verleiden of te dwingen om te verplaatsen, onzinnig geld. Aan de andere kant is het slecht dat bedrijven dan weer gaan verdwijnen uit de stad Utrecht of naar de periferie van de stad. En daar zitten ook heel wat innovatieve bedrijven bij waar de stad Utrecht trots op zou moeten zijn. En wat doet dat met de mensen die daar werkzaam zijn? Gaan die dan ook de stad uit? In mijn ogen een zeer ondoordacht plan om huizen te gaan bouwen op plekken waar nu nog goed functionerende bedrijven een mooie bijdrage geven aan de stad. Laat die bedrijven daar lekker gewoon blijven staan. 3. Nieuwe huizen. Maar er moeten toch huizen worden gebouwd voor al die nieuwe mensen die naar Utrecht komen? Dan kan ook mooi in de polder Rijnenburg. Daar kunnen meer huizen worden gebouwd dan bij de huidige plannen in de Merwedekanaalzone. Dus ga gewoon verder met dat plan in plaats van het nodeloos ontwikkelen van de Merwedekanaalzone. 4. De nieuwe mens. Het lijkt erop dat de gemeente Utrecht een wijk wil maken voor de nieuwe mens, die alles op fiets doet, via de deel-economie en nog meer van dit soort zaken. Men wil een soort enclave creëren met nieuwe mensen die helemaal voldoen aan het ideaalbeeld. Dit soort idealen stranden uiteindelijk in goede bedoelingen. Ofwel de mensen die er komen te wonen gaan op een gegeven moment toch hun eigen weg met als gevolg dat al die mooie idealen vervliegen. Of er komt zo'n sociale pressie binnen de enclave dat mensen die niet voldoen aan het ideaalbeeld worden uitgesloten of zich gedwongen te voldoen aan het ideaalbeeld. Zo gaat het op China lijken, niet alleen eng, ook nog gevaarlijk. Gemeente Utrecht, hou op met dit onzalige plan. 5. Bruggen. Dan moeten er 2 bruggen komen bij het zuidelijke stuk door Hoograven omdat er zogenaamd hordes fietsers uit de nieuwe wijk door Hoograven zouden gaan fietsen om naar het centrum te gaan. Ik denk dat dit bedacht is achter de tekentafel. Mensen zoeken altijd de kortste weg en die gaat veel meer noordwaarts, bijvoorbeeld langs het kanaal en dan rechtsaf. Men gaat echt niet over de nieuwe bruggen naar Hoograven en dan naar het noorden. Dat is een omweg. Als die bruggen er komen dan zullen ze voor niets zijn. 6. Zogenaamde inspraak. De gemeente Utrecht voert ook een heleboel bruggen op in haar plan. En over enige tijd wordt er dan eentje geschrapt, of misschien wel twee. Dan gaat de gemeente goede sier maken dat ze toch echt geluisterd heeft naar de bevolking. Maar dit is gewoon een vooropgezet plan, zoveel bruggen presenteren en dan er eentje schrappen, alleen om het maar te laten lijken dat er inspraak is geweest. Een zeer kwalijke zaak.	Zie de paragrafen: 2.3 Ambities Omgevingsvisie deel 2, 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: Kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.1 Woonboten, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.5 Hoograven, 2.8.6 Jutfasepunt, 2.11.1 Doelgroepen, 2.12.1 Bestaande bedrijven, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
311 (vervolg)	7. Landschapsvervuiling. Wat een schande om juist op de plek waar de Vaartse Rijn en het Merwedekanaal bijeenkomen een brug te bouwen. Dit is op dit moment gewoon een prachtig en weids panorama, dat door de brug om zeep wordt geholpen. Echt zonde. Een goed functionerende schoonheidscommissie van de gemeente Utrecht zou hier nooit toestemming voor geven. En als ze het wel doen, dan zijn ze het niet waard om schoonheidscommissie te heten. 8. Roeiverenigingen. Het roeien wordt door al die bruggen veel moeilijker gemaakt, op veel plekken wordt het versmald en dus is er veel minder ruimte. Het gevolg is dat de prachtige roeicultuur die er in Utrecht is, en waar Utrecht ook trots op mag zijn, teniet wordt gedaan. Gevolg zal zijn dat er geen plek maar zal zijn voor diegene die op hoog niveau wil presteren. Deze mensen zullen de Utrechtse verenigingen verlaten om elders te gaan roeien. Dan zullen alleen de pure recreanten overblijven. De verenigingen zullen worden gemarginaliseerd en misschien komt zodoende hun bestaanszekerheid wel in gevaar. Een zeer onwenselijke ontwikkeling voor de gemeente Utrecht. 9. Socratusbrug. De Socratusbrug autovrij maken, dat zorgt ervoor dat er meer plaats is voor de fietsers om over deze brug te gaan om naar het centrum te gaan. Dit kan dan in een groter plan om een knip te maken in de verbinding tussen Lunetten en Kanaleneiland. Op ’t Goylaan is het nu een ellende, het is te onveilig en het staat regelmatig vast. Meer verkeer moet over de ring A12 geleid worden in plaats van over ’t Goylaan. Nu is er verkeer dat bijvoorbeeld van Amersfoort naar Kanaleneiland wil en dat gaat nu over ’t Goylaan en Waterlinieweg. Dat moet in de toekomst over A27 en A12 moeten gaan. Daarvoor moet eindelijk eens de verbreding van de A27 en A12 worden geregeld. Dan wordt onze wijk Hoograven eindelijk eens een keer worden ontlast. 10. Plan Hoograven. Er is te weinig aandacht voor de gevolgen voor de wijk Hoograven. Voor deze wijk moet er een plan komen. In het kort komt dat neer op het volgende. De A12 verbreden. Een knip in de verbinding tussen Lunetten en Kanaleneiland bij de Socratesbrug. Het verkeersplein op ’t Goylaan opheffen. Gaarne dit allemaal meenemen in dit plan. 11. Hamersplantsoen. Dit plantsoen is een mooi plantsoen dat nu goed functioneert voor kinderen als mogelijkheid om te spelen en voor volwassenen om elkaar te ontmoeten. Enige jaren gelden is deze helemaal opnieuw ingedeeld en het zou zonde zijn om een brug precies door dit plantsoen heen te plannen. Zo wordt het plezier van heel veel mensen grondig aangetast. Dit kan de gemeente Utrecht de bewoners van Hoograven niet aandoen. Hun leefplezier wordt zo op onaanvaardbare wijze aangetast. 12. De brug bij Op Zuid. Daar hebben we nu eindelijk een mooie kade en een mooi terras en dan wordt dat aangetast door het aangezicht van een brug heel dichtbij en dan ook nog eentje iets verderop. Een aanfluiting. Bij de A12 is er genoeg mogelijkheid om een degelijke fietsbrug te maken, dus laten we het daarbij houden. 13. Menselijke maat. Er wordt geen rekening gehouden met mensen waarvoor deze plannen echt directe gevolgen hebben, bijvoorbeeld voor mensen op een woonboot, die gewoon weg moeten voor een brug. Wat voor een stress geven deze plannen voor deze mensen. De ambtenaar die dit bedacht heeft, gaat om 5 uur lekker naar huis en denkt er niet meer over na. Voor de mensen op de woonboten geeft het zorgen, de hele dag, ook ’s avonds, elk weekend, elke vakantie. Voor hen blijft het maar knagen, dag in, dag uit, jaar in, jaar uit. Want ze kunnen inderdaad wel 10 jaar zo in de stress zitten. Wat waar moeten ze heen? Wat zal hun dat kosten? Mogen ze nog in de eigen wijk blijven? Hoelang gaat dit duren? De gemeente houdt hier onvoldoende rekening mee. Dat kan je mensen gewoon niet aan doen. Dat is onfatsoenlijk Genoeg redenen om gelijk op te houden met dit plan. Ik hoop dat u dat dan ook hier z.s.m. voor zorgdraagt.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
312	Hierbij geven wij onze reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van een fietsbrug door het Heycopplantsoen bij deelgebied 4. Omgevingsvisie Dichterswijk. Sinds wij in 2001 in de Dichterswijk zijn komen wonen is er enorm veel veranderd in en rond de wijk. In de tijd dat wij hier zijn komen wonen, is ons zicht achter, opzij en voor, compleet veranderd. Wij hebben al veel overlast gehad van alle bouwactiviteiten in de wijk. Dit is begonnen met de realisatie van Parkhaven en sindsdien steeds andere activiteiten met als dieptepunt de aanleg van de stadsverwarmingsbuis door Heycopplantsoen/Heycopstraat/Croeselaan. U moet denken aan geluidsoverlast (aanbrengen/verwijderen damwanden, van rond de 90 decibel in huis) en maandenlange onbereikbaarheid, een jaar lang geen gebruik kunnen maken van het plantsoen en een zeer vervuilende dieselaggregaat. Op dit moment zijn de verwijderde bomen net teruggeplaatst (na anderhalf jaar later). Wij ervaren dat de leefbaarheid afneemt in onze wijk door steeds maar weer nieuwe projecten. En niet alleen wij, de ouders ervaren deze overlast, ook onze puberkinderen geven aan dol te worden van alle verkeersveranderingen en geluidsoverlast. Van die Urban Healthy Living wat de gemeente Utrecht uit wil dragen zien wij niets terug, sterker nog het lijkt een slogan voor de toekomst te zijn, waarbij geen aandacht is voor de al jarenlange bouwput-problematiek in onze nabijheid. Overigens snappen we heel goed dat Utrecht bij moet bouwen en hebben wij daarom geen bezwaar aangetekend bij de vele woonontwikkelingen in onze buurt. Op dit moment staan er weer een groot aantal nieuwe projecten in en rond de Dichterswijk in de planning. Er is geen samenhangende omgevingsvisie Dichterswijk waar in het effect van deze projecten op de Dichterswijk wordt gewogen. Het gaat dan om de projecten: • Merwedekanaalzone deelgebied 4 • Busbaan Dichterswijk • Tunnel nabij Villa Jongerius • De Heycop • Kruisvaartkade • Beurskwartier • Jaarbeurs Reactie op Omgevingsvisie deel 2, stedenbouwkundig plan Merwedekanaalzone en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage Wij zouden graag zien dat zo'n omgevingsvisie wordt gemaakt en dan in participatie met de buurt zelf. Onbetrouwbare overheid?! Op vrijdag 13 januari 2017 ontvingen wij een mail van Carla Mesman over de uitkomsten van de langzaamverkeersbrug over het kanaal bij het Heycopplantsoen: Beste mensen, U heeft zich eerder aangemeld om mee te denken en praten over de verdere uitwerking van de langzaam verkeersbrug. Zoals u in de raadsbrief (zie link in mailbericht hieronder) kunt lezen, wordt de verdere uitwerking van en besluitvorming over de brug pas opgepakt op het moment dat er budget is voor de brug en draagvlak vanuit de omgeving, waaronder de toekomstige bewoners van de nieuwe stadswijk. Op dat moment zullen we u vanzelfsprekend weer benaderen. Zoals u in de raadsbrief (zie link in mailbericht hieronder) kunt besluitvorming over de brug pas opgepakt op het moment dat er budget is voor de brug en draagvlak vanuit de omgeving, waaronder de toekomstige bewoners van de nieuwe stadswijk. Op 5 november 2019 kreeg de woonbootbewoners van Merwedeplantsoen 3 als enige een mail van de gemeente Utrecht waarin vermeld stond dat volgens de bruggenstudie een nieuwe brug noodzakelijk was bij het Heycopplantsoen. Andere bewoners, die volgens bovenstaande mail betrokken zouden worden, zijn gewoon helemaal niet geïnformeerd door de gemeente Utrecht. Wij werden onaangenaam verrast door de mededeling van onze buurtbewoner en konden voor het eerst over de plannen horen tijdens de inloopavonden op 25 en 27 november 2019.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk, 2.13.1 Langjarige bouwoverlast en 2.15 Participatie. Specifiek antwoord: Bedankt voor het alternatief voorstel voor een brug. De gemeente kiest niet voor een bemand fiets- en wandelpontje. Vanwege het aantal fietsers in relatie tot de capaciteit is dit niet realistisch.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
312 (vervolg)	U kunt waarschijnlijk onze frustratie en woede wel voorstellen, temeer omdat de wijken Rivierenwijk en Transwijk veel eerder zijn betrokken en hiervoor ook allerlei consultatie-avonden al zijn geweest en ook nog op de planning staan. Wij (de Dichterswijk) zijn domweg vergeten door de gemeente Utrecht. In een wijk waar al van alles gebeurt op woningbouw- en verkeersgebied voelt dat alsof we letterlijk het afvalputje zijn geworden van de gemeente Utrecht en dat we als huidige bewoners niet mee tellen. Snelfietsbrug Heycopplantsoen Het toevoegen van een brug bij het Heycopplantsoen zal de leefbaarheid van de Dichterswijk verder verminderen en het steeds minder worden groen in de wijk nog meer aantasten. Wij zijn daarom geen voorstander van een brug ter hoogte van de Heycopstraat/Heycopplantsoen. Wel bieden wij de gemeente een alternatief voor een brug: een bemand pontje fiets- en wandelpontje. Hier zitten een aantal voordelen aan vast: • Het is uniek voor de stad Utrecht. • Een bemand pontje past in een gezonde, veilige en inclusieve leefomgeving, die uitnodigt tot gezond gedrag. • Voor een bemand pontje is geen talud nodig, dit gaat dus niet ten koste van de groenvoorziening in het Heycopplantsoen, onderdeel van het Ringpark. • Een bemand pontje is makkelijk inpasbaar tussen de 2 stadsverwarmingsbuizen onder het Merwedekanaal.Reactie op Omgevingsvisie deel 2, stedenbouwkundig plan Merwedekanaalzone en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage 3 • Een bemand pontje kost maar enkele tienduizenden euro's, de 10 miljoen euro voor een brug kan aan andere zaken besteed worden en past mooi in een sociaal werktraject. • Een bemand pontje zorgt voor verbinding tussen wijken en nodigt uit tot recreëren. • In de gemeente Stichtse Vecht en Nieuwegein zijn meerdere bemande pontjes ter bevordering van recreatie en woon-werk-verkeer. Ook het Ringpark heeft een pontje. Dit sluit dus aan bij een netwerk van pontjes in de provincie Utrecht. https://veerponten.nl/ Voor ons als dichtstbijzijnde bewoners, maar ook voor de stad als geheel, geeft een bemand pontje dus voordelen zonder de nadelen van een brug. Ook in de bruggenstudie blijkt dat, met name voor ons als buurt, een brug tot een verslechtering leidt. Onze bezwaren: • Een brug heeft een talud nodig, dit gaat ten koste van het Ringpark. Afhankelijk van de inpassing gaat er meer of minder groen verloren. De hoeveelheid groen in Dichterswijk is al weinig (en wordt ook al minder door de projecten Heycop en kruisvaartkade). • Een fietsbrug leidt (volgende de bruggenstudie en de aanvullende informatie van Goudappel Coffeng) tot 5000 fietsers die kriskras door de wijk fietsen. In geval van een eventuele fietstunnel onder het spoor (richting Nicolaas Beetsstraat) kan dat oplopen tot 8000-10.000 (mondeling vernomen van Goudappel Coffeng). • Het enige groene speelveld in onze wijk wordt straks doorkruist of afgesneden door een fietspad, dit gaat ten koste van de veiligheid van spelende kinderen. Het grootste deel van de fietsers zal in de spits tegelijk met de schoolgaande kinderen van de Kleine Dichter door de Heycopstraat komen, ook dat gaat ten koste van de veiligheid. En dat hebben we het nog niets een over het kruisende verkeer uit de extra toekomstige parkeergarages aan de Heycopstraat.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
312 (vervolg)	Reactie op Omgevingsvisie deel 2, stedenbouwkundig plan Merwedekanaalzone en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage 4 • Doorgaand fietsverkeer komt uiteindelijk op dezelfde kruisingen uit als met via de bestaande bruggen zou fietsen (resp. Van Zijstweg/Croeselaan en Balijelaan/Croeselaan). Bij samenvoeging van 2 stromen ontstaan langere fietsfiles. • Een brug is duur, dit kost minstens 10 miljoen euro. Het verbeteren van de fietsverbinding bij de Balijelaan/kruising Croeselaan is een veel betere investering. Dit geldt ook voor het verbeteren van fietspaden in het centrum waar nu veel meer fietsers over heen gaan dan in dit gedeelte van de stad. Het fietspad richting centrum en naar de grootste fietsenstalling van de wereld is niet veel breder dan bij de bestaande bruggen Nelson Mandelabrug en Balijebrug (en gevaarlijk, door detijdelijke situatie die overigens al heel lang duurt). Het stukje fietspad nabij restaurant De Beren is supersmal. Het fietspad bij de Vaste Brug is levensgevaarlijk, omdat voetgangers en fietsers over een klein stukje samen over de brug moeten. Vele fietsers zullen blij zijn als hier aanpassingen voor worden gedaan. Dus verbeter liever het huidige fietsnetwerk, dan het netwerk bij hetzelfde laten en uitbreiden met meer bruggen waar je toch weinig aan hebt. • Van rustige buurt/straat wordt het een drukke buurt/straat met daarbij ook de nodige geluids- en gebruikelijke overlast. In onze 30-jaren woning zullen we daar meer geluidsoverlast van hebben dan bij nieuwbouw. • De sociale cohesie zal in onze buurt afnemen als er veel meer forenzen door heen komen. Deze forenzen willen het snelst van a naar b en zullen veel minder opletten op spelende kinderen. Reactie op Omgevingsvisie deel 2, stedenbouwkundig plan Merwedekanaalzone en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage 5 Verder sluiten wij ons aan bij de algemene bezwaren van onze buurt: Veiligheid? Kan mijn kind straks nog alleen naar school of de speeltuin lopen als er op hoge snelheid scooters- en pedelecs door de wijk rijden? Kan mijn bejaarde buurvrouw haar hondje nog veilig uitlaten op het voetpad langs het kanaal? Het enige groene speelveld in onze wijk wordt straks doorkruist of afgesneden door een fietspad waar een op aannames gebaseerde en tegenstrijdige hoeveelheid fietsers overheen zullen gaan. Hier een brug, dacht het niet. De Noodzaak? Waarom is een derde brug hier noodzakelijk als twee bestaande bruggen zo dicht bij elkaar liggen en de nieuwe brug op 200 meter van de bestaande Balijebrug komt? Uit de stukken blijkt dat de noodzaak voor de fietsbrug niet ligt in de nieuwbouwplannen voor de Merwedekanaalzone. De fietsbrug is niet noodzakelijk voor de nieuwbouwplannen in deelgebied 4 en volgens de modellen gebruiken fietsers vanuit deelgebied 5 en 6 deze brug niet. De brug is met name bedoeld voorfietsers uit andere wijken. De brug vermindert de drukte op de Mandelabrug met slechts 6%! Daarbij is aangegeven dat de bestaande bruggen geen knelpunt vormen voor de groei en komen de fietsers weer uit op dezelfde hoofdfietsroutes. De brug draagt volgens het concept ook bij aan de gewenste fijnmazigheid in het fietsnetwerk in Utrecht. Doet niet iedere nieuwe brug die je aanlegt dit? De brug draagt dus mogelijk alleen bij op stadsniveau, maar gaat ten koste van de verbinding in mijn eigen wijk.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
312 (vervolg)	Op basis van welke criteria? De criteria, en bijbehorende gekleurde bolletjes, die in de Variantenstudie worden gehanteerd laten zien dat de verbetering voor fietsers en voetgangers door de aanleg van de brug t.o.v. het verbeteren van de bestaande bruggen maar 12% is. De criteria zijn daarnaast onvolledig. Een eerlijke vergelijking met enkel een voetgangersbrug is niet meegenomen. Hierdoor zou, zonder dat onze veiligheid in het geding komt, verbinding ontstaan tussen de nieuwe wijk en onze wijk. Ook is vreemd genoeg de impact op onze bestaande wijk niet meegewogen in de criteria, noch in het besluit tot een brug. Hoe kan op basis van oneerlijke en onvolledige criteria en zo'n kleine en subjectieve verbetering de conclusie voor een miljoenen euro kostende brug worden getrokken? Overigens, staat ook in de stukken dat financiële realisatie niet mogelijk is. Hoofdfietsroute die zich door de wijk kronkelt? Volgens de stukken zullen 5.000 fietsers de fietsbrug per etmaal gebruiken. Het CROW en de gemeente geeft aan dat hiervoor een hoofdfietsroute van 6 meter breed asfalt wordt aangelegd. Daarboven op wordt in de stukken gesproken over een eventuele toekomstige tunnel onder het spoor tussen het Ringpark Dichterswijk en de Binnenstad, ter hoogte van de Nicolaas Beetstraat. Als deze tunnel er in de verre toekomst daadwerkelijk komt, zullen er nog veel meer (snelle) fietsers (en brommers/ scooters) door onze wijk gaan rijden. Los van de nog grotere onveiligheid die dan ontstaat, gaat dit nog verder ten koste van de groene wandelverbinding tussen het Ringpark, het Heycopplantsoen en het Merwedeplantsoen. In de eerder genoemde criteria is niet meegenomen wat de invloed van een dergelijke tunnel zou zijn. Die zou zeker van invloed zijn op de kleuren (of numerieke waarden) aangezien er dan veel meer fietsers komen. Ofwel, de procentuele verbetering door de komst van de fietsbrug wordt nog kleiner en waarschijnlijk zelfs negatief. Reactie op Omgevingsvisie deel 2, stedenbouwkundig plan Merwedekanaalzone en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage 6 Besluit op basis van? Het model dat is gebruikt om het aantal fietsers op de brug zo zwak te onderbouwen is niet meer dan een globale indicatie, er is in Nederland namelijk geen betrouwbaar fietsmodel. De besluitvorming vindt dus plaats op basis van aannames, terwijl ik zou verwachten dat een besluit pas wordt genomen op het moment dat er of draagvlak, of een bewezen urgentie is. Daarnaast komt de vraag op: welke uitgangspunten de gemeente het zwaarst laat wegen? Er zijn genoeg plaatsten in Utrecht waar bruggen meer dan 500 meter uit elkaar liggen en geen nieuwe brug wordt gepland. Ook worden bruggen in deelgebied 4 afgewezen omdat ze te dicht bij een bestaande brug liggen, terwijl het daar ook over 200 meter gaat. Wat is te dichtbij en wat is te ver uit elkaar? Dit lijken rekbare begrippen zonder basis. Daarnaast wordt verwezen naar richtlijnen van het CROW instituut. Terwijl het CROW heel duidelijk maakt dat afstanden of hoeveelheden slechts richtlijnen betreft, verheft de gemeente deze richtlijnen tot eisen. Eerder heeft de gemeenteraad een andere CROW richtlijn, namelijk de omrijdfactor van 1,4, vastgesteld in het Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen'. Deze vaststelling wordt nu juist weer terzijde gelegd. Als je fietsafstand meer dan 1 km is, draagt de brug bij de Heycopstraat op geen enkele manier bij aan het verkorten van deze omrijdfactor. En het is volgens de onderzoekers juist voor de lange afstanden (fietsers uit andere wijken) nodig om een aantrekkelijke route te creëren. Deze aantrekkelijke routes zijn er dus al binnen de omrijdfactor.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
312 (vervolg)	Vraag aan u Ik verzoek u, het college en de gemeenteraad, op grond van bovenstaande, om: - de wijk en de speelplek voor onze kinderen veilig te houden, zodat Utrechters in de bestaande wijken veilig en leefbaar kunnen blijven wonen; het groen in onze wijk te beschermen en te behouden; - de noodzaak van de brug ter hoogte van de Heycopstraat te heroverwegen door een serieuze studie te doen naar het nut en de noodzaak van een hoofdfietsroute dwars door de Dichterswijk,waarbij de draagkracht van en in de wijk en het negatieve effect van de brug en hoofdfietsroute eerlijk worden onderzocht; - de planning van de uitwerking van de brug los te koppelen van de besluitvorming over de bouw in de Merwedekanaal-zone en uit te stellen tot na de realisatie van de beoogde fietstunnel en de verbeteringen aan de Balijelaan en andere bestaande fietsroutes en kruispunten, zodat een realistisch beeld van de werkelijke belasting van die routes op te maken is.	
313	Hierbij stuur ik u mijn reactie op de januari 2020 verschenen Omgevingsvisie deel 2, het voorlopig ontwerp stedenbouwkundig plan Merwede en de aanvulling op de mileu effect rapportage ten aanzien van de aanleg van fietsbruggen ter hoogte van de Waalstraat. De recente Mer gaat nu uit van 6000 woningen die extra gebouwd worden gaan worden in drie deelgebieden echter is de bruggenstudie gebaseerd op 10.000 woningen. In deze studie wordt het verband gelegd met het aantal bruggen wat beschikbaar moet zijn om 10.000 huishouden te voldoen in hun behoefte om snel naar de stad te gaan. Om aan deze behoefte te voldoen moeten er minimaal 5 bruggen bij komen. Alleen in de berekeningen worden dus rekening gehouden met 4.000 huishouden te veel naar aanleiding van de huidige plannen. Dit zijn op elke 10 huishouden, 4 huishoudens te veel. Hierdoor zou je kunnen zeggen dat er 2 bruggen overbodig zijn rekening gehouden met de 6.000 woningen die er nu bij komen. Waarop baseert u, zonder inhoudelijke argumentatie/ duidelijke berekening van groei naar 10.000 woningen, uw aanname dat er naast de bestaande bruggen nog 5 extrabruggen moeten komen? Daarnaast is een gevraagd onderzoek uitgevoerd waarin blijkt dat dat er geen extra bruggen nodig zijn om het ‘nieuwe verkeer’ te ondersteunen. Waarom is dit onderzoek niet meegenomen/ resultaten niet getoond? Is dit omdat dit niet strookt met de gedachtegang van de gemeente? Daarnaast geven jullie aan in het rapport dat het niet wenselijk is dat er 14.000 fietsers per dag over de Balijebrug en 17.000 fietsers per dag over de socratesbrug heen gaan. Wederom staat nergens vermeld dat deze bruggen dit verkeer niet aan zouden kunnen of is er een stevig inhoudelijke argumentatie gemaakt waarom dit niet wenselijk is. Wel zijn er genoeg argumenten te vinden waarom een extra brug in de Waalstraat niet wenselijk is. Momenteel vindt er elke dag al een opstopping in de straat plaats van 8:15 uur tot en met 08:45 uur door geparkeerde auto’s van ouders die hun kinderen naar het Gertrudisschool. Voeg hieraan nogmaals de 8.000 extra fietsers en scooters aan toe die gebruik gaan maken van de fietsburg en de chaos is compleet in de ochtend en middag. Vooral voor bewoners die in de zijstraten wonen, zij kunnen met regelmaat niet de Waalstraat bereiken gezien de fietsers voorrang hebben omdat zij van rechts komen of geen voorrang geven. Hoe verwacht de gemeente dit probleem op te kunnen lossen? Door 8.000 fietsers extra per dag door de straat heen te jagen. Daarnaast is de huidige inrichting van de Waalstraat al niet voldoende om het huidige verkeer toegang te verschaffen. Doordat iedereen op de stoep parkeert (wordt gedoogd omdat het geen betaalt parkeerbeleid in de straat nog van toepassing is) is de straat nog maar breed genoeg om een fietser en een auto doorgaan te verschaffen.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Rivierenwijk, 2.9.2 Parkeeroverlast.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
313 (vervolg)	Hoe gaat dit dadelijk eruit zien met al deze voorgaande genoemde fietsers die ook gebruik gaan maken van deze straat? Moeten bewoners een kwartier wachten voordat zij hun straat/huis kunnen betreden. Daarnaast is de huidige rotonde die van de Waalstraat naar de Rijnlaan gaat niet berekend op deze extra fietsers gezien dat er nu al bijna dagelijks ongelukken gebeuren met fietsers die geen verplichte voorrang verlenen aan het autoverkeer. Hierdoor adviseer ik de gemeenteraad om een kijkje te komen in de de Waalstraat wanneer deze vol staat zoals gewoonlijk. Naast de bovenstaande argumentatie maken de bewoners van de Waalstraat zich grote zorgen om de parkeerproblemen die gaan ontstaan naar aanleiding van het maken van een fietsbrug die uitkomt op de Waalstraat. Er heerst een realistische gedachte onder de bewoners dat veel bewoners van de Merwedezone hun auto gaan parkeren in en rond de Waalstraat. Zoals hier voorgaand al beargumenteerd kan de Waalstraat het huidige verkeer met de geparkeerde auto's al niet aan. Dit probleem lijkt ook al in de gedachte van de gemeente te spoken gezien dat zij aangeven dat de Waalstraat volledig betaalt parkeren wordt. Echter zijn er momenteel aan het einde van de Waalstraat geen officiële parkeermogelijkheden. Veel bewoners parkeren hun auto op de stoep vanwege het gebrek aan een parkeerplek. Hoe wordt dit probleem opgelost? Gaan overal in de Waalstraat parkeerplekken komen waardoor de volledige Waalstraat verbouwd moet worden of moeten bewoners gaan betalen voor een stuk stoep zodat zij hun auto daar neer kunnen zetten? De gemeente mag in de laatste situatie geen parkeerbewijs opvragen of vergunning geven wanneer hier niet als tegenprestatie tegenover staat dat er dan ook een officiële parkeerplek beschikbaar is. Als de bewoners op de stoep moeten gaan parkeren hoe wordt er dan voor gezorgd dat de bewoners van de Medewede kanaal zone hier niet parkeren? Als de gehele Waalstraat omgebouwd wordt naar parkeerplaatsen voor bewoners waarvoor een vergunning nodig is waarom zouden bewoners hiervoor moeten betalen? Naast de argumentatie dat de bewoners van het nieuwe'MER' hier dan niet gaan parkeren zie ik geen voordeel voor mij als bewoner van de Waalstraat. Ik moet elk kwartaal een bedrag betalen voor een mogelijke parkeerplek voor mijn eigen huis omdat de gemeente heeft besloten dat de nieuwe wijk autovrij moet zijn en daardoor Rivierenwijk te belasten met het verkeer. De gemeente geeft aan dat zij ervan uit gaan dat de nieuwe bewoners van het 'MER' veel met het openbaar vervoer en fiets gaan doen maar worden hier ook acties voor uitgevoerd of is dit een mooi verkooppraatje voor de bewoners van Rivierenwijk waarna nooit meer acties opgezet worden en de rivierenwijkers met de problemen zitten? Als het betaalt parkeerbeleid in Rivierenwijk een doel is om ervoor te zorgen dat de bewoners van 'MER' niet parkeren in Rivierenwijk waarom geeft de gemeente dan niet aan alle bewoners een kosteloze vergunning of is dit een verdienmodel van de gemeente zoals we zien in meerdere wijken in de stad. Als het betaalt parkeerbeleid niet bedoelt is om de bewoners van het 'MER' te vermijden waarom wordt het dan ingevoerd? Welke inhoudelijke argumentatie heeft de gemeente hiervoor? De aannames in de rapporten zijn gebaseerd op niet meer dan een globale indicatie. In Nederland bestaan geen betrouwbare fietsmodellen. Hoe kan men besluiten over extra bruggen met zo'n vergaande impact, gebaseerd op aannames, zonder draagvlak van de bewoners in Rivierenwijk, zonder inhoudelijke aantoning van de noodzaak van de extra bruggen, zonder onderbouwing met cijfers en zonder onderzoek naar de huidige bruggen? Ik pleit derhalve met nadruk bij u, het college en de gemeenteraadsleden voor geen extra bruggen in de Waalstraat en de Zijldiepstraat op grond van de bovengenoemde argumenten en vragen. Ervan uitgaande dat mijn vragen beantwoord worden en dat u mij op de hoogte houdt van het verdere verloop van de procedure.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
314	Graag wil ik gebruik maken van de mogelijkheid inspraak te hebben in de plannen van de Merwedekanaalzone deelgebied 5 zoals ze nu gepresenteerd zijn. Omdat wij in de afgelopen jaren op diverse momenten geïnformeerd zijn, waar steeds nadrukkelijk om onze input gevraagd is, had ik gehoopt iets van die input, met name ten aanzien van de leefbaarheid in omliggende wijken, terug te vinden in de uiteindelijke plannen. Dat is niet het geval. Natuurlijk moet er in Utrecht nieuwe woningen gebouwd worden. De maquette is op een zeer kleine schaal gebouwd en de Merwedekanaalzone (MWKZ) is aantrekkelijk, speels met veel groen, je ziet nauwelijks dat er een “Wijk bij Duurstede” op deze 24 hectare gepland is. Maar het groen op de daken en in de binnentuinen zal niet tot het openbare groen behoren, het en het hoogbouw karakter geeft vanaf de grond toch een ander beeld. Wij persoonlijk, wonend aan het Merwedeplantsoen, zijn erg geschrokken van de flat van 10 verdiepingen die aan het water gebouwd gaat worden. Er wordt gesproken van inspringen na 4 verdiepingen, maar als die “setbacks” (zie bladzijde 48 van de rapportage Tussenstand MKWZ november 2019) ongeveer 2 - 3 meter zijn, staat er een enorme blok steen tegenover ons. Hieronder een still van de 3D presentatie van de MWKZ, toen die achterste flat slechts 6 verdiepingen telde. Het mag duidelijk zijn dat wij de gemeente graag willen houden aan de toezegging zoals die in het begin gedaan is, dat er aan de waterzijde niet hoger dan 4 verdiepingen gebouwd zou gaan worden. De huidige plannen zullen resulteren in veel inkijk, halverwege de middag geen zon meer en ook geluidsoverlast wordt een serieus probleem. Het Merwedekanaal vormt door het water bij windstil weer een enorme klankkast, waardoor wij nu soms al fluisterende gesprekken op de Kanaalweg, woordelijk kunnen verstaan. De tien projectontwikkelaars die de MWKZ in bezit hebben gekregen hebben andere prioriteiten. Samen met de plannenmakers negeren zij het maximum aantal te bouwen woningen dat Rijkswaterstaat bepaald heeft (aldus XX op bijeenkomst van 6 november 2019 en volgens de MER). Zij stellen dat 4.000 woningen in deelgebied 5 het maximum is, omdat de infrastructuur van Zuid-Utrecht, de A12, de aan- en afvoerwegen en de Goylaan, meer woningen verkeerstechnisch simpelweg niet aankan. Ook gaat de gezondheidspositie die gezien de stik-, fijnstof en CO_2-uitstoot op de vluchtheuvel van Nederland toch al niet optimaal is, nog verder achteruit. De fietssnelweg die vanuit Nieuwegein moest zorgen voor minder forensenverkeer richting Utrecht wordt opgeheven, de Kanaalweg wordt een recreatieve zone. De beoogde auto-norm van 0,3 is alleen op een veel kleinere schaal in Nederland getest, het is zeer de vraag in hoeverre deze haalbaar is. Het autobezit in Utrecht is 1,02 (in 2015, volgens de “Uitgangspuntennotitie VRU 34”) en zal in 2030 uitkomen op 0,8. Hierin is overigens ook te lezen dat OV max. 6 bussen per uur kunnen zijn, omdat “meer modelmatig nauwelijks toegevoegde waarde biedt”, terwijl in de totaalpresentatie van 6 november 2019 besproken wordt dat er elke 5 minuten OV zal zijn. Duidelijk is dat er slechts voor een derde van de woningen één parkeerplaats is. De woningnood is echter zo hoog, dat men het risico op een parkeerplaats iets verderop op de koop toe zal nemen, “beggars can’t be choosers”, en met die bruggen (waarover later meer) is parkeren in aanpalende wijken in elk geval voor het bezoek (als 5 % van de 6.000 woningen bezoek met auto krijgt, zijn dat meteen al 300 auto’s) een prima optie.	Zie de paragrafen: 2.4 Milieueffectrapportage, 2.5.4 Openbaar vervoer, 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.1 Woonboten, 2.8.4 Riverenwijk, 2.9.1 Lage parkeernorm, 2.9.2 Parkeeroverlast, 2.10.2 Hoogte, 2.10.4 Openbare ruimte, 2.11 Woningbouwprogramma, 2.14.3 Recreatie en sport.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
314 (vervolg)	De bruggen studie die door Goudappel Coffeng is uitgevoerd, bepaalt aan de hand van een aantal indicatoren het aantal bruggen dat noodzakelijk zal zijn voor de ontsluiting van de wijk. Omdat zij in de ogen van het Suwo het niet hard kunnen maken dat deze hoeveelheid ook daadwerkelijk de beste oplossing is, zijn diverse bureaus benaderd om een second opinion op te stellen. Wij hebben begrepen dat deze bureau's door de gemeente verzocht zijn niet op dit verzoek van SUWO in te gaan. Dit lijkt mij zeer discutabel. De bouw van de bruggen heeft veel losgemaakt in de betrokken wijken. Enkele woonbootbewoners zien zich na een zeer emotionele periode genoodzaakt te verhuizen, anderen zien een onwelkome buur in de vorm van een brug met verlies aan privacy en waarvan zij veel geluidshinder mogen verwachten. De Merwedekade zelf wordt een zeer drukke route, met gevaarlijke kruisingen ter hoogte van de Zijldiepstraat en Waalstraat waar 12.000 fietsers per dag gaan passeren. Die kruisingen zijn op dit moment al punten van grote zorg. De Zijldiepstraat is een smalle eenrichtingsstraat waar een auto en twee fietsers niet tegelijkertijd terecht kunnen. Op de hoek bij de Waalstraat is de verkeerssituatie nog kritischer, daar bevindt zich de basisschool Gertrudisschool, met in de ochtendspits veel verkeer van schoolgaande kinderen en weg brengende ouders. Die 12.000 fietsers die fijnmazig door de wijk heen moeten fietsen, zullen allen richting de Waalstraat rotonde fietsen en dan of naar de stoplichten richting Balijelaan of richting Hoograven. De Zijldiepstraat-fietsers steken eerst op een onoverzichtelijke kruising de Rijnlaan over om zich te voegen bij de Waalstraat-fietsers en enkelen zullen richting de Goylaan gaan. Beide einddoelen zijn uitstekend te bereiken via bestaande bruggen. Zonder draagvlakonderzoek heeft de gemeente, in het kader van plannen rond de Merwedekanaalzone al besloten over te gaan op betaald parkeren. Voor zover ik weet, was daar vanuit de wijk geen enkele behoefte toe (hetgeen wellicht aangeeft dat ook de gemeente vraagtekens zet bij de haalbaarheid van de autonorm van 0,3). Betaald parkeren, betekent dat wij parkeervergunningen kunnen kopen, die geen garantie geven op een parkeerplek. De bedragen die daarvoor betaald moeten gaan worden, komen volgens Groen Links op "waarschijnlijk een schijntje a 100 euro op jaarbasis". Niet voor alle wijkbewoners geldt dat 100 euro een schijntje is. Ook voor de minder kapitaalkrachtige ouderen die voor hun mantelzorg en/of familiebezoek afhankelijk zijn van mensen die met de auto moeten komen, zijn deze plannen een bedreiging. Voorts zullen "fiets verkeersveilige aanpassingen in de wijk" waarschijnlijk betekenen dat diverse parkeerplaatsen opgeheven worden, hetgeen betalen voor parkeerplaatsen nog zuurder maakt. De twee bruggen doorsnijden als twee fietssnelwegen het Merwedeplantsoen. In onze dorp-achtige wijk, met een vriendelijke sfeer is dit plantsoen ongeveer het enige stukje groen met veel boom diversiteit. Het vormt een verbindingsplek in de wijk waar bewoners in het voorjaar picknickbanken neerzetten, kinderen spelen en voetballen, honden uitgelaten worden en mensen lekker in het zonnetje zitten. In de "Variantenstudie loop- en fietsbruggen, bladzijde 28" wordt de mogelijkheid een "rondje te wandelen van < 500 meter" als beoordelingscriterium gelijkgeschakeld met de voordelen van geen extra bruggen voor de omliggende wijk. Het zal duidelijk zijn dat de meeste bewoners van Rivierenwijk het hier niet mee eens zijn.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
314 (vervolg)	Met deze brief zou ik graag mijn recht tot inspraak willen uitoefenen ten aanzien van 1. Maximale hoogte gebouwen eerste 100 m van de waterlijn vier verdiepingen, geen uitzonderingen, ook geen setbacks van enkele meters 2. Rijkswaterstaat volgen en maximaal 4.000 woningen accorderen voor deelgebied 5 en daarmee ook de parkeernorm verhogen naar een realistisch niveau 3. Gebruik maken van de plannen de fietsmogelijkheden van bestaande bruggen uit te breiden en in elk geval een second opinion van bijvoorbeeld Movares ten aanzien van de noodzaak van de bruggen. Beste gemeenteraad geef svp akkoord voor een nieuwbouw van 4.000 woningen, zodat de leefbaarheid in Rivierenwijk weliswaar enigszins aangepast, maar niet aangetast wordt.	
315	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 59. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 59.
316	Hierbij wil ik graag mijn zorgen uiten aangaande de ontwikkelingsplannen Merwedekanaalzone welke zijn verschenen in de omgevingsvisie deel 2 en deze willen weerleggen. Er werd een motie aangenomen in februari 2018 dat er onderzoek gedaan moest worden naar de mogelijkheden van de twee bestaande bruggen. In dit onderzoek zou er ook worden gekeken of toekomst één brug of geen brug zou moeten worden bijgebouwd. Ik kan in geen enkel terugvinden dat dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Waarom is dit onderzoek niet uitgevoerd c.q. waarom zijn de resultaten nergens gepubliceerd? Op welke data is gebaseerd dat de twee bestaande bruggen niet voldoen dan wel niet toereikend genoeg zijn en op welke data is de huidige toekomstige variant - Zijldiepstraat, Waalstraat en Heycoplaan - gebaseerd? Waarom is deze data niet beschikbaar gesteld terwijl deze belofte op de inspraakavond begin januari j.l. is toegezegd? Ik kan in geen enkel rapport kwalitatieve dan wel kwantitatieve data terug vinden die de toekomstige twee extra bruggen onderbouwen in deelgebied 5. Ditzelfde geldt dat er ook voor deelgebied 4 en 6 geen onderbouwing op relevante data is gepubliceerd. Mijn inziens zijn de aanbelevingen gebaseerd op aannames die mogelijk zijn in het jaar 2030. Waarop zijn de aanbelevingen gebaseerd en waarom is - indien deze op data gebaseerd zijn - niet gepubliceerd? Waarom krijgen gemeenteraadsleden en bewoners deze niet te zien? Er is toch niks geheimzinnig? Waarom worden andere mogelijkheden niet onderzocht dan wel nieuwe initiatieven niet onderzocht? Hoe kan de gemeenteraad op basis van aannames een gedegen besluit nemen? De leefbaarheid in de omliggende wijken wilt men natuurlijk bewaken. Waarom kan ik in geen enkele rapportage terugvinden wat de effecten van de potentiële bruggen zijn op de leefbaarheid in Rivierenwijk? De fietsers die vanuit de Zijldiepstraat komen zullen eindigen op de Rijnlaan. Wat hebben deze daar te zoeken? Bovendien is de Zijldiepstraat, ook al ga je deze herinrichten, niet geschikt voor zoveel fietsers. Daarnaast uit ik mijn zorgen over de financiële injectie die gedaan moeten worden in de bruggen (zegge E 3 miljoen p.s.) en de daartussen liggende afstand. Hoe verklaart u dit zelf? Ik vertrouw erop dat iedere zinswijze met kwaliteit wordt behandeld en beantwoord.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4 Rivierenwijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
317	Ik heb begrepen dat ik middels dit emailadres kan reageren cq protest kan aantekenen tegen de plannen van de Merwedekanaalzone. Mijn bezwaar richt zich op 2 punten; 1. Aanleg van een nieuwe brug ter hoogte van Hamersplantsoen / Karperstraat. Ik ben tegen besluitvorming. 2. De eventuele doorvoering van betaald parkeren in het gebied rondom de Karperstraat. Toelichting: Ad 1. Eerst de consequenties in beeld brengen van de eventuele aanleg van deze brug op de omgeving rondom de Hamersplantsoen / Karperstraat. Onduidelijk is de toename van verkeer op de leefomgeving rondom dit gebied. En welke maatregelen worden genomen om overlast te beperken. Dus eerst de impact inventariseren, delen met de bewoners, dan pas besluitvorming. Ad 2. Ik ben van mening dat de buurtbewoners Hoograven niet op kosten mogen worden gejaagd door de aanleg van een autoluw Merwedekanaalzone. Als door de aanleg van Merwedekanaalzone een druk op parkeren in de omgeving van o.a. hoograven ontstaat en in dit gebied wordt betaald parkeren doorgevoerd ben ik van mening dat de buurtbewoners hoograven en bezoek van hun gecompenseerd dienen te worden voor deze kosten, bijvoorbeeld door deze kosten af te wentelen op de projectontwikkelaars.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.9 Parkeren, 2.15 Participatie.
318	Graag zou ik middels deze brief een aantal (bondige) kanttekeningen willen plaatsen bij de plannen voor de Merwedekanaalzone. Parkeerplaatsen Allereerst vroeg ik mij af of de gemeente maatregelen in gedachte had om tegemoet te komen aan het verhoogde aantal benodigde parkeerplaatsen. Uit het rapport blijkt in elk geval dat niet voldoende parkeerplaatsen gebouwd zullen worden in de wijk. Het lijkt dus aannemelijk dat bewoners van de nieuw te bouwen wijk parkeerplaatsen zullen zoeken in de aangrenzende wijken. Als bewoner van het Merwedeplantsoen vroeg ik mij af of ook in de aangrenzende wijken compenserende maatregelen zullen worden getroffen. Ligging nieuw te bouwen brug Een tweede kanttekening is de ligging van de nieuw te bouwen brug bij de Zeildiepstraat. De Zeildiepstraat is een zeer nauwe straat; er is geen ruimte voor meer dan één auto tegelijkertijd. Het is moeilijk denkbaar dat door deze straat grote hoeveelheden fietsers en auto's kunnen passeren zonder ongelukken te veroorzaken. Het lijkt wenselijk te onderzoeken of de bouw van de brug naar de Zeildiepstraat werkelijk noodzakelijk is.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.9.2 Parkeeroverlast.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
319	Via deze weg wil ik graag ook mijn zorgen en bezwaren kenbaar maken ten aanzien van een aantal plannen met betrekking tot de Merwedekanaalzone. - In de plannen ter hoogte van Hoograven (Hamersplantsoen) wordt gesproken over extra bruggen. Het Hamersplantsoen is een plek die voor alle leeftijden in de wijk als sociaal middelpunt dient. Kleine kinderen kunnen hier (nu nog) veilig spelen, sportclubs maken gebruik van de velden en ouderen kunnen hier rustig wandelen. Een drukke fietsroute door dit groen zal deze plek onveilig maken voor alle gebruikers. - De genoemde brug zou mogelijk aansluiten op de Karperstraat. Ik vraag mij sterk af of de stedenbouwkundige en verkeerskundige hier gedegen onderzoek hebben gedaan. Het is namelijk in mijn, en vele anderen, ogen onverantwoord om hier een drukke fietsroute door te laten lopen. De Karperstraat is veel te smal om een grote fietsersstroom aan te kunnen. Dit kan zeer gevaarlijke situaties opleveren. Bijvoorbeeld: ‘s ochtends en ‘s middags lopen hier kleine kinderen naar school, bepaalde jonge leeftijden zelfs zelfstandig. Een drukke fietsroute zou dit onmogelijk maken. - Daar komt nog bij op dat het Noord-Zuid (en vice versa) fietsverkeer over de Verlengde Hoogravenseweg hierdoor erg gestremd gaat worden, op de kruising en dit zal voor nog meer onveilige situaties zorgen. - Zelf fiets ik ook graag en maak liever bestaande bruggen en fietspaden breder/veiliger. Misschien is het ontmoedigen van auto’s op deze manier geen sterke stimulans om meer te gaan fietsen. Misschien is het openbaar vervoer of het delen van auto’s promoten een betere optie icm subsidie voor fietsen. - De wens van de gemeente is dat de Merwedekanaalzone autoloos/luw zou zijn. Er zijn echter geen voorbeelden van wijken waar dit écht werkt. Mijn vrees is dan ook dat de bewoners van de Merwedekanaalzone er voor zullen kiezen om hun auto in Hoograven te parkeren om vervolgens via de bruggen hun huis te bereiken. Dit zou een verschuiving van een probleem betekenen en potentieel een groot negatief effect kunnen hebben op de leefbaarheid van Hoograven. - De ‘t Goylaan is nu al vrij onveilig, de oversteekbaarheid is hier echt een issue (bron: RTV Utrecht 13-2-2020). De fietsersstroom daarover vergroten zou het bestaande probleem nog groter maken. - Wat mij het meest tegen de borst stuit is dat er een onvolledig rapport is uitgebracht. Het is vrij eenzijdig geschreven en er is geen rekening gehouden met de potentiële gevolgen voor de bestaande bouw. Voor iets met een dergelijk maatschappelijk belang is dit erg summier. Ik hoop van ganser harte dat de zorgen en bezwaren van alle bewoners van de bestaande wijken worden meegenomen. Ik zou u daarnaast willen adviseren om een bewonerspanel op te starten, zodat men kan meedenken en zaken beter kan uitdragen naar de wijk.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.5 Hoograven, 2.9.2 Parkeeroverlast, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
320	Sinds 2000 ben ik met mijn gezin woonachtig op een woonark in Rivierenwijk. Ik woon hier met veel plezier. Ik heb de plannen voor de Merwedekanaalzone vanaf het begin gevolgd en de ontwikkelingen bezorgen mij grote zorgen/verrassingen/frustraties en teleurstellingen. Middels deze brief wil ik mijn zorgen kenbaar maken en mijn vragen stellen m.b.t. de m.i. megalomane bouwplannen in de Merwedekanaalzone. Allereerst begrijp ik dat de gemeente de Merwedekanaalzone wil benutten om woningen te bouwen maar de plannen zoals die er nu liggen gaan ten koste van de omwoners van de omliggende buurten, wat mij betreft Rivierenwijk. Mijn grootste zorg betreft de mogelijkheid dat de gemeente het advies van de MER naast zich neer lijkt te leggen en i.p.v. 6.000 woningen 10.000 woningen wil bouwen in de Merwedekanaalzone. Ik woon tegenover deelgebied 5 en in mijn geval betekent dit dat er i.p.v. 4000 woningen 7250 woningen zullen komen (6000 nieuw te bouwen + de bestaande MAX, PAX en LUX gebouwen). Dit betekent een hoge wonigdichtheid: 7250 woningen op 24 hectare ter vergelijking: heel Rivierenwijk heeft 4906 woningen op 71 hectare. Dit is bijna het dubbele (aantal woningen) van wat de MER adviseert. Deze hoge woningdichtheid heeft al bewezen niet bij te dragen aan leefbaarheid en veiligheid (denk aan Overvecht, Kanaaleiland, Laan van Vollenhove in Zeist). Waarom denkt de gemeente dat dit hier wel mogelijk is? Hoe gaat de gemeente de daaruit voortvloeiende problematiek in de hand houden? Hieruit vloeit namelijk ook voort dat de gemeente meent 5 bruggen te moeten bouwen over 1,7 km. Merwedekanaal. Wat grote gevolgen heeft voor de leefbaarheid en kwaliteit van wonen in onze wijk. Onderbrekingen van het Merwedeplantsoen, zicht over het Merwedekanaal. Onveilige situaties door de vele fietsers in de smalle straten met dubbel geparkeerde auto's. Daarnaast maak ik me grote zorgen over het niet inzichtelijk zijn van de cijfers m.b.t. verkeersbewegingen anno 2030 van Goudappel Coffeng, adviseurs mobiliteit. Mede o.b.v. deze cijfers wordt de bouw van de vele bruggen gebaseerd. Waarom zijn de cijfers niet inzichtelijk? Waarom gaat de gemeente af op de berekeningen van 1 bureau? Waarom worden de mogelijkheden voor een second opinion geblokkeerd? Deze gang van zaken klinken voor mij niet als een gefundeerd besluit waarin iedereen mee heeft kunnen denken. We leven toch in een democratie? Ik heb verschillende inspraakavonden bijgewoond en heb op het stadskantoor enkele van de documenten doorgelezen over de Merwedekanaalzone. Hieronder volgen enkele citaten, met mijn vragen, uit de rapporten die ter inzage liggen: "Plan voor nieuwe wijk: gezonde en veilige omgeving - voldoende daglicht in de woningen, beperken geluidshinder". Dit geldt blijkbaar niet voor de huidige bewoners van Rivierenwijk. Waarom wordt in deze (daglicht, geluidshinder, veilig) geen rekening gehouden met de bewoners van Rivierenwijk? Er is een leefbaarheidseffectrapportage opgezet en in 2019 is een nulmeting uitgevoerd. Met wat de gemeente van plan is, is niet zichtbaar dat er iets met de effectrapportage wordt gedaan. - Wat heeft deze nulmeting laten zien? "Herontwikkeling is belangrijk voor de omliggende buurten, de omgeving moeten kunnen meeliften op de plannen". Wat mij betreft heeft deze herontwikkeling geen toegevoegde waarde voor mijn woongenot. Niks geen meeliften op de plannen, we gaan fors inleveren op de leefbaarheid van onze woonplek. Dit nieuwe stadsdeel zou moeten bijdragen aan de leefbaarheid en levendigheid van omliggende buurten. Wat mij betreft is geluidsoverlast, bruggen in de achtertuin, door het plantsoen, onveilige verkeerssituaties enz. geen bijdrage en noem nogmaals niet meeliften op de plannen. Waarop baseert u dat wij meeliften met deze plannen?	Zie de paragrafen: 2.4.1 Status planMER en uitleg conlusies aanvulling op het planMER, 2.5.2 Innovatieve mobiliteitsstrategie, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.9.2 Parkeeroverlast, 2.10.1 Aantallen woningen en dichtheid, 2.10.2 Hoogte, geen aansluiting op de omgeving, 2.11 Woningbouwprogramma, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
320 (vervolg)	“Utrecht investeert in samenhang en kwaliteit. We zoeken naar mogelijkheden om de stad intensiever te benutten op een verantwoorde manier zonder de leefbaarheid van de stad uit het oog te verliezen. Daarom vragen we naar wat bewoners van Rivierenwijk, Transwijk, Dichterswijk en Hoograven naar wat zij belangrijk vinden en welke kansen en knelpunten zij zien”. Zoals ik al schreef ben ik naar verschillende inspraakavonden geweest, heb vele “geeltjes geplakt”, mensen gesproken maar ik voel me absoluut niet gehoord. Ik heb het gevoel met mensen te praten die in een soort sekte zitten, die helemaal in de ban is van dit prestigieuze plan. - Hoe kan de gemeente onze leefbaarheid garanderen? - Hoe kunnen we de gemeente zover krijgen dat zij luisteren naar onze vragen en zorgen? Het plan MER wordt niet opgevolgd omdat er een mobiliteitsconcept is ontworpen voor deze wijk. - Hoe denkt de gemeente dit concept te kunnen handhaven? - Waar moeten bezoekers enz. gaan parkeren wanneer ze in deze wijk moeten zijn/op bezoek gaan? Hoe ziet de parkeervergunning + kosten hiervan voor de bewoners van Rivierenwjk er uit? Dit mobiliteits-concept leidt tot een lagere verkeersgeneratie, waardoor in beginsel meer woningen kunnen worden gebouwd”. - Kunt u mij de logica van deze gevolgtrekking uitleggen? Het gebied rond de Europalaan, Octoberplein, knooppunt Ouderijn is nu al een probleem. “Wat betreft de maatvoering van de bruggen passen we deze aan op de eisen die er zijn vanuit de gebruikers van het kanaal” - Hoe gaat de gemeente dit aanpakken? “Niet alle onderdelen van dit groenblauwe raamwerk zijn binnen de financiële ruimte die de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone biedt, realiseerbaar”. Ons als bewoners wordt dit raamwerk als een aantrekkelijke worst voorgehouden terwijl er nog geen geld voor is. Waarom wordt dit ons dan voorgeschoteld als een plan dat gerealiseerd gaat worden? Wat als het mobiliteitsconcept niet lukt? Wat doen jullie om afwenteling van dit probleem op de omliggende wijken te voorkomen? Alleen betaald parkeren gaat mensen niet tegenhouden. “Voorwaarde voor parkeren op afstand is dat je op elk moment van de dag of nacht snel, sociaal veilig en comfortabel van de Merwedekanaalzone naar de P+R kan reizen en viceversa”. Hoe gaat/kan de gemeente deze veiligheid waarborgen? “Met de ‘setback’ (het terugspringen van de gevel) is een wezenlijke schaalverkleining in de bebouwing gekomen”. Ik voel mij belazerd door deze ‘setback’. In de allereerste plannen en maquettes zou de hoogte van de woningen aan de waterzijde niet hoger worden dan 4 verdiepingen, richting Europalaan zouden de woningen hoger worden. In de laatste maquette staan 3 gebouwen van 10 verdiepingen hoog aan de waterzijde en meerdere gebouwen met een ‘setback’ wat betekent dat deze gebouwen soms tot 8 verdiepingen hoog gaan. Ik voel mij belazerd door deze zogenaamde voortschrijdende inzichten. Dit betekent veel geluidshinder aan de waterkant, en geluid draagt erg ver over water! - Wie garandeert mij mijn privacy/veiligheid met zulke kolossen aan de overkant? - Hoe zit het met geluidshinder van hoogbouw aan het water? Zo kan ik nog wel even doorgaan. Er staan in de plannen veel aannames, zaken die nog niet duidelijk zijn, niet inzichtelijke cijfers, aandachtspunten, verwachtingen enz. Kortom teveel onzekerheden voor zulke ingrijpende plannen met verstrekkende gevolgen voor heel veel Utrechters!! Ik pleit daarom met nadruk bij u, het college en de gemeenteraadsleden, om de hoeveelheid te bouwen woningen in de Merwedekanaalzone drastisch te verminderen en geen extra bruggen te bouwen.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
321	Vandaag ben ik op een spreekuur geweest en hierbij dan ook mijn reactie. Ik denk dat de plannen en de ideeën die in de omgevingsvisie staan niet verkeerd zijn. Een bruisende wijk op dit stukje grond zou natuurlijk erg leuk zijn. Zeker wat duurzaamheid betreft zijn het mooie plannen. Wat me echter ernstige zorgen baart is de schaal van het project. Ik heb verschillende dingen gezien en gehoord die mij niet haalbaar lijken en zeker niet bevorderlijk voor de kwaliteit van leven in deze wijk en in de omliggende wijken (zoals Rivierenwijk). Ik heb het dan met name over de enorme hoeveelheid woningen en dus mensen op dit relatief kleine stukje grond. Dit geeft erg veel druk op de mobiliteit. De wegen zijn nu al erg druk en soms gevaarlijk en deze zijn nu niet gemaakt op nog veel meer mensen. Ook kan het OV natuurlijk niet nog duizenden mensen extra verwerken. Ik snap de bezorgdheid van mensen in de buurt daarom ook goed. Er wordt veel geschreven en gepraat over de bruggen. Maar wat hierachter schuilt is dat mensen de druk op hun straat of in de wijk niet willen hebben. Rivierenwijk is nu een heerlijke (rustige) wijk om in te wonen en dit kan zeker heel erg gaan veranderen. Ook is Rivierenwijk nu al geen groene wijk, en wordt er dus nog een wijk met weinig groen naast gebouwd. Waarom is er dan ook daar zo weinig plek voor groen? Daarnaast sluit de hoogte van de bebouwing (met name aan de kant van het Merwedekanaal) niet aan op de omgeving. De nieuwbouw is op sommige plekken al gauw meer dan 3 of zelfs 4 keer zo hoog als aan de kant van Rivierenwijk. Ik snap dat er gebouwd moet worden in Utrecht, maar waarom dan zo extreem veel op 1 plek? Ik ben erg benieuwd naar de volgende stap en ik hoop heel erg dat er ook geluisterd wordt naar de bewoners van de omliggende wijken.	Zie de paragrafen: 2.3 Ambities omgevingsvisie deel 2 2.5.1 Autonome ontwikkeling: nu al druk op de weg 2.8.4 Rivierenwijk 2.10.2 Hoogte, geen aansluiting op omgeving.
322	Sinds 2015, na veel bezochte raadsvergaderingen, na aan diverse inspraak rondes meegedaan te hebben, na, al dan niet zelf georganiseerde, buurtgesprekken en na duizenden pagina's onderzoeken en rapporten gelezen te hebben weten wij nog steeds niet wat we moeten geloven en waar wij vanuit kunnen gaan. Voor wie het na wil lezen, onderaan deze reactie vindt u een bloemlezing van wat u en het college hebben gezegd en geschreven over de bruggen over het Merwedekanaal en dan met name de brug bij het Heycopplantsoen. U treft hier een overzicht aan van de beloftes die gedaan zijn door diverse wethouders, bijdragen van raadsleden en moties die uw raad, ook nu nog de meerderheid van de raad, over dit onderwerp heeft aangenomen. Wij vragen om een integrale opname van onze bijdrage in de nota van beantwoording. Brug ter hoogte van het Heycopplantsoen. Opeens als een duveltje uit een doosje blijkt de brug bij het Heycopplantsoen opgenomen te zijn in de bruggenstudie die onderdeel uitmaakt van de Omgevingsvisie deel 2, terwijl deze brug niet noodzakelijk is voor de ontwikkeling van deelgebied 4 (zie bijlage 3), en ook nauwelijks een toename van het fietsverkeer geneert (blijkens de omgevingsvisie deel 2 pag. 61). Een brug die niet meer is dan een wens, gebaseerd is op de Nota Slimme routes, Slim Regelen, Slim bestemmen, wordt nu noodzakelijk geacht. Dat de verkeersstudie, die als onderlegger dient voor de argumentatie om toch een fiets- en voetgangersbrug aan te leggen ter hoogte van het Heycopplantsoen, meer vragen oproept dan antwoorden oplevert en minimaal arbitrair is, is voldoende duidelijk gemaakt uit de bijdrage die door de het actie comité Red het Heycopplantsoen/ Dichterswijk in gevaar! (Zie bijlage 2). Hier sluiten wij ons dan ook volledig bij aan, aangezien ook wij ernstige bedenkingen hebben bij het toepassen van het verkeersmodel.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord. Met de bewoners van woonboten heeft de gemeente persoonlijk contact.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
322 (vervolg)	Weliswaar is aan het comité het verkeersmodel ter beschikking gesteld, maar hebben de bewoners geen instrumentarium ontvangen om de gegevens te kunnen verifiëren. In de modellen worden fietsbewegingen gesuggereerd die naar onze mening niet adequaat tot stand gekomen zijn. Ook hebben zij gegevens opgevraagd die niet zijn ontvangen zoals de selected-links voor fietsbewegingen over de fietsbruggen. Daarom zullen wij in eerste instantie onze reactie beknopt op hoofd onderdelen indienen en na ontvangst van de gevraagde gegevens, een aanvulling aanbieden in een reactienota. Omgevingsvisie deel 2 In de omgevingsvisie Merwedekanaalzone Deel 2: uitwerking van de Ruimtelijke agenda wordt op blz. 71 in paragraaf 4.4.2 fietsnetwerk namelijk het volgende genoemd: 1. Aanvullende routes ontlasten bestaande, (straks) te drukke routes. 2. Spreiden langs autoluwe routes zorgt ervoor dat mensen gezonder en (verkeers)veiliger fietsen of lopen, met minder hinder van stank, herrie en de verkeersonveiligheid door het autoverkeer. 3. Nieuwe autoluwe routes bieden nieuwe directe verbindingen in de stad. Dit versterkt de aantrekkelijkheid van fietsen ten opzichte van andere vervoerwijzen. 4. Het fietsnetwerk krijgt een fijnere maaswijdte, er zijn minder omrij-bewegingen nodig. 5. Fietsen past in een woonstraat, deze kunnen met relatief simpele aanpassingen ingericht worden als fietsvriendelijke straat. Ad 1 Aanvullende routes ontlasten bestaande routes. Nieuwe routes belasten ook bestaande woonstraten met een aanzienlijke toename van fietsverkeer tot 5.000-10.000 zoals in de Dichterswijk. Ad 2 Spreiden langs autoluwe routes … zorgt er ook voor dat de verkeersveiligheid in autoluwe straten door een aanzienlijke toename van het fietsverkeer voor bewoners en jonge weggebruikers op straatniveau aanzienlijk afneemt. Ad 3 Nieuwe autoluwe routes bieden nieuwe directe verbindingen in de stad. Dat klopt maar wanneer daarmee nieuwe fietssnelroutes door woonstraten in bestaande wijken worden geleid, zal in de bestaande woonwijken een aanzienlijke toename van de verkeersonveiligheid en overlast ontstaan en dat is onacceptabel. Ad 4 Het fietsnetwerk krijgt een fijnere maaswijdte, er zijn minder omrijbewegingen nodig. De mate waarin de fijnmazigheid gekozen wordt en daaropvolgend de motivatie van de fietsbruggen onderbouwd, schiet ernstig te kort. De criteria die hier aan ten grondslag liggen zijn niet meetbaar en suggestief. Ad 5 Fietsen past in een woonstraat, deze kunnen met relatief simpele aanpassingen ingericht worden als fietsvriendelijke straat. Dit is inderdaad mogelijk wanneer daar dan ook in de bestaande woonwijken ruimte voor aanwezig is en daarvoor de benodigde parkeerruimte komt te vervallen. In de omgevingsvisie is daar voor de bestaande omgeving geen duidelijk beeld uit te halen. Daarnaast worden de aantallen fietsers per etmaal aangegeven en vergeten dat gemeten dient te worden op spitsuur. Wanneer er gesproken wordt over 5.000-10.000 fietsers verdeeld over woonstraten dat is dan per etmaal. En in te schatten op spitsuur spreken we over 800-1200 fietsers per uur in spitstijden, oftewel 1 fietser per 3-5 seconden, en dat is voor ons als bewoners onacceptabel. Locatie van de brug Dat daarnaast door het college zeer willekeurig en niet consequent met de CROW-normen omgegaan wordt blijkt uit de bijdrage van het SUWO (zie bijlage 1) die wij dan ook volledig onderschrijven. Samengevat wordt een fiets- en wandelbrug voorgesteld op 400 meter van dubbele fietspaden over de Mandelabrug en op nog geen 200 meter van de dubbele fietspaden op de Balijebrug. In relatie tot deelgebied 5 dient ook opgemerkt te worden dat met toevoeging van een brug ter hoogte van Heycopplantsoen, 3 fiets- en wandelbruggen komen te liggen binnen 500 meter. Namelijk de brug ter hoogte van de Waalstraat, de Balijebrug en die ter hoogte van het Heycopplantsoen. Vanuit beide gezichtspunten voldoet de locatie van de fiets- en wandelbrug bij deelgebied 4 niet aan de CROW-normen.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
322 (vervolg)	Conclusie Kortom het besluit van het college is niet zorgvuldig voorbereid en het besluit is niet draagkrachtig gemotiveerd. Verder is de onderbouwing met verschillende studies tegenstrijdig en gezien de relevante feiten en omstandigheden is deze onbegrijpelijk. Het besluit houdt absoluut geen rekening met de bewoners en al helemaal niet met ons als arkbewoners. Van een beloofd draagvlakonderzoek is in het geheel geen sprake. Gezien de commotie die het plan online en in de wijken teweeg gebracht heeft kan het u niet ontgaan zijn dat de publieke opinie uiterst negatief is. Door de aanlanding van de brug in het Merwedeplantsoen wordt de kwaliteit van onze leefomgeving en daarmee de leefbaarheid ernstig aangetast. Een fiets- en wandelbrug op korte afstand van onze ark, recht voor onze ramen, wij liggen immers onder het maaiveld, tast onze privacy ernstig aan. Het verkeersgeluid, dat extra ver en hard over het water draagt, zal zorgen voor permanente geluidsoverlast tot in onze slaapkamers die deels onder NAP liggen. Bedenkt u dat woonarken sinds 2018 onder het bouwbesluit vallen en ook onze woning beschermt dient te worden tegen geluidsoverlast. Bij afwikkeling van het verkeer over de Heycopstraat zullen wij straks niet meer in staat zijn veilig ons erf te verlaten en zal de geluidsoverlast van duizenden voorbijgangers in onze tuin onverdraaglijk zijn. Kortom, geachte gemeenteraad bespaar Utrecht deze zinloze geldverspilling, bespaar onze buurt een verkeersonveilige situatie, red het Heycopplantsoen en het door ons als bewoners mede uitgewerkte Ringpark en garandeer ons woongenot.	
323	Hierbij geven wij, bewoners van de XXXX te Utrecht, een reactie op de omgevingsvisie Merwedekade deel 2, specifiek met betrekking op deelgebied 6. Wij hebben ernstig bezwaar tegen de komst van een brug en fietsstraat ter hoogte van het Hamersplantsoen en Karperstraat. Hieronder volgt een nadere toelichting. Wij hebben grote twijfel aan de noodzaak van deze fietsroute door onze wijk. Ons inziens is er geen bestemming in onze wijk die middels deze brug bereikt dient te worden en zal het grootste deel van deze fietsstroom alsnog uitwaaieren naar 't Goylaan of industriegebied Laagraven, ontsluitingswegen die reeds via de bestaande bruggen bereikbaar zijn. In de huidige plannen staat deze fietsroute ingetekend vanaf het Merwedekanaal loodrecht op ons perceel. Momenteel wonen wij aan een weg met beperkt bestemmingsverkeer en uitzicht op een prachtige groenstrook met aan weerzijde bomen; onderdeel van het Hamersplantsoen. In de omgevingsvisie hebben wij kennis genomen van het voornemen om een fietsstraat voor gemiddeld 8000 fietsers per dag loodrecht op ons perceel te situeren. Hiermee komen wij aan een drukke (fiets) kruising te wonen in plaats van aan een rustige groenstrook. Dit zou een aantal voor ons zwaarwegende gevolgen hebben, hieronder puntsgewijs besproken. 1. Overlast van verkeer. Met het situeren van een drukke fietsstraat loodrecht op ons perceel maken wij ons zorgen over licht- en geluidsoverlast dat onze woonkamer binnendringt. Hierbij valt te denken aan felle koplampen van scooters en elektrische fietsen. 2. Afname van woongenot. Het verlies van uitzicht op een groenstrook vanuit onze woonkamer is voor ons een groot verlies van woongenot. 3. Veiligheid van onze kinderen. Onze drie jonge kinderen spelen graag in het Hamersplantsoen. Met toenemen verkeer maken wij ons zorgen over hun veiligheid.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.5 Hoograven.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
323 (vervolg)	4. Afname van recreatie ruimte. Helaas zijn er in deze wijk en directe omgeving relatief weinig groenvoorzieningen. Het Hamersplantsoen is een plek die wordt gebruikt voor sport, spel en andere vormen van recreatie door jong en oud. 5. Toename parkeerdruk. Middels de geplande brug(gen) voorzien wij een toename van parkeerdruk in onze wijk, zeker gezien het voorgenomen autoluwe karakter van de Merwedekanaalzone.Bij eventuele inpassing van defietsroute vragen wij u met betrekking tot bovenstaande punten het volgende: Ad 1. Inpassing op een dergelijke wijze dat de fietsstraat niet loodrecht op ons perceel wordt gesitueerd, bijvoorbeeld door gebruik te maken van de reeds bestaande klinkerweg aan de zuidkant van het Hamersplantsoen. Ad 2. Inpassing op dergelijke wijze dat de groenstrook niet, of minimaal, verandert. In het uiterste scenario – waarbij wij aan een drukke (fiets)kruising komen te wonen – verwachten wij financiële schade (waardevermindering van ons huis) te lijden waarvoor wij compensatie verwachten. Ad 3: Aandacht bij de inpassing voor de veiligheid van spelende en overstekende kinderen. Bij voorkeur natuurlijke afgrenzingen met de speeltuin en veilige oversteekplaatsen naar het Hamersplantsoen voor voetgangers. Ad 4. Wij verzoeken de gemeente de afgenomen recreatieruimte te compenseren doormiddel van verbeterde (recreatie) voorzieningen in (de directe nabijheid van) het Hamersplantsoen Ad 5. Anticipatie middels passende preventieve maatregelen, bijvoorbeeld bewonersvergunningen voor parkeren. Wij verzoeken u samen met de wijk de inpassing van een brug en fietsstraat ter hoogte van het Hamersplantsoen/ Karperstraat te heroverwegen en te zoeken naar alternatieven voor de ontsluiting van deelgebied 6.	
324	Na het lezen van de stukken van het plan voor de Merwedekanaalzone kom ik tot de conclusie dat de ambities voor mwkz in schril contrast staan met de ambities voor de omliggende bestaande wijken. In plaats van de nodige aanpassingen in de bestaande wijken, zoals het verbreden van de fietspaden, aan te grijpen voor een algehele kwaliteitsimpuls (meer groen, betere openbare ruimte, veilige situaties door de wijk heen) lijkt de gemeente alleen oog te hebben voor een efficiënte verplaatsing van de nieuwe wijkbewoners richting de stad via deze wijken. Waarom wordt de ambitie omtrent vergroenen en verduurzamen wel van toepassing geacht op de nieuwe wijk maar niet aan de aangrenzende bestaande wijken van utrecht gekoppeld? Het is tenslotte één van de grootste binnenstedelijke stadsontwikkelingen in Nederland. Ik ben van mening dat een dergelijke ontwikkeling win-win situaties kan opleveren als er oog is voor de bestaande wijken en bewoners. Na de ingreep zouden alle wijken die zijn aangeraakt door dit plan op het zelfde niveau kunnen komen (kruisbestuiving: karakter door de oude wijken, meer leven in de stad met door nieuwe wijk) door een écht integraal plan in plaats van de ontwikkellocatie zonder zijn context te beschouwen. Als bewoner van de Rivierenwijk juich ik de komst van de bruggen toe zodat de verbinding gelegd kan worden. Nu de verbinding op ruimtelijke kwaliteit en groen nog...	Zie de paragraaf 2.8.4 Rivierenwijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
325	Hierbij geven wij op persoonlijke titel en namens de bewoners van de Dichterswijk, een inspraakreactie op de Omgevingsvisie deel 2; Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwedekanaalzone en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage, waarvan een bruggenstudie, naar een extra brug over het Merwedekanaal in deelgebied 4, onderdeel uitmaakt. In deze inspraakreactie zijn citaten uit voornoemde stukken gearceerd weergegeven. Samenvatting conclusie; geen extra brug in deelgebied 4 Bij het vaststellen van het SPVE voor defensieterrein in 2016, heeft het college geschreven dat een fiets of wandelbrug niet noodzakelijk is voor de ontwikkeling van (deelgebied 4 van) de Merwedekanaalzone. Vanwege de aanleg van het Ringpark, is de overweging voor het aanleggen van een wandelbrug zonder hoofdfietsroute opnieuw actueel geworden, terwijl deze optie nu niet is bestudeerd; Een (maatschappelijk) draagvlakonderzoek onder de bewoners zou deel uitmaken van de besluitvorming. Een besluit over een nieuwe brug in het kader van de Merwedekanaalzone ontwikkeling ligt voor als 'principe'-besluit, terwijl de noodzakelijkheid en de urgentie van een brug voor de Merwedekanaalzone niet eenduidig blijkt uit de bruggenstudie. Een besluit over een brug is onderdeel gemaakt van de besluitvorming over de Merwedekanaalzone, terwijl het mobiliteitsbeleid, de onderbouwende verkeersstromen en de opgestelde varianten allemaal gebaseerd zijn op een veel groter gebied, waarvoor de benodigde maatregelen niet duidelijk zijn. Dat mede gezien het vorige punt, een besluit over een brug los gezien moet worden van besluitvorming over de Merwedekanaalzone. Niet alleen de brug, maar ook de herinrichting van de Dichterswijk en het aansluitende mobiliteitsnetwerk (wijkontsluitingswegen, kruispunten, fietspaden, etc.), zal significante investeringen vergen. Zonder deze significante investeringen is de veiligheid van fietsers en overig verkeer niet geborgd (zoals bevestigd door een stedenbouwkundige van de gemeente Utrecht tijdens het buurtgesprek). Daar komt bij dat het verkeersmodel opgezet is en gebruikt wordt voor een integrale aanpak van de inter-stedelijke mobiliteitsvraag, maar voor een eventueel besluit met betrekking tot een brug is de integrale aanpak achterwege gelaten. Samenvatting verzoek; geen besluit extra brug in deelgebied 4 Verzoekt om geen besluit te nemen, voordat de volgende voorwaarden zijn vervuld: Aan de hand van de geidentificeerde waarden van de wijk samen met de bewoners opnieuw opstellen en scoren van de criteria voor de bruggenstudie, waarbij leefbaarheid, groen, natuur, (verkeers)veiligheid en het Ringpark worden meegewogen en ook een wandelbrug zonder hoofdfietsroute wordt onderzocht en meegewogen. Op basis van het beschikbare budget te beoordelen of op korte termijn aan de verdere uitwerking van de brug, herinrichting van de wijk en herinrichting van de bestaande knelpunten op de hoofdfietsroutes grenzend aan de wijk kan worden begonnen; Een second opinion naar de cijfers onder de bruggenstudie uit te laten voeren om de knelpunten en de verschillende route opties wel compleet in beeld te brengen, waarbij alle mogelijke nieuwe hoofdroutes voor deelgebied 4 met elkaar worden vergeleken, met een reële tijdshorizon (2030). Leeswijzer De verschillende onderdelen van deze inspraakreactie bestaan uit: A. Vaststelling van het SPVE Defensieterrein in 2016, B. Draagvlak in de Dichterswijk, C. De beoordeelde varianten als basis voor besluitvorming, D. De uitgangspunten en betrouwbaarheid van de bruggenstudie, De beoordeling van de acht criteria van de bruggenstudie, Conclusie en verzoek.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
325 (vervolg)	A. Vaststelling van het SPVE Defensieterrein in 2016 In 2016 heeft de gemeenteraad een rapportage over de technische haalbaarheidsstudie, naar de ambitie voor een brug van deelgebied 4 ter hoogte van het Heycopplantsoen, laten uitvoeren. Daarin is geschreven dat deze rapportage nadrukkelijk geen maatschappelijke haalbaarheidsstudie betrof en dat de nadere uitwerking in overleg met bewoners en andere stakeholders gebruikt zal worden ten behoeve van de besluitvorming over de realisatie van deze brug. Ook bent u in een raadsbrief van 12 januari 2017 geïnformeerd dat er in de raadsvergadering van 7 juli 2016 is afgesproken dat er een separaat besluit over de brug wordt genomen, op het moment dat er budget is voor de brug en draagvlak uit de omgeving. Daarbij is in de rapportage geschreven dat privacy, uitzicht, overlast, geluid en wenselijkheid verder onderzocht moeten worden in samenspraak met omwonenden en toekomstige bewoners. Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: 1. Waarom ligt er geen separaat besluit voor een brug, maar een 'principe'-besluit in het kader van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone? 2. Waarom is er nu een bruggenstudie is uitgevoerd waaruit zou volgen dat de genoemde brug noodzakelijk is? 3. Waarom zou de brug versneld moet worden uitgewerkt dan wel aangelegd? 4. Waarom wordt de eerdere toezegging tot besluitvorming, in overleg met bewoners, na gebleken beschikbaar budget en bewezen draagvlak teniet gedaan? Middels deze inspraakreactie willen we laten weten dat er van draagvlak geen sprake is. Ook heeft de genoemde nadere uitwerking met bewoners ten behoeve van de besluitvorming tot op heden niet plaatsgevonden. B. Draagvlak in de Dichterswijk De Dichterswijk is ingeklemd tussen 4 ontwikkelingsplannen (Merwedekanaalzone, Heycop, Kruisvaartkwartier, Jaarbeurs) waarvan aparte besluiten gemaakt worden en waarbij het ontbreekt aan samenhang tussen de plannen en aan een integrale afweging van effecten op de omliggende wijken en plannen. Een prachtig plan neerleggen aan de overkant met een brug, maar geen onderzoek doen naar de effecten op de Dichterswijk, wordt ervaren door de bewoners als voorbij gaan aan de belangen van de bewoners. In het Algemeen Dagblad is naar aanlei- ding van de voorgenomen brug een opiniestuk geschreven met daaraan gekoppeld een peiling. Zie hiernaast en https://www.ad.nl/utrecht/opinie-fietsbrug-overmerwedekanaal-is-brug-te-ver~a045682c/ De effecten op Leefbaarheid en Veiligheid in de Dichterswijk zijn onvoldoende meegenomen in de bruggenstudie. Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: 5. Waarom heeft de gemeente afgezien van een toegezegde draagvlakmeting? 6. Waarom is er geen omgevingsvisie Dichterswijk gemaakt?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
325 (vervolg)	De Bruggenstudie (17 december 2019) C. De beoordeelde varianten als basis voor besluitvorming In de bruggenstudie zijn voor deelgebied 4 twee varianten uitgewerkt; met een fietsbrug ter hoogte van het Heycopplantsoen en zonder brug. Hierbij wordt gebruik gemaakt van acht criteria die als volgt zijn verdeeld in drie schaalniveaus en vervolgens gescoord zijn met gekleurde bolletjes; o Stad Utrecht criteria 1 en 2 o Zuid-West Kanaleneiland criteria 3 t/m 5 o Buurt/straat Dichterswijk criteria 6 t/m 8 Wij zien op stadsniveau geen voordeel voor een fietsbrug. Het ene criteria verslechtert 1 bolletje en het andere verbetert 1 bolletje. Ook op wijkniveau is per saldo het aantal positieve en negatieve bolletjes opgeteld nul. Op niveau van Zuid-West zouden er een aantal verbeterde bolletjes zijn. Als alle bolletjes een numerieke waarde wordt toegekend van 1-5 (van rood naar donkergroen) en beide varianten opgeteld en vergeleken worden is er per saldo 12% verschil tussen beide varianten. Als er andere numerieke waarden zijn toegekend kan de uitkomst zelfs veranderen. Ook is niet beschreven welke waarden zijn toebedeeld en hoe deze zijn opgeteld. Dit is geen duidelijke uitkomst, en aangezien er gerede twijfel is of de criteria compleet zijn en correct toegepast zijn op de Dichterswijk (zie het vervolg van deze inspraakreactie) en daarmee op wijk/straat niveau is het dan ook de vraag of er een duidelijke voorkeur uitgesproken kan worden voor een van beide varianten. Bij elke variant zijn mogelijk verschillende uitgangspunten aangehouden. In de uitgangspunten documenten zijn deze niet apart beschreven. Ook zijn de maatregelen welke in het model zijn opgenomen die invloed hebben op de keuze van routes niet beschreven. Bijvoorbeeld, welke aannames zijn voor de modalsplit aan gehouden. Een minimaal autogebruik en een 0,3 pp norm is fictie. In het model geeft dat mogelijk een resultaat dat discutabel is. En de gevoeligheid van het model voor deze aannames is ook niet beschreven. Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: 7. Wat is de gevoeligheid van het model (worst case / best case variatie)? Waarom zijn de cijfers daarover niet gepresenteerd? Waarom zijn de uitgangspunten van de verschillende varianten niet beschreven? 8. Als het model als indicatief wordt beschreven en makkelijk 20% afwijkt (Zoals een gemeentelijke verkeerskundige aangeeft in ons gesprek van d.d. 20 februari 2020), en de varianten maar 12% verschillen, mag er dan gesproken worden over een duidelijke uitkomst als basis voor besluitvorming? 9. De criteria staan allemaal op zich en hebben geen wegingsfactor toebedeeld gekregen, wat vreemd is, want (verkeers) veiligheid zou zwaarder moeten wegen. Waarom zijn er geen wegingen gebruikt? 10. Wat is de onderbouwing van de kleuren? Welke numerieke waarden zijn toegekend? Hoe zijn deze vergeleken? Wat is de gevoeligheid van de uitkomst voor fouten of onnauwkeurigheid in het model? 11. Wat als de cijfers uit het model niet kloppen of onnauwkeurig zijn en straks veel meer fietsers door de wijk fietsen? 12. Wat wordt er gedaan als blijkt dat de toekomstige tunnel van grote invloed is op de aantallen fietsers? In de eerder genoemde technische haalbaarheidsstudie zijn twee varianten van de brug onderzocht (2,5 meter breed hoofdwandelroute en 6 meter breed hoofdfietsroute). Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: 13. Waarom zijn deze beide opties niet nader uitgewerkt in de voorliggende bruggenstudie? 14. Waarom zijn andere scenario's niet meegenomen (bijv. een wandelbrug (zonder fietsers), waterbus, pont of tunnel)?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
325 (vervolg)	D. De uitgangspunten van de Bruggenstudie De volgende uitgangspunten van de bruggen studie zijn naar ons idee niet correct of niet correct gebruikt: • Het aantal bruggen in deelgebied 5, dat gebruikt is in de referentiesituatie • Het aantal woningen in de Merwedekanaalzone in 2030 en het daarmee gepaard gaande fietsverkeer • De nauwkeurigheid van het model D1. Het aantal bruggen in deelgebied 5, dat gebruikt is als referentie De bruggen in deelgebied 4 en 6 zijn bestudeerd met 1 brug in deelgebied 5. Dit terwijl dat niet de uitkomst is van de bruggenstudie voor deelgebied 5, alwaar 2 bruggen worden geadviseerd. Dit is niet consequent. Het verschil tussen de uitkomsten van de basisvariant 'alleen verbeteren bestaande wegen' en de benoemde voorkeursvariant 'een noodzakelijk nieuwe brug' is op papier minimaal. Het referentiemodel, dat gebruikt is als basisvariant in de bruggenstudie naar de bruggen in deelgebied 4 en 6, bevat 3 bruggen in deelgebied 5. De modelvariant die gebruikt is voor de gevoeligheidsanalyses en de verdeling van fietsers over de oost-west verbindingen bevat maar 1 brug in deelgebied 5. Dit beïnvloedt de uitkomst van het rekenmodel, met name de verdeling over de verschillende routes, zoals is geanalyseerd in de gevoeligheidsanalyses. Dit maakt een eerlijke vergelijking of keuze voor het aantal bruggen onmogelijk. (zie de kaartjes bij de gevoeligheidsanalyses in het document 'uitgangspunten variantenstudie loop- en fietsbruggen' en de opmerking bij presentatie van de cijfers: "* Aantallen variëren als gevolg van keuzes in andere deelgebieden (zie volgende sheets)") Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: 15. Welke besluitvorming ligt ten grondslag aan de keuze voor het aantal bruggen, in deelgebied 5, dat gebruikt is voor de bruggenstudie van deelgebied 4 en 6? 16. Waarom zijn de cijfers over de verdeling van fietsers, zoals gebruikt voor de beoordeling van de brug in deelgebied 4, afhankelijk gemaakt van een keuze voor het aantal bruggen in deelgebied 5? Waarom zijn niet alle modeluitkomsten met elkaar vergeleken? D2. Aantal woningen en hoeveelheid fietsverkeer De bruggenstudie is gebaseerd op prognoses uit het projectmodel Merwedekanaalzone, dat een aanvulling is op het gemeentelijke verkeersmodel VRU 3.4. Het gemeentelijk model bevat een basis prognose voor 2030. Het basisverkeersmodel VRU3.4 gaat in de prognose voor 2030 uit van 3.000 woningen in deelgebied 5 en ongeveer 600 in deelgebied 4 en geen in deelgebied 6. Het projectmodel, dat gebruikt is voor de bruggenstudie, gaat uit van 10.000 woningen in de hele Merwedekanaalzone. De aanvulling op de MER staat niet meer woningen toe dan een maximum van 6.000 woningen in de hele Merwedekanaalzone. De bruggenstudie gaat dus uit van 50% meer woningen dan de aanvulling op de MER en 3x meer woningen dan de basisprognose van het onderliggende geijkte verkeersmodel voor 2030. In de uitgangspunten van de bruggenstudie en de bruggenstudie zelf wordt geschreven dat de prognose uit het projectmodel bij 2030 hoort, maar gaat daarbij ten onrechte uit van andere uitgangspunten dan het basismodel, vastgesteld beleid en de aanvulling op de MER. Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: 17. Waarom zijn 10.000 woningen in de 3 deelgebieden meegenomen terwijl dat niet reëel is voor 2030 en het basismodel VRU3.4 daarom voor 2030 uitgaat van 3.000 woningen in deelgebied 5, ongeveer 600 (450 + 167) woningen in deelgebied 4 en 0 in deelgebied 6). 18. Waarom is voor een andere referentie en andere uitgangspunten gekozen dan het basismodel VRU3.4?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
325 (vervolg)	19. Waarom is de tunnel naar de Nicolaas Beets straat niet meegenomen als er dan toch met de extreme aantallen fietsers gerekend wordt die voorbijgaan aan vastgesteld beleid? Volgens de gemeente groeit het aantal fietsers in het geval van de genoemde nieuwe tunnel tot 8.000-10.000, wat funest zal zijn voor de leefbaarheid en veiligheid van de Dichterswijk. De uitkomst van het model is gebaseerd op niet onderbouwde (politieke) keuzes, waardoor een eerlijke vergelijking van het aantal aan te leggen bruggen onmogelijk is. De bruggenstudie gaat niet uit van een realistisch scenario voor het aantal woningen en fietsers in 2030. 20. Wat is kans dat het model het aantal voorspelde fietsers danig heeft overschat en het gevolg voor de besluitvorming omdat een nieuwe brug daarmee minder nodig is als onderdeel van een nieuwe hoofdfietsroute? D3. De hoeveelheid fietsers De gemodelleerde hoeveelheid fietsers in 2030 volgt uit het aantal aangenomen inwoners en het aandeel fietsers van de totale bewegingen (de zogenaamde vervoerwijzekeuze of modal split). Het basismodel VRU 3.4 is gebruikt om de vervoerwijzekeuze van het bestaande fietsnetwerk te analyseren. De hoeveelheid fietsers (vervoerwijzekeuze of modal split) is in het projectmodel kunstmatig verhoogd met 15% om het parkeerconcept in de nieuwe wijk te modelleren. De 15% is een aanname die wij vernomen in het gesprek met de verkeerskundige op 20 februari en is in de uitgangspunten van het model niet beschreven. Ook met oog op het aantal meegenomen woningen in de MWKZ in 2030 (zie hierboven) is de gepresenteerde groei van het fietsverkeer niet realistisch voor een eerlijke vergelijking met een te verwachten situatie in 2030 en ook niet als betrouwbare voorspelling voor een bepaald moment voorbij 2030. De groei van het aantal fietsers op bijvoorbeeld de Kanaalweg van 9-10.000 in 2030 uit het basismodel VRU3.4 naar 20.000 in 2030, uit het projectmodel Merwedekanaalzone, is niet te controleren. Het projectmodel Merwedekanaalzone (in tegenstelling tot het basismodel VRU3.4) is niet gekalibreerd, gevalideerd of geijkt op fietstellingen, terwijl het 20.000 fietsers voorspelt op de Kanaalweg, wat een extreme groei is ten opzichte van de laatste tellingen.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
325 (vervolg)	Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: 21. Hoe is de kunstmatige toename met 15% van het aantal fietsers m.b.t. parkeerconcept onderbouwd? 22. Hoe is deze voorspelling van 20.000 fietsers op de Kanaalweg onderbouwd? D4. Het fietsmodel is nog niet betrouwbaar genoeg voor beslissingen De gemeente Utrecht schrijft in de rapportage over het basismodel: Omdat het fietsmodel nog redelijk nieuw is, wordt aanbevolen om per project na te gaan wat de beste aanpak is. In elk geval is het raadzaam om project specifiek na te gaan in hoeverre al rekening is gehouden met fietstellingen. Voor de vervoerswijzen fiets en OV geldt dat er een grotere spreiding zit in de telinformatie dan bij de auto, dit betekent ook een grotere spreiding in de uitkomsten van deze modellen. En even verderop: Door verregaande (ambtelijke) samenwerking, vergelijkbaar op het gebied van auto-data en het regionale verkeersmodel, kan de noodzakelijke inhaalslag met betrekking tot fietsinformatie gemaakt worden. Het projectmodel Merwedekanaalzone is niet door de gemeenteraad vastgesteld om te mogen worden gebruikt. Het basismodel is dat wel, maar de gemeente waarschuwt dat een projectmodel een aparte uitwerking dient te hebben. Het gevolg is dat veel aannames ingevoerd kunnen worden zonder dat daar een redelijke onderbouwing aan ten grondslag ligt. De bruggenstudie is gebaseerd op niet te valideren of niet te controleren aannames in aanvulling op het gevalideerde basismodel, zoals de globale aanname dat er 15% meer fietsbewegingen komen uit de Merwedekanaalzone in 2030. Wanneer er sprake is van globale aannames dan dient in de conclusie ook die aannameexpliciet opgenomen te worden en zullen de mogelijke onzekerheden vermeld moeten worden. Een verkeerskundige van de gemeente noemt in ons gesprek met hem op 20 februari 2020een afwijking van 20% in de uitkomsten reëel. Een medewerker van Goudappel Coffeng spreekt tijdens het wijkgesprek van 11 februari 2020 van een ‘globale indicatie’ en dat decijfers ‘door de ooghaven bekeken moeten worden’. De presentatie van de cijfers spreekt over indicatieve cijfers. Toch worden de uitkomsten niet gerelativeerd met eennauwkeurigheidspercentage en worden de fietscijfers gebruikt voor de beoordeling van criteria met harde grenzen tussen de verschillende uitkomsten. Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: 23. Waarom is de nauwkeurigheid van het projectmodel Merwedekanaalzone niet toegelicht in de rapportage? 24. Waarom zijn de onzekerheden met betrekking tot de globale aanname van 15% extrafietsers door de opgelegde strenge parkeernorm niet toegelicht in de conclusies? 25. Waarom is er geen uitspraak gedaan over de invloed van de spreiding in de uitkomsten op de bruikbaarheid voor het onderzoeksdoel?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
325 (vervolg)	Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: 26. Waarom gaat de bruggenstudie niet in op de eerder in deze alinea genoemde endoor CROW of andere instituten gehanteerde richtlijnen voor de samenhang van een hoofdfietsnetwerk? of de norm voor het benodigde draagvlak per aantal nieuwe woningen? De beoordeling van de criteria van de bruggenstudie De bruggenstudie op stads niveau (Criteria 1 en 2) Criterium 1 – Compleetheid en Fijnmazigheid Beschrijving van het criterium uit de bruggenstudie: Op het stedelijk schaalniveau heeft het CROW (als landelijk gezaghebbende kennisplatform voor mobiliteit) richtlijnen gegeven voor de maaswijdte1 van het hoofdfietsnetwerk. In hun publicatie 351 'Ontwerpwijzer fietsverkeer' geven zij binnen de bebouwde kom als richtlijn een maaswijdte van het hoofdfietsnetwerk van 300 m tot 500 m. Dit is mede gebaseerd op het hoge fietsgebruik in Nederlandse steden en het belang dat iedereen alle belangrijke bestemmingen in een stad eenvoudig en zonder omwegen kunnen bereiken. Dan gaat het zowel om centrumgerichte fietsverbindingen, maar ook om wijk-wijkverbindingen. Het Utrechtse Mobiliteitsplan noemt dezelfde maaswijdte als het CROW. Bij de beoordeling op dit criterium is gekeken in hoeverre elke variant bijdraagt aan de gewenste maaswijdte. 1-a Samenhang van het Hoofdfietsnetwerk Criterium 1 gebruikt de CROW richtlijn die voor samenhang van een hoofdfietsnetwerk een maaswijdte in bebouwde omgeving van 300-500 meter adviseert. Het CROW schijft daarnaast dat bij het bestuderen van de samenhang van het Hoofdfietsnetwerk ook rekening gehouden moet worden met de omrijfactor (directheid) en de verkeersveiligheid. Deze samenhangende CROW richtlijnen zijn bij de onderbouwing van de bruggen en de bijbehorende fietsroutes niet meegenomen. Ook de locaties van de voorgestelde bruggen voldoen niet aan de door CROW gehanteerde uitgangspunten als omrijfactor, verkeersveiligheid of de normen voor bruggen per aantalnieuw te bouwen woningen (1500). Het fietsverkeer op stadsniveau of tussen stadsdelen ervaart geen of te verwaarlozen impact op de omrijfactor en voor hen is het kanaal geen belemmering in afstand of tijd. Het CROW schrijft over een samenhangend hoofdfietsnetwerk (in dezelfde alinea als waar de 300-500 maaswijdte genoemd is) het volgende: "…het is ondoenlijk en ongewenst om een De nauwkeurigheid van het model is twijfelachtig en niet in detail toegelicht in de rapportage bij het model. Ook is geen uitspraak gedaan over de invloed van de spreiding in de uitkomsten op de bruikbaarheid voor het doel heel kleine maaswijdte en heel veel knooppunten te realiseren. Fietsers moeten dan immers voortdurend kruispunten passeren… Het geheim van een goed hoofdfietsnetwerk is dat het met een beperkt aantal verbindingen en knooppunten een groot aandeel van de fietskilometers faciliteert." Hieruit volgt dat het toepassen van enkel een vaste maaswijdte de samenhang en de veiligheid van het hoofdfietsnetwerk niet altijd ten goede komt.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
325 (vervolg)	1-b Toetsing Compleetheid Hoofdfietsnetwerk Een beoordeling op de compleetheid en het functioneren van het hoofd-fietsnetwerk ontbreekt, terwijl dat wel de titel van het criterium is. De CROW richtlijn geeft een richtlijn van 70% voor het aantal fietsers dat via het hoofdfietsnetwerk zijn/haar bestemming bereikt. Dit is een maat voor het nodig zijn aanvullende routes op het hoofdfietsnetwerk. Gezien de cijfers in de bruggenstudie is het volgens ons aannemelijk dat meer dan 70% van de fietsers gebruik maakt van het hoofdfietsnetwerk en dat het hoofdfietsnetwerk daarmee voldoende samenhang heeft. Daarnaast kan een toetsing van de verhouding van intensiteit en capaciteit op de bestaande hoofdroutes inzicht geven of er aanvullende routes nodig zijn om het hoofdfietsnetwerk te versterken. Niet alleen de maaswijdte als zodanig is een maat voor de compleetheid van een hoofdfietsnetwerk, maar ook deze beide bovengenoemde toetsingen. Deze ontbreken echter in de bruggenstudie, waardoor de bruggenstudie geen correcte analyse geeft van decompleetheid van het Hoofdfietsnetwerk. Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: 27. Waarom ontbreken deze hierboven genoemde toetsingen in de bruggenstudie? 1-c Niet meegenomen verbeteringen Hoofdfietsnetwerk in MWKZ In ons gesprek op 20 februari 2020 met een projectleider van de Merwedekanaalzone en een verkeerskundige van de gemeente Utrecht blijkt dat in fase 4 van MWKZ deelgebied 4 het mogelijk is om op korte termijn een fietsverbinding te creëren die als nieuwe hoofdfietsroute vanuit het centrum van het Defensieterrein direct aansluit op de Koningin Wilhelminalaan en daarmee ook op de Balijebrug/laan. Deze verbinding is vele malen goedkoper, kan de dure brug overbodig maken en kan een alternatief zijn voor een nieuwe fietsverbinding tussen Zuid-West en het centrum. Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: De eenzijdige focus van de bruggenstudie op maaswijdte komt de samenhang en veiligheid van het hoofdfietsnetwerk niet ten goede. De bruggenstudie bevat geen realistische toets van de compleetheid van het hoofdfietsnetwerk. De bruggenstudie is gebaseerd op een verkeersmodel dat niet alle mogelijke (hoofd)fietsroutes in deelgebied 4 heeft meegenomen. Daardoor worden goedkopere alternatieven niet bestudeerd. 28. Waarom is de ontwikkeling van fase 4 van deelgebied 4 niet meegenomen in het projectmodel Merwedekanaalzone? 29. Waarom is de optie voor een verbinding tussen Defensieterrein en de Kon.Wilhelminalaan niet meegenomen in het verkeersmodel voor de impact van de Merwedekanaalzone? 30. Hoe staat de noodzakelijkheid van de brug in verhouding tot de mogelijke bijdrage van deze verbetering aan het bieden van alternatieve routes of van de aansluiting op de hoofdfietsroutes vanuit de MWKZ? Criterium 2 – Rondje stadseiland De bruggenstudie op stadsdeel niveau (Criteria 3/4/5) Criterium 3 – Loopverbindingen Beschrijving van het criterium uit de bruggenstudie: Bij de beoordeling op dit criterium is bij elke variant met GIS-analyse onderzocht in hoeverre het invloedsgebied (binnen een kwartier lopen) vanuit de Merwedekanaalzone en vanuit de omliggende wijken groter wordt ten opzichte van de huidige situatie. Voor deelgebied 4 zijn geen GIS analyses gepubliceerd van voldoende detailniveau voor een rekenkundige beoordeling van de score van dit criterium. De looprondjes via de bestaande bruggen en langs het kanaal worden als prettig ervaren en niet als een obstakel om de naastgelegen wijk te bereiken. Het is tenslotte maar een paar honderd meter omlopen. Citaat uit de bruggenstudie: Door het verbeteren van de huidige brug, wordt er geen extra kwaliteitsimpuls gegeven aan de korte recreatieve rondjes. Over de basis variant wordt geschreven dat de huidige bruggen niet worden verbeterd voorvoetgangers. Het lijkt ons eerder dat wanneer er aantrekkelijke opgangen voor langzaamverkeer gemaakt worden er wel degelijk ook een (kleine) verbetering voor voetgangers te verwachten is. Ook wanneer deze verbetering slechts 1% is, wordt dat al belangrijk(significant) in de score van het criterium.	Zie de paragrafen 2.6.2 Noodzaak extra bruggen? 2.6.3 Brug Heycopstraat 2.7.1 Kwalitatief en kwantitatief 2.8.3 Dichterswijk Specifiek antwoord: De indieners van deze inspraakreactie ontvangen een persoonlijk antwoord. Met betrokken bewoners van het Actiegroep Red het Heycopplantsoen heeft de gemeente persoonlijk contact.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
325 (vervolg)	Wij willen graag antwoord op de volgende vraag: 31. Waarom is er geen (kleine) verbetering voor voetgangers meegenomen in de basis variant met verbeterde bestaande verbindingen, terwijl die zonder grote investeringen wel degelijk te realiseren zijn? Criterium 4 – Keuzevrijheid om te rijden via luwe fietsroutes Beschrijving van het criterium uit de bruggenstudie: Bij de beoordeling op dit criterium is bij elke variant onderzocht in hoeverre nieuwe, logische en aantrekkelijke stedelijke verbindingen ontstaan, die de bestaande wijkenbeter verbinden: - In hoeverre verbetert elke variant de verbindingen van Utrecht zuidoost met de rest van de stad? - In hoeverre verbetert elke variant de bereikbaarheid van voorzieningen van de Merwedekanaalzone (de mobiliteitshubs, gezondheidscentra, onderwijsinstellingen en overige voorzieningen) voor omliggende wijken? We zijn het eens met de negatieve impact die een nieuwe brug heeft op het Rondje stadseiland als recreatief netwerk. De bruggenstudie negeert de verbetermogelijkheden van de bestaande bruggen voor voetgangers, terwijl voor een eerlijke vergelijking deze significant zijn. - In hoeverre verbetert elke variant de verbindingen van Kanaleneiland met de rest van de stad? 4-a Niet gemodelleerd detail van fietsroutes Er wordt gekeken of nieuwe logische en aantrekkelijke stedelijke verbindingen ontstaan. Dat in het model nieuwe verbindingen ontstaan is natuurlijk niet onlogisch, want die verbindingen worden in het model gezet als link tussen vraag en aanbod van fietsers (herkomst en bestemming). Echter of er daadwerkelijk gebruik wordt gemaakt van deze verbindingen heeft te maken met de werkelijke aantrekkelijkheid van de nieuwe verbinding en niet alleen met de gemodelleerde directheid van de verbindingen. Aangezien het model alleen de weerstand van kruispunten met verkeersregelinstallaties heeft gemodelleerd en niet de aantrekkelijkheid van: - een twee-richtings fietspad aan beide zijden op de Balijebrug en een groot deel van de Balijelaan en niet de on-aantrekkelijkheid van: verkeersdrempels en klinkerbestrating, eenrichtingsverkeer van bestaande straten, eenrichtingsverkeer van aansluitende fietsroutes, hellingen van parkeergarages,uitgangen van parkeergarages, en onoverzichtelijke kruisingen is het model op straatniveau niet ingericht voor de beoordeling van logische en aantrekkelijke routes. De nieuwe verbinden lijken slechts aantrekkelijk doordat het model enkel wiskundig kijkt naar korter (ook al is dat bijvoorbeeld maar 2 meter korter) en sneller (ook al is dat bijvoorbeeld maar 2 seconden sneller) of een combinatie daarvan. Het is dan ook een wiskundig toedelingsmodel gebaseerd op het gestapeld alles of niets principe dat de directheid van een route beoordeelt. Dit is een schijnwerkelijkheid die niets zegt over de werkelijke aantrekkelijkheid en of een nieuwe route logisch is.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
325 (vervolg)	Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: 32. Waarom wordt een grofmazig model voor directheid in afstand en tijd gebruikt om uitspraken te doen over een fijnmazig aantrekkelijk netwerk terwijl dat niet in detail is gemodelleerd? 4-b De intensiteit is niet afgezet tegen de capaciteit (robuustheid) Cijfermatig is dit 4e criterium vertaald naar de toename van de intensiteit op de bestaande verbindingen ten opzicht van een index. Dit terwijl de beschrijvende tekst bij dit criterium schrijft over de beoordeling van de varianten op logische, aantrekkelijke routes die verbindingen leggen tussen Utrecht Zuid-Oost en Zuid-West en de bereikbaarheid van de voorzieningen in de Merwedekanaalzone. De intensiteiten van fietsers over de bruggen wordt gepresenteerd, maar niet de intensiteit, noch de capaciteit van de kruispunten daarna, die als knelpunt worden aangeduid. Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: Het verkeersmodel is gebaseerd op een wiskundig en grofmazig netwerk en bevat te weinig details voor uitspraken over nieuwe logische en aantrekkelijke routes. Daarmee verwart het de CROW begrippen directheid en aantrekkelijkheid. De bruggenstudie is niet gebaseerd op de capaciteit van werkelijke knelpunten, maar op cijfers van de intensiteit op bestaande bruggen die geen knelpunt zijn. 33. Waarom hebben de onderzoekers gekozen voor de index van de intensiteit, zonderdat deze is getoetst aan de capaciteit (de zogenaamde robuustheid van het bestaande netwerk)? 34. Waarom is de intensiteit op de bestaande bruggen gebruikt, terwijl deze geenknelpunten zijn? 35. Waarom is daarnaast de intensiteit van de nieuwe hoofdfietsroute niet afgezet tegen de capaciteit van de bestaande woonstraten met klinkerbestrating, drempels, geparkeerde auto's aan beide zijden en eenrichtingsverkeer? 4-c De omrijfactor is niet beoordeeld Er is bij de cijfermatige onderbouwing van dit 4e criterium geen beoordeling gegeven van de directheid in afstand en tijd en daarmee de omrijfactor. Het CROW geeft hiervoor eenduidige richtlijnen. In hoeverre verbetert een nieuwe brug in deelgebied 4 de verbindingen met Kanaleneiland, Zuid-Oost en Zuid-West? Specifiek voor deelgebied 4 ligt de Balijbrug op 200 meter afstand van de nieuwe brug. Voor fietsers uit Zuid-Oost/ Zuid-West/Kanaleneiland zou een verbeterde verbinding uit te drukken zijn in de afname van de omrijfactor. Echter, hoe verder deze fietsers van de nieuwe brug wonen en hoe korter de afstand tussen de nieuwe en bestaande brug, hoe lager hun omrijfactor wordt. De verbetering van de omrijfactor is nihil, in het geval van fietsbewegingen tussen stadsdelen van langer dan 1 km en gezien de korte afstand tussen de bruggen. Het hoofdfietsnetwerk voldoet ook zonder de nieuwe brug aan het CROW criterium voor Directheid en de overall omrijfactor. De bruggenstudie laat niet zien in hoeverre een nieuwe brug bijdraagt aan een kortere of snellere route voor de beoogde gebruikers van een nieuwe brug. Daarmee wordt geen inzicht gegeven in de noodzakelijkheid voor deze gebruikers. Dit maakt een eerlijke afweging of een nieuwe brug daadwerkelijk een verbetering is en hoe groot deze verbetering is.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
325 (vervolg)	Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: 36. Waarom is niet getoetst aan de maximale omrijfactor voor fietsbewegingen van meer dan 1 km of groter zoals het CROW voorschrijft voor de beoordeling van de verbindingen tussen herkomst en bestemmingen? Criterium 5 – Beheersbare fietsdrukte op drukke cruciale plekken Beschrijving van het criterium uit de bruggenstudie: Uit hoofdstuk 4 bleek dat het fietsverkeer naar verwachting zo sterk zal groeien, dat de drukte rondom bestaande kruispunten moeilijk te verwerken zal zijn. Naast het verbeteren van bestaande infrastructuur kunnen varianten bijdragen aan het verspreiden van fietsers in de stad, zodat het aantal fietsers op drukke plekken beheersbaar blijft. Bij de beoordeling op dit criterium is bij elke variant kwantitatief onderzocht in welke mate de variant bijdraagt aan het verminderen van de fietsdrukte op drukke cruciale plekken in Utrecht Zuidwest (Nelson Mandelabrug/Van Zijstweg, Balijebrug/Balijelaan, De verbetering van het hoofdfietsnetwerk, door het aanleggen van een nieuwe hoofdfietsroute, is niet cijfermatig onderbouwd in de bruggenstudie, terwijl deze wiskundig gezien twijfelachtig is en daarmee voor een correcte beoordeling van dit criterium over verbeterde verbindingen nodig is. Socratesbrug/Socrateslaan). Hierbij is gebruik gemaakt van het Utrechtse verkeersmodel. 5-a Missende cijfers over de echte knelpunten Bij dit 5e criterium wordt de suggestie gewekt dat de bruggen bijdragen aan verminderen van de fietsdrukte op drukke cruciale plekken. De onderliggende fietscijfers over de bestaande bruggen (uitgaande van een volledig ontwikkelde merwedekanaalzone met meer woningen dan de aanvulling op de MER toe staat) worden hiervoor gebruikt. Daardoor zouden er in 2030 grote stromen fietsers gebruik gaan maken van de verschillende West-Oost routes. Citaat uit de Bruggenstudie: De Nelson Mandelabrug en Van Zijstweg is een logische verbinding naar Utrecht Centraal en de binnenstad. Hier is een verdrievoudiging van het aantal fietsers te verwachten tot circa 29.000 fietsers per etmaal. Op de Balijebrug en Balijelaan (de hoofdroutes richting de zuidelijke binnenstad en o.a. station Vaartsche Rijn) gaat het om een verdubbeling tot circa 14.000 fietsers per etmaal. Ten onrechte zouden de cijfers die gepresenteerd zijn laten zien dat de nieuwe bruggen zorgen voor minder verkeer op de knelpunten in de hoofdroutes, terwijl er slechts mathematisch en zeer lokaal minder fietsers zijn, en niet op de knellende kruisingen vlak na de bruggen, omdat de stromen fietser over de nieuwe brug alsnog op de hoofdroutes invoegen, nog voor de knellende kruisingen. Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: 37. Als het inderdaad de bedoeling is dat de impact op de knelpunten bekeken wordt, waarom zijn dan de hoeveelheden fietsers op de knellende kruisingen niet gepresenteerd en geanalyseerd, inclusief de hoeveelheden fietsers die een kronkelstraatje door de wijk nemen en zich dan weer bij de hoofdroute voegen? 5-b Een niet bestaand probleem oplossen De nieuwe brug bij deelgebied 4 draagt niet bij aan het oplossen van de knelpunten op de bestaande kruisingen. De fietsstromen op de knellende kruispunten veranderen namelijk niet door de nieuwe brug bij deelgebied 4. De fietsstromen over de nieuwe brug voegen zich namelijk na een paar honderd meter alweer bij de hoofdfietsstromen over de bruggen, zodat slechts 100-200 meter van de bestaande hoofdfietsroute wordt ontzien. De nieuwe brug ter hoogte van het Heycopplantsoen draagt niet bij aan het oplossen van de knelpunten op de kruisingen, de werkelijke drukke cruciale plekken.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
325 (vervolg)	Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: 38. Waarom is deze grove vereenvoudiging van de werkelijkheid niet meegenomen in het gebruik van de cijfers voor de beoordeling van dit criterium? Het criterium 5. is niet goed onderzocht en op basis van de modelcijfers kan niet gesteld worden dat de bruggen bijdragen aan het verspreiden van het aantal fietsers op drukke cruciale plekken, zoals de benoemde kruispunten. Eerder het tegenovergestelde; een nieuwe brug ter hoogte van het Heycopplantsoen draagt niet bij aan het oplossen van knelpunten op de hoofdfietsroutes. De forse toename in fietsgebruik, zoals die bij de van Zijstweg en Balijelaan, is niet meer goed op te vangen op de bestaande routes. Niet zozeer de bruggen zelf worden het knelpunt, maar de eerstvolgende kruispunten daaromheen. 39. Waarom wordt in dit licht de discussie over de brug bij het Heycopplantsoen juist nu gevoerd? 40. Waarom niet eerst verbreding of verbetering van de huidige benoemde knelpunten en in bijvoorbeeld 2025 herevalueren? De bruggenstudie op buurt/straat niveau (Criteria 6, 7 en 8) De Dichterswijk is in opstand gekomen tegen de voorgenomen brug ter hoogte van het Heycopplantsoen. Tijdens het op ons verzoek georganiseerde buurtgesprek op 11 februari 2020, is gevraagd aan de bewoners welke waarden en kenmerken van de Dichterswijk belangrijk voor hen zijn. Tijdens het buurtgesprek hebben twee tafelgesprekken plaats gevonden over de mogelijke impact van de brug en de criteria waar volgens de bewoners rekening zou gehouden moeten worden. Het verslag van het buurtgesprek is gebruikt als basis voor de volgende hoofdstukken. Belangrijke waarden in de Dichterswijk De volgende waarden zijn door bewoners aangedragen als waarden waar rekening mee moet worden gehouden. Categorie Leefbaarheid: Categorie Veiligheid: Categorie Voorzieningen: Rustig wandelgebied, Verkeersveiligheid, Speeltuin, Groen en natuur, Sociale veiligheid, Sporten (hockey en voetbal), Gezellig ‘dorp in de stad’, Veiligheid van kinderen, Voorzieningen op loopafstand, Vrij uitzicht, De bewoners gaven tijdens het buurtgesprek het volgende aan: “De waarden rust, groen en veiligheid worden in de huidige Dichterswijk het meest belangrijk gevonden. Deze waarden zijn volgens de bewoners onvoldoende meegenomen in de criteria voor een fietsbrug, en de criteria waarin deze waarden ogenschijnlijk worden gevat, hebben een te positieve kleur gekregen in het scenario van een fietsbrug en hoofdfietsroute. Het karakter van de wijk dat nu wordt beleefd, zal een andere sfeer krijgen waarin minder verbinding zal zijn. De Dichterswijk is rustig. Er wordt veel gewandeld. Je kunt je kinderen veilig alleen over straat laten fietsen. Het is een wijkje: een ‘dorp in de stad’. Het is een saamhorige wijk, waarin de buren elkaar ondersteunen en we ook de overburen kennen. Een drukke fietsstraat met veel verkeer splitst een wijk.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
325 (vervolg)	In januari 2019 moest de wijk op de bres om te zorgen dat 'groen spelen' meegenomen werd in de ontwikkelingen in de Heycop en in januari 2020 moeten we opnieuw op de bres om te zorgen dat het laatste speelveldje in de buurt zijn kwaliteit en veiligheid behoudt en niet omgevormd wordt tot snelfietsroute. Speeltuin de Boog, een openbare speeltuin, is al jaren in zelfbeheer, voor en door de buurt. Deze speeltuin is nog maar beperkt open en biedt geen mogelijkheden om na 18 uur nog buiten te spelen. Hierom is de speelwaarde van het Heycopplantsoen extra belangrijk. Daarnaast wordt er in de nieuwe Merwedekanaalzone niet in openbare speeltuinen of voldoende speelruimte voorzien, wat extra druk kan veroorzaken op de bestaande speeltuin en speelruimte." In de bruggenstudie komen bovenstaande waarden en kenmerken slechts gedeeltelijk terug, zie onderstaande overwegingen en vragen over de criteria 6, 7 en 8 uit de bruggenstudie. Deze wijk was erg groen en is zuinig op het overgebleven groen. Terwijl er aan de overkant van het kanaal een prachtig groene wijk ontwikkeld wordt, wordt de hoeveelheid groen in de Dichterswijk ernstig aangetast. Criterium 6 - Fietsdrukte De waarde rust lijkt in de criteria tot uiting te komen in het criterium 'Inpassing drukte in bestaande wijk'. Beschrijving van het criterium uit de bruggenstudie: 6. Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten Elke variant heeft een eigen effect op de hoeveelheid fietsers door de woonstraten in bestaande wijken. Bij een nieuwe loop- en fietsbrug kunnen nieuwe fietsstromen in woonstraten terecht komen. Grote aantallen fietsers door woonstraten kunnen op gespannen voet staan met de leefbaarheid, speelkwaliteit en verkeersveiligheid in de wijk. Uit het ASVV is af te leiden welke fietsdrukte acceptabel is gegeven de fysieke vormgeving van een straat,functies in een straat, spelen, rijbaanbreedte en aanwezigheid van parkeren. 6-a Bestaande knelpunten voor fietsdrukte Knelpunten op kruisingen Croeselaan/Van Zijstweg, Croeselaan/Balijelaan/ Vondellaan en Croeselaan/Heycopstraat worden niet opgelost. Daar is het nu al een fuik met fietsers en daar komen dus nog meer fietsers bij. We krijgen in deze omgevingsvisie wel een besluit voorgelegd over een brug waar 5.000 (en toekomstig mogelijk 8.000-10.000) fietsers overheen moeten maar geen afweging op hoedie verkeersstroom verder stroomt de wijk uit, de stad in, via kruispunten die als knelpunt worden aangemerkt. Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: 41. Waarom worden de knelpunten op de kruispunten niet eerst bestudeerd en opgelostvoordat een nieuwe hoofdfietsroute door onze wijk wordt aangelegd? 42. Als de fietsers, nadat ze door onze wijk zijn gefietst, weer uitkomen op de bestaande hoofdfietsroutes naar bestaande kruispunten, hoe kan dan gezegd worden dat de bruggen bijdragen aan het oplossen van knelpunten op de bestaande kruispunten? 6-b Impact op de Kanaalweg als fietssnelweg De Christenunie heeft in de raad van 8 februari 2018 succesvol aangedrongen op het onderzoeken van de impact op de bestaande hoofdfietsroutes (Kanaalweg) en nieuwe fietsverbindingen op de Balijebrug en Socratesbrug onderdeel te laten maken van de uitwerking van de Merwedekanaalzone. De brug maakt het bestaande hoofdfietsnetwerk mogelijk onaantrekkelijk. Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: 43. Hoe is de impact van de nieuwe brug op de bestaande hoofdfietsroute op de Kanaalweg meegewogen?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
325 (vervolg)	6-c Acceptabele drukte in plaats van voorspelde intensiteit Vooruitlopend op de werkelijke inpassing poogt dit criterium al rekening te houden met de mogelijke inpassing van een hoofdfietsroute door enkel naar de intensiteit van de voorspelde fietsstroom te kijken. De capaciteit en het acceptabel zijn van een bepaalde intensiteit is niet als uitgangspunt gehanteerd. Daardoor heeft het bolletje bij de uitkomst een te positieve kleur (licht groen) gekregen in de situatie van een fietsbrug. Deze kleur komt niet overeen met de De bruggenstudie gaat ten onrechte niet in op en leidt de aandacht af van de werkelijke knelpunten. De aantasting van het bestaande hoofdfietsnetwerk is niet meegenomen in de criteria. Beleving van de bewoners in de wijk. Er is dan wel berekend wat een theoretische hoeveelheid fietsers zou zijn, maar er is niet bekeken wat de bestaande waarden zijn. De brug en bijbehorende hoofdfietsroute komt uit in het Heycopplantsoen, een van de twee openbare speel- en sportplekken in de buurt. Minder fietsers op hoofdroutes kan tot gevolg hebben dat het overal drukker wordt in plaats van 'druk op bepaalde plekken en rustig in de wijken'. Bij de besluitvorming over het SPVE Defensieterrein is in 2017 vastgelegd dat aspecten van leefbaarheid zoals geluid, privacy en overlast meegenomen dienden te worden in de besluitvorming. Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: 44. Hoe is er rekening gehouden met de fysieke vormgeving, functies in een straat, spelen, rijbaanbreedte en aanwezigheid van parkeren? 45. Hoe is er rekening gehouden met de impact van de brug en de bijbehorende verkeersstromen op de wandel-, sport- en speelwaarde van het Heycopplantsoen en het Ringpark? 46. Waarom is er geen rekening gehouden met de impact van een nieuwe brug op de hierboven genoemde verschillende aspecten van leefbaarheid in de Dichterswijk? 6-d Veiligheid als criterium De waarden veiligheid (zeker van kinderen), verkeersveiligheid en de beleving van de sociale veiligheid (herken ik de mensen in/uit mijn buurt) zijn volgens de bezoekers van de gesprekstafel niet meegenomen als criteria. Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: 47. Wat is de impact op de verschillende soorten veiligheid in onze wijk? Hoe is daar rekening mee gehouden? 48. Waarom is er gekozen om fietsstromen door de wijk te leiden, waar ze zich mengen met voetgangers en automobilisten op onoverzichtelijke kruisingen, in plaats van de grote fietsstromen via eigen veilige fietspaden langs de hoofdwegen? Hoe staat dit in verhouding tot het landelijke beleid van het voorkomen van verkeersslachtoffers? 49. Is er rekening gehouden met parkerende auto's en de uitgangen van vier parkeergarages die grenzen aan de fietsroutes in de wijk? 50. Fietsers komen hard aanfietsen op de Voorsterbeeklaan i.v.m. de helling en kruisen straks een druk fietspad. Wat is de impact op verkeersveiligheid van de voorgestelde kruisende fietspaden? 51. Waar zijn de uitgangspunten uit de technische haalbaarheidsstudie uit 2016 gebleven, zoals alleen langzaam(fiets) verkeer? En hoe kan snel fietsverkeer (elektrische fietsen/brommers/scooters) voorkomen worden? 52. Hoe kunnen kinderen zelfstandig naar het speelveld zonder een druk fietspad over te steken met hoge intensiteit, scooters en elektrische fietsen?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
325 (vervolg)	6-e Impact op de lokale situatie en acceptabele drukte Er wordt een plan gemaakt voor een fijnmazig fietsnetwerk maar het ontbreekt aan een fijnmazige visie op de verschillende typen fietsers: zoals basisschoolkinderen, middelbare scholieren, volwassenen op weg naar werk, en snelle (elektrische) fietsers. De bruggenstudie kijkt eenzijdig De bruggenstudie houdt geen rekening met beschermde diersoorten in de Dichterswijk. De bruggenstudie past de criteria niet goed toe op deelgebied 4 en 6. De bruggenstudie heeft het aanleggen van een hoofdwandelroute niet onderzocht, ondanks dat deze variant door de gemeenteraad is vastgesteld, en voor deelgebied 5 wel is meegenomen. Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: 64. Hoe is de impact op vrij uitzicht meegenomen? 65. Hoe is de impact op de cultuurhistorische waarde van het kanaal meegenomen? Criterium 8 – Looprondjes Beschrijving van het criterium uit de bruggenstudie: 8. Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen De gemeente Utrecht wil haar inwoners helpen bij een gezonde levensstijl. Hierbij hoort ook het aanbieden van infrastructuur voor actieve recreatie. Bij de beoordeling op dit criterium is bij elke variant onderzocht wat de mogelijkheden zijn om korte wandelrondjes te maken (500 tot 1.000 meter). 8-a. Impact op bestaande Looprondjes Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: 66. Hoe is de impact op de bestaande wandelrondjes meegenomen? 8-b. Dichterswijk als onderdeel van de gezonde stad De bewoners gaven tijdens het buurtgesprek het volgende aan: “De waarde van het karakter van een ‘dorp in de stad zal in het nauw komen, de sfeer zal veranderen. De fietsbrug verbindt niet, maar brengt juist een scheiding aan in de wijk. Een grens in de wijk zal de geborgen sfeer aantasten. Alle nieuwbouw om de wijk heen heeft al veel impact (Kruisvaarderskwartier, Royco, Defensieterrein, Wilhelminawerf, Jaarbeurs). Wentel deze drukte niet op de Dichterswijk af.” De plannen voor de nieuwe wijk Merwedekanaalzone worden gebracht onder het motto ‘Een gezonde stad voor iedereen’. De bewoners van de Dichterswijk vragen zich ten zeerste af wat de impact is van die gezonde wijk aan de overkant op hun gezonde wijk waar zijn komen wonen of al heel lang van genieten. Wij willen graag antwoord op de volgende vragen: 67. Wat is de integrale visie voor de Dichterswijk in 2030 met betrekking tot ‘een gezonde stad voor iedereen’? 68. Hoe heeft de bruggenstudie rekening gehouden met deze visie? Juist bij het samenkomen van het Merwedeplantsoen, Heycopplantsoen en het Ringpark kan het water, de cultuurhistorische waarde van het kanaal en het vrije uitzicht als waarde beleefd worden. De bruggenstudie mist de impact op de unieke waarden van het Heycopplantsoen. In criterium 8 wordt op onduidelijke manier gekeken naar de lengte van (nieuwe?) looprondjes, maar niet gekeken naar de impact op bestaande wandelrondjes. Gaat ‘Een gezonde stad voor iedereen’ ook op voor de Dichterswijk?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
325 (vervolg)	Conclusie en verzoek Als bewoners van de Dichterswijk vragen we dan ook, naast antwoorden op hierboven beschreven vragen, de volgende punten bij de besluitvorming te betrekken: Dat bij het vaststellen van het SPVE voor defensieterrein in 2016, het college heeft geschreven dat een fiets of wandelbrug niet noodzakelijk is voor de ontwikkeling van (deelgebied 4 van) de Merwedekanaalzone; Dat vanwege de aanleg van het Ringpark, de overweging voor het aanleggen van een wandelbrug zonder hoofdfietsroute opnieuw actueel is geworden, terwijl deze optie nu niet is bestudeerd; Dat een (maatschappelijk) draagvlakonderzoek onder de bewoners deel zou uitmaken van de besluitvorming; Dat een besluit over een nieuwe brug in het kader van de Merwedekanaalzone ontwikkeling voorligt als ‘principe’-besluit, terwijl de noodzakelijkheid en de urgentie van een brug voor de Merwedekanaalzone niet eenduidig blijkt uit de bruggenstudie; Dat de brug onderdeel lijkt gemaakt van de besluitvorming over de Merwedekanaalzone, terwijl het mobiliteitsbeleid, de onderbouwende verkeersstromen en de opgestelde varianten allemaal gebaseerd zijn op een veel groter gebied, waarvoor de benodigde maatregelen niet duidelijk zijn. Dat mede gezien het vorige punt, een besluit over een brug los gezien moet worden van besluitvorming over de Merwedekanaalzone. Dat niet alleen de brug, maar ook de herinrichting van de Dichterswijk en het aansluitende mobiliteitsnetwerk (wijkontsluitingswegen, kruispunten, fietspaden, etc.) significante investeringen zal vergen, waarvoor geen budget is. Zonder deze investeringen is de veiligheid van fietsers en overig verkeer niet geborgd (zoals bevestigd door een stedenbouwkundige van de gemeente Utrecht tijdens het buurtgesprek). Daar komt bij dat het model opgezet is en gebruikt wordt voor een integrale aanpak van de inter-stedelijke mobiliteitsvraag, maar voor een eventueel besluit met betrekking tot een brug is de integrale aanpak achterwege gelaten. Verzoekt om geen besluit te nemen, voordat de volgende voorwaarden zijn vervuld: - Aan de hand van de geidentificeerde waarden van de wijk samen met de bewoners opnieuw opstellen en scoren van de criteria voor de bruggenstudie, waarbij leefbaarheid, groen, natuur, (verkeers)veiligheid en het Ringpark worden meegewogen en ook een wandelbrug zonder hoofdfietsroute wordt onderzocht en meegewogen. - Op basis van het beschikbare budget te beoordelen of op korte termijn aan de verdere uitwerking van de brug, herinrichting van de wijk en herinrichting van de bestaande knelpunten op de hoofdfietsroutes grenzend aan de wijk kan worden begonnen; - Een second opinion naar de cijfers onder de bruggenstudie uit te laten voeren om de knelpunten en de verschillende route opties wel compleet in beeld te brengen, waarbij alle mogelijke nieuwe hoofdroutes voor deelgebied 4 met elkaar worden vergeleken, met een reële tijdshorizon (2030). Ik verzoek u deze reactie integraal aan de Gemeenteraad kenbaar te maken en te verwerken als inspraakreactie.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
325a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 325. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 325.
325b	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 325. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 325.
325c	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 325. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 325.
325d	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 325. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 325.
325e	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 325. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 325.
325f	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 325. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 325.
325g	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 325. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 325.
325h	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 325. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 325.
325i	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 325. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 325.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
326	Graag maken wij als bewoners van XXX gebruik van de mogelijkheid om onze inspraakreactie en reactie te geven op de omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel2). De impact van de geplande aanleg van de (dubbele) fietsbruggen op de Jutfasepunt baart ons grote zorgen voor de leefbaarheid van dit gebied. Het gaat daarbij om de volgende punten: 1) De cijfers m.b.t het aantal fietsers dat gebruik zal gaan maken van de route via de Jutfasepunt geeft ons de indruk dat de drukte op dit relatief kleine stuk grond te groot zal worden voor een leefbaar klimaat. Op dit in de laatste jaren al volgebouwde stuk grond blijft weinig bewegingsvrijheid meer over voor kinderen. Wij verwachten dat door de aanleg van deze route gevaarlijke verkeerssituatie ontstaan voor de bewoners van de Jutfasepunt punt die van en naar hun wijk willen manoeuvreren. 2) De activiteiten van de scouting op de Jutfasepunt en tevens van de roeivereniging in Hoograven zullen ingeperkt worden of niet kunnen voortbestaan met de aanleg van de bruggen. Dit staat haaks op het creëren van een leefklimaat waarin gesport kan worden en aandacht is voor activiteiten voor de jeugd. 3) De fietsroute door het Hamersplantsoen zal zoveel drukte veroorzaken, dat ook die speelplek voor kinderen geen veilige plek meer wordt en daarmee erg veel ruimte voor speelplekken en activiteiten voor de kinderen in de buurt verdwijnen. 4) Bij de herinrichting van het gebied van de sauna op de Jutfasepunt, waar nu zo'n 60 woningen zijn geplaatst werd ons door de gemeente in een voorlichting meegedeeld dat de gemeente geen visie had voor de herinrichting, dit werd daarom maar aan een projectontwikkelaar overgelaten. Het komt nu toch als respectloos over dat we nu met een omgevingsvisie worden geconfronteerd die grote impact heeft op onze wijk. Deze wordt nu in een uitgewerkte en toegepaste versie gepresenteerd en via een uiterst slechte informatievoorziening aan ons opgedrongen. 5) Wij hebben nog niet kunnen terug vinden welke aandacht er is besteed aan de impact op dierenpopulaties. Op de Jutfasepunt bevinden zich vleermuizen, vaste rust en verblijfplaatsen van deze dieren zijn beschermd en vallen onder de flora en fauna wetgeving. De aanleg van een drukke fietsroute lijkt hiermee in strijd. Wij zijn groot voorstander om te investeren in de reeds bestaande bruggen bij de Socrateslaan, langs de A12 en de Liesboschbrug. Wij zien voldoende aanknopingspunten om deze bestaande infrastructuur te verbeteren en te benutten en zouden dit graag terug zien in de plannen van de gemeente.	Zie de paragrafen: 2.8.2.2 Zeeverkenners, 2.8.6 Jutfasepunt, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
327	Wij zijn inwoners van de Rivierenwijk en we sturen u deze brief als reactie op het voornemen van de Gemeente Utrecht om in de Merwedekanaalzone (MKZ) 10.000 woningen te bouwen. Vooropgesteld, wij zijn een voorstander van binnenstedelijk bouwen en achten de MKZ hier een uitgelezen locatie voor. Ook steunen wij de ambitie van de Gemeente om deze wijk, inclusief, autoluw, energie neutraal en duurzaam in te richten. Wij hebben echter, behalve onze zorg over het aantal woningen, ernstig bezwaar tegen het aanleggen van bruggen over het Merwedekanaal, met name een brug ter hoogte van de Zijldiepstraat. De negatieve effecten hiervan op zowel Rivierenwijk als MKZ wegen niet op tegen de minimale voordelen. Wij zijn van mening dat deze brug niet gebouwd moet worden. Hieronder zetten wij puntsgewijs uiteen waarom en welke alternatieven overwogen en verder uitgezocht zouden moeten worden. Argumentatie gemeente Voor het bouwen van de 2 bruggen t.h.v. deelgebied 5 worden de volgende argumenten aangedragen: 1. Veiligheid en leefbaarheid; Het bouwen van bruggen is noodzakelijk om fietsstromen te spreiden over meerdere (verkeersluwe) routes. 2. Verbinding; Het bouwen van bruggen zal nieuwe doorgaande stedelijke verbindingen creëren, zodat verschillende wijken beter worden verbonden. 3. Recreatie; Het bouwen van bruggen zal het maken van korte wandel en fietsrondjes bevorderen. Veiligheid en leefbaarheid In het rapport ‘Mobiliteit Merwede Kanaalzone’ staat dat het aantal fietsbewegingen per etmaal op de Kanaalweg stijgt van 4000 nu naar 18.000 in 2030 (p.30. 23-10-2018). Het aanleggen van bruggen vanuit DG5 moet zorgen voor minder fietsbewegingen per etmaal op de Kanaalweg en zo de veiligheid en leefbaarheid daar verhogen. De geplande bruggen moeten de kruispunten van de Van Zijstweg/Croeselaan, Balijelaan/Croeselaan en Socrates/Rijnlaan ontlasten. Fietsers in noordoostelijke richting (bestemming Centrum-Zuid, Station Vaartsche Rijn en Science Park) buigen eerder af. (Slide 24 ev, college-informatiebijeenkomst 9-1-2020). Wij denken echter dat de kruispunten van de Van Zijstweg/Croeselaan en Socrateslaan/Rijnlaan echter niét ontlast. Ook met bruggen kiezen fietsers op de Kanaalweg echter voor gebruik van de Kanaalweg. Dit blijkt onder meer uit slide 25 van voorgenoemde presentatie: ook met bruggen kiezen fietsers op de Kanaalweg voor de Kanaalweg. Ook het fietsverkeer uit DG6, dat vooral gebruik maakt van kruispunt Socrateslaan/Rijnlaan (slide 25) gaat geen gebruik maken van de te bouwen bruggen t.h.v. DG5. Een fietsbrug t.h.v. DG6 met aansluiting op het noordelijke uiteinde van de Jutfaseweg (zie slide 26) lijkt de belasting van dit kruispunt veel effectiever te reduceren (van 17.000 naar 6.200). Het aanleggen van 1 of 2 bruggen ter hoogte van DG5, heeft dus voornamelijk het doel om het aantal fietsbewegingen op de Kanaalweg te reduceren en het kruispunt Balijelaan/Croeselaan te ontlasten. Het aanleggen van één brug ter hoogte van de Waalstraat zou al tot een halvering van het aantal fietsbewegingen kunnen leiden (van 14.000 naar 7.000). Als belangrijkste argument voor het aanleggen van een tweede brug t.h.v. de Zijldiepstraat wordt in de Omgevingsvisie (pag. 74) aangedragen dat met slechts één brug de druk van fietsers op bestaande routes en kruisingen te hoog wordt. Verder wordt gesuggereerd dat verdere verdichting van nabijgelegen buurten op Kanaleneiland in de toekomst tot extra overbelasting zou kunnen gaan leiden (geen onderbouwende cijfers beschikbaar). Echter, het aanleggen van deze tweede brug leidt slechts tot een verwaarloosbare reductie op het kruispunt Balijelaan/Croeselaan (van 7.000 naar 6.900) en een beperkte reductie in de Waalstraat (van 10.600 naar 8.000).	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.10.4, Openbare ruimte, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
327 (vervolg)	Samenvattend blijkt ons uit de studies het volgende: • Fietsverkeer houdt voorkeur voor de Kanaalweg, ongeacht bruggen • Kruispunten Socrates/Rijnlaan en van Zijstweg/Croeselaan worden niet noemenswaardig ontlast door aanleg bruggen DG5. • Ontlasten kruispunt Balijelaan/Croeselaan kan met één brug. De aanleg van de brug bij de Zijldiepstraat leidt niet noemenswaardige reductie. Nadelen tav veiligheid en leefbaarheid Er zijn juist nadelen ten aanzien van veiligheid en leefbaarheid die het aanleggen van een tweede brug met zich mee brengt: Nadelen tweede brug: • Extra oost-west verbinding met veel fietsbewegingen dwars door DG5 Onder 8.1.1. in de Omgevingsvisie wordt gesuggereerd dat kinderen alleen naar school kunnen fietsen, maar de aanwezigheid van 2 drukke fietsstraten, waar ook scooters, elektrische fietsen en pedelecs, gebruik van maken, zal hier als een barrière gaan fungeren waardoor ouders hun kinderen deze oversteek niet alleen zullen laten maken (zie ook het meisje in het wit in de sfeerimpressie op pagina 14 van het Mobiliteitsrapport, dat niet op let en bijna tegen een fietser aan loopt). • Introductie van een extra kruispunt van twee drukke fietspaden in DG5 Extra kruispunten (o-w verbinding met Kanaalweg),gaan ten koste van de verkeersveiligheid • Maar liefst 5.400 extra fietsbewegingen De Zijldiepstraat wordt overspoeld met fietsers, terwijl deze straat ongeschikt is voor dit aantal. Vanwege de bebouwing aan weerszijden is deze weg ook niet geschikt te maken hiervoor. • Introductie van een extra (en zeer gevaarlijk) kruispunt De route via de Zijldiepstraat waar per dag duizenden fietsers doorheen gaan leidt naar een extra kruispunt Zijldiepstraat/Rijnlaan. Dit zorgt voor een enorm aantal potentieel gevaarlijke situaties. • Beperking van het groen Aanleg van bruggen, zowel in DG5 als in de Rivierenwijk, verstoort de groenblauwe en recreatieve ruggengraat van het rondje stadseiland (zie 3.1.4 van de Omgevingsvisie) en maakt ernstige inbreuk op het Merwedeplantsoen (een van de weinige waardevolle stukken groen in de Rivierenwijk). Verbinding Als tweede argument voor het bouwen van bruggen wordt aangedragen dat deze nieuwe doorgaande stedelijke verbindingen zullen creëren, zodat verschillende wijken beter worden verbonden. Een goede verbinding met omliggende wijken is inderdaad belangrijk voor MKZ. De aanleg van een extra brug ter hoogte van de Zijldiepstraat voegt hier echter weinig aan toe. Zoals aangegeven op pagina 27 van het Mobiliteitsrapport is een belangrijke doelstelling voor het aanleggen van bruggen het verbeteren van de loopinfrastructuur, zodat ook voorzieningen aan de andere zijde bereikt kunnen worden. Met een enkele brug ter hoogte van de Waalstraat, dus naast bestaande bruggen, (zie pagina 28, 1 vs 2 bruggen Rivierenwijk), is het overgrote merendeel van de faciliteiten in Rivierenwijk (gelegen aan het noordelijk deel van de Rijnlaan, tussen Waalstraat en Balijelaan) te voet echter al goed bereikbaar. Hetzelfde geldt trouwens voor de bereikbaarheid van DG5 en park Transwijk vanuit Rivierenwijk. Het aanleggen van een tweede brug t.h.v. de Zijldiepstraat voegt qua bereikbaarheid weinig toe.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
327 (vervolg)	Dat het aanleggen van deze bruggen ook nieuwe verbinding zal vormen met OV-knooppunten, zoals gesuggereerd wordt op pagina 31 van het Mobiliteitsrapport, is maar ten dele waar, getuige de afbeelding “Routekeuze fietsers vanuit deelgebieden MWKZ 2030, indicatief (bij optimale spreiding)” op pagina 25 van de college presentatie. Fietsers op de Kanaalweg die richting CS moeten, zullen geen gebruik maken van de nieuwe bruggen t.h.v. DG5. De kanaalweg zal daarom, bruggen of geen bruggen, een zeer belangrijke fietsroute blijven richting CS, binnenstad en Leidserijn. Tenslotte wordt gesuggereerd dat het aanleggen van de bruggen wijken in Utrecht Zuid-West naar een hoger niveau zou kunnen tillen door een betere een aansluiting met de stad. Door de aansluiting vanuit Z.W. op de Europalaan en de Kanaalweg te verbeteren zal inderdaad een betere ontsluiting richting CS en binnenstad ontstaan. Reistijd-technisch zal een enkele brug ter hoogte van de Waalstraat echter volstaan. Recreatie Met 7.000 woningen in DG5, blijft er ontzettend weinig openbare ruimte over voor recreatie en voor kinderen om te spelen. In hoofdstuk 6 “Leefomgeving” in de Omgevingsvisie wordt gesuggereerd dat de openbare ruimte die er is, vrijwel geheel gebruikt kan worden voor recreatief gebruik en voor kinderen om te spelen (6.1.1. en 6.1.2). Onder 3.1.4 “rondje stadseiland” wordt zelfs gesproken over de groenblauwe en recreatieve ruggengraat van het rondje Stadseiland. Met twee drukke fietsstraten die de nieuwe wijk doorsnijden, wordt echter een dubbele dwarslaesie geïntroduceerd, die niet alleen het weinige groen aantast, maar daarmee ook het recreatief gebruik hiervan. Dit wordt bevestigt door Goudappel-Coffen in de resultaten analyse op pagina 18 van de college presentatie. Klankbordgroep Los van bovenstaande argumentatie moet ons nog iets van het hart. We hebben deelgenomen aan de Klankbordgroep Merwedekanaalzone. Vanaf het moment dat de plannen werden gepresenteerd hebben wij onze zorgen geuit over het plaatsen van bruggen over het Merwedekanaal en de bijbehorende overlast voor Rivierenwijkers, roeiers, woonbootbewoners en andere gebruikers van het Merwedekanaal. In de bijeenkomsten die hebben plaatsgevonden is ons gebleken dat het onderwerp bruggen moeilijk bespreekbaar was. Slechts met grote tegenzin heeft het projectteam zich willen buigen over eventuele alternatieven. Ook na de oproep van de Gemeenteraad om deze alternatieven te onderzoeken. Dat er uit het onderzoek het gewenste scenario van het projectteam naar voren kwam als ‘best getest’ geeft dan ook te denken. Te meer daar aan een oproep aan de gemeente om de onderliggende stukken beschikbaar te stellen geen gehoor is gegeven. Ons is zelfs te oren gekomen dat de gemeenteraad deze stukken wel heeft, maar onder embargo. Dat is weinig transparant en voedt onze vermoedens dat er grotere belangen spelen en de bruggen ons ‘door de strot’ worden geduwd. We begrijpen dat meepraten niet betekent dat je ook je zin krijg. Maar als deelnemers van de klankbordgroep voelen we ons weinig serieus genomen en heb nimmer het gevoel gehad dat het projectteam zich serieus heeft trachten in te leven in de bezwaren van de bewoners. Nogmaals, wij omarmen de binnenstedelijke bebouwing van de MKZ. Wij vinden echter de gevolgen voor de omliggende wijken (in dit geval de Rivierenwijk) onevenredig groot en zien dit als een ernstige aantasting van ons woongenot. Advies Omwille van de veiligheid, bereikbaarheid en de leefbaarheid, dringen wij er op aan om af te zien van het bouwen van een tweede brug ter hoogte van de Zijldiepstraat. In plaats hiervan ondersteunen wij het advies van Goudappel Coffeng op pagina 30 van het mobiliteitsrapport m.b.t. het inrichten van de Kanaalweg (hier bestempeld als relatief verkeersluwe route) als comfortabele en brede fietsroute en stellen wij tevens voor in te zetten op het inrichten van de Waalstraat als autoluwe fietsstraat (tot aan de Jutfaseweg). We roepen de fracties in de Gemeenteraad dan ook op om niet in te stemmen met de bouw van extra bruggen.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
327a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 327. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 327.
328	De inhoud van deze inspraakreactie is in lijn met inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen wij u naar inspraakreactie 3.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.
329	De inspraakavond heeft een hoop punten verduidelijkt tov. de folder. Ons is een aantal punten op gevallen: 1. Een hele hoge Woontoren van 100m hoog, steekt wel heel erg af met alle “laag” bouw en groen aspect van de wijken er achter. Vind het MAX gebouw al hoog in vergelijking met de achterliggende wijken, huidige industrie park en de tegen overliggende Rivierenwijk Merwedekade. Met de huidige plannen van de nieuwe bouw wijk is dit een grote afwijkende in het geheel van de nieuwe wijk. 2. Verlenging Waalstraat met brug drukte/gevaarlijke situaties bij de rotonde Waalstraat/Rijnlijn met de school. Aangezien deze staat nu een doorgaande fiets / eclectisch snel fiets 45KMH / brommer route wordt. 3. Bruggen moeten wel open kunnen voor de antieke woonschepen van de Veiling haven 4. Parkeergelegenheid voor de nieuwbouw wijken 0.3 parkeerplaats per woning is een mooi streven maar is dit wel realistisch !! 5. Ontsluiting van de huidig verkeer is nu al een probleem, is het geplande aantal mensen/woningen op deze oppervlakte wel realistisch !! 6. Nooddiensten voor toegang tot de nieuw te bouwen wijken. 7. Winkels (supermarkt) in het nieuwbouw project niet gezien, bevoorrading is ook een aandachtspunt. 8. Recreatie “bolderhal sterk” en “skate park” op de eerste etage en erboven woningen, dat deze recreatie ongeveer op de zelfde locatie kan blijven voor de toegankelijkheid. 9. Gezondscentra`s huisarts / tandarts / apotheek (arts`en parkeerplek) 10. tippelzonne herlocalisering 11. bezorg diensten picknick / AH / DHL en grotere bezorg vrachtwagens / verhuiswagens 12. energie voorzieningen / parkeerplekken voor eclectisch auto`s (dat deze ook als een normale benzine auto worden belast) 13. anti elektrisch auto paal keven, maatregelen 14. Invalide / oudere voorziening extra ruimte voor scootmobielen / driewiel fietsen 15. Ondernemers op de Rijnlaan willen geen betaalde zone, zie Smaragdplein 16. Geen Kerk / Moskee of ander geloof huis in de nieuwbouw zone. 17. Buurthuis / verzamel / overleg plek voor b.v. een VVE overleg 18. Honden uitlaat veld 19. Kinder speelvelden 20. Anti hangplek maatregelen	Zie de paragrafen 2.5.1 Autonome ontwikkeling: nu al druk op de weg, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.9.1 Lage parkeernorm ,2.10.2 Hoogte, geen aansluiting op omgeving, 2.14.1 Detailhandel en horeca, 2.14.2 Scholen en maatschappelijke voorzieningen

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
330	Er is in de wijk heel wat te doen over de mogelijke aanleg van fietsbruggen. Mijn visie daarop is met vele anderen, maar anders dan de groepen die tegen zijn en zich veel laten horen, dat deze WEL nuttig zijn. En wel om de volgende redenen: het moet nog tot veel mensen doordringen dat de toekomst in de steden er anders uit zal zien dan nu. De noodzakelijke verduurzaming brengt met zich mee dat we ons veel meer moeten verplaatsen met fiets, OV, lopend en soms electrische deel-auto's, daar is een afdoende en aantrekkelijke infrastructuur voor nodig; kinderen uit Dichterswijk en Merwede kunnen zo makkelijker en veiliger naar school (bv "De Kleine Dichter" in Dichterswijk) en naar sportvelden bij "Zwaluwe Vooruit"; de bruggen maken recreatieve routes mogelijk. Nu ligt er een initiatief voor een groene route door Dichterswijk, maar die heeft naar mijn ogen nog matige kwaliteit. Met het mooi en groen inrichten van de Merwedekanaal-oever (westelijk) en bruggen (iig voor voetgangers) ontstaan er meer mogelijkheden voor alle bewoners. Misschien zelfs doorlopend tot in Park Transwijk als daar barrières (Europalaan) worden genomen. Het verbinden van wijken moet ook meer sociale uitwisseling mogelijk maken. Het valt me op dat dikwijls eigenaar bewoners daar bang voor zijn, terwijl juist onze Nederlandse samenleving gekenmerkt wordt door relatief weinig segregatie. Dit is een zeer belangrijk issue voor de Utrechtse samenleving nu en in de toekomst. De behoefte aan woningen in Utrecht is zo groot dat het bouwen in het buitengebied geen optie is en ten koste gaat van kwaliteit van landschap aldaar. Aldus ondersteun ik de plannen voor hoge dichtheid en de visie op mobiliteit van de gemeente. De dichtheid en hoogte zou flink op kunnen lopen richting Park Transwijk dat zich daar prima voor leent. De maat is zodanig dat hoogbouw daar niet misstaat en tevens door uitzicht aantrekkelijk kan zijn voor diverse doelgroepen. Uiteraard niet te vergelijken met Central Park in New York, maar toch .....het goed toegankelijk maken van Park Transwijk kan het gebied een boost geven. Ik denk dat de gemeente er goed aan doet om de kansen van de ontwikkeling van Merwede voor de aangrenzende buurten meer inzichtelijk te maken. De brug bij de Heycopstraat kan voor de Dichterswijk ook een kans zijn als: deze route door zou lopen naar een nieuwe onderdoorgang onder het spoor; gepaard gaat met herinrichting van de Heycopstraat zodat het verkeer bij "De Kleine Dichter" goed wordt afgewikkeld, inclusief fiets en auto-verkeer; het parkje aan de Heycopstraat niet teveel last ondervindt van fietsverkeer en als dat niet goed ingepast kan worden: een voetgangersbrug waar je wel de fiets mee aan de hand kan nemen; aantrekkelijke "loops" worden gemaakt door een groene omgeving (Merwedekanaal oevers) voor een avondwandeling en voor recreatie zoals hardlopen, skeeleren, fietsen. Een brede westelijke oever (minimaal de voorgestelde 29 m.) met groen, fietsroute en wandel route is dan echt nodig, daar mag niet op bezuinig worden. Tenslotte wil ik pleidooi houden voor veel sportmogelijkheden. Roeien op het kanaal, maar ook hardlopen en skeeleren langs het kanaal. Ik zie dat steeds meer mensen aan hun gezondheid werken op dergelijke wijze, dus faciliteer dat en maak daar een asset van voor de nieuwe wijk.	Zie de paragrafen: 2.8.3 Dichterswijk, 2.14.2 Recreatie en sport.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
331	De gemeente Utrecht ontwikkelt de komende jaren een levendige, gezonde en duurzame stadswijk in de Merwedekanaalzone (MWKZ). De Fietsersbond maakt graag gebruik van de mogelijkheid om een reactie in te dienen op de plannen. Binnenstedelijke verdichting Om te beginnen zijn we blij dat het stadsbestuur met de ontwikkeling kiest voor binnenstedelijke verdichting in plaats van uitbreiding naar buitengebieden om de behoefte aan nieuwe woningen op te vangen. Binnenstedelijke verdichting zorgt voor korte(re) verplaatsingsafstanden, die gemakkelijk(er) met de fiets kunnen worden afgelegd en dat is gunstig voor de leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit) en de autobereikbaarheid van de stad. Lage parkeernorm De plannen voorzien in een zeer lage parkeernorm. Dit moet leiden tot een laag autobezit van de wijkbewoners. Met het plan beoogt de gemeente dat inwoners het OV of de fiets gebruiken. Het gebruik van de fiets moedigen we natuurlijk van harte aan, omdat fietsen bijdraagt aan een goede gezondheid. Tot 10.000 woningen Het plan voorziet in hoogbouw met een hoge bebouwingsdichtheid. In totaal gaat het om maximaal 10.000 woningen. De combinatie van binnenstedelijke bouw, laag autobezit en een groot aantal nieuwe inwoners op een bescheiden oppervlakte leidt tot een grote behoefte aan goede fietsvoorzieningen. Tot die conclusie komt ook adviesbureau Goudappel: een zo grote bouwopgave kann tot grote problemen met de doorstroming van het autoverkeer in Utrecht-zuid leiden, als geen sterke rem wordt gezet op een toename van het autoverkeer naar en vanuit MWKZ. Stallingen voor bewoners Er is dus een grote noodzaak om het gebruik van de fiets (en OV) te stimuleren voor verplaatsingen naar en van MKWZ. Dat vraagt om excellente fietsvoorzieningen. Voor de bewoners moeten voldoende en veilige fietsenstallingen in de bouwplannen worden opgenomen. We gaan er vanuit de nieuwe regels van het Bouwbesluit om bij elk appartement een individuele berging te realiseren ruimhartig worden toegepast, zodat de nieuwe bewoners voldoende ruimte hebben om meerdere fietsen te stallen. Het is voor de bewoners belangrijk dat de stallingen vlot en handig bereikbaar zijn. Als dat niet het geval is, zullen veel fietsen in de openbare ruimte worden gestald. Zoveel openbare ruimte is er niet in de nieuwe wijk en fietsen zorgen daar al snel voor een rommelige aanblik. Excellente aansluiting van de wijk op bestaand fietsnetwerk De wijk zal naar alle richtingen goed moeten worden aangesloten op het bestaande hoofd- en doorfietsnetwerk. De routes naar belangrijke bestemmingen moet helder en zo rechtstreeks mogelijk zijn: naar het Centraal Station, naar het centrum(winkel)gebied, naar bedrijventerreinen zoals Papendorp en Lage Weide, naar Leidsche Rijn Centrum en USP en naar omliggende gemeenten.	Specifiek antwoord: *Stallingen voor bewoners* Voor de appartementen worden gedifferentieerde fietsparkeernormen toegepast, hoe groter de woning, hoe meer fietsparkeerplaatsen benodigd zijn. We hanteren hiervoor de bovenmarge van recent onderzoek van CROW-Fietsberaad van stallingsvoorzieningen bij woningen en appartementen. In gebieden met een dichtheid als MWKZ kan dit leiden tot een grote hoeveelheid individuele bergingen op de begane grond. Om de kwaliteit en levendigheid van de begane grond (stad op ooghoogte) te borgen is de Gemeente bereid om een afwijking van het bouwbesluit toe staan, indien de genoemde fietsparkeernorm in goed toegankelijke, collectieve afgesloten stallingen wordt gerealiseerd. Met collectieve voorzieningen kan de fietsparkeernorm behaald worden, en kunnen bovendien aantrekkelijke stallingen en een aantrekkelijke openbare ruimte gerealiseerd worden. In de collectieve voorzieningen zullen tenminste twee stallingsplaatsen per woning op vloerniveau gerealiseerd worden. Etagerekken mogen toegepast worden om de overige stallingsplaatsen te realiseren voor bijvoorbeeld de extra racefiets.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
331 (vervolg)	Fietsroute Kanaalweg en Zeehaenkade Langs MWKZ loopt een belangrijke noord-zuid fietsroute: de Kanaalweg en Zeehaenkade, parallel aan het Merwedekanaal. Nu al wordt deze hoogwaardige fietsroute door grote groepen intensief gebruikt, waarmee ze routes door en nabij het drukke centrumgebied mijden, zoals Catharijnesingel en Croeselaan. De meer dan 10.000 extra woningen zullen de druk op de Kanaalweg en Zeehaenkade fors opvoeren. We willen er daarom voor pleiten om deze fietsroute niet te versmallen. Gezien de verwachte toename van de drukte is het erg plezierig dat de fietsroute 6 meter breed is. Voor de Wilhelminahaven wordt de Kanaalweg doorgraven; de Kanaalweg wordt met een brug over het water geleid. De brug moet net zo breed zijn als de verharding voor en na de brug, plus de normale obstakelvrije afstand vanaf de brugleuning. Deze route geniet brede bekendheid en is vele malen aantrekkelijker dan de nog te ontwikkelen alternatieve route via de Europalaan; we willen vragen om deze aantrekkelijkheid in stand te houden. We vragen om de impact van het Merwedepark en de recreatieop de fietsroute zoveel mogelijk te beperken. Aan de westzijde van deze fietsroute wordt de Vleutensevaart weer teruggebracht, waardoor de fietsroute tussen twee wateren in komt te liggen. Dat kan sociaal onveilig en desolaat worden. Over de Vleutensevaart moeten veel bruggetjes komen zodat de woningen bereikbaar zijn vanaf de fietsroute: je moet bij “gedoe” hulp kunnen halen. Vanuit de woningen moet goed zicht zijn op de fietsroute, zodat omwonenden bij problemen de politie kunnen bellen of hulp kunnen bieden. Adressen langs de fietsroute is nog beter, al leidt dat helaas ook weer tot busjes van pakjesbezorgers. Veel ritten zijn combi-verplaatsingen: kind naar de crèche brengen en dan door naar je werk in Den Haag of Amsterdam-zuid. Plaats dagelijkse voorzieningen als scholen, crèches en supermarkten daarom nabij knooppunten van fietsroutes, zodat de gemakkelijkste keus wordt: kind op de fiets naar de crèche brengen en dan met de trein naar het werk. In plaats van kind met de fiets naar de crèche bij de P+R brengen en dan met de auto naar het werk. Ontsluiting MWKZ via Europalaan We zijn blij dat aan de westkant van MWKZ een alternatieve fietsroute voor de vele extra inwoners wordt ontwikkeld langs de Europalaan. Daarmee kan de druk wat worden verdeeld. Omdat dit ook een belangrijke ontsluiting vormt voor autoverkeer, verwachten we dat de route langs het Merwedekanaal een aantrekkelijker route blijft voor doorgaande fietsers dan de nieuwe route langs de Europalaan. Dat geldt des te sterker, omdat uit het plan niet duidelijk wordt hoe de fietsroute het Anne Frankplein en het Europaplein kruist. De Kanaalweg kruist de Koningin Wilhelminalaan en Beneluxlaan ongelijkvloers; als de kruisingen van de fietsroute bij het Anne Frankplein en Europaplein niet ook ongelijkvloers worden, is op voorhand al wel duidelijk waar de fietsers het minste oponthoud oplopen en welke route hun voorkeur houdt, namelijk die langs de Kanaalweg. Voor een meer evenwichtige verdeling pleiten we voor ongelijkvloerse kruisingen van de fietsroute onder het Anne Frankplein en het Europaplein. De “dubbelbrug” is ook belangrijk om de drukte op de fietsroute langs het Merwedekanaal acceptabel te houden. Door deze brug wordt de Jutfaseweg een handige en vlotte fietsroute naar de binnenstad.	*Excellente aansluiting van de wijk op bestaand fietsnetwerk* Het is onze insteek om de Merwedekanaalzone zo goed mogelijk aan te sluiten op het stedelijke fietsnetwerk. Dat doen we door de Kanaalweg en Europalaan te verbeteren voor lokaal en doorgaand fietsverkeer, nieuwe bruggen over het Merwedekanaalzone aan te leggen waarmee de druk op het netwerk wordt verdeeld en het netwerk fijnmaziger wordt door toevoeging van fietsroutes door de Merwedekanaalzone. Belangrijke hoofdfietsroutes zoals langs de Koningin Wilhelminalaan naar Papendorp en Leidsche Rijn worden directer aangesloten. De Waalstraat en Jutfaseweg worden opgeknapt om de verbinding met de oostkant van de stad en USP te verbeteren. De recent opgeleverde fietspaden langs de Van Zijstweg helpen o.a. bij het opwaarderen van de aansluiting op het Stationsgebied. *Fietsroute Kanaalweg en Zeehaenkade* De huidige Kanaalweg ter hoogte van de Merwedekanaalzone kent een breedte die deels gebaseerd is op meerijdend autoverkeer. In de nieuwe situatie wordt de route bij deelgebied 4 en 5 autovrij met een breedte van 5 meter alleen voor fietsers. Naast dit fietspad komt een vrij liggend wandelpad van 2,5 meter. De toekomstige brug bij de Wilhelminawerf ligt in de Kanaalweg. De maat hiervan is gelijk aan de toekomstige inrichting met een 5 meter breed fietspad en een 2,5 meter breed voetpad, van elkaar gescheiden door een band van 0,5 meter.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
331 (vervolg)	Fietsbruggen Merwedekanaal In het plan staan verschillende nieuwe fietsbruggen over het Merwedekanaal ingetekend. De bruggen zijn nodig voor vlotte en veilige oost-west verbindingen op de fiets, naar een brede waaier aan bestemmingen in Utrecht-zuid en oost, waaronder station Vaartsche Rijn, en buiten de stad. De bruggen zorgen ervoor dat de maaswijdte van het fietsnetwerk aan de oostkant van MWKZ in de buurt komt van de door het CROW aanbevolen waarden daarvoor. Natuurlijk moet die maaswijdte ook aan de westzijde van de wijk worden gerealiseerd. Over de bruggen over het Merwedekanaal bestaat veel maatschappelijke onrust, met name bij de bewoners van Rivierenwijk en Dichterswijk. Bewoners van de Heycopstraat vrezen 8.000 extra fietsers per dag door hun straat, maar dat aantal wordt niet alleen veroorzaakt door de woningbouw in MWKZ; er is ook sprake van autonome groei. We vinden het een gemis dat in de sheets van de gemeente d.d. 9 januari 2020 de autonome groei en de toename door MWKZ niet afzonderlijk van elkaar zijn gepresenteerd. Een groot deel van deze 8.000 fietsers is autonome groei en is niet afkomstig van MWKZ. 8.000 fietsers zijn in stedelijke omgeving niet ongewoon: er zijn talloze andere plekken in de stad waar dagelijks deze aantallen fietsers heen en weer rijden, zonder herrie of stank te produceren. Naar ons idee is realisatie van de verschillende nieuwe bruggen over het Merwedekanaal dus hoogst noodzakelijk voor de ontsluiting van de wijk naar het oosten. Zorgvuldige inpassing: veilige fietsroutes in de “ontvangende” wijken We pleiten voor een zorgvuldige inpassing van de bruggen, waarbij de “ontvangende” straten in de Rivierenwijk en Dichterswijk (indien nodig) voldoende verkeersveilig worden (her)ingericht. Dat geldt met name de Waalstraat, waar de katholieke Gertrudis basisschool pal langs de fietsroute staat. Mogelijk kan de straat bij de school autoluw worden gemaakt, als fietsstraat worden ingericht of kan éénrichtingsverkeer worden ingesteld om de fietsers de ruimte te bieden. Soortgelijke maatregelen kunnen ook bij de andere aansluitende straten (Heycopplantsoen, Zijldiepstraat, J.M.M. Hamersplantsoen (bij de Karperstraat)) worden genomen. De fietsroutes over het Merwedekanaal vanuit deelgebied 6 komen uit op en kruisen de Hooft Graaflandstraat. Deze weg staat lokaal bekend als onveilig, door de hoge snelheid van het autoverkeer. Snelheidsremmende maatregelen kunnen bijdragen aan het verbeteren van de veiligheid, maar eerdere pogingen daartoe zijn gestrand op bezwaren, met name vanwege de busroute. Er is in elk geval wel iets nodig; mogelijk kan verklinkeren van de straat helpen (al zal dat extra geluidbelasting geven op de gevels van de woningen), of het toepassen van drempels (maar mogelijk zijn de woningen niet onderheid). We denken graag mee over passende en effectieve maatregelen. De fietsbrug vanaf de Overijssellaan leidt onder andere naar de Liesboschweg, waar fietsers de Waterlinieweg ongelijkvloers kunnen kruisen richting Lunetten en het (toekomstige) treinstation Lunetten (-Koningsweg). We willen vragen om deze route in te richten als fietsstraat/doorfietsroute, met voorrang voor fietsers boven de kruisende wegen. Behoud van bevaarbare breedte Merwedekanaal We begrijpen de zorgen van de roeiers en zeeverkenners, die verwachten dat de extra bruggen leiden tot een afname van de bruikbaarheid van het roeiwater. Daarom willen we pleiten om de bruggen een zo groot mogelijke overspanning over het water te geven, zodat de vaarbare breedte zo groot mogelijk blijft. Een grotere overspanning heeft als nadeel dat de constructiehoogte van de brug toeneemt. Voor voldoende doorvaarhoogte zal de brug dan al snel wat bol komen te staan, wat leidt tot hogere snelheden van het fietsverkeer dat van de brug af komt en de Kanaalweg kruist. Van belang is dat de kruisingen van de fietsroutes van de bruggen met de Kanaalweg voldoende ruim zijn opgezet, zodat fietsers voor elkaar kunnen uitwijken (zoals bij de Muntbrug ook het geval is). We kijken graag mee met het ontwerp van deze belangrijke kruisingen.	*Vleutensevaart* De fietsroute wordt in deelgebied 4 MWKZ aan de kant van de woningen aan het Defensiepark gelegd. Het voetpad komt op de ruimte tussen de watergang en het kanaal. Er worden minimaal 2 bruggetjes over de wetering aangelegd tussen de kanaalweg en Defensieterrein (De Nieuwe Defensie). De trottoirs en het fietspad aan de zijde van de wetering zijn niet toegankelijk voor auto’s, de enige autostraat in DND is de “diagonaal”. *Combi-verplaatsingen en locaties voorzieningen* De Gemeente zet in de MWKZ in op het voorkomen van autoverkeer door de dagelijkse voorzieningen op loop en fietsafstand op te nemen in de buurt, en niet bij een P+R buiten de wijk. Dit is een essentieel onderdeel van de visie op mobiliteit. Zie ook hoofdstuk 4.2 van het Stedenbouwkundig plan Merwede. *Ontsluiting MWKZ via Europalaan* Een goede spreiding van fietsers is uitgangspunt. Langs de Europalaan liggen straks belangrijke voorzieningenclusters en vindt de interactie met park Transwijk en de westelijk gelegen buurten Transwijk en Kanaleneiland plaats. Fietsers zullen dan ook via die route hun weg vinden wanneer de herkomst/bestemming daar in de omgeving ligt. *Fietsbruggen Merwedekanaal* Er is sprake van een verwachte autonome groei op bestaande verbindingen zoals de Kanaalweg van ca. 4000 fietsers nu naar ca. 6000 fietsers in 2030 (exclusief de ontwikkeling MWKZ. Om te voorkomen dat deze groei zich te veel concentreert met risico op congestie zijn de nieuwe routes en bruggen nodig zoals de fietsersbond aangeeft en zijn de aantallen passend in Utrecht. Zorgvuldige inpassing van de fietsroutes en bruggen in de woonbuurten is uitgangspunt. De bruggen in deelgebied 6 en aansluitende routes zijn nog niet verder uitgewerkt. Grootschalige ontwikkeling van dat

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
331 (vervolg)	Woonboten Voor de realisatie van de bruggen zal plaats gemaakt moeten worden door het verwijderen van een aantal woonboten. We begrijpen dat dat voor de betrokken bewoners een ingrijpende gebeurtenis is, daaraan kunnen en willen we niet voorbij gaan. In de afweging van belangen hebben de toekomstige bewoners van de 10.000 woningen voor-alsnog geen stem. Wij willen hier hun belang aangeven: dat voldoende vlotte en veilige fietsverbindingen van en naar MWKZ tot stand worden gebracht. Ontsluiting naar het westen en noorden Ook naar het westen en het noorden moet de wijk goed ontsloten worden. De oversteekbaarheid van de Europalaan, Overste den Oudenlaan, Wilhelminalaan, Dr. M.A. Tellegenlaan en Beneluxlaan moet goed zijn, net als de aansluitende routes naar winkelcentra, scholen, sport en andere voorzieningen. Waar er een verkeerslicht nodig is om een weg te kruisen, moet de wachttijd voor fietsers sterk worden beperkt. De huidige wachttijden op het Anne Frankplein en Europaplein zijn nu al veel te hoog en moeten omlaag. Voor beide pleinen verwachten we dat verlagen van de cyclus- en wachttijden niet eenvoudig mogelijk is, daarom pleiten we voor de realisatie van fietstunnels. Tot slot De gemeente legt de lat hoog voor MWKZ: hoge dichtheid en weinig auto's en ze zet nadrukkelijk in op het gebruik van OV en fiets voor de nieuwe bewoners. Wij denken dat dit kans van slagen heeft, onder de voorwaarde dat de gemeente tegemoet komt aan een aantal vereisten en wensen om het gebruik van de fiets zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Veilige en voldoende stallingen in de nieuwe wijk en vlotte en veilige (door- en hoofd)fietsroutes in alle windrich-tingen naar belangrijke bestemmingen zijn daarbij essentieel. Daarbij hoort naar ons idee een onderzoek of sprake is van voldoende veilige opnamecapaciteit in de ontvangende wijken, met name Rivierenwijk en Dichterswijk. En als dat niet het geval is, dienen daarvoor aanvullende maatregelen te worden genomen. Het overwinnen van de weerstand die tegen de plannen is ontstaan vraagt om een zorgvuldig proces, waarin alle partijen worden gehoord en de verschillende belan-gen op een inzichtelijke wijze worden gewogen. Daarbij wensen we de gemeente oprecht veel succes. We blijven graag betrokken bij de verdere ontwikkeling van de plannen en we zijn graag bereid om de inhoud van deze brief mondeling toe te lichten.	gebied en de aanleg van nieuwe verbindingen zijn, op enkele kleine ontwikkelingen na, nog niet aan de orde. Zorgvuldige inpassing van de bruggen en veilige aansluiting op de Kanaalweg en de Merwedekade in de woonbuurten is uitgangspunt. In de reactienota kunt u zien dat de doorvaartbreedte en hoogte van de bruggen wordt geborgd. *Woonboten* De gemeente Utrecht onderschrijft het belang van de bruggen en zet zich in voor een goede afhandeling met de bewoners van de betreffende woonboten. *Ontsluiting naar het westen en noorden* Langs de Europalaan liggen straks belangrijke voorzieningenclusters en vindt de interactie met park Transwijk en de westelijk gelegen buurten Transwijk en Kanaleneiland plaats. Fietsers zullen dan ook via die route hun weg vinden wanneer de herkomst/ bestemming daar in de omgeving ligt. De Gemeente onderschrijft het belang van voldoende en goed toegankelijke stallingen, het toevoegen van nieuwe fietsroutes en verbeteren van bestaande fietsroutes waarbij ook wordt geïnvesteerd in de aansluitende straten.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
332	Hierbij maak ik, mede namens de bewoners/huurders van Jutfaseweg XXX, XXX, XXX en XXX, mijn inspraakreactie kenbaar op de ter inzage liggende Omgevingsvisie Merwedekanaalzone. 1. Voor de verbetering van de fietsinfrastructuur wordt een dubbele fiets- en voetgangersbrug voorgesteld. De verwachting is dat 13.000 fietsers per etmaal van de brug gebruik zullen maken. 5000 fietsers zullen naar verwachting hun weg via de Jutfaseweg/de Punt verspreiden. Onze zorg is dat dit ten koste gaat van de privacy van de bewoners. Daarnaast zijn wij van mening dat deze hoeveelheden zullen leiden tot een overbelasting van het doodlopende gedeelte van de Jutfaseweg. 2. In de punt van de Jutfaseweg zijn een aantal bedrijven gevestigd (XX XX). Door de komst van 5000 fietsers en/of een fietspad wordt de bedrijvigheid van deze bedrijven vrijwel onmogelijk gemaakt. Immers dienen er o.a. vrachtauto's de straat in te kunnen rijden en moet er ruimte zijn om dagelijks (op een veilige manier) te kunnen laden en lossen.3. Wij maken ons ook zorgen over de parkeergelegenheid op de Jutfaseweg. Met de komst van meerdere appartementen enkele jaren geleden staan er meer auto's in de straat. Onduidelijk is wat de plannen zijn omtrent een fietspad in de straat. Komt dit fietspad in de plaats van de parkeerhavens? Waar dienen de auto's dan te worden geplaatst? Kan de veiligheid (voor de verkeersdeelnemers) wel worden gewaarborgd? 4. Het uiterste gedeelte van de Punt is zwaar vervuild. Door deze vervuiling mag er niet worden gebouwd op dat gedeelte. Met de huidige plannen zal er echter toch iets met de grond moeten gebeuren. Hoe is er rekening gehouden met die vervuiling? Wordt er ook rekening gehouden met de gezondheid van de bewoners?	Zie de paragraaf 2.8.6 Jutfasepunt.
333	Naar aanleiding van de Omgevingsvisie Deel 2 wil ik middels deze brief mijn inspraakreactie indienen. Op basis hiervan hoop ik u te kunnen informeren en ook meer toelichting te ontvangen op plannen voor het Merwedekanaal zone. Ik hoop met u in gesprek te kunnen dan wel schriftelijk reactie op te mogen ontvangen. Deze brief is opgedeeld in 3 "hoofd"onderwerpen en enkele algemene afsluitende vragen. Om het geheel duidelijk te maken hebben we alle vragen ook genummerd. Wij hopen dat deze alle beantwoord kunnen worden. Indien u verwijst naar andere documentatie ontvangen we daarbij graag de gemeentelijke document nummers en de melding of deze documentatie dan een door de gemeenteraad bekrachtigd besluit is. Deel 1 – Bouwvragen Omdat ik in principe begrijp dat er meer bewoning mogelijk moet zijn binnen Utrecht ben ik niet persee tegenstander van de ontwikkeling van het gebied van De Merwede. Echter naar aanleiding van dit plan heb ik wel enkele vragen gericht op de impact van de omgeving. Er is overgegaan op een grote toename van woningen. Zoals het plan aangeeft op pagina : "In de Ruimtelijke Agenda en het Milieueffect Rapport (MER) is op basis van bestaand beleid gekozen voor maximaal 6000 nieuwe woningen, uitgaande van een autoluw woon- en werkgebied." Nu wordt er gesproken over 10.000 woningen. 1a. Dit is genuanceerd door aan te geven dat dit de behoefte aan betaalbare woningen in utrecht tegemoet komt. Kunt u aangeven welke deel van deze woningen in welke prijscategorien vallen. <150K ; <200K ; -250K? Ik wil bezwaar maken tegen het toevoegen van additionele woningen in de overige prijs catergorieen omdat ik geloof dat deze niet bijdragen aan de woonen doorstroom problematiek in Utrecht. Aanvullend, hoewel ik voorstander ben van meer woningen in Utrecht, mogen deze aanzienlijk kleiner dan veel van de bestaande woningen. Zo lijkt mij 30m2 pp ruim voldoende.	Zie de paragrafen: 2.4.1 Status planMER en uitleg conclusies aanvulling op het planMER, 2.9.2 Parkeeroverlast, 2.10.2 Hoogte, geen aansluiting op omgeving. Specifiek antwoord: Er worden veel (detail)vragen gesteld in deze inspraakreactie. Graag is het projectteam Merwedekanaalzone bereid om hier in een persoonlijk (telefonisch) gesprek een nadere toelichting op te geven. De inspreker(s) kunnen via het mailadres: merwedekanaalzone@utrecht.nl het projectteam Merwedekanaalzone bereiken voor een eventuele afspraak.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
333 (vervolg)	2a. Kunt u aangeven of u van plan bent om meer woningen te bouwen door ze ook kleiner te maken? 2b. Om de vraag ook numeriek te maken: wat is de volume in impact van de toename in woningen? Tenslotte wil ik graag weten of de bouw ook impact heeft op mijn wooncomfort. Dit heeft vooral betrekking tot licht en hiervoor hebben we dus de volgende vragen 3a. De hoogte van de bebouwing, zeker aan de zijde van het Merwedekanaal heeft waarschijnlijk negatief effect op mijn wooncomfort. Wegens beinvloeding van het zicht, de bezonning / schaduw en mogelijke reflectie. Dit is in het huidige plan sterk toegenomen in vergelijking met de eerdere planninen. Daarom wil ik bezwaar maken tegen de aangepaste hoogte van de bebouwing. Er is een verschil in de maximale hoogte t.o.v. de eerder aangenomen visie deel 1; Daarin werd over de bebouwing langs het kanaal gesproken over 4 en incidenteel 8 bouwlagen. In de huidige plannen kan de maximale bebouwingshoogte 10 bouwlagen bedragen Allereerst wordt in de huidige plannen gemiddeld 6 en maximaal 8 bouwlagen genoemd. Aangezien 6 lagen gemiddeld is, zal de maximale laag van 8 niet meer incidenteel zijn, maar ruw-weg de helft van de normale bebouwing uitgaan maken. Maar daarbij is er een nieuwe categorie geïntroduceerd. Hoge gebouwen met 9-10 bouwlagen aan de kanaalzijde. De hoogte van de bouwlagen is niet direct gedefinieerd maar volgt uit pagina 56, waar 23 lagen maximaal 70m zal zijn. Dus 70/23, dit is net iets meer dan 3 meter (3,04m) Dus de maximale bouwhoogte zal het kanaal zal ruim dertig meter bedragen waard dat in deel 1, 24 meter was; Kunt u aangeven of deze berekening juist is, of een correctie berekening aanleveren? 3b. Zal het besluit voor de definitieve bouwhoogte aan de kant van het merwedekaneel pas komen na dat de bouwhoogte zijn vastgesteld en is er dan nog inspraak mogelijkheid? 3c . Om zelf een beter beeld te krijgen van de impact op mijn woning ontvangen wij graag het reflectieplan. 3d. In de visie stond ook een voorbeeld van het kader en de uitwerking van het kader. Tegen de onderstaande maak ik bezwaar. Deze methode, maakt mijn inziens dat het kader wordt omzeild en als burger voel ik me dan bewust misleid. Er staat namelijk een gemiddelde hoogte benoemd, maar de hoge gebouwen worden dan uitgesloten! Zo wordt mijn inziens geen gemiddelde berekend. Deel 2 – Mobiliteit – Fiets Naast dat de omgevingsvisie praat over Merwede, geeft het op pagina 17 het volgende aan: “Hoewel het Merwedekanaal en de Europalaan - Overste Den Oudenlaan – Dr. M.A. Tellegenlaan buiten het plangebied liggen, zijn hier én ook in Transwijk, Dichterswijk en Rivierenwijk, (enkele) aanvullende maatregelen nodig, Deze zijn in dit deel 2 van de Omgevingsvisie uitgewerkt..” Op pagina 26 staat het volgende aangegeven: “ We versterken het netwerk van routes en verbindingen voor voetgangers en fietsers in Utrecht Zuidwest. De ruimte die op straat straks niet meer nodig is voor het op straat parkeren van auto’s, gebruiken we om in de Merwedekanaalzone (en waar mogelijk ook in de bestaande wijken in de omgeving van deze wijk) aantrekkelijke groene openbare ruimte toe te voegen, voor iedereen in de hele stad toegankelijk.“ Meer ontsluitingen en verbindingen is positief, wel maak ik mij zorgen welke effecten dit in andere delen aan het netwerk heeft; denk aan de Croeselaan waar recent de verkeerssituatie ter hoogte van het Rabo-bank gebouw is veranderd van twee naar één fietspad. Leidt dit voor de nieuwe en huidige bewoners niet tot onveilige situaties? Dit project vraagt voor duidelijke prioritering van de fietser boven de auto, zoals het fietspad aan beide zijden van de Croeselaan maar ook meer langzaam verkeersroutes naar Utrecht Sciencepark.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
333 (vervolg)	4. Betekent dit dat er parkeerplaatsen gaan verdwijnen in de bestaande wijken? 5. Kunt u per straat aangeven om hoeveel parkeerplaatsen het gaat? In de bijlage 1.3 wordt geadviseerd op pagina 32 “Door het toenemende aantal fietsers in Utrecht Zuidwest in de richting van het station en het centrum van Utrecht is de aanleg van goede fietsinfrastructuur in en direct grenzend aan de Merwedekanaalzone niet voldoende. Een algemene kwaliteitssprong op de hoofd- en doorfietsroutes vanuit Utrecht zuidwest richting centraal station en centrum is noodzakelijk om de inwoners van dit deel van de stad in de toekomst van voldoende kwaliteit fietsnetwerk te voorzien. Dan gaat het bijvoorbeeld om nieuwe fietsstraten. Straten die aandacht behoeven zijn de Rijnlaan, van Zijstweg, Croeselaan, Balijelaan, Vondellaan en Jutfaseweg.“ In de omgevingsvisie deel 2 staat aangegeven dat voor de ontwikkeling van het groen-blauwe netwerk investeringen nodig zijn, die aanvullende besluitvorming vragen. Dit is enerzijds begrijpelijk anderzijds wanneer het Merwedekanaal wel wordt uitgevoerd en de overige ontwikkelingen niet zal dit zeer nadelig zijn voor de omgeving. In de omgevingsvisie deel 2 staat op pagina 76 dat voor onder andere de Croeselaan maatregelen worden overwogen. Het lijkt mij zeer onverstandig een plan met dermate hoge dichtheden aan te nemen zonder dat er zekerheden zijn het fietsennetwerk te kunnen verbeteren op het noodzakelijk niveau. Concreter, momenteel zijn er enkele knelpunten die ik als fiets en trein forens ervaar in de gebieden dichterswijk en rivierenwijk. Die volgens mij allemaal voorwaardelijk zijn alvorens deze besluitvorming te maken. Kortom de ruimtelijke veranderingen zoals de noodzakelijke nieuwe straatinrichtingen en verbeteringen van de fietsinfrastructuur voortkomend uit de hoge dichtheid en de nieuwe verbindingen, in de Rivierenwijk, maar ook verder zouden deel moeten uitmaken van dit besluit. Hierbij moet Veiligheid en doorstroming centraal staan waarbij de fietser prioriteit krijgt boven de automobilitist 6a. Kruispunt Rijnlaan – Balijelaan bij bloemist Kapteijn. Hier staan fietsers stil voor het stoplicht richting de slager, wanneer er vanaf de overkant van de balijelaan fietser mogen oversteken. Hoe wordt hier een doorstroom gegarandeerd? 6b. Hoe ziet de verbetering voor 6a eruit zien doormiddel van nieuwe schetsen, hoe en wanneer deze worden doorgevoerd en in welke besluitvorming die zijn vastgelegd? 7a. Stoplicht van balijelaan richting Croeselaan - Vondellaan overstekend vanaf de AH. Hetzelfde scenario als hierboven (6a). Bovendien is de wegafbakening bij de kringloop winkel zo vreemd dat men hier elkaar onbedoeld afsnijd en dat bij gladheid de hoek te scherp is om veilig te nemen. Kunt u aangeven hoe de verbetering eruit ziet doormiddel van nieuwe schetsen, hoe en wanneer deze worden doorgevoerd en in welke besluitvorming die zijn vastgelegd? 8a. Croeselaan richting station, hierbij is het sinds de komst van de herinrichting nodig om over te steken voordat je bij de Rabobank aankomt. Echter hier hebben de fietsers geen voorrang, is de verlichting slecht, en zijn bovendien veel u-turn makende auto’s met bestemming Rabobank. Dit geheel vormt een onveilig kruispunt die bovendien de reistijd naar het station met 4 oversteekpunten laat toenemen. Om dit aan te passen moeten fietsers of weer voor de Rabobank langs mogen fietsen, of de totale Croeselaan opnieuw worden ingericht met een 2 richting fietspad aan 1 kant van de Croeselaan. Kunt u aangeven voor welk scenario is gekozen en hoe deze afweging is gemaakt. 8b. Hoe ziet de verbetering voor 8a eruit zien doormiddel van nieuwe schetsen, hoe en wanneer deze worden doorgevoerd en in welke besluitvorming die zijn vastgelegd? 9a. Vanaf de Croeselaan rechtsaf de Balijelaan op is momenteel al vaak onmogelijk door fietsers die daar stilstaan te wachten op het rode licht. Wordt hier in de toekomst meer ruimte gecreeerd, waarbij rekening wordt gehouden met de verwachtte toegenomen drukte?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
333 (vervolg)	9b. Hoe ziet de verbetering voor 9a eruit doormiddel van nieuwe schetsen, hoe en wanneer deze worden doorgevoerd en in welke besluitvorming die zijn vastgelegd? 10. Uit bijlage 1.2 staat het voornemen om in 2020 extra telpunten van de fietsbewegingen op te nemen. Deze nieuwe punten liggen dichtbij de nieuwe wijk, het lijkt mij verstandig ook metingen op de Croeselaan uit te voeren. Deel 3 – Mobiliteit Auto Met betrekking tot parkeren heb ik de volgende opmerkingen en vragen. De wijk zal betaald parkeren krijgen en door de nieuwe langzaam verkeersroutes, naar mijn inschatting parkeer plaatsen verliezen: 11. De nieuwe Merwedezone, gaat uit van een laag auto gebruik. Wordt er nog een toetsing gedaan op het gerealiseerde auto verbruik na gedeeltelijke voltooiing en vanaf welke procentuele afwijking zal de bouw nog te gaan hierop worden aangepast? Kortom worden er in latere fases meer parkeergelegenheden of minder woningen gerealiseerd als de ontstane autobewegingen hoger blijken dan verwacht? 12. Kunt u aangeven wat de vermindering in parkeergelegenheden zal zijn in de omgeving vanwege mogelijk nieuwe straatinrichtingen? De herindeling van de omliggende straten en wijken, zoals de fietsstraat Waalstraat hoort bij dit project. 13. Kunt u aangeven van welke bewoners, van welke straten er in aanmerking kunnen komen voor een parkeer vergunning in Rivierenwijk? Is er bovendien een mogelijkheid om een 2e parkeervergunning aan te vragen? 14. In bijlage 1.3 op pagina 43 staan onder de essentiële mobiliteitsvoorwaarden: “Gefiscaliseerd parkeren in wijken rondom de Merwedekanaalzone. Het gaat hier om een straal van ca 1.500 m, om ongewenst parkeren in de wijken rond de Merwedekanaalzone (uitwijkgedrag) onmogelijk te maken. Omgekeerd moeten omliggende wijken gebruik kunnen maken van de mobility HUB’s in de Merwedekanaalzone.” Dit lijkt me een juist vereiste van de toelating van een bouwproject met zo een minimale parkeergelegenheid.. Specifiek over de MaaS mogelijkheden zou dit in voldoende mate aan de huidige bewoners moeten worden aangeboden onder dezelfde voorwaarden als de toekomstige bewoners. Wordt dit als voorwaarden gesteld in de besluitvorming en in de overeenkomsten met ontwikkelaars? 15 . Bij parkeervergunningen is er vaak sprake van additionele kosten, kunt u aangeven hoe deze de komende 5-10 jaar eruit zullen zien? En of deze beroep of inkomens afhankelijk zijn? 16. Is er in de initiële jaren een tegemoetkoming vanuit de gemeente om deze additionele woonlasten in te perken? 17. De noodzaak voor een auto neemt mogelijk af wanneer er een betaalbaar alternatief is. Kunt u aangeven of de bewoners van Rivierenwijk hierin mee mogen doen en wat de abonnementskosten zijn en de gebruikskosten per km? 18. Welke aanbevelingen van het goudappel coffeng onderzoek van 2018, worden 1 op 1 overgenomen in de visie en indien een aanbeveling niet wordt meegenomen, waarom niet? 19. Kunt u aangeven hoe de benodigde beschikbaarheid van deelauto’s is berekend? Afsluitende vragen 20. Veel van wat er nu besproken wordt staat nog niet vast. Het is mij echter niet duidelijk wat er wanneer besloten wordt en wat de inspraak en bezwaarschrift procedures zijn. Kunt u hiervan een overzicht maken, met data en doorloop tijden? 21 . Kunt u mij aangeven dat het klopt, dat de oplossingen voor deze duidelijk geworden problemen, tegelijkertijd met dit besluit zullen worden bekrachtigd. Kortom, klopt het dat deze 10.000 woningen niet gebouwd kunnen worden alvorens de benodigde besluitvorming voor de rand voorwaardelijke maatregelen rond is?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
334	Hierbij wil ik kort een persoonlijke reactie sturen op het plan om extra bruggen te bouwen over het Merwedekanaal, en in het bijzonder de brug ter hoogte van het Hamersplantsoen in Hoograven. Het Hamersplantsoen is een goed bezocht, groen plantsoen met ruimte voor kinderen, sport groepen en bijeenkomsten. De huidige plannen betekenen het einde van een bijna iconische bomenlaan, zorgen ervoor dat kinderen minder veilig kunnen rennen en spelen en creeren door de extra verkeersdruk een onveilige plek in de buurt, waar nu juist een rustige en veilige plek is. Ook voor de bewoners van de woonboot, en de direct aan het Hamersplantsoen grenzende huizen heeft dit een grote impact op het woongenot. Voor de bewoners iets verderop heeft de brug grote impact op het vrije uitzicht langs het water richting utrecht centrum. Het nut van de bruggen is zeer beperkt, omdat er geen bestemming ligt die via het hamersplantsoen makkelijker bereikt kan worden. Zowel Lunetten als winkelcentrum ‘t Goylaan zijn via ‘t Goylaan zelf beter te bereiken. De enige fietsverbinding (tunnel) met Lunetten ligt niet ter hoogte van het Hamersplantsoen, maar ter hoogte van de Liesboschweg. Mijn voorstel zou dan ook zijn om een brug aan te leggen in het verlengde van de Liesboschweg. Dit terrein ligt nog open ter ontwikkeling, er hoeft geen natuur te verdwijnen, noch is er grote impact op bewoners. Daarnaast sluiten deze wegen direct aan op de tunnel naar Lunetten, biedt deze route een betere aansluiting richting de sportvelden en richting het bedrijven terrein in Nieuwegein. Ook aan de andere kant sluit een brug op deze plek veel beter aan op bestaande routes richting bijvoorbeeld kanaleneiland en de woonboulevard. De bestaande aanvoerende wegen bij de Liesboschweg zijn breder dan de wijkwegen rondom het Hamersplantsoen en kunnen dus beter worden ingericht voor fietsverkeer, zeker in de hoeveelheden waarover nu wordt gesproken. Als laatste heeft een brug op deze hoogte veel minder visuele impact op het uitzicht richting het centrum. Voor bijv de waterscouts blijft er een grotere open waterruimte beschikbaar waar zij kunnen oefenen met zeilen. Hopelijk heb ik u hiermee op een pad gezet dat een veel betere plek oplevert voor het oversteken van het kanaal.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.5 Hoograven.
335	Vechtclub XL is in 2012 neergestreken als een van de eerste pioniers in het Merwedegebied. Vechtclub XL is al vanaf de start betrokken bij de ontwikkelingen in het gebied. We zijn dan ook erg trots op de stukken die er momenteel liggen. De hoge ambities zijn noemenswaardig, maar zorgen ook voor het plaatsen van een aantal kanttekeningen vanuit onze kant. Voor wie Vechtclub XL nog niet kent.. Vechtclub XL is met een gezond financieringsmodel zelfstandig doorontwikkeld tot een toonaangevende professionele creatieve broedplaats voor de stad en ver daarbuiten. Met circa 140 hurende partijen heeft Vechtclub XL o.a. studio’s, werkplaatsen, kantoren, vergader- en presentatieruimtes, een vershal, een brewpub en een restaurant. Vechtclub XL biedt naast faciliteiten ook een netwerk, ontmoeting en professionalisering o.a. middels publieksprogrammering. Voor meer informatie zie: www.vechtclubxl.nl of neem contact op met XX voor een rondleiding/ gesprek op locatie (zie handtekening).	Specifieke reactie: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord. Met de bewoners, bedrijven, gebruikers en initiatieven in het gebied heeft de gemeente persoonlijk contact over specifieke zaken zoals inpassing, bereikbaarheid en bedrijfsvoering.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
335 (vervolg)	Trots We zijn als inwoners van Utrecht en ondernemers in het Merwedegebied trots. We zijn trots op de grote ambities en de lef die wordt getoond in de visie. We zijn trots op de stad die een voorloper durft te zijn. We zijn er trots op dat wij als Vechtclub XL nog steeds worden meegenomen in de huidige plannen. We zien er heel erg naar uit om straks in een nieuwstukje stad te mogen ondernemen. Wat zou het mooi zijn als Utrecht zo'n gezond, gelukkig en levendig stukje stad erbij zou krijgen waar de auto zelfs niet eens meer te gast is. Grote vraagtekens Bij grote ambities ook grote vraagtekens. Per onderdeel een paar kanttekeningen met als oproep aan de raad om hier aandacht aan te geven. Ambities Utrecht groeit en heeft een groot woningtekort. De ambities die de diverse eigenaren gezamenlijk hebben ontwikkeld geven een mooi inkijkje in de stad van de toekomst. Een stad waar de auto te gast is, gezond, duurzaamheid, levendigheid en groen voorop staan en toch stedelijke hoogtes worden bereikt. De ambities zijn helder. Wel zijn we aan het pionieren en zijn er hierdoor nog vraagstukken. Wat ons betreft zouden we in het gebied al moeten gaan experimenteren zodat we bij realisatie experts zijn. Neem bijvoorbeeld de afvalverwerking, we kunnen met de buren starten met een gezamenlijke perscontainer en de afvalstromen proberen in te perken. Uitdaging behoud bestaande functies Meermaals wordt benoemd dat een aantal beeldbepalende bestaande functies en gebouwen behouden moeten blijven. Daarin is het gebouw aan Europalaan 2b, waar Vechtclub XL gehuisvest is, ook meegenomen. Een mooie ambitie, waar we helemaal achter staan. We weten momenteel nog niet wat de toekomst ons brengt en zijn toe aan een uitspraak hierover op korte termijn zodat we ons kunnen voorbereiden op een toekomst in het gebied wat grote aanpassingen zal vragen. In de toekomstige ontwikkelingen zal de vershal (2c) en muziekbunker a 1678 m2 worden afgebroken welke van belang is voor de exploitatie en het totaalconcept van Vechtclub XL. Daarnaast zal Vechtclub XL bij behoud van de locatie groot onderhoud moeten plegen aan het pand zodat we de gemeentelijke ambitie, om zo energieneutraal mogelijk te ondernemen, waar te maken. Om op de huidige locatie met de huidige invulling te kunnen blijven ondernemen zullen de kosten niet te hoog moeten oplopen zodat we de huidige functie en huurders kunnen behouden. Wat best een uitdaging is met de investeringen en het wegvallen van 1678 m2. Wanneer we op de huidige locatie blijven zal er veel gebouwd worden rondom de Europalaan 2b en zal de openbare ruimte rondom het gebouw heringericht worden. Wij en onze huurders zullen hier zeker hinder van ondervinden. We zijn ons hier zeker van bewust, maar zouden ons hier wel graag op willen voorbereiden en alternatieve ruimte vinden om onze werkzaamheden voort te kunnen zetten. Ook is er nog onduidelijkheid over het inpassen van bepaalde functies en vergunningen in het toekomstige gebied. We zouden graag onze onderneming in de huidige vorm door kunnen zetten incl. de huidige openingstijden en vergunningen. Daarnaast maken we ons zorgen over het onderhoud in de tijdelijkheid. Dit zal met het zicht op de toekomst enkel mondjesmaat gebeuren waardoor het pand en de omgeving achteruit gaan. We zullen zelf minimale investeringen doen om op de huidige locatie te kunnen blijven ondernemen. Wanneer het toekomstperspectief helder is kunnen we veel duurzamere beslissingen nemen om het pand op te knappen voor de langere termijn. Ook merken we momenteel al de eerste tekenen van de bouwwerkzaamheden in de omgeving met een toename van het aantal ratten. Het is nog onduidelijk wat de toekomst gaat brengen. Let wel, we zullen er alles aan doen om te blijven in het toekomstige gebied. Wel zouden de bestaande partijen die hierin risico durven te nemen moeten worden ondersteund om dit werkelijk te kunnen realiseren.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
335 (vervolg)	Levendigheid nog onduidelijk Een van de benoemde essentiële onderdelen van het plan is levendigheid. Wanneer het over levendigheid gaat is het nog onduidelijk wat men hier precies onder verstaat. Wat ons betreft is een stad levendig en is er een goede mix van functies en faciliteiten nodig om een stadsmens tevreden te stellen. Er is wel een uitwerking terug te vinden in de plannen, maar binnen de onderverdeling zijn nog veel keuzes te maken die sfeerbepalend zijn. We stellen dan ook vraagtekens bij de uitwerking van de levendigheid. Voornamelijk wanneer je bepaalde concretiseringen in relatie tot levendigheid ter harte neemt. Wanneer de openingstijden op de pleinen tot 22:00/23:00u zijn is dit wat ons betreft te beperkt voor een levendige omgeving. Ook de benoemde horecavergunningen laten geen levendigheid en/of 24 uurs-ambitie zien. Daarnaast is een 58db geluidsbelasting aan de gevel een grote beperking op de levendigheid. Wordt er in de planontwikkeling rekening gehouden met de toekomstige bewoner en de levendigheid, zodat dit niet gaat dringen? Is er gekozen voor een specifieke doelgroep die rondom de levendige pleinen gaat wonen die het kan waarderen? Neem bijv. een voorbeeld aan STRIJP-S waarbij de toekomstige inwoner middels een strenge selectie wordt gekozen. Naast de toekomstige inwoners zijn we erg benieuwd naar de selectie en samenstelling van de functies. Wie bepaalt deze? Er zijn ook niet-commerciële bijv. Utrechtse initiatieven nodig om het gebied te laten bloeien. Hier zouden we graag nog meer inzicht in hebben en eventueel in adviseren. Cultuur (kunst) vs commercie Er wordt een erg beperkt aantal m2 benoemd voor cultuur (en kunst). Wat ons betreft is er veel meer kunst en cultuur benodigd voor een gezonde en levendige stadswijk. In vergelijking met de commerciële functies is dit totaal uit verhouding. Ook de beoogde huurprijs van €70,- per m2 voor de culturele sector is veel te hoog voor het beoogde doel. Er zal voor deze toekomstige stadswijk een groter aantal betaalbare m2 toegevoegd moeten worden voor kunst en cultuur om een levendige stadswijk te creëren. Wie bepaalt? We zijn erg benieuwd naar de organisatie van deze gebiedsontwikkeling en hoe de gemeente Utrecht aan het stuur kan blijven. In vergelijkbare gebiedsontwikkelingsprojecten wordt er gedurende de realisatie vaker afgeweken van de initiële planvorming. Juist met zoveel verschillende eigenaren en belangen is dit een realistische zorg. Er wordt gesproken over de aansturing vanuit een gebiedsorganisatie, een Q-team en Cteam. We zijn dan ook erg benieuwd naar de inzittenden van deze teams en de periode van inzet. Er liggen uiteraard veel stedenbouwkundige principes en spelregels vast in de huidige plannen en er zullen nog vergunningen moeten worden afgegeven. Toch blijft de vraag of de gemeente Utrecht nog genoeg mogelijkheid heeft tot aansturing na het verkopen van de meerderheid van de grond? Daarnaast zijn we benieuwd naar de verdeling van de grond en de afspraken hierover (bijv. terug te vinden in het termsheet). Helderheid rondom planning & Fasering Het is ons nog onduidelijk wat de planning en fasering zal gaan worden. Deze is nog erg globaal terwijl hier veel van afhangt. Hopelijk is hier op korte termijn meer helderheid in te verschaffen. Al met al hopen we voornamelijk dat de grote ambities werkelijk uitgevoerd zullen worden en dat Vechtclub XL in deze gezonde, levendige, groene nieuwe stad een plek zal krijgen. Hier zullen we ons met veel positieve zin voor in blijven zetten.	
336	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 306. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 306.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
337	Deze zomer wonen wij 21 jaar in Hoograven Zuid. Ons huis kijkt schuin uit op het Hamersplantsoen. Al die jaren hebben we heel veel last gehad van het verkeer rondom de wijk. We kunnen ons slaapkamerraam ‘s nachts niet openzetten vanwege het lawaai van de A12. Dat is vooral ‘s zomers of met regenachtig weer en westenwind, echt vervelend. Het verbaast ons dat langs één van de drukste stukken snelweg van Nederland helemaal geen geluidsschermen zijn ter hoogte van het Merwedekanaal! Ook aan de andere kant van onze wijk verkeeroverlast, in de vorm van files en gevaarlijke situaties. We hebben geleerd dat je op werkdagen tussen 16.00 en 18.30 niet met de auto weg moet gaan, je komt er simpelweg niet doorheen op de ‘t Goylaan. Maar..... we hebben hier nooit over geklaagd, omdat we hier toch fijn wonen en dat komt door de rustige kern van de wijk: het Hamersplantsoen en het wandelingetje langs het kanaal (Salamanderpad). Nu dit groene hart misschien ook opgeofferd gaat worden aan de verkeersstromen, besloten we toch te schrijven. Dit gaat ons echt te ver. Utrecht is een grote stad, dat weten we, maar groeien hoeft niet ten koste van gezondheid en woongenot te gaan. Als een huis op Funda staat, wordt het Hamersplantsoen ook erbij genoemd, het is onze voor- en achtertuin. De huizen zullen zeker in waarde dalen, mocht er een drukke verkeersader worden aangelegd door het plantsoen. Het Hamersplantsoen wordt elke dag van 6.30 uur tot 23.30 gebruikt. Door de sociale controle kunnen kinderen al heel jong alleen buitenspelen. Jong en oud geniet van het buitenzijn. Dit vindt de gemeente toch belangrijk? Als alternatief zou ik graag een extra brug zien naast de Galecopperbrug. Daar is aansluitend plaats voor een mooi fietspad naar Lunetten. Fietsers rijden graag een stukje om als het veiliger en sneller kan.	Specifieke reactie: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord.
337a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 337. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 337.
338	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 277. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 277.
339	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 279. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 279.
340	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 275b. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 275b.
341	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 275a. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 275a.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
342	In deze mail heb ik kort mijn aanmerkingen staan op het plan om de Merwedekade zone om te bouwen tot een prachtige nieuwe wijk! Liggen nieuwe flat. Het lijkt er op dat volgens het plan een flat van 10 verdiepingen langs het water zal worden gebouwd. Het idee was om steeds lager te bouwen hoe dichter bij het kanaal. Om het Merwedekanaal mooi te houden voor de rest van de bewoners van Utrecht en ook de pleziervaart zou dit wel een goede streven zijn om te volgen. Hiermee proberen te voorkomen dat de hoge flat de halve dag een schaduw werpt op het kanaal en vooral tijdens de zomer voor iedereen de pret bederft. Steeds een stapje hoger van het kanaal af maakt het een mooi open kanaal wat Utrecht de mooie stad houdt die het is! Parkeerplaatsen De nieuwe wijk zal betekenen dat er veel auto's een parkeerplaats moeten vinden in de omgeving. Uit de plannen is duidelijk dat in de wijk zelf niet voldoende plek komt voor al deze nieuwe auto's dus zal dat in aanliggende wijken moeten gebeuren. Zal er voor deze wijken een compenserende maatregel worden getroffen?	Zie de paragrafen: 2.10.2 Hoogte, geen aansluiting op de omgeving, 2.9.2 Parkeersoverlast.
343	Ik zal het kort houden. Uiteindelijk zal de raad toch het bruggenadvies overnemen ongeacht de vele 'inspraakavonden', petities, de MER of individuele gesprekken met huidige bewoners. Dus ja, waarom zou ik (ook en wederom) een lang epistel gaan houden? Alles is al bekend bij u allemaal...toch?? Mocht u er anders over denken, horen we dat heel erg graag!!	Specifiek antwoord: Dank voor uw bericht. We hebben dit opgenomen in de reactienota, die meegaat in de besluitvorming richting raad. Voor meer informatie over het gehele traject verwijzen we u naar hoofdstuk 1 van de reactienota.
344	De stad Utrecht heeft één van de grootste roeipopulaties van Nederland. Er roeien in uw stad ruim 2.500 mensen. Daarmee is de roeisport in uw stad in omvang bijna net zo groot als bv het aantal hockeyers bij Sportvereniging Kampong, het aantal tennissers bij de tennisverenigingen Domstad en Vleuten-de Meern samen of het totale aantal sporters bij USV Hercules. Maar waar deze hockeyers, voetballers, cricketers, badmintonners en tennissers kunnen beschikken over sportfaciliteiten die exclusief zijn gereserveerd voor de sport en bovendien voldoende van omvang zijn, is de ruimte voor de roeisport in uw stad te gering en moet het roeiwater worden gedeeld met veel andere gebruikers. En die situatie wordt nog slechter omdat het Merwedekanaal midden in een groot stedelijk ontwikkelgebied ligt. Als landelijke Roeibond maken we ernstig zorgen wat die ontwikkeling betekent voor de roeisport in Utrecht. Meermalen, o.a. In 2015 en 2019, hebben wij als nationale bond onze zorgen bij uw gemeente geuit en u laten weten dat de situatie van de roeisport in Utrecht precair is: gezien de aantallen sporters en de intensiteit van gebruik voldoet het Merwedekanaal niet. De beschikbare lengte is te kort en de breedte voldoet maar net aan de minimumnormen: het is onveilig en de capaciteit is onvoldoende1. De beperkte ruimte op het water heeft zijn impact op de roeisport: Roeivereniging Viking kent al tientallen jaren een stagnerend ledenaantal ondanks een stevige groei van uw stad en heeft structureel te maken met een wachtlijst van meer dan 100 geïnteresseerden, waaronder veel jongeren. De studentenroeiverenigingen Orca en Triton moeten jaarlijks 900 studenten die willen sporten, naar huis sturen. Een voorzichtige inschatting leert dat wanneer er voldoende voorzieningen zouden zijn, de roeisport in Utrecht zou kunnen groeien tot ca 4.500 sporters. De drie Utrechtse roeiverenigingen leveren uw stad steeds constructieve bijdragen om tot een oplossing te komen. Er wordt door hen meegedacht met plannen en ze blijken zelfs bereid om een nevenlocatie in een andere plaats (Vianen) te accepteren. Wij hebben kennisgenomen van het bericht van uw gemeente dat realisatie van nieuw	Specifieke reactie: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
344 (vervolg)	Het Landelijke Handboek Roeiaccommodaties biedt minimumwaarden. In Utrecht moeten gezien de grote hoeveelheid roeiers op zo'n korte lengte ruimere waarden worden aangehouden. Wij hebben kennisgenomen van het bericht van uw gemeente dat realisatie van nieuw roeiwater in de polder Rijnenburg vooralsnog van de baan lijkt. Het is bijzonder jammer dat dat perspectief de roeiers in Utrecht lijkt te worden ontnomen. Nú lijkt er sprake van een volgende tegenvaller. Wij zijn als roeibond geschrokken van de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2. Wij zien in dit plan twee grote knelpunten: Intensivering van het gebruik van het Merwedekanaal: In 2015 hebben we al aangegeven dat een toename van overig gebruik van het Merwedekanaal tot problemen voor de roeisport leidt. In de omvang zoals de gemeente dit nu voorstelt is het onmogelijk om nog op een veilige manier te trainen. De drukte én het snelheidsverschil leidt tot onacceptabele veiligheidsrisico's voor alle gebruikers. Zwemmen in combinatie met roeien is natuurlijk helemaal levensgevaarlijk. De extra bruggen: Het Merwedekanaal heeft reeds een groot aantal bruggen, die nu al een obstakel vormen voor het roeien. Bruggen beperken het zicht en hebben zo een negatieve impact op de veiligheid. De afstand tussen de huidige bruggen is al klein. Meer bruggen betekent dat boten met verschillende snelheid elkaar nergens meer kunnen inhalen. Op deze manier is trainen onmogelijk. Op grond van bovenstaande punten, gecombineerd met een verslechtering van instructie- en coaching mogelijkheden, komen wij tot de conclusie dat met de gemeentelijke visie zoals deze nu voorligt, de roeisport niet alleen perspectief op beter ontneemt, maar zelfs de sport in haar huidige omvang bedreigt. In 2019 hebben wij u geattendeerd op de (on) mogelijkheden van roeien in Utrecht en opgeroepen maatregelen te nemen om de situatie op het Merwedekanaal niet nog verder te laten verslechteren. Met deze omgevingsvisie en het voorliggende stedenbouwkundig plan verslechtert het sportperspectief voor roeiverenigingen enorm. Wij roepen u nogmaals op tot het realiseren van alternatieven op korte én lange termijn. De Utrechtse roeiers en alle aspirant-roeiers die deze sport willen beoefenen, hebben extra sportwater nodig. We staan in die oproep niet alleen: Het SCP constateert al in 2018 in 'de staat van Utrecht' dat Utrecht is enige regio is waar de bevolking sneller groeit dan de beschikbare ruimte voor sport. Zij voorzien een grote druk op de sportruimte. Die treurige voorspelling lijkt voor wat betreft de roeisport nu al uit te komen. U kent ons en de roeiverenigingen in Utrecht. We zijn altijd bereid een constructieve bijdrage te leveren. Wilt u dan meehelpen om de Utrechtse roeiverenigingen een gezond toekomstperspectief te geven?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
345	In januari 2020 verscheen omgevingsvisie deel 2, het voorlopig ontwerp stedenbouwkundig plan Merwede en de aanvulling op de milieu effect rapportage t.a.v. de fietsbruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat. Hier willen wij graag op reageren omdat wij ons o.a. zorgen maken over de leefbaarheid en veiligheid in onze buurt. Leefbaarheid Wij wonen met onze 3 kinderen (basisschoolleeftijd) met veel plezier in Utrecht, in het bijzonder in Rivierenwijk. De stadse omgeving maar ook de veiligheid van een leefbare wijk waarin naar elkaar wordt omgekeken heeft ons doen besluiten om ondanks het geringe woonoppervlak van onze woning toch hier te blijven wonen. Deze plek is ons simpelweg te dierbaar! Ondanks dat het om een stadse wijk gaat, is er een aanzienlijke sociale controle en betrokkenheid in de wijk. De grenzen van hun vrijheid worden mede bepaald door de drukke wegen in de wijk. Zo kunnen wij met onze kinderen en hun vriendjes afspreken dat ze zich binnen de Waalstraat, Jutfaseweg, Vondellaan en Rijnlaan vrij kunnen bewegen. De drukkere straten mogen zij niet over. Wanneer er naar verwachting veel meer fietsers door dit gebied komen en er onoverzichtelijke situaties kunnen ontstaan ook in de rustigere straten zijn wij bang dat jonge kinderen in hun vrijheid worden beperkt. Wij merken als ouders dat deze (toch al stadse beperkte) vrijheid van groot belang is voor de ontwikkeling van onze kinderen maar ook voor de leefbaarheid in de wijk. Onze kinderen en hun vriendjes kennen elkaar en elkaars buurtgenoten goed en houden het contact levendig. Wij willen voor hun en voor de leefbaarheid van de wijk onze kinderen veilig zelfstandig door de wijk laten bewegen. Behorend bij de leefbaarheid in de wijk is het zuinig omgaan met de kleine hoeveelheid groen dat onze wijk kent. Laten we dit zo veel mogelijk bewaken. Zelf wonen wij aan het wielingenplein. Door het grotere aantal woningen zonder tuin net over de oranje brug zien wij in de zomer een toename van het aantal recreanten op het grasveld (net als aan het jutfaaskanaal naast de oranje brug). Uiteraard is dit niet erg, we delen het groen in de wijk tenslotte. We moeten er echter wel met elkaar zorg voor dragen dat het groen, groen blijft. De bruggen door het Merwedeplantsoen is ons inziens een grote aantasting op een mooi stuk groen in de wijk waar velen hardlopers, spelende kinderen en wandelende ouderen genieten van het groen en het elkaar rustig kunnen ontmoeten. Verkeersveiligheid rondom school De verkeersveiligheid rondom de Gertrudisschool laat te wensen over. Dit geldt o.i. zowel voor de locatie op de amaliadwarsstraat als voor de locatie op de waalstraat. De locatie op de waalstraat zal door de nieuwe plannen echter het meeste hinder gaan ondervinden. Het schoolbestuur en ouderraad doen hard hun best ouders aan te spreken op hun verantwoordelijkheid zo min mogelijk met fiets en zeker niet met de auto kinderen weg te brengen naar school. Gelukkig wordt hier redelijk gehoor aan gegeven. Wanneer wij onze kinderen naar school brengen merken wij een groot verschil in verkeersdeelnemers die op weg zijn naar school en verkeersdeelnemers die zelf geen kinderen hoeven weg te brengen en dus minder bekend zijn met verkeersveiligheid van kinderen en hun onvoorspelbare gedrag. Er wordt bijvoorbeeld hard tussen kleine kinderen door gereden, zowel met de auto als met (elektrische) fietsen. Daarnaast hebben deze verkeersdeelnemers vaak haast op weg naar het werk of station wat tot ongeduldige en gevaarlijke situaties lijdt. Een onoverzichtelijk punt dat al vele “bijna-ongelukken” heeft opgeleverd zijn de zebrapaden naast de rotonde op de kruising waalstraat en rijnlaan. Met name hard fietsende fietsers worden door de schoolgaande kinderen niet opgemerkt en visa versa. Het fietspad kent daar geen zebrapad de auto’s wel. Bij het oversteken voor kinderen erg onoverzichtelijk of ze nu wel of niet moeten wachten. Daarnaast verwachten wij door het groot aantal fietsers in de wijk meerdere knelpunten zullen ontstaan.	Zie de paragrafen: 2.4 Milieueffectrapportage (PlanMER), 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4 Rivierenwijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
345 (vervolg)	MER De recente MER gaat uit van 6000 extra woningen in de drie deelgebieden, waarvan 4000 gepland staan in deelgebied 5, naast de bestaande MAX, PAX en LUX. De bruggenstudie is echter gebaseerd op de bouw van 10.000 extra woningen in de drie deelgebieden. Het doet ons vermoeden dat u er op voorhand vanuit gaat dat het aantal woningen fors zal worden overschreden, klopt dit? Zo niet, hoe verklaart u dat er in de berekeningen dan niet wordt uitgegaan van het aantal woningen in de nu gepresenteerde MER? Bestaande bruggen Kunt u ons uitleggen waarom u verwacht dat bestaande bruggen, eventueel met aanpassingen van de fietsvoorzieningen niet voldoende zullen zijn? Snel fietsend verkeer Op de kanaalweg zie je nu al veel fietsers op elektrische fietsen van en naar hun werk fietsen. Ook de bewoners van de nieuwe wijk, die bewust kiezen voor een wijk met weinig auto's zullen veel gebruik maken van snelle elektrische fietsen. Deze snelle fietsen door een wijk heen sturen zorgt o.i. voor gevaarlijkere situaties dan 'gewone' fietsen door een woonwijk. Het snelverkeer vraagt om andere fietsroutes dan door een wijk. Graag zien wij een meer gedegen onderzoek naar alternatieven en het verbeteren van de hoofdwegen om meer fietsers te kunnen verwerken dat het door de wijk sturen van de fietsers. Wij pleiten daarom geen extra bruggen te plaatsen tussen de Balijebrug en Socratesbrug. Graag vernemen wij uw reactie op onze bezwaren en hoop ik dat u ons op de hoogte houdt van het verdere verloop van de procedure.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
346	Zou u deze inspraakreactie aandachtig willen lezen? Een extra inspraakreactie op de, niet voor niets vele en terechte, inspraakreactien waar meer fysiek ingegaan wordt op de problematiek rond de Merwedekanaalzone. Zoals die van “Houdt Rivierenwijk leefbaar”. Wij sluiten ons ook hier volledig bij aan. Inmiddels wordt in de wereld 80% van het geld rondgepompt in de financiële wereld zélf. (Uit “The Entrepeneural state” van Mariana Mazzucato.) Het komt niet meer het grootste deel van de maatschappij en de mensen toe. Grote bedrijven maken steeds meer de dienst uit in de wereld en overheden verzuimen deze zorgelijke ontwikkeling te kenteren terwijl ze daar van de kiezer de vraag en de macht voor hebben gekregen. Dat er nieuwe woningen bij moeten en dat de Merwedekanaalzone zich daar goed voor leent, daar zullen de meesten het over eens zijn. Over de proporties is eigenlijk ook wel iedereen het eens….6000 woningen is al heel veel. 10.000 woningen heeft verregaande negatieve gevolgen die deels al wel en deels nog niet zijn te overzien voor dit deel van de stad. Rijkswaterstaat waarschuwt voor een verkeersinfarct. De MER geeft aan dat de bouw van 10.000 woningen buiten de normen valt. Over de bruggen is een hoop te doen en er zullen er een stuk minder of geen nodig zijn als er +8000 (4000 woningen) minder zich mensen hoeven te verplaatsen. Verreweg de meeste bewoners in de wijken om dit gebied heen zijn faliekant tégen deze onverantwoordelijke plannen. Eigenlijk zijn alle partijen buiten de politiek maar ook vele daarbinnen TEGEN deze grote aantallen. Hoe kan het dan in vredesnaam men dit toch door wil drukken?! Ik verwijs naar de tweede alinea maar ga verder niet speculeren over wat mee kan spelen. Ik wil u wél graag met klem wijzen op uw verantwoordelijkheid als overheid. U bent er in eerste instantie voor de burgers en de bedrijven van de stad. Bewonersgroepen e.d. worden nu genoodzaakt om zich te verenigen en tegen u in het verweer te gaan. Maar ú zou deze groep moeten vertegenwoordigen! U bent daarvoor gekozen. Het is toch uw taak om onze stad leefbaar te houden en, juist in deze tijden, het grote geld en de “over-ambitie” van prestigieuze projecten te temperen? U kan dat, u mag dat en u heeft dáár van de burger uw macht voor gekregen. Één wijk bouwen en die ten koste laten gaan van omliggende wijken, de verkeersbelasting daarvan. Nadelige gevolgen waar iedereen u voor waarschuwt en vele feiten tegen spreken….. Dit is onbegrijpelijk. Verantwoording afleggen voor dit project kan u later alleen als u hem nu ook neemt. We hopen dan ook dat u met wijsheid en verstand zult beslissen.	Zie de paragrafen: 2.3 Ambities Omgevingsvisie Deel 2, paragraaf 2.4 Milieueffectrapportafge (PlanMER), 2.5 Mobiliteit, hoofdstuk 3 Voorvoverlegpartners en Commissie M.E.R.
346a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 346. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 346.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
347	Sinds 1991 ben ik lid van de Tekakwitha Zeeverkenners gevestigd aan de Jutfaseweg XXX te Utrecht. Deze scouting vereniging is sinds 1975 gevestigd op deze mooie locatie aan het Merwedekanaal. Voor onze vereniging is dit een uitgelezen locatie, we kunnen er vanaf onze ligplaats direct vertrekken om te zeilen op het brede stuk tussen de splitsing van de Vaartse Rijn en het Merwedekanaal en de brug bij de A12. Tevens ligt het aangesloten aan doorgaande vaarroutes zodat we met onze sleepboot en daarachter de Lelievletten het land in kunnen om op kamp te gaan. Aan deze splitsing van vaarwegen zijn 4 zeeverkennersgroepen gevestigd, volgens mij uniek in Nederland en iets om te koesteren. Met de komst van de twee geplande bruggen in deelgebied 6 kunnen wij onze activiteiten niet verder voortzetten en dreigt er geen toekomst voor 4 zeeverkennersgroepen in Utrecht te zijn. Als er een brug komt op de punt van het Merwedekanaal en de Vaartse Rijn dan liggen onze boten opgesloten en kunnen we niet meer zeilen. Een beweegbare brug is voor ons ook geen optie, de jeugdleden die vaak net leren zeilen moeten dan eerst een beweegbare brug gaan passeren, tussen ander wachtend scheepvaartverkeer door. In de variantstudie fietsbruggen Merwedekanaal wordt (terecht) opgemerkt dat voor scoutinggroepen die zeilen op het Merwedekanaal ter hoogte van deelgebied 6 hun activiteiten niet meer kunnen uitvoeren, echter een alternatief is er niet voor onze vereniging in Utrecht. Onze belangen zijn hierin niet genoeg meegenomen. De passie van 300 jeugdleden en meer dan 130 vrijwilligers uit Utrecht kan dan niet meer plaatsvinden. Voor de bewoners van de nieuwe wijk langs het Merwedekanaal is er wel een alternatief, namelijk fietsen over de Socratesbrug of via de fietsbrug langs de A12, dit is net zo snel. Misschien kan de brug bij de A12 wel een opknapbeurt gebruiken, of kan er daar een hoge nieuwe fietsbrug gemaakt worden. Ik zou graag zien dat onze belangen, en die van de andere zeeverkennersgroepen in deelgebied 6 meegenomen worden in het besluit om nieuwe bruggen te bouwen over het Merwedekanaal.	Specifiek: De vereniging Tekakwitha Zeeverkenners ontvangen een specifiek antwoord. Zie ook de beantwoording van inspraakreactie 366. Mocht u behoefte hebben aan een aanvullend gesprek, dan kunt u via het mailadres merwedekanaalzone@utrecht.nl het projectteam Merwedekanaalzone bereiken voor een eventuele afspraak.
348	Door middel van deze brief wil ik graag reageren op de plannen voor deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone. Elke week, met name op de zaterdag, is er een hoop beweging op het werfterrein aan de Jutfaseweg XX. De eerste leden van de twee zeeverkennersgroepen die op dit terrein aan het Merwedekanaal gevestigd zijn arriveren om de activiteiten van die dag voor te bereiden. De eerste jeugdleden van de Tekakwitha Zeeverkenners druppelen vanaf ongeveer 10:30 binnen, klaar voor de welpenopkomst die om 11:00 gaat beginnen. Kinderen van 6 tot 11 jaar, die zelfs als het 5 graden vriest nog oprecht hoopvol om 11:00 aan mij kunnen vragen of we die dag gaan varen. Helaas moet ik ze buiten het vaarseizoen dan teleurstellen, maar zodra het voorjaar lijkt aan te breken zijn ze vaak niet meer te houden. Zaterdag 29 februari zijn onze welpen dan ook alweer op het water van het Merwedekanaal te vinden geweest. Onze vereniging is opgericht in 1936, de Tekakwitha Zeeverkenners vereniging is daarmee de oudste waterscoutingvereniging van Utrecht. In het verleden was de groep gevestigd aan het Merwedekanaal ter hoogte van park Oog in Al, daarnaast werd nog een tijd een werfkelder gehuurd vlak bij de Weerdsluis. Inmiddels is de groep al 45 jaar (sinds 1975) op het huidige terrein aan het Merwedekanaal, de Jutfaseweg 212 gevestigd. Vanwege het relatief grote stuk open vaarwater waar de Vaartsche Rijn en het Merwedekanaal samenkomen is deze plek ideaal voor ons als zeeverkenners. Onze jeugdleden kunnen hier veilig het water op en hebben voor de punt nét voldoende ruimte om met de lelievletten te zeilen. Deze locatie is uniek in Utrecht, het is niet voor niks dat er naast de Tekakwitha Zeeverkenners nóg 3 andere waterscoutingverenigingen aan dit korte stukje Merwedekanaal gevestigd zijn. Er is géén andere geschikte locatie in Utrecht waar voldoende bewegingsvrijheid is om te zeilen.	Specifiek: De vereniging Tekakwitha Zeeverkenners ontvangen een specifiek antwoord. Zie ook de beantwoording van inspraakreactie 366. Mocht u behoefte hebben aan een aanvullend gesprek, dan kunt u via het mailadres merwedekanaalzone@utrecht.nl het projectteam Merwedekanaalzone bereiken voor een eventuele afspraak.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
348 (vervolg)	Toen ik voor het eerst een kaartje zag met daarop de voorgenomen bruggen in deelgebied 6 geloofde ik in eerste instantie niet dat het echt was. Met name de brug die via de Jutfasepunt een verbinding maakt tussen deelgebied 6 en Hoograven ligt precies tussen de ligplaats van onze boten en het zeilwater in. Deze brug maakt het onmogelijk om met de mast overeind (7m) het zeilwater te bereiken, waardoor het optuigen van de boot niet meer op ons scoutingterrein kan plaatsvinden. Nu tuigen de Junioren (11 tot 15) hun boot zelf op, omdat dit op aan het werfterrein gebeurt kunnen leiding en stamleden daarbij gemakkelijk een helpende hand bieden. Dat zal niet meer zo makkelijk gaan met een brug tussen het werfterrein en het zeilwater. De kinderen zullen hun boot, mast en tuigage los mee moeten nemen onder de brug door om vervolgens ergens op het steeds drukker wordende stuk vaarwater de complete boot op te tuigen. In mijn ogen is dan een onwerkbare en onverantwoorde situatie ontstaan. Ook voor onze Welpen (6 tot 11) voorzie ik problemen. In het vaarseizoen gaan onze Welpen vrijwel elke zaterdag het water op, meestal zelfstandig in kano's. Dit kan op dit moment ook, vanaf het water voor het werfterrein hebben we als leiding vrij zicht op al het vaarwater en kunnen we de kinderen op tijd waarschuwen voor naderende roeiers of andere pleziervaart. Een brug zou deze situatie flink om zeep helpen, het vrije zicht is verdwenen en voor de brug wachtende pleziervaart zal voor gevaarlijke situaties gaan zorgen. Als u wel eens toeristen met een gehuurde Locaboat of LeBoat op de Vaartsche Rijn voor een brug heeft zien 'wachten' weet u dat ik deze gevaarlijke situaties niet verzin. Het probleem van wachtende pleziervaart zal in de toekomst alleen maar groter worden als de singel ter hoogte van Tivoli Vredenburg is aangesloten op het water aan de Leidseweg. Er is dan een nieuwe vaarroute voor pleziervaart ontstaan, waardoor het Merwedekanaal een stuk drukker zal worden. Nu valt dat nog mee omdat de Vaartsche Rijn op dit moment nog de enige doorgaande vaarroute is. Al deze pleziervaart zal recht voor ons werfterrein op de nieuwe brug moeten gaan wachten. Nu ik heb toegelicht welke problemen de brug over de Jutfasepunt voor ons als waterscouting zal gaan veroorzaken, wil ik graag nog aangeven überhaupt niet te begrijpen waarom de 2 extra bruggen in deelgebied 6 er zou moeten komen. Ik ben geboren in Hoograven, heb 21 jaar in Nieuw-Welgelegen gewoond, 4 jaar naast de IKEA in Kanaleneiland en woon nu sinds 2 jaar in Lunetten. Mijn hele leven heeft zich afgespeeld in Utrecht Zuid en Utrecht West, en alle wegen, voet- en fietspaden daartussen. Ik zie oprecht niet wat 2 extra loop- fietsbruggen in deelgebied 6 zouden toevoegen. Er moeten volgens de plannen veel woningen in deelgebied 6 gebouwd gaan worden, prima. Maar waar gaan al die mensen te voet of op de fiets naartoe? Waarschijnlijk richting winkels, scholen, het centrum, richting Nieuwegein en de meubelboulevard. Maar in mijn ogen níét massaal naar de overkant van het water naar Hoograven Zuid, waar behalve één horecagelegenheid en een basisschool niks te vinden is. Waarom moeten daar dan 2 nieuwe bruggen voor gebouwd worden vraag ik me af? Waarom volstaat het niet om de bestaande bruggen te verbreden, of de voet- en fietspaden beter in te richten en te verbreden? De Socratesbrug is een belangrijke verkeersroute, maar er komen meer auto's dan voetgangers en fietsers overheen. Aan weerszijden van de brug ligt een brede groenstrook die eventueel ruimte biedt om de brug uit te breiden. Idem voor de bestaande wandel en fietsoversteek langs de A12 ter hoogte van de roeiverenigingen. Dit pad bestaat al en wordt nauwelijks gebruikt, waarom kan dit bestaande pad niet verbreed en uitgebreid worden om het geschikt te maken voor het handjevol mensen dat daar in de toekomst te voet of op de fiets wil oversteken? Nogmaals, ik ken dit gebied erg goed en beweeg me hier zelf vrijwel dagelijks doorheen. De voorgenomen bruggen dienen in mijn ogen geen enkel goed onderbouwd doel, ze veroorzaken enkel een hoop onrust en problemen.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
348 (vervolg)	Als afsluiting zou ik graag nog benadrukken dat ik het diep, diep triest vind van de Gemeente Utrecht dat zij de Zeeverkennersverenigingen niet vanaf het begin bij de plannen hebben betrokken. Het voelt lsof de honderden leden van de Zeeverkenners in Utrecht niet meetellen, alsof wij in de ogen van de Gemeente niet bestaan. Onderaan de streep staan er élke week tientallen vrijwilligers naast hun baan op zaterdagochtend klaar om voor een paar honderd jeugdleden vanaf 6 jaar oud een leuke opkomst te verzorgen. De Tekakwitha en de andere 3 zeeverkennersverenigingen in Utrecht zetten zich al bijna 85 jaar in om Utrechtse kinderen buiten te laten spelen, vaardigheden en verantwoordelijkheden te leren en te zorgen voor een sociaal netwerk. Ik vraag me af of dit gezien wordt en of de Gemeente zich realiseert hoe belangrijk en bijzonder dat is. Als we het nieuws volgen lijkt het wel alsof alles moet wijken voor een paar mooie tekeningen en fantastische plannen op papier. Enige feeling met de realiteit en het gevoel dat overheerst in de wijk en bij de verenigingen en andere belanghebbenden is er overduidelijk niet. Mijn hoop is dat er iemand wakker wordt en dat de belangen van de Zeeverkenners in Utrecht serieus meegewogen gaan worden. Het is makkelijk om de bestaande plannen door te drukken, maar het is menselijk om voor de verandering eens goed te kijken naar alle verenigingen, vrijwilligers en kinderen wiens activiteiten door de huidige plannen volledig klemgezet worden. Het zou de Gemeente sierenals de nieuwe bruggen in deelgebied 6 geschrapt worden en daarvoor in de plaats gekeken wordt naar het uitbreiden en verbeteren van de bestaande loop- en fietsroutes over de Socratesbrug en de brug bij de A12.	
349	Boos en teleurgesteld zijn wij, de huidige gebruikers van het Merwedekanaal, over de plannen die de gemeente Utrecht presenteert voor de Merwedekanaalzone. Boos, omdat de belangen van de huidige gebruikers van het Merwedekanaal met een simpele pennenstreek van tafel worden geveegd. Teleurgesteld omdat we al zo veel jaren met de gemeente in gesprek zijn en daarvan niets is terug te vinden in de plannen. De gemeente heeft torenhoge ambities met de Merwedekanaalzone. Het gebied moet het toonbeeld worden van een ‘healthy urban living’. Maar waarom wordt er steeds vergeten dat er in dit gebied al leven is? Er wonen mensen op het Merwedekanaal, de Utrechtse roeiverenigingen hebben hier al meer dan 100 jaar hun thuis, het varend cultureel erfgoed in de veilinghaven is er op aangewezen om naar andere museumhavens of Waddenzee te varen, de zeeverkenners spelen en ontwikkelen zich hier naar hartenlust en op mooie zomeravonden trekken bewoners uit de buurt er in hun motorbootjes op uit om van het mooie weer en het mooie water te genieten. Kortom een levendig gebied waarin (op)groeien, sportiviteit en samenzijn al jaren bij elkaar komen. Met de nieuwe plannen zet de gemeente een streep door 125 jaar sporten, wonen, spelen en recreëren op het Merwedekanaal. Woonarken moeten wijken voor nieuwe bruggen, de zeeverkenners raken hun zeilwater kwijt en voor de roeisport is in de nieuwe plannen geen plaats. Al deze bestaande activiteiten worden dus opgeofferd voor de aanname dat de vereiste bereikbaarheid van de nieuwe wijk alleen gerealiseerd kan worden door extra bruggen. Dus zonder een goede afweging in hoeverre dit ook gerealiseerd kan worden door verbreding/verbetering van de bestaande bruggen. Wij vinden dit onacceptabel en verzoeken u niet in te stemmen met voorliggende stukken. Stuur het Utrechtse college terug naar de tekentafel en geef hen de opdracht om pas terug komen als er nieuwe plannen liggen. Plannen met volop ruimte voor de huidige gebruikers van het Merwedekanaal. Plannen zonder extra bruggen. Plannen waarin de huidige gebruikers als partners zijn betrokken. Versterk hetgeen dit gebied al zo veel jaren te bieden heeft, in plaats van het te vervangen door plannen die enkel op wensdenken gebaseerd zijn.	Specifieke reactie: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
350	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
351	Waar De Alchemist een andere inspraakreactie op heeft, is de door projectmanagement uitgesproken, maar nog niet in de tekeningen (lees: het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede) opgenomen ontwikkelopdracht die nu lijkt te worden voorbereid. Naast onze inhoudelijke argumenten om de activiteiten van De Alchemist op de huidige locaties voort te zetten (in de gebouwdelen A en K), is het procesverloop voor het belang van De Alchemist het best te omschrijven als een glijdende schaal: 1. Als tijdelijke huurder is De Alchemist actief betrokken geweest bij de gesprekken die tot Omgevingsvisie Deel 1 en tot Schetsontwerp Merwede hebben geleid. Het resultaat voor ons was dat de gebouwen A en K voor De Alchemist behouden blijven. SMOL Belangen heeft haar ambitie tot koop van haar gebouwen kenbaar gemaakt bij het eerste gesprek met de ruimtelijk regisseur en met projectmanagement. 2. Op basis van de motie 2018/12 heeft projectmanagement in december 2018 De Alchemist aan de gemeenteraad voorgesteld als één van de partijen waarmee de gemeente de toekomst binnen de Merwedekanaalzone wil proberen te realiseren. 3. Op 22 februari 2019 hebben Vechtclub XL en De Alchemist samen een ontwikkelplan voor beider gebouwen aan projectmanagement voorgelegd. Verdere samenwerking met Vechtclub XL is echter in de loop van 2019 niet tot een vervolg gekomen. Na overleg met projectmanagement hebben De Alchemist en gemeente Utrecht beide een taxateur aangesteld om de gebouwdelen A en K te laten taxeren met het oog op waardering bij verkoop van de gebouwen aan De Alchemist. 4. In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone Deel 2 zijn de gebouwen van De Alchemist, nu nog bouwtechnisch verbonden met De Vechtclub XL, nog gelabeld als “cultuurhistorische bebouwing”. De functies van maatschappelijke en creatieve bedrijven en werkgelegenheid wordt omschreven als functies om te behouden voor het (deel)gebied. 5. Aanvulling Plan MER Merwedekanaalzone (datum 17 december 2019): de gebouwen A en K waarin De Alchemist actief is, zijn opgenomen als “te handhaven op basis van plankeuze”. In dit MER spreekt gemeente Utrecht van een “stevige basis van maatschappelijke en detailhandelsvoorzieningen in deelgebied 5”. De invulling met De Alchemist is bij uitstek een maatschappelijke invulling die bij ongewijzigde locatie direct bijdraagt aan deze basis. 6. In het gesprek met projectmanagement op 24 februari 2020 wat in het kader van de aankondiging van deze inspraakreactie plaatsvond, vernamen wij dat er een ontwikkelopdracht zal worden uitgegevenvoor de gebouwen waarin De Alchemist actief is. Dit lijkt koop van de gebouwen A en K voor De Alchemist af te sluiten. Gezien de te verwachten verhuizing bij herontwikkeling van of op het bestaande gebouw of gebouwen, zullen de huurders van De Alchemist de gebouwen tijdelijk moeten verlaten. Daarmee komt een eind aan het huidige sociaal-maatschappelijke Ecosysteem op de huidige locatie. De verwachting is dat herontwikkeling een te hoog kostenniveau voor reële terugkeer van de huurders van De Alchemist in Merwede oplevert. In onze ogen is handhaving van De Alchemist in de huidige gebouwen, zonder herontwikkeling in combinatie met tijdelijke sluiting voor haar huurders, een voorwaarde voor continuering van het unieke maatschappelijke Ecosysteem wat De Alchemist nu is.	Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord. Met de bewoners, bedrijven, gebruikers en initiatieven in het gebied heeft de gemeente persoonlijk contact over specifieke zaken zoals inpassing, bereikbaarheid en bedrijfsvoering.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
351 (vervolg)	Wij vragen aanpassing van het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan aan op de punten: - Op pagina 45 is de functie “lokale bedrijvigheid” toebedeeld aan Vechtclub XL en aan het Fietsendepot. De Alchemist is daarin niet langer opgenomen met die functie. - Op pagina’s 64 en 66 staan de gebouwen A en K waarin De Alchemist momenteel actief is nog wel ingetekend met de functie “kantoren en bedrijfsruimte (en bedrijfsverzamelgebouw)” resp. “bedrijfsverzamelgebouw”, maar in het overleg met projectmanagement op 24 februari 2020 is ons meegedeeld dat het niet waarschijnlijk is dat de functie “maatschappelijk” of “bedrijfsverzamelgebouw” terugkomt op de bestaande locaties van De Alchemist (dit in tegenstelling tot het document waar wij hier onze inspraakreactie op geven). In onze inspraakreactie zou de gemeente de bestaande locaties (gebouwdelen A en K) van De Alchemist expliciet moeten opnemen in het Stedenbouwkundig Plan Merwede. Redenen hiervoor zijn: 1. De toegevoegde waarde van de functie “kantoren en bedrijfsruimte (en bedrijfsverzamelgebouw)” in de mix met overige functies is groot, volgens de output van de inspraakavonden en overige dialogen die projectmanagement (goed!) heeft georganiseerd. 2. Tijdelijke (langer dan 6 maanden) of definitieve verplaatsing van de huurders die samen het sociaalmaatschappelijke Ecosysteem vormen, zal verloren gaan. Tijdelijke verhuizing betekent het einde van de unieke samenwerking van huurders onderling en tussen huurders en het personeel van De Alchemist. Onze verwachting is dat herontwikkeling door één van de gebiedseigenaren anders dan Gemeente Utrecht, of herontwikkeling door een derde die de instandhouding met een realistisch kostenniveau na oplevering voor ogen houdt, geen kans van slagen heeft op de huidige locatie. (De Alchemist staat samen met haar huurders dicht bij maatschappelijke problematiek waar we gezamenlijk aan bijdragen, bijv. in het ondersteunen van MISSIE030 en organisaties die weinig tot geen budget hebben voor huisvesting, zoals Utrecht in Dialoog.) 3. We faciliteren en aanjagen innovatie op het gebied van onderwijs (met Grafisch Lyceum en Lumiar), waarbij focus ligt op het verbinden van schoolklas en werkvloer, zoiets kun je alleen van dichtbij doen, je hebt divers aanbod nodig aan werkvloer om aan te kunnen sluiten bij de millennial. 4. Als sociaal-maatschappelijke functies hun plek in de ‘plint’ krijgen, (zoals bv onder de MAX) dan gaat de cohesie en kruisbestuiving verloren, die in een verzamelgebouw gemakkelijk zijn te faciliteren. De bestaande beschutte werkplekken (team) zullen verdwijnen omdat er simpelweg ruimte nodig is om te kunnen werken met deze doelgroep. 5. De toegevoegde waarde van De Alchemist is verder te onderbouwen met de ruimte die wij in de panden bieden om mensen met een specifiek profiel werkfit te maken, arbeidsactivering bij huurders te faciliteren, arbeidsparticipatie te verhogen, nuttige dagbesteding voor specifieke doelgroepen te bieden, re-integratie trajecten te organiseren binnen en buiten onze muren en Wajong’ers een werkplek te bieden. Vanaf 2014 hebben we meer dan 50 mensen een werk(ervarings) plek kunnen bieden binnen de muren van onze panden zelf. Buiten onze muren staat de teller op meer dan 250 mensen. Vertaling inspraakreactie naar Ruimtelijke Agenda Wij delen graag onze ambitie t.a.v. de huidige gebouwen. Deze ambitie is maatschappelijk (met ons huidige Ecosysteem), bouwtechnisch (met onze adviseurs en architect) en financieel (met onze aandeelhouder) haalbaar.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
351 (vervolg)	Graag bieden wij gemeente Utrecht en Merwede de volgende ambitie voor gebouwdelen A en K: Scenario 1: Gemeente Utrecht houdt de gebouwen in eigendom, verwijderd stapsgewijs de resterende asbest en verhuurt vervolgens aan SMOL Belangen / De Alchemist. Wij zijn bereid periodiek (uitgangspunt: per 5 jaar) onze toegevoegde waarde aan de wijk, de gemeente en landelijk) aan te tonen m.b.v. vooraf overeengekomen indicatoren die deze toegevoegde waarde transparant maken. Scenario 2: De Alchemist verwerft de gebouwen, niet de grond, van gebouwen A en K. Op gebouwdeel K (Europalaan XX) ontwikkelt De Alchemist één of meerdere functies, die de gemeente als blijvend grondeigenaar gewenst vindt. Eén van de functies zou kunnen zijn: het onderbrengen van De Stadsbrug en / of haar cliënten. De gemeente Utrecht heeft een unieke kans om het “tijdelijke” om te zetten naar een organisch gegroeid sociaal-maatschappelijke Ecosysteem dat uniek is in Europa.	
352	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.
353	Dat het hard nodig is dat er in Utrecht nieuwe woningen gebouwd moeten worden begrijp ik heel goed. Ook juich ik het toe dat gestreefd wordt om het autogebruik te beperken. Kijkend naar klimaatdoelstellingen is een parkeernorm van 0,3 in de Merwedekanaalzone een goed plan. Dat snap ik… Tegelijkertijd maak ik me als inwoner van Rivierenwijk ernstig zorgen over de gevolgen van de woningbouw aan de overkant van het Merwedekanaal. We hebben niet veel in Rivierenwijk. Niet veel ruimte. Niet veel groen. Het merendeel van de inwoners heeft weinig te besteden. Het enige waarom ik mijn wijk aan anderen zou aanraden – naast de redelijk centrale ligging – is het groene plantsoen langs het Merwedekanaal. Het feit dat je daar fijn kunt wandelen langs het water, door het groen langs de woonboten. En, nog een pluspunt: de relatieve rust. Nu dreigen precies die twee dingen te verdwijnen, als gevolg van de nieuwe woonwijk, met duizenden nieuwe woningen ‘aan de overkant’. De inwoners vanuit de 6000 extra woningen in de Merwedekanaalzone kunnen naar verwachting niet allemaal via de Balijebrug en Socratesbrug naar de stad fietsen, in de huidige situatie past dat niet. Als oplossing zijn daarom twee fietsbruggen ingepland midden door Rivierenwijk. Dat leidt tot dagelijks 8000 extra fietsers door de Waalstraat en 5400 extra fietsers door de Zijldiepstraat. Waarvan een zeer groot deel vervolgens tóch nog links- of rechtsaf zal slaan op de Rijnlaan om naar hun bestemming te fietsen. Die vervolgens alsnog op het kruispunt bij de Balijelaan-Vondellaan of Socrateslaan- Europalaan uit zullen komen. De enige winst is dat bestaande bruggen ontlast worden. Het verlies is dat rustige straten midden in een woonwijk doorsneden worden door voorbij snellende fietsers. > Waarom wordt de huidige infrastructuur niet aangepast om meer (fiets)verkeer aan tekunnen? > En als dat niet mogelijk is, moet er dan niet erkend worden dat 6000 woningen veel te veel is?	Zie de paragrafen: 2.4 Milieueffectrapportage (Plan MER), 2.5 Mobiliteit, 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.9.1 lage parkeernorm, 2.10.1 Aantallen woningen en dichtheid, 2.10.4 Openbare ruimte, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
353 (vervolg)	In de plannen mis ik ook de aansluiting richting het zuiden. Bewoners van de nieuwe wijk wonen veel dichter bij winkelcentrum Kanaleneiland dan bij ‘de stad’. Het zou het drukke Utrechtse centrum én het economisch kwetsbare Kanaleneiland beide goed doen als de inwoners van de Merwedekanaalzone meer richting Kanaleneiland zouden gaan voor hun dagelijkse aankopen. Via de infrastructuur, incl OV, valt daar veel in te sturen. Denk ook aan een goede aansluiting met de sneltram. De MER laat maximaal 4000 extra woningen toe in deelgebied 5 (Merwede), naast de huidige 1250 woningen in de Max, Lux en Pax torens. Dat is, op dat kleine stukje grond, al meer dan in heel Rivierenwijk! De parkeernorm van 0,3 is op zich prachtig vooruitstrevend. Minder autogebruik is goed voor het klimaat. Maar deze wijk in de Merwedekanaalzone staat niet op zich. Met deze krappe woningmarkt hebben woningzoekenden weinig keuze. Er zijn altijd mensen die écht een auto nodig hebben, bijvoorbeeld omdat hun werk slecht bereikbaar is, of omdat zij op momenten werken dat het openbaar vervoer niet beschikbaar is. Een aanbod van deelauto’s klinkt fantastisch, maar zullen deze toereikend zijn voor al het woonwerkverkeer? De Merwedekanaalzone heeft ambitieuze doelen en het is een prachtig streven om te proberen of die gaan werken. Alleen mag dit niet gebeuren over de ruggen van de inwoners van een andere wijk. Zij plukken er de zure vruchten van wanneer er duizenden extra fietsers door hun wijkje gaan. Wanneer het enige rustige stukje groen uit hun wijk aangetast wordt. Wanneer hun parkeerplaatsen ingepikt worden door de bewoners van de ‘overkant’. Kortom: wanneer het woonplezier van de Rivierenwijker verdwijnt dankzij duizenden passanten uit de Merwedekanaalzone. Ik pleit daarom voor het volgende: > Geen extra bruggen over het Merwedekanaal > Verbeter in de huidige plannen de OV-mogelijkheden en de aansluiting richting het Zuiden (Kanaleneiland) > Heroverweeg de té ambitieuze parkeernorm van 1 parkeerplaats per 3 woningen > Heroverweeg het geplande aantal woningen Natuurlijk is het belangrijk dat er voldoende mensen een woning kunnen vinden in Utrecht. Maar vergeet alstublieft ook de bestaande inwoners niet. Zo bouw je geen bruggen!	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
354	Koninklijke BLN-Schuttevaer heeft kennis genomen van de “Omgevingsvisie Merwedekanaalzone”. Koninklijke BLN-Schuttevaer behartigt namens de vaarweggebruikers de vaarwegbelangen op het gebied van nautisch-technische zaken en de infrastructuur. De plannen hebben wij vooral onderzocht op de gevolgen voor de scheepvaart en geven ons aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen. De Merwedekanaalzone is door de gemeente Utrecht aangewezen als binnenstedelijke ontwikkellocatie. De gemeente wil de bouw van maximaal 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone mogelijk maken en dat vraagt aanpassingen in de infrastructuur. In het plangebied bevinden zich een aantal beweegbare bruggen. Wij vinden het belangrijk dat deze bruggen in de toekomst beweegbaar blijven en het gebied voor scheepvaart toegankelijk. U beschrijft op pagina 20 van de “variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone”, het belang van beweegbare bruggen voor scheepvaart, maar niet dat dit een harde randvoorwaarde is voor het brugontwerp. Wij zouden dat graag alsnog gegarandeerd zien. Utrecht staat bekend als een gemeente die tot in de haarvaten gebruik maakt van vervoer over water om de stad te ontlasten en de CO_2 uitstoot te minimaliseren. De kansen van vervoer over water, nu en in te toekomst, voor de staddistributie van Utrecht zijn groot. Het ontlast het verkeer in de binnenstad en is milieuvriendelijk. Bruggen worden gebouwd voor 100 jaar dat vergt vooruitkijken en een “no regret” maatregel. Vaste bruggen bouwen is gezien de ontwikkeling die de stadslogistiek doormaakt zeer onverstandig. Wanneer gekozen zou worden voor vaste bruggen wordt beroepsvaart en recreatievaart op het Merwede Kanaal geheel onmogelijk. Ook als er momenteel minder vervoer over het kanaal plaatsvindt, is dat geen argument voor devaluering, de situatie kan in de toekomst immers heel anders zijn. Zo kan bijvoorbeeld tijdens de ontwikkeling van het gebied de bouwstoffen over water aangevoerd worden. Bij gefixeerde bruggen kunnen de woonschepen in het gebied niet meer van hun plaats en dan zijn periodieke werfbezoeken niet langer mogelijk, dat vergroot het risico op zinken of lekkage bij deze schepen. Elke brug vormt een hindernis voor scheepvaart, we pleiten daarom voor een variant met zo min mogelijk bruggen over het kanaal. Daarnaast pleiten wij ervoor de bruggen op voldoende hoogte aan te leggen, waarbij minimale doorvaarthoogte van de Socratesbrug (basculebrug) het uitgangspunt moet zijn. Uiteraard gaan wij er van uit dat de nieuwe bruggen onbeperkte hoogte krijgen in geopende stand. Wij hopen en vertrouwen erop dat u bij de vaststelling van de definitieve plannen in voldoende mate rekening zult houden met onze wensen en die van een duurzaam en bereikbaar Utrecht. Wij verzoeken u ons van uw aanpassingen, naar aanleiding van onze inspraakreactie, in kennis te stellen en zouden wij graag betrokken worden bij het vervolg van dit project.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.2.3 Historische schepen Parkhaven en rondvaartboten.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
355	Inleiding De stad Utrecht heeft zich voor een uitdagende opgave gesteld. De Merwedekanaalzone moet ontwikkeld worden tot een levendige stadswijk, met een hoge duurzaamheidsambitie en zeer hoge bebouwingsdichtheid. Tegelijkertijd wil Utrecht vormgeven aan gezond stedelijk leven, ook in deze nieuwe stadswijk. Met belangstelling hebben we de documenten bestudeerd. Als aanspreekpunt voor de Utrechtse sport en belangenbehartiger van breedtesport en topsport, willen wij graag een reactie geven op de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 en het Voorlopig Stedenbouwkundig ontwerp deelgebied 5 Merwedekanaalzone. We kijken daarbij met de bril van het stimuleren van sporten en bewegen, georganiseerd en ongeorganiseerd, in het gebied of op aanvaardbare afstand. We zien sporten en bewegen als noodzakelijk ingrediënt voor gezond stedelijk leven. In de omgevingsvisie worden de kaders voor de deelgebieden uiteengezet. Het minimaliseren van het autoverkeer in het gebied, biedt mogelijkheden voor een inrichting, waar de voetganger en de fietsers centraal staat. In theorie biedt dit mogelijkheden voor een beweegvriendelijke woonomgeving, met veel aanleidingen om te bewegen, te voet en met de fiets. Echter, de bebouwingsdichtheden waar in het voorlopig stedenbouwkundig ontwerp van deelgebied 5 voor gekozen is, roept het beeld op van een openbare ruimte die voornamelijk zal functioneren als verkeersruimte, waar stromen voetgangers en fietser zich met moeite langs elkaar wurmen. We dagen de gemeente en de ontwikkelaars uit om samen te onderzoeken of de plannen een leefbare stadswijk gaan opleveren. Het beoogd woningaantal is maximaal 10.000, met maximaal 6000 woningen in deelgebied 5. Afspraak is om te monitoren of het niet onaanvaardbare hinder voor de omliggende wijken oplevert. Maar wat betekent deze dichtheid voor de leefbaarheid van de toekomstige bewoners van de nieuwe stadswijk? Door de auto extreem terug te dringen, en tegelijk in hoge dichtheid te bouwen, is er nog geen garantie dat de langzaam verkeersstromen goed passen in het nieuw te ontwikkelen gebied. En of er nog genoeg ruimte over blijft om te spelen, een balletje te trappen of te skaten. Er zijn nog geen normen ontwikkeld in Nederland die de maximale bebouwingsdichtheid in autovrije wijken kunnen vaststellen. In de omgevingsvisie is een Floor Space Index (FSI) van 3 als maximum benoemd. Er zijn echter geen berekeningen zichtbaar gemaakt van het totale deelgebied 5. Wel is in de spelregels te lezen dat de bouwblokken een FSI tussen de 4,2 en 5,5 zullen kennen. De gemeente Ouder-Amstel heeft een studie laten verrichten naar een evenwichtige dichtheid. De referenties uit Amsterdam kennen een FSI die ruim onder de 3 liggen. Alleen een woongebied op de Zuidas kent een vergelijkbare FSI. Wij hebben sterke twijfels of de norm van 3% voor sport en spelen in de openbare ruimte wordt gehaald. Te weinig ruimte voor sport In de omgevingsvisie Merwedekanaalzone (concept 17 december 2019, p. 115) staat: Met de groei van het aantal inwoners moet in het westen van de stad rekening worden gehouden met een behoefte aan een extra sporthal, twee hockeyvelden, voor voetbal een extra trainingsveld en op termijn mogelijk ook extra wedstrijdvelden. In de Merwedekanaalzone wordt een sporthal gerealiseerd. Voor extra sportvelden is in Utrecht Zuidwest nog geen ruimte gevonden, zowel fysiek als financieel. Graag zoeken wij samen met de gemeente en grondontwikkelaars naar mogelijkheden om geld te reserveren uit het grondexploitatiebudget om via deze weg de aanleg van extra sportvelden te realiseren binnen de wijk Merwede of binnen een straal van 1 à 2 kilometer. Door de toenemend aantal bewoners in Merwede komt er meer druk op sportverenigingen die vaak nu al wachtlijsten hebben, zoals Omnivereniging Zwaluwen en TC Domstad. Dit houdt in dat nieuwe bewoners van Merwede die deze sporten willen uitoefenen genoodzaakt zijn veel verder te reizen. Daarnaast zijn voor bestaande sportvoorzieningen, zoals Skatepark Utrecht, Stadsbrug, Sterk en Diedom nog geen plek gevonden binnen het huidige gebied.	Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord. Met de bewoners, bedrijven, gebruikers en initiatieven in het gebied heeft de gemeente persoonlijk contact over specifieke zaken zoals inpassing, bereikbaarheid en bedrijfsvoering.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
355 (vervolg)	De voorgestelde inrichting van de Kanaalweg met extra bruggen voor het stimuleren van het langzaam verkeer zorgt voor extra obstakels voor de roeiers op het Merwedekanaal. In combinatie met de wens om ander watergebruik te stimuleren, zoals zwemmen en suppen wordt het voor de roeisport onmogelijk om hier nog op een veilige manier hun sport te beoefenen. Als de kaders van de omgevingsvisie niet worden aangepast ten gunste van de roeisport, dan is dit het einde voor de 140 jaar oude Utrechtse roeisport. De Kanaalweg is nu een hoofdfietsroute waar meer druk op gaat ontstaat door het toenemend aantal bewoners. De vraag is hoe omgegaan wordt met deze hoge druk in combinatie met verschillende gebruikers zoals fietsen, snelfietsen en overige gebruikers zoals skateboarders en skeeleraars. De Kanaalweg is het coachpad voor de roeisport. Als de toenemende verkeersstromen en het diverse gebruik niet goed gemanaged worden, wordt het voor de coaches onveilig om roeiers te coachen op het kanaal. Zonder coaches kunnen jeugdroeiers en wedstrijdroeiers hun sport niet meer beoefenen. Te weinig ruimte voor spelen en bewegen In het Voorlopig ontwerp Stedenbouwkundig plan Merwede p.87 Merwede komen ook ‘formele speelplekken’ waarbij geldt dat we deze zo groen mogelijk inrichten en ruimte bieden voor initiatieven van de toekomstige bewoners. Om het Merwedepark en de pleinen geschikt te maken voor de jongsten en open te houden voor ontmoeting en groen worden de plekken voor oudere kinderen niet enkel in de wijk, maar ook in Park ranswijk gerealiseerd waar meer ruimte is voor grote speelplekken op afstand van woningen. Zoals nu in de plannen staat beschreven is er erg weinig ruimte over in het Sport Merwedepark voor toekomstige initiatieven voor sport en bewegen in de openbare ruimte. Het is nog onduidelijk wat deze ‘formele speelplekken’ inhouden en wat hierbij de mogelijkheden zijn. Verder is ook onduidelijk wat er in Merwede en Park Transwijk wordt gerealiseerd qua sport-, speel-, en beweegvoorzieningen. Het is belangrijk om in dit gebied een grotere variëteit aan sport-, speel-, en beweegvoorzieningen te creëren dan alleen fietsen, wandelen en hardlopen. Denk hierbij aan voetbalveldjes, basketbalvelden, calisthenics, pumptracks, etc. Het is goed om deze voorzieningen vroegtijdig mee te nemen in de plannen, zowel fysiek als financieel. Advies Kies voor een meer ontspannen woningbouwprogramma met meer ruimte voor sportvelden en sport- en speelvoorzieningen in de openbare ruimte. En pas de plannen aan om de roeisport voor Utrecht te behouden. SportUtrecht denkt graag mee over een betere invulling van de plannen, ook als het gaat om (meer) dubbel grondgebruik om meer sportaccommodaties in te kunnen passen in de binnenstedelijke plannen.	
356	Ik maak me zorgen over de plannen van de gemeente.	Specifiek antwoord: Dank voor uw inspraakreactie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
357	De Utrechtse roeiverenigingen hebben kennis genomen van de plannen van de gemeente Utrecht met betrekking tot de Merwedekanaalzone. Meer specifiek gaat het om de omgevingsvisie deel 2 en het stedenbouwkundig plan Merwede. In deze brief reageren wij op deze plannen. We doen dat door allereerst uit te leggen wat roeien in Utrecht betekent. Daarna reageren wij op de omgevingsvisie deel 2. Eerst in algemene zin en daarna op de voor het roeien cruciale onderdelen daarvan: Merwedepark, Merwedekanaal en extra bruggen. We hebben een aantal vragen ter verheldering van de voorgestelde plannen en kaders van de omgevingsvisie, die we in een aparte paragraaf toevoegen. Tot slot eindigen we met een reactie op het stedenbouwkundig plan Merwede. We proberen daar zo min mogelijk in herhaling te vallen. Wij willen u alvast meegeven dat wij ook bij uitvoering van de voorliggende omgevingsvisie een toekomst zien voor het roeien in Utrecht, maar dat de kern van onze activiteiten dan elders plaats zal moeten vinden – en dat kunnen wij niet zonder een bijdrage van de gemeente realiseren. Roeien in Utrecht Al bijna 140 jaar maakt de roeisport onderdeel uit van Utrecht. Ruim 2.500 Utrechters sporten bij een van de drie Utrechtse roeiverenigingen. De roeisport is voor jong tot oud. Kinderen kunnen vanaf 10 jaar gaan roeien bij Viking. Studenten melden zich aan bij Orca en Triton en volwassenen/niet studenten roeien weer bij Viking. Viking heeft leden van 80 jaar die nog wekelijks in de roeiboot stappen; dat is pas een leven lang fit! De roeisport is een bijzondere sport. Op openbaar water gaan breedtesport, wedstrijdsport en topsport hand in hand. 1 Deze groep heet in de roeisport veteranen. Voor de leesbaarheid van deze brief en bijlage 2 noemen we deze groep: volwassenen. Er zijn vier groepen roeiers: jeugd, recreanten, competitieve roeiers en topsporters. · De jeugdroeiers zijn tussen de 10 en 18 jaar oud. Ongeveer twee derde van hen roeit recreatief/competitief en traint 1-4 keer per week op het Merwedekanaal. Ongeveer een derde ontwikkelt naar topsport en roeit 4-6 keer per week op het Merwedekanaal. Zij doen mee aan de Nederlandse en Europese kampioenschappen. · De recreanten en competitieve roeiers vormen de grootste groep van de Utrechtse verenigingen. Deze twee groepen samen zijn goed voor ruim 2.200 roeiers. Het verschil tussen deze twee groepen is vooral te zien in het aantal maal dat zij per week op het water te vinden zijn. De recreanten (47%) roeien 1-2 keer per week, hebben meestal geen coach bij zich en roeien om fit te blijven en te genieten van het mooie Utrechtse water. De recreanten roeien niet alleen op het Merwedekanaal, maar ook op de Vaartsche Rijn, de singels, Kromme Rijn en Vecht. De competitieve roeiers (40%) zitten 2-4 keer per week op het water en trainen voor wedstrijden in binnen- en buitenland. Zij kunnen voor hun trainingen alleen terecht op het Merwedekanaal. · De topsporters vormen de kleinste groep (10%), maar zijn een belangrijke kweekvijver voor het nationale team (Team-NL). Deze roeiers trainen 6-9 keer per week voor wedstrijden in binnen- en buitenland; van nationaal tot Olympisch niveau. Om dit niveau te bereiken moeten zij nu al uitwijken naar de tijdelijke locatie in Vianen.	Zie de paragraaf 2.8.2.1 Roeiers Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord. Met de bewoners, bedrijven, gebruikers en initiatieven in het gebied heeft de gemeente persoonlijk contact over specifieke zaken zoals inpassing, bereikbaarheid en bedrijfsvoering.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
357 (vervolg)	De Utrechtse roeisituatie is uniek. Nergens in Nederland roeien er zo veel mensen op zo weinig water (zie brief KNRB d.d. 15-10-2015, bijlage 1). Er kunnen daarom al jaren geen roeiers meer bij. Bij Viking is de wachttijd voor kinderen die willen roeien bijna twee jaar en Orca en Triton wijzen elk jaar meer dan 50% van hun aanmeldingen af: zij moeten elk jaar ruim 600 studentensporters teleurstellen. De drie roeiverenigingen zouden dus aan nog veel meer Utrechters een plekje kunnen bieden, als er meer en beter bevaarbaar water zou zijn. Voor meer informatie over het roeien in Utrecht verwijzen we naar de factsheet “de roeisport in De omgevingsvisie en de sport: onverenigbare ambities De plannen voor de groei van de stad Utrecht en de rol van de Merwedekanaalzone daarin zijn groot. Utrecht blijft zich ontwikkelen en de ruimte die in de stad beschikbaar is zullen we met elkaar moeten delen. Wij constateren echter dat de ambities in de Merwedekanaalzone tegenstrijdig zijn. Onder meer voor het roeien en het gebruik van het Merwedekanaal en het Merwedepark, dat als groene zone tussen de bebouwing en het water komt te liggen. De omgevingsvisie is duidelijk: “het Merwedekanaal is geen exclusief domein voor één groep gebruikers”. De gemeente zet in op meervoudig gebruik voor bestaande en nieuwe vormen van watergebruik. “Wel moet voorkomen worden dat het Merwedekanaal sluipenderwijs ongeschikt wordt als trainingswater voor het roeien”. (p. 42, omgevingsvisie deel 2) Deze twee stellingen zijn niet met elkaar te verenigen. Als de huidige kaders (p. 125, omgevingsvisie deel 2) niet worden aangepast ten gunste van de Utrechtse roeisport, dan is de roeisport binnen vijf jaar gemarginaliseerd. Het competitieve roeien en de topsport (jeugd, studenten en volwassenen) zijn dan niet meer mogelijk. Er is dan alleen nog ruimte voor langzaam varende, gestuurde boten die recreatief zonder coach op een mooie dag door de stad varen. Zo’n 2.000 Utrechters kunnen dan hun sport niet meer beoefenen in hun stad. Dat brengt ons op onze eerste vraag: Accepteert de gemeenteraad dat de plannen voor de Merwedekanaalzone een einde maken aan de roeisport in Utrecht? Nog een voorbeeld van een tegenstrijdigheid. “Hier realiseren we de komende jaren een duurzaam, gezond en aantrekkelijk hoogstedelijk woon- en werkgebied.” De ontwikkeling biedt “belangrijke kansen voor de bewoners en gebruikers van dit nieuwe en bijzondere woon- en werkgebied”. De “openbare ruimte in de Merwedekanaalzone nodigt uit om elkaar te ontmoeten, te verblijven, te lopen en te sporten” (p. 7, 9 en 10 , omgevingsvisie deel 2). Dat het Merwedekanaal nu al een van de grootste sportlocaties van de stad is, wordt hier vergeten. Met de huidige kaders wordt de potentie van het kanaal als sportlocatie juist veel kleiner. Naar ons idee is dit een gemiste kans. Is de gemeenteraad bereid om samen met de roeiverenigingen plannen te maken voor het beter benutten van het Merwedekanaal als sportlocatie en de kaders die de omgevingsvisie deel 2 stelt daarop aan te passen? Merwedepark Parallel aan het Merwedekanaal komt het Merwedepark. Een groene strook zonder auto’s die “bij uitstek geschikt is om te lopen, fietsen, skaten, wandelen, joggen of gewoon te verblijven”. “Het karakter van de huidige doorgaande fietsroute brengen we meer met deze nieuwe functies in evenwicht”. Daarom worden alternatieve routes aangeboden. “Toch zal het op deze doorfietsroute drukker zijn dan nu, met name in de spits”.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
357 (vervolg)	Het feitelijke kader is als volgt: “Langs het Merwedekanaal wordt de fietsroute gecombineerd met ander gebruik, zoals recreatie”. (p. 41, omgevingsvisie deel 2) De Kanaalweg is naast een belangrijke fietsroute ook het (enige) fietspad voor de roeicoaches. De coach geeft de roeiers aanwijzingen voor het verbeteren van hun roeien, maar vervult ook een belangrijke rol in het toezicht houden op de veiligheid van de roeiers op het water. Jeugdroeien is zonder coach zelfs onmogelijk. Jeugdroeiers zonder toezicht op het water is onverantwoord. Zonder ‘coachpad’ kan een groot deel van het roeien niet meer plaatsvinden. Het betreft het jeugdroeien, het competitieve roeien en topsport. Het competitieve roeien is de basis voor het studentenroeien en ook een deel van de leden die bij Viking roeien zijn competitieve roeiers. De geschiktheid van de oever voor coachen is dus voor veel roeiers net zo belangrijk als de geschiktheid van het water waarop geroeid wordt. Dit wordt vaak over het hoofd gezien. Is de gemeenteraad zich ervan bewust dat de roeisport niet zonder een coachpad kan? De omgevingsvisie deel 2 biedt onzes inziens onvoldoende kaders om het coachen van de roeiers te garanderen. De grootste knelpunten zijn: ● het gemengde gebruik, waardoor de veiligheid van de diverse gebruikers op de oever in het geding komt (door verschillende snelheden, onoverzichtelijke situaties, onverwachte bewegingen); ● kruisingen, waardoor coaches niet door kunnen fietsen en zij de roeiers uit het oog verliezen; ● verblijfsfunctie aan de waterzijde, waarvoor mensen de Kanaalweg moeten oversteken, waardoor de coaches hun aandacht moeten verdelen en vanwege de afstand tot het water de roeiers niet meer goed kunnen begeleiden; ● toenemend gebruik door bewoners uit de nieuwe wijken, waardoor doorfietsen en zicht houden op het water onmogelijk worden gemaakt. Is de gemeenteraad bereid om de kaders ten aanzien van het Merwedepark op onderstaande wijze aan te scherpen zodat het coachen van de roeiers op het Merwedekanaal mogelijk blijft? ● Fietspad strak en dicht langs het water (zonder bochten, 2-4 meter van het water); ● Continu zicht op het water (geen bomen en struiken); ● Apart pad voor (snelle) fietsers, gescheiden van paden voor overig gebruik; ● Geen gelijkvloerse kruisingen (links én rechts); ● Onderdoorgangen bij bruggen; ● Oever als waterkering (zoals het nu is, geen vlonders, strandjes, waterplanten of een slingerende oever). Ook maken de verenigingen zich zorgen over de waterpartijen die worden voorzien in de plannen (p. 149, omgevingsvisie deel 2). Met een open verbinding met het Merwedekanaal zullen die leiden tot een toename van kruisend verkeer op het water, wat flinke veiligheidsrisico’s met zich meebrengt. Is de gemeenteraad bereid om als kader op te nemen dat de waterpartijen met recreatieve functie geen open/bevaarbare verbinding hebben met het Merwedekanaal? Merwedekanaal Betekenis Merwedekanaal voor het roeien Het Merwedekanaal is het enige trainingswater voor de roeisport in Utrecht. Zoals eerder aangegeven is de Utrechtse situatie in deze uniek. Het Merwedekanaal voldoet in de huidige vorm al niet aan de kaders die de KNRB aan roeiaccommodaties stelt (zie brief KNRB d.d. 15-10-2015, bijlage 1). Door onderlinge afspraken, trainingskampen elders, uitwijk naar Vianen2, afstemming met de overige gebruikers en door een ledenstop in te voeren is er een situatie gecreëerd waarin de roeisport op dit moment uitgeoefend kan worden.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
357 (vervolg)	Ander recreatief gebruik Met name motorbootjes van eigenaren uit de buurt zijn op het Merwedekanaal te vinden. Pleziervaart heeft als hoofdroute de Vaartsche Rijn en komt zelden op het Merwedekanaal (zij kunnen de Muntbrug niet passeren en ook de beweegbare bruggen worden niet op vaste tijden geopend). Kano's en 'suppers' zijn er zelden. Een groot probleem vormen de zwemmers. 2 Sinds 2018 hebben Orca en Triton in Vianen, op eigen kosten, een tijdelijke trainingsaccommodatie gebouwd. Helaas is er in de gemeente Vianen geen permanente locatie beschikbaar voor het roeien. Bovendien staan de financiële middelen van de roeiverenigingen het niet toe om eigen grond aan te kopen en hier een accommodatie te realiseren. De roeiverenigingen stellen zich verder op het standpunt, dat het 'uitplaatsen' van een deel van hun activiteiten alleen te realiseren is met een financiële vergoeding van de gemeente Utrecht. In 2019 is de gemeente de roeiverenigingen met € 50.000 euro tegemoet gekomen om de gevolgen van de afsluiting van de Mandela-brug te verzachten. Samen met € 100.000 eigen bijdrage van de roeiverenigingen kan het wedstrijdseizoen 2020 – onder voorbehoud dat er voor 1 april 2020 een nieuwe locatie gevonden wordt – in Vianen worden afgemaakt. De kosten voor een permanente roeiloods voor alle topsporters tellen op tot een veelvoud van deze bedragen. De laatste jaren neemt het zwemmen in het Merwedekanaal enorm toe. Dit voorziet in een behoefte voor de stad en haar inwoners, maar is ontzettend gevaarlijk in combinatie met de roeisport. Zwemmen in de vaarweg (en dat is praktisch het hele kanaal), havens en sluizen en het springen van bruggen zijn verboden, maar de gemeente heeft zich ondanks dit verbod uitgesproken vóór zwemmen in het Merwedekanaal. Noch gemeente noch Rijkswaterstaat is bereid tot handhaving. In de zomer van 2018 vond een ongeluk plaats tussen een 'brugspringer' en een roeiboot, waarbij gelukkig geen ernstige letselschade werd opgelopen. Wel was een roeiboot in tweeën. De Utrechtse roeiverenigingen prijzen zich gelukkig dat zich tot op heden geen ernstige ongelukken hebben voorgedaan. We houden echter ons hart vast, elke keer als het kwik oploopt. Omdat het Merwedekanaal al zo kort is en omdat het zwemmen overal gebeurt, is het vermijden van de locaties waar mensen zijn gaan zwemmen geen optie. Roeien en ander gebruik gaan nu al moeizaam samen. Dat er op het smalle en korte Merwedekanaal toch door meer dan 2.600 Utrechters geroeid kan worden komt vooral omdat er betrekkelijk weinig overig gebruik is. In de wintermaanden hebben de roeiers het rijk nagenoeg alleen. Maar zodra de temperaturen stijgen en de avonden langer worden, neemt de drukte toe. Gevolg van de kaders in de omgevingsvisie, deel 2 De gemeente wenst in de omgevingsvisie dat het Merwedekanaal meer voor waterrecreatie gebruikt wordt. De gemeente spreekt expliciet over nieuwe vormen van recreatie, zoals zwemmen en suppen. In onze ogen ontstaan hierdoor in de toekomst levensgevaarlijke situaties. (Sport)roeien gaat niet samen met deze vormen van recreatief watergebruik. De snelheidsverschillen zijn zo groot, dat het levensgevaarlijk is. Het ongeluk uit de zomer van 2018 is hiervoor illustratief: het scheelde letterlijk een haartje of er was wél persoonlijk letsel geweest. Het water is te smal om elkaar te ontwijken en te kort om elke vorm van recreatie zijn eigen 'zone' te geven. Dat allemaal bij elkaar is niet te combineren. Als oplossing hiervoor schetst de gemeente zonering in tijd en ruimte. De voorbeelden zijn een druppel op de gloeiende plaat. De Utrechtse roeiers zijn immers ook gewoon inwoners die overdag naar school gaan, in de collegebanken zitten en aan het werk zijn. Iedereen wil het kanaal op hetzelfde moment gebruiken, namelijk 's middags na schooltijd, 's avonds na werktijd en in de weekenden. Nu al verdelen de roeiverenigingen de ploegen zoveel mogelijk binnen deze beschikbare tijden. Dus alleen een dagdeel 'mogen' roeien lost niks op, het maakt de drukste alleen maar groter terwijl er per saldo minder gelegenheid is om te roeien.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
357 (vervolg)	Kortom, de omgevingsvisie stelt onvoldoende kaders om de roeisport op het Merwedekanaal mogelijk te houden. Is de gemeenteraad bereid de huidige situatie voor de roeisport niet te laten verslechteren en een “stand still” in te stellen voor het Merwedekanaal? Zwemmogelijkheden in de nieuw te bebouwen gebieden in de Merwedekanaalzone (en elders in Utrecht), dus buiten het Merwedekanaal, juichen wij zeer toe. En wij verzoeken het college om van handhaving van het thans geldende zwemverbod serieus werk te maken. Hoe denkt de gemeenteraad het gebruik van het Merwedekanaal onder de in de omgevingsvisie genoemde gebruikersgroepen te verdelen en een eventuele zonering in tijd en ruimte te gaan handhaven? Bruggen Reeds veelbesproken zijn de plannen voor vijf nieuwe bruggen over het Merwedekanaal. In oktober 2019 zijn we met de andere gebruikers en de bewoners van Rivierenwijk reeds in actie gekomen tegen de komst van deze bruggen. Wij zijn in het algemeen tegen de bruggen omdat: ● Een brug het zicht op het water vermindert, zowel vanaf de oever als vanaf het water; ● Roeiers elkaar niet goed kunnen inhalen bij bruggen; ● Er (extra) kruisend verkeer komt op het coachpad; ● Bruggen fungeren als duikplank voor zwemmers; ● Er woonboten moeten worden verplaatst, waar ze elders mogelijk de vaarweg versmallen; ● Er geen plek is voor boten die moeten wachten totdat een brug open gaat; ● De aanleg/bouwfase tot enorme hinder voor het roeien leidt en het beschikbare roeiwater in deze fase ernstig wordt beperkt. Daarnaast geldt dat de gemeente in de omgevingsvisie geen eenduidige eisen stelt aan de uitvoering van de bruggen. Er valt ontzettend veel te zeggen over de studie die ten grondslag ligt aan het plan voor de vijf bruggen. Kort samengevat is onze conclusie over de studie: “wij van WC-eend, adviseren WC-eend”. De studie is vooringenomen, niet te toetsen, willekeurig en onvolledig. De kaders zijn zodanig gesteld dat de uitkomst alleen maar past bij het wensbeeld. Er is niet gekeken naar de impact van de bruggen op het gebruik van het kanaal, en niet naar de impact op de reeds bestaande wijken aan de oostzijde van het kanaal. Er wordt een samenvattend bolletjes schema gepresenteerd met alle voordelen en waarom de bruggen zo belangrijk zijn. Belangrijke criteria ontbreken echter: er is vanaf het land gedacht. Veiligheid op het water is bijvoorbeeld niet meegenomen. Net zo min als het effect van de bruggen op het gebruik van het Merwedekanaal voor de roeisport. Risicolocaties Nu al zijn er relatief veel bruggen over het Merwedekanaal (zie ook opmerking hierover in de brief van de KNRB d.d. 15-10-2015, bijlage 1). Doordat de roeiverenigingen onderlinge afspraken hebben gemaakt over het passeren van deze bruggen, wordt een deel van de hinder en risico’s verkleind. Desondanks zijn er in de huidige situatie al veel risicovolle locaties op de kaart in te tekenen: ● Bijvoorbeeld de Balijebrug, met maar één bruggat en in een bocht, waardoor roeiers op elkaar moeten wachten en richting de roeiverenigingen niet goed kunnen zien wat er achter de brug aan komt. De plannen voor het haventje op het perceel Wilhelminawerf (thans Kanaalweg 59) maken deze locatie nog risicovoller. ● Ook een risicoplek is de aftakking van de Vaartsche Rijn, omdat daar veel doorgaande pleziervaart het Merwedekanaal op vaart, vaak in colonne omdat ze hebben moeten wachten voor de bruggen en met te hoge snelheid omdat zij snel naar de Noordersluis willen varen. ● De Mandelabrug aan de zijde van Veilinghaven is ook een risicoplek. De bruggaten zijn relatief smal en het is hier lastig manoeuvreren doordat deze brug met een bocht moet worden aangevaren. En dan kan er ook nog verkeer uit de haven komen. De verbreding van de brug en het plan voor de expeditiebrug van de Jaarbeurs er vlak naast, maken dat er een lange smalle tunnel ontstaat waardoor passeren van deze brug gevaarlijker wordt, met meer kans op aanvaringen met de brug. ● Tot slot de locatie ter hoogte van de Overijssellaan, omdat daar alle roeiboten vertrekken en aanleggen, naast doorgaande pleziervaart en de aanlegsteigers van de boten van de zeeverkenners.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
357 (vervolg)	Twee van de voorgestelde bruggen komen te liggen op plekken die nu al extra risicovol zijn, namelijk de brug bij het Heycopplantsoen (deelgebied 4) en de brug bij de Overijssellaan (deelgebied 6). De brug in deelgebied 4 komt in een bocht, wat het zicht nog meer verslechtert, en ligt dicht tegen de bestaande bruggen met hun huidige complexe situatie aan (Mandelabrug en Balijebrug). De brug in deelgebied 6 ligt op de plek waar nu al het meeste activiteit op het Merwedekanaal is. De twee bruggen in deelgebied 5 doorkruisen het enige rechte stuk trainingswater en daarmee het enige stuk trainingswater waar de roeiers elkaar zonder in te houden kunnen inhalen. Deze bruggen gaan de goede doorvaart belemmeren, omdat het zicht verslechtert en boten elkaar (zeker als er met een middenpijler wordt gewerkt) niet meer in kunnen halen. Voor de illustratie van bovenstaande verwijzen we naar de plaatjes in de factsheet (bijlage 2). Roeien onvoldoende meegenomen in de bruggenstudie Tot slot merken wij op dat zowel de omgevingsvisie als de bruggenstudie (bijlage 1.4 bij omgevingsvisie deel 2) spreken over wensen van de roeiers, terwijl de roeiverenigingen in het kader van de visie en bruggenstudie niet zijn gevraagd naar hun eisen en wensen. Wij zijn dan ook benieuwd waarop het onderzoeksbureau en de gemeente hun kennis over onze wensen en eisen baseren. Wij menen dat dit voldoende zegt over het doel van het onderzoek: het onderbouwen van de wens voor zoveel mogelijk bruggen. In de omgevingsvisie wordt selectief verwezen naar het handboek sportaccommodaties van de KNRB. De adviezen die daarin zijn opgenomen kunnen niet worden toegepast op de Utrechtse situatie (zie ook de separate reactie van de KNRB op de huidige plannen). Er is in de Utrechtse situatie geen plaats voor extra bruggen en al helemaal niet voor bruggen zonder vrije overspanning. Ten aanzien van de plannen voor de extra bruggen hebben wij de volgende vragen: ● Is de gemeenteraad bereid om een nieuw onderzoek in te stellen naar de noodzaak van de bruggen, waarbij een second opinion op het gebruikte verkeersmodel onderdeel uit maakt van de studie en de impact van de bruggen op het gebruik van het Merwedekanaal, in het bijzonder door de roeiers, serieus wordt onderzocht en onderdeel uitmaakt van het afwegingskader dat het aantal bruggen bepaalt? En is de gemeenteraad bereid om totdat de uitkomsten van deze nieuwe studie bekend zijn, niet te beslissen over de nu voorliggende omgevingsvisie, deel 2 en het stedenbouwkundig plan Merwede? ● Waarom is in de monitoring die de gemeente voorstelt (p. 12 en p. 178, omgevingsvisie deel 2) niet opgenomen dat de impact op het trainingswater van de roeiverenigingen wordt gemonitord? Is de gemeenteraad bereid om deze impact alsnog op te nemen in de monitoring en een nulmeting uit te voeren? ● Is de gemeenteraad bereid om besluitvorming over eventuele extra bruggen uit te stellen totdat de woningbouwplannen gerealiseerd zijn en meer zicht is op de behoefte aan extra bruggen? ● Is de gemeenteraad bereid om besluitvorming over eventuele extra bruggen uit te stellen totdat er een alternatief is voor het verdwijnen van het Merwedekanaal als trainingswater voor de roeisport? ● Is de gemeenteraad bereid om bruggen uit de omgevingsvisie te schrappen ten gunste van de kwaliteit van het Merwedekanaal als enig beschikbare roeiwater in de gemeente Utrecht? ● En tenslotte: waarom heeft de gemeenteraad geen fietstunnels als oost-westverbinding overwogen?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
357 (vervolg)	Bouwfase Als er een kader komt met goede waarborgen voor de Utrechtse roeisport, dan blijft nog één hindernis over, namelijk de bouwfase. De omgevingsvisie spreekt van een “langdurige wissel van de bouwactiviteiten op de leefbaarheid en bereikbaarheid van dit deel van de stad” en heeft een “gefaseerde ontwikkeling” voor ogen (p. 147 en p. 177, omgevingsvisie deel 2). De werkzaamheden die momenteel aan de Nelson Mandelabrug worden uitgevoerd leren dat de bouwfase een enorme impact heeft op de roeisport. Er is meer dan een jaar lang geen coachpad beschikbaar, waardoor een groot deel van de roeiers eerder moet keren en het trainingswater bijna gehalveerd wordt. Daarnaast zorgen de werkzaamheden aan de brug en onderdoorgang er voor dat roeiers die zonder coach door kunnen, een langere tijd niet (veilig) onder de brug door kunnen. Door uit te wijken naar een tijdelijke locatie in Vianen, extra trainingskampen elders te organiseren en een ledenstop voor jeugdroeiers in te stellen hopen de roeiverenigingen de veiligheid van de roeiers voldoende te kunnen waarborgen. Dit gaat gepaard met hoge extra kosten3 en een verstoorde opbouw van het ledenbestand voor de verenigingen. De uitvoering van de plannen in de Merwedekanaalzone gaan een nog veel langere bouwfase kennen. Gedurende die fase op eigen kosten alternatieven financieren betekent het failliet van de verenigingen. Wij verzekeren u dat we hier niet overdrijven: veel kennis, kunde en expertise omtrent de roeisport zal verloren gaan omdat goede roeiers en coaches de verenigingen verlaten door de beperkingen op het water. Wij verwachten een sneeuwbal effect doordat kwaliteit de verenigingen verlaat en nieuwe mensen geen lid willen worden van verenigingen die met zulke grote roeibeperkingen te maken hebben. Daarnaast stokt bij Viking de doorstroom van onderop omdat meerdere jaren geen nieuwe jeugdleden kunnen worden toegelaten. De draagkracht van de verengingen zal in rap tempo dalen. Goede afspraken om de periodes met hinder tot het minimum te beperken en afspraken over financiële compensatie zijn nodig om de roeisport niet in de bouwfase om zeep te helpen. Wij hebben in dit kader de volgende vragen voor de gemeenteraad: ● Is de gemeenteraad bereid om in de omgevingsvisie op te nemen dat er tijdens de uitvoering van de werkzaamheden langs het water altijd een fietspad voor de coaches beschikbaar moet zijn? ● Is de gemeenteraad bereid om in de omgevingsvisie op te nemen dat aannemers reeds in de fase van aanbesteden verplicht zijn om met de roeiverenigingen in gesprek te gaan en hun voorstellen zo op te stellen dat de roeiers op het water geen noemenswaardige hinder ondervinden van de uitvoering van de werkzaamheden, ook al leidt dit tot hogere uitvoeringskosten? (onder geen noemenswaardige hinder verstaan wij hooguit enkele weken of hooguit twee weekenden per kalenderjaar afsluiting van de doorvaart) ● Is de gemeenteraad bereid om een compensatieregeling voor de roeiverenigingen te treffen waardoor de verenigingen de extra maatregelen kunnen financieren die zij moeten nemen om de roeisport gedurende de uitvoering van de werkzaamheden doorgang te laten vinden? 3 Zie voor nadere toelichting de voetnoot op pagina 4 van deze brief.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
357 (vervolg)	Vragen over de Omgevingsvisie deel 2 Wij hebben de volgende vragen over het gebruik van begrippen, zinsneden en verwijzingen die u in de omgevingsvisie hanteert: 1. U schrijft: “Wat betreft de maatvoering van de bruggen passen we deze aan op de eisen die er zijn vanuit de gebruikers van het kanaal” (p. 20). Naar welke eisen verwijst u? 2. U schrijft: “Nieuwe [vormen van watergebruik] zijn zwemmen […]” (p. 42). Wij wijzen u er op dat zwemmen in het Merwedekanaal verboden is en nemen aan dat deze vorm van waterrecreatie per abuis in de omgevingsvisie is opgenomen. Kunt u dit bevestigen, en elke verwijzing naar een vermeende of gewenste zwemfunctie van het Merwedekanaal verwijderen? 3. Het Binnenvaart Politie Reglement (BPR) verbiedt het zwemmen in gedeelten van de vaarweg bestemd voor doorgaande scheepvaart. Kunt u aangeven: a. of u bekend met de inhoud van het BPR en ligging van de vaarweg in het Merwedekanaal in Utrecht? b. hoe u het BPR betrekt in uw overwegingen aangaande waterrecreatie, in het bijzonder zwemmen in het Merwedekanaal. 4. U schrijft: “Wel moet er worden voorkomen dat het Merwedekanaal sluipenderwijs ongeschikt wordt als trainingswater voor het roeien” (p. 42). Kunt u aangeven: a. wat u verstaat onder “ongeschikt als trainingswater voor het roeien”? b. of u ook wilt voorkomen dat het Merwedekanaal ineens ongeschikt wordt als trainingswater voor het roeien? c. wat u in dit geval beschouwt als “sluipenderwijs ongeschikt worden”? en d. hoe u dit “sluipenderwijs ongeschikt worden” gaat voorkomen? 5. De door u op pagina 43 aangehaalde normen van roeibond KNRB4 herkennen wij niet. Kunt u aangeven op welke bron u zich baseert? 6. U schrijft: “Tijdens de spits zorgt de groei in fietsverkeer voor een oncomfortabele druk op defietspaden in de omgeving van de Merwedekanaalzone” (p. 71)? Kunt u aangeven (aantal fietsers per uurblok) vanaf welke aantallen fietsers u spreekt van “oncomfortabele druk”? 7. U schrijft: “De toename van het aantal fietsers leidt tot opstoppingen en fietsfiles bij kruisingen, met mogelijk een groter risico op het negeren van rood licht en hiermee een grotere kans op (letsel)ongevallen” (p. 71). Kunt u aangeven (aantal fietsers per uurblok) vanaf welke aantallen fietsers u spreekt van een kruising waar een opstopping dan wel een fietsfile ontstaat, die dergelijke risico’s met zich meebrengt? 4 U schrijft “KNRM”, waarbij wij aannemen dat u KNRB bedoelt, de afkorting van de Koninklijke Nederlandse Roeibond. 8. U schrijft: “Voor de roeisport is [het Merwedekanaal] het enige roeiwater in de stad. Het intensieve gebruik van het kanaal en de oever leidt nu al soms tot aanvaringen” (p. 115). Kunt u bevestigen dat: a. deze twee volzinnen met elkaar in verband staan, met andere woorden dat u met de tweede volzin doelt op aanvaringen waar roeiers bij betrokken zijn? b. de roeisport, gegeven het feit dat het Merwedekanaal het enige roeiwater in de stad is, in het bijzonder geraakt wordt door de ontwikkelingen zoals u die mogelijk maakt in deze omgevingsvisie? 9. U schrijft: “Bijzondere sporten […] zijn vanuit gezondheidsoptiek interessant” (p. 115). Kunt u aangeven wat u onder een “bijzondere sport” verstaat?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
357 (vervolg)	10. U schrijft: “Door de groei van de stad, deze nieuwe wijk en het doortrekken van de Leidsche Rijn wordt het hier zeker drukker” (p. 115). Wij zijn ons er niet van bewust dat het doortrekken van de Leidsche Rijn staat te gebeuren. Kunt u ons verwijzen naar het meest recente besluit dat hierover is genomen? 11. Wij menen dat de roeisport mede bijdraagt aan het gezond stedelijk leven (healthy urban living) van de Merwedeka-naalzone en “vanuit gezondheidsoptiek” interessant is. Kunt u bevestigen dat u de roeisport ook als “bijzondere sport” dan wel “bijzondere sportvoorziening” beschouwt, passend bij uw beschrijving op p. 115? Wij hebben de volgende vragen over passages in de omgevingsvisie waarin u een voorwaarde schetst voor in de omgevingsvisie benoemde ontwikkelingen: 12. U schrijft: “Door heldere afspraken met belanghebbenden te maken over zonering in tijd en ruimte wordt zoveel mogelijk ingezet op meervoudig gebruik van het Merwedekanaal. Ook bij intensiever gebruik” (p. 42). Op p.115 schrijft u: “Met belanghebbenden maken we afspraken overhet gebruik van het water, zodat het intensieve en meervoudig gebruik van het Merwedekanaalmogelijk blijft”. Kunt u aangeven:= a. welke rol en verantwoordelijkheid de gemeente voor zichzelf ziet weggelegd bij het maken van deze afspraken? b. of u deze afspraken zal maken voordat de omgevingsvisie, deel 2 wordt vastgesteld, zodat de haalbaarheid en het realisme van dergelijke afspraken buiten kijf staat? c. hoe naleving van deze afspraken plaats zal vinden, mede gelet op het feit dat een groot deel van de nieuwe gebruikers niet gebonden is aan een vereniging, of zich op een andere manier organiseert, aangezien u onder andere inzet op “openbare ruimte als openlucht sportschool voor ongeorganiseerd (informeel) sporten” (p. 110)? d. waar volgens u de grens ligt tussen het “mogelijke” en “niet meer mogelijke” intensieve en meervoudige gebruik van het Merwedekanaal? 13. U schrijft: “Daarnaast is een wens van de roeiers om in principe geen brugpijlers in het roeivaarwater toe te passen om te vermijden dat daarmee nieuwe obstakels in het vaarwater worden geïntroduceerd. Dit geldt met name in de bocht nabij het Defensieterrein en op het rechte stuk ten noorden van de Socratesbrug. Ontwerpend onderzoek en maatwerk-oplossingen zullen hierin meer duidelijkheid brengen” (p. 43). Wij hebben over deze passage de volgende vragen: a. naar welke “wens” van welke “roeiers” verwijst u? b. in welke gevallen zouden deze roeiers wél brugpijlers wensen? (u schrijft immers: “in principe”) c. wat is uw definitie van “roeivaarwater” en waarin verschilt “roeivaarwater” van “vaarwater”? d. u verwacht “duidelijkheid” van “ontwerpend onderzoek en maatwerkoplossingen”. Kunt u nader omschrijven aan welk (roei) belang “duidelijkheid” bijdraagt en wanneer, door wie en met wie “ontwerpend onderzoek en maatwerkoplossingen” zal worden verricht?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
357 (vervolg)	14. U schrijft: “Uniek is dat de Merwedekanaalzone zichzelf een grens op autoverkeersgeneratie oplegt om de belasting op de stad tot het minimale te beperken en ook andere woningbouwprojecten mogelijk te blijven maken. Om dit waar te maken bieden we de inwoners vanaf het begin een hoogwaardig mobiliteitsconcept met in eerste instantie twee mobiliteitshubs in het gebied […]” (p. 59). U schrijft tevens: “Mobiliteitshubs zijn randvoorwaardelijk voor het realiseren van een autovrij woongebied. […] De lessen die we [in een grootschalige MaaS-pilot] leren past de gemeente toe bij de verdere introductie en ontwikkeling van dit mobiliteitsconcept” (p. 62). Kunt u: a. aangeven op welke wijze u dit hoogwaardig mobiliteitsconcept zal garanderen, mede gelet op het onzekere/nog onbekende gebruik (u geeft immers aan dat het op een dergelijke manier beperken van autoverkeersgeneratie uniek is)? Staat de gemeente bijvoorbeeld financieel garant voor het functioneren van de mobiliteitshubs, terwijl momenteel nog onderzoek naar effecten van dergelijke concepten wordt gedaan (u geeft immers aan dat “mobiliteitshubs zijn randvoorwaardelijk”)? b. uitsluiten dat mobiliteitsoplossingen mede omvatten: mobiliteit over water? 15. U schrijft: “Voor een gezonde leefomgeving is het belangrijk dat kinderen zich in de omgeving van hun huis veilig en vrij kunnen bewegen, ontdekken, ontmoeten, spelen en sporten […] Daarnaast bestaan aparte kaders voor informele speelruimte” (p. 113) Kunt u aangeven:a. wat de kaders voor informele speelruimte inhouden? b. of deze kaders ook speelruimte in de vorm van (zwem)water bevatten? c. of u onderschrijft dat het niet is toegestaan in het Merwedekanaal te zwemmen? d. of u het Merwedekanaal wilt uitsluiten als informele speelruimte, en het gebruik van het Merwedekanaal als (in)formele speelruimte wilt ontmoedigen door de ruimtelijke inrichting daar op aan te passen? 16. U schrijft: “We kiezen ervoor om te monitoren ophet niveau van de in dit deel 2 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone geformuleerde kerndoelen en kaders” (p. 178) Het meervoudig gebruik van het Merwedekanaal is te beschouwen als een kader (zie bijvoorbeeld p. 42: “Het Merwedekanaal is een openbaar toegankelijk vaarwater en biedt ruimte aan zowel bestaande als nieuwe vormen van watergebruik. […] We zetten ons in om het meervoudig gebruik van het kanaal mogelijk te houden.”) Kunt u aangeven of u overwogen heeft het meervoudig gebruik van het Merwedekanaal te monitoren? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe gaat u dit operationaliseren? Ten slotte hebben wij de volgende vragen/aandachtspunten over passages waarin de omgevingsvisie naar onze mening onvoldoende is onderbouwd dan wel een eenzijdig beeld oproept: 17. U schrijft: “Daarbij zoeken we in ons streven naar gezonde binnenstedelijke ontwikkeling de grenzen op van wat naar huidige inzichten mogelijk is” (p. 7). Wij vragen u waarom u zo bewust de grenzen opzoekt zonder hierbij de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone expliciet op gevolgen voor alle aanwezige belangen, waaronder het roeien, te toetsen. Wij geven u mee, dat u in de omgevingsvisie nalaat om integraal naar de belangen van de roeiverenigingen te kijken. De vele kleine ingrepen die u voorstelt maken het grootste deel van de roeiactiviteiten onmogelijk, zoals wij in deze brief aangeven.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
357 (vervolg)	18. U schrijft: “Het bedrijventerrein dat langs de westoever op het Merwedekanaal werd ontwikkeld, was zelfs op dit stadseiland een eiland, slechts op enkele punten met de omgeving verbonden. Daar was eigenlijk ook nauwelijks reden toe” (p. 8). Een claim die u op pagina 25 herhaalt. Wij constateren dat dit bedrijventerrein, van een ruime twee kilometer lang, thans met vijf bruggen (Mandelabrug in het noorden tot en met Liesboschbrug in het zuiden), over meer verbindingen met de stad beschikt dan bijvoorbeeld tussen Dichterswijk/Rivierenwijk met de binnenstad aanwezig zijn (over vergelijkbare afstand thans vier bruggen/onderdoorgangen, van de Moreelsebrug in het noorden tot Briljantlaan in het zuiden). U geeft hiermee een gekleurde voorstelling van zaken: in andere delen van Utrecht is het slechter gesteld met het aantal verbindingen (die tevens in het verlengde liggen van de geprojecteerde bruggen over het Merwedekanaal) met andere delen van de stad. 19. U schrijft: “Met bewoners en gebruikers die niet kunnen blijven, voeren we maatwerkgesprekken om te zoeken naar een oplossing die de situatie draaglijker of acceptabel maakt […]” (p. 20). Tot op heden hebben de roeiverenigingen geen uitnodiging gehad voor een dergelijk gesprek. Wij verzoeken u om met ons in gesprek te gaan over een oplossing die leidt tot een acceptabele oplossing voor dat deel van onze leden dat op het Merwedekanaal conform uw omgevingsvisie hun sport niet langer effectief kan beoefenen. 20. U schrijft: “Een krachtig groenblauw raamwerk, […] biedt nieuwe aantrekkelijke publieke ruimte in de stad voor wandelen, sporten en ontspannen” (p. 26). U noemt hierbij niet dat deze nieuwe ruimte mede ontstaat doordat de ruimte voor bestaande activiteiten, zoals roeien, beperkt wordt. Wij bestrijden niet dat er per saldo meer gelegenheid zal bestaan voor inwoners van Utrecht om te sporten, maar constateren wel dat ons belang geschaad wordt en vragen u om een maatwerkoplossing waardoor er voor de Utrechtse roeiverenigingen per saldo geen trainingswater verloren gaat, waarbij compensatie wat ons betreft ook buiten de stadsgrenzen plaats kan vinden. 21. Wij merken op dat de afbeelding op pagina 70 niet uitbeeldt dat extra bruggen noodzakelijk zijn om alle op de afbeelding getoonde wijken te verbinden met winkels en scholen binnen veertien minuten looptijd. Het winkelcentrum dat u projecteert in deelgebied 6 wordt door de Socratesbrug reeds via de kortste weg verbonden met het zuidelijk deel van de Rivierenwijk. Tevens heeft u niet aangegeven welke delen van de stad binnen veertien minuten loopafstand liggen van de winkelcentra die nu al buiten deelgebied 4, 5 en 6 liggen. Onze indruk is dat extra langzaamverkeersbruggen over het Merwedekanaal niet bijdragen aan het ontsluiten van voorzieningen. Wij constateren dat de langzaamverkeersbruggen enkel bijdragen aan het bereikbaar maken van meer voorzieningen dan enkel de dichtstbijzijnde. Kunt u deze constatering bevestigen? 22. U geeft op pagina 71 aan het stadsbrede fietsnetwerk te willen verbeteren. U beperkt de uitwerking van die ambitie echter tot de stadsdelen Zuidwest en Zuid. Het lijkt ons voor de hand te liggen dat ook het aantal fietsbewegingen tussen deze stadsdelen en de binnenstad (op de afbeelding op p. 73 afgebeeld als centrumgebied) wordt beïnvloed door de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone. Wij vinden de onderbouwing van het gestelde in paragraaf 4.4.2 onder het kopje Afweging extra bruggen Merwedekanaal onvolledig.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
357 (vervolg)	Kunt u aangeven: a. of de in de legenda benoemde en op de afbeelding op pagina 72 afgebeelde “fietsroutes SRSRSB niet gerealiseerd” mee zijn genomen in de analyses op basis van het Utrechts Verkeersmodel (VRU)? b. hoeveel extra fietsers verwacht worden op elk van de op de afbeelding op pagina 72 aangeven “fietsroutes SRSRSB gerealiseerd” vanaf de Moreelsebrug tot en met de Briljantlaan, als gevolg van realisatie van het stedenbouwkundig plan? En hoeveel fietsers in totaal gebruik zullen maken van deze fietsroutes? c. hoeveel extra fietsers verwacht worden op elk van de op de afbeelding op pagina 72 aangeven “fietsroutes SRSRSB gerealiseerd” die de Waterlinieweg kruisen, als gevolg van realisatie van het stedenbouwkundig plan (met medeneming van de fietsroute langs het spoor, die net buiten de afbeelding valt) En hoeveel fietsers in totaal gebruik zullen maken van deze fietsroutes? d. hoeveel fietsers naar verwachting de onderstaande kruisingen zullen passeren, als gevolg van realisatie van het stedenbouwkundig plan:● Moreelsebrug/ Croeselaan ● Croeselaan/Heycopstraat ● Vondellaan/Jacob Westerbaenstraat ● Vondellaan/Kruisvaartbrug ● Vondellaan/Jutfaseweg/Westerkade ● Vondelbrug/Oosterkade/Helling/Baden-Powellweg ● Briljantlaan/Baden-Powelweg/fietspad richting Lunetten ● Jacob Westerbaenstraat/Croeseweg/Amaliadwarsstraat ● Balijelaan/Croesestraat/Croeselaan ● Balijelaan/Rijnlaan ● Waalstraat/Rijnlaan ● Waalstraat/Jutfaseweg ● Zijldiepstraat/Rijnlaan ● Socrateslaan/Rijnlaan ● Socrateslaan/Jutfaseweg● Karperstraat/Hooft Graaflandstraat● Liesboschweg/Hooft Graaflandstraat ● Winthontlaan/ Verlengde Hoogravenseweg (passage parallel aan de A12) ● Overijssellaan/Zeehaenkade/langzaamverkeersbrug richting Liesboschweg ● Zeehaenkade/langzaamverkeersbrug richting Jutfaseweg en Karperstraat ● Fietspad richting Socratesbrug/fietspad tussen Zeehaenkade en Kanaalweg● Kanaalweg/langzaamverkeersbrug richting Zijldiepstraat ● Kanaalweg/langzaamverkeersbrug richting Waalstraat ● Kanaalweg/fietspad richting Balijebrug (noordzijde) ● Balijebrug (aantallen fietsers die het Merwedekanaal kruisen) ● Kanaalweg/langzaamverkeersbrug richting Heycopstraat ● Kanaalweg/Van Zijstweg (richting Croeselaan) ● Mandelabrug (aantallen fietsers die het Merwedekanaal kruisen) ● Sowetobrug (aantallen fietsers die het Merwedekanaal kruisen) ● Kanaalweg/Leidseweg ● Leidseweg/Damstraat/Westplein ● Het totaal aantal overstekende fietsers op het Westplein tussen Croeselaan en Vleutenseweg ● (opgeteld) het aantal overstekende fietsers op de niet in bovenstaande lijst genoemde passages waar fietsers het Merwedekanaal tussen Noordersluis en Muntsluis oversteken (als gevolg vanrealisatie van het stedenbouwkundig plan) 23. U beschrijft op pagina 144 de mogelijkheid om het Merwedekanaal te benutten als warmtebron. Onduidelijk is welke technische installaties hiervoor benodigd zijn. Onderbelicht blijven de (mogelijke) gevolgen op stroming, turbulentie en inperking van het vaarwater op het Merwedekanaal. Kunt u deze (mogelijke) gevolgen nader toelichten, dan wel bevestigen dat de omgevingsvisie, deel 2 het niet mogelijk maakt dat dergelijke gevolgen zich zullen voordoen? 24. U schrijft: “De inzet van een bouwlogistieke hub aan de rand van de stad, de aanvoer van bouwmaterialen met bouwcontainers, bouwverkeersmaatregelen en de aanvoer van bouwmaterialen over water kunnen bijdragen aan het beperken van de druk op de stedelijke verbindingswegen […]” (p. 147). Wij merken op dat de aanvoer van bouwmaterialen over water doorgaans geschiedt met grote vaartuigen, zoals thans bijvoorbeeld gebruikt worden bij de renovatie van de Muntkades en de werkzaamheden aan de Mandelabrug. Wij verwachten daarom veel hinder voor het roeien bij het gebruiken van het water voor aanvoer van bouwmaterialen. Op welke wijze gaat u voorkomen dat de roeiverenigingen hier hinder van ondervinden?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
357 (vervolg)	25. U schrijft: “Bouwafval moet zoveel mogelijk worden voorkomen” (p. 147). Wij willen u er op wijzen dat de aanwezigheid van bouwafval (met name hout) in het water tot grote schade aan onze roeiboten leidt (ordegrootte duizend euro voor reparatie van gaten in onze lichtgewicht kunststof boten) en vragen u op welke wijze u gaat voorkomen dat bij bouwwerkzaamheden afval in het water belandt. Reactie op stedenbouwkundig plan Merwede De omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2) schetst de kaders waarbinnen de deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone tot ontwikkeling kunnen worden gebracht. In het stedenbouwkundig plan Merwede (deelgebied 5) is dit concreet uitgewerkt. De documenten zijn gelijktijdig tot stand gekomen en vertellen samen het verhaal over hoe dit deel van Utrecht zich op termijn zal ontwikkelen. De documenten hebben een grote verwevenheid. Om te voorkomen dat we in onze reactie in herhaling vallen beperken we ons in deze paragraaf tot een aantal specifieke punten in het plan die de op de voorgaande pagina’s geschetste knelpunten illustreren. ● (p. 29) “Met nieuwe loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal wordt Merwede bovendien een stapsteen binnen een fijnmazig stadsnetwerk via verkeersluwe gebieden.” Wij maken bezwaar tegen deze bruggen (zie ook bij p. 162). ● (p. 37) Het autoluwe karakter van de wijk wordt niet door fysieke maatregelen geborgd, maar met nieuwe technologie zoals een camerasysteem en elektronische kentekenhandhaving. We maken er bezwaar tegen dat de wijk, waaronder de voor onze coaching cruciale Kanaalweg, fysiek toegankelijk blijft voor autoverkeer. We betwijfelen ten zeerste of het beschreven toezichtsysteem afdoende is. ● (p. 50) Uit de bodem wordt veel meer warmte voor verwarming betrokken dan koude voor koeling. Dit warmtetekort zal worden aangevuld met duurzame warmte uit het oppervlaktewater van het Merwedekanaal, waardoor het Merwedewater in de zomer afkoelt. Wat heeft dit voor effect op het water en het roeien op het water, ook in de winter? Als dit bijvoorbeeld betekent dat het Merwedekanaal sneller/vaker dicht vriest, dan vormt de warmtewinning een extra bedreiging voor het roeien, omdat het aantal momenten waarop er geroeid kan worden wordt beperkt. (zie ook vraag 23 op pagina 13) ● (p. 64) Op het kaartje is ter hoogte van Kanaal30 een horecavoorziening ingetekend. Er moet worden voorkomen dat mensen van hieruit gaan zwemmen. Ook moet worden voorkomen dat er aan deze locatie een terras aan het water wordt gekoppeld, waardoor elk moment personen de Kanaalweg kunnen oversteken. ● (p. 78) Op het kaartje staan, als onderdeel van het Rondje Stadseiland, bomen tussen de Kanaalweg en het kanaal ingetekend. Wij verzoeken u de bomen aan de andere kant van de Kanaalweg te plaatsen zodat onze coaches zicht houden op het water ● (p. 97) “De doorgaande route in het Merwedepark wordt een route voor fietsers en voetgangers en ook skeeleraars en hardlopers zullen hier gebruik van maken. De route wordt vormgegeven als een aantrekkelijk lint met daarlangs verblijfsplekken aan het water en in de kleinere parkdelen.” Wij verzoeken u om de route te splitsen in een route voor (doorgaande) fietsers en een route voor overige gebruikers. Daarnaast verzoeken wij u om de verblijfsplekken aan het water uit het plan te schrappen. Deze hebben de potentie het roeien te hinderen, zeker als het mogelijk is om van daaraf te gaan zwemmen. Daarnaast zorgt het voor een gevaarlijke oversteek van de Kanaalweg. ● (p. 103 en 157) Op deze pagina’s worden de twee nieuwe bruggen over het kanaal genoemd. Zie hiervoor bij pagina 162. ● (p. 162, Wat is er gedaan met de inbreng) “Een derde brug in Merwede, die verkeerskundig interessant is, vervalt vanwege de impact op de Rivierenwijk (minder doorsnijdingen van buurt en Merwedeplantsoen), Transwijk (discussie rondom de Westdijklaan) en woonboten. Wat betreft de maatvoering van de bruggen passen we deze aan op de eisen die er zijn vanuit de gebruikers van het kanaal.”	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
357 (vervolg)	Voor de Utrechtse roeiverenigingen is het winst dat er een brug vervalt, maar de bruggen die er wel komen beperken de mogelijkheden voor onze roeiers als gebruikers van het kanaal. Daarom maken wij bezwaar tegen deze bruggen en verzoeken wij u deze bruggen uit de plannen te schrappen. Voor meer toelichting zie pagina's 5 en 6 van deze brief. De passage "de eisen die er zijn vanuit de gebruikers van het kanaal" is niet concreet en we vragen ons dan ook af wat er precies mee bedoeld wordt. Afsluitend Wij zien uit naar uw reactie op onze zienswijze en hopen dat u zich bewust bent van de enorme gevolgen die de in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2) en het Voorlopig ontwerp stedenbouwkundig plan Merwede voorgestelde plannen hebben voor de roeisport in Utrecht.	
358	Het roeiwater in Utrecht Toetsing aan de normen en richtlijnen van het Handboek Roeiaccommodaties Oktober 2015 Inleiding Het Handboek Roeiaccommodaties van de KNRB bevat onder meer een aantal normen en richtlijnen waaraan het vaarwater van roeiverenigingen moet voldoen om geschikt te zijn voor breedtesport, training en kleine wedstrijden. Deze normen en richtlijnen zijn gesynchroniseerd met die van het Instituut voor Sportaccommodaties (ISA), welke voor provincies en gemeenten normstellend zijn. Het complete handboek kan door iedereen worden gedownload van de KNRB website. Op verzoek van Viking, Triton en Orca, de 3 roeiverenigingen in Utrecht, heeft de commissie Infrastructuur van de KNRB onderzocht in hoeverre de huidige situatie van het roeiwater voldoet aan deze normen en richtlijnen. Opgemerkt wordt dat de richtlijnen van de KNRB zijn bedoeld voor een gemiddelde situatie; het roeiwater in Utrecht wordt echter veel intensiever gebruikt dan gemiddeld. De 3 roeiverenigingen hebben hun clubhuizen en botenloodsen ondergebracht in één gebouw, de Driewerf, gelegen aan het Merwedekanaal ter hoogte van de A12. Als relevant roeiwater voor dit onderzoek is genomen het Merwedekanaal vanaf de Noordersluis tot aan de Muntsluis. De 3 verenigingen bedienen het hele spectrum van de roeisport, van recreatief tot (wereld)top-wedstrijdroeien. De burgerroeivereniging Viking heeft 600 leden en de beide studentenverenigingen hebben samen 1500 leden. In totaal wordt het roeiwater dus gebruikt door ca. 2100 roeiers, die minimaal eens per week op het water zijn; de wedstrijdploegen trainen vrijwel dagelijks. In totaal hebben de 3 verenigingen zo'n 240 boten. In dit rapport wordt het water beoordeeld op de geschiktheid voor trainingsdoeleinden – van breedtesport tot serieus wedstrijdroeien - en kleine trainings-)wedstrijden; de geschiktheid voor toerroeien blijft hier buiten beschouwing omdat daarvoor vaak elders wordt gevaren. Toetsing roeiwater Utrecht (KNRB 151016) Pagina 2 van 4 Leeswijzer De normen en richtlijnen voor het roeiwater worden in het Handboek uitvoerig beschreven in paragraaf 2.9: Situering. Tabel 2.2 in deze paragraaf bevat in steekwoorden de belangrijkste eisen; in deze analyse worden de eisen uit het Handboek samengevat in cursieve tekst, gevolgd door (in normale tekst) een beschrijving van de situatie in Utrecht en de conclusie op dit punt. Aan het eind is er een samenvatting en wordt een slotconclusie gegeven.	Zie de paragraaf 2.8.2.1 Roeiers Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonllijk antwoord. Met de bewoners, bedrijven, gebruikers en initiatieven in het gebied heeft de gemeente persoonlijk contact over specifieke zaken zoals inpassing, bereikbaarheid en bedrijfsvoering.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
358 (vervolg)	Toetsing per norm/richtlijn 1. Lengte vaarwater Het vaarwater voor trainingsdoeleinden moet minimaal een aaneensluitende lengte hebben van 8 – 10 km, waarvan minimaal 2000 meter recht. Er zijn echter omstandigheden denkbaar waarbij het best denkbare alternatief bestaat uit een situatie met minder grote vaarlengte. De lengte van het hier relevante deel van het kanaal is (van Noordersluis tot Muntsluis) bijna 5.000 meter Ongeveer 300 meter voorbij de Driewerf, bij de splitsing met de Vaartsche Rijn, begint een recht stuk van ca.1.500 meter lengte, tot aan de Balijebrug; daarna volgt een bocht en de ingang van de Veilinghaven, waarna er nog een recht stuk van 500 meter is tussen de Mandelabrug en de Sowetobrug. Vervolgens kan nog ca. 300 meter worden doorgevaren tot aan de Muntbrug; hier is het water breder en kunnen de boten makkelijk keren. Conclusie: De lengte van het roeiwater is, mede gezien het intensieve gebruik, aan de zeer magere kant. Ook wordt de normatieve ondergrens van aaneengesloten recht water (2000 meter) niet gehaald. 2. Breedte vaarwater Het gebruik van een vaarwater door (meerdere) achten vergt, tenminste op de keerpunten, water van voldoende breedte, een vier heeft minimaal 15 meter en een acht heeft minstens 20 meter nodig. Een grotere breedte is gunstiger om veilig, goed en snel te kunnen keren. Een breedte van 50 meter is optimaal. Het Merwedekanaal is bijna 30 meter breed, maar de bruikbare breedte wordt beperkt door de vele woonboten (met een maximale ruimte van 7 meter). Het beschikbare roeiwater is daardoor doorgaans ca. 23 meter breed. Zowel aan het begin (bij de Driewerf) als aan het eind (bij de Muntbrug) is het water (meer dan) 50 meter breed en is er geen probleem voor het keren van de boten. Conclusie: De breedte voldoet aan de eisen, maar is – afgezien van het begin en het eind – niet optimaal. 3. Diepte vaarwater Minstens 1 en optimaal meer dan 2 meter. Het Merwedekanaal is aangelegd voor de beroepsscheepvaart en is dieper dan 2 meter. Conclusie: De diepte vormt geen probleem. Toetsing roeiwater Utrecht (KNRB 151016) Pagina 3 van 4 4. Bruggen Bij bruggen is de aanwezigheid van een tweetal doorvaaropeningen, ieder voor één vaarrichting ter voorkoming van ongevallen wenselijk. Ze moeten bij voorkeur een vrije doorvaartbreedte hebben van minimaal 8 meter (maar liefst 12,5 meter) en 1,65 meter hoog zijn. Met name voor achten, maar ook voor ongestuurde nummers zijn knelpunten vaak sterk belemmerend en werken zij het ontstaan van ongevallen en schade in de hand. Er liggen 8 bruggen over het kanaal, waarvan 3 met slechts één doorvaart, die met ca. 10 meter te smal is om met 2 boten naast elkaar te varen. De overige bruggen hebben één of geen middenpijler en kunnen dus gelijktijdig in 2 richtingen worden gepasseerd. Bij de Socratesbrug is een tamelijk moeilijk te nemen doorvaart gecreëerd onder de aanbrug, die in de praktijk nuttig is, maar voor trainingsdoelen niet of nauwelijks geschikt is vanwege de nabij gelegen woonboten. Conclusie: De situatie voldoet niet aan de normen en beperkt de trainingsmogelijkheden. 5. Manoeuvreerruimte De vaarruimte vlak voor en bij het aanlegvlot dient zodanig ruim te zijn dat voldoende manoeuvreermogelijkheden bestaan. Een vaarbreedte van minimaal 25 meter verdient aanbeveling. De vaarwegbreedte ter hoogte van de Driewerf bedraagt ca. 35 meter en moet in de zomermaanden gedeeld worden met recreatievaart richting het centrum van Utrecht, wat in combinatie met de vele manoeuvres bij het botenhuis veel overlast en zelfs gevaarlijke situaties op kan leveren. Conclusie: Breedte is geen probleem, recreatieverkeer wel.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
358 (vervolg)	6. Coachpad Langs de 2 km vaarwater die dicht bij het botenhuis is gelegen, is een (coach/jogging) fietspad langs de oever wenselijk. Voor de fietsende trainer is het vanzelfsprekend nodig dat hij niet uitsluitend op zijn eigen veiligheid in druk verkeer hoeft te letten, maar aandacht kan hebben voor het coachen van zijn ploeg. Combinatie met doorgaande wegen en drukke fietspaden is daarom af te raden. Er is een fietspad langs de Kanaalweg (aan de linkeroever vanaf het clubhuis gezien), dat vanaf de Socratesbrug tot aan de Muntbrug coachmogelijkheden biedt, d.w.z. over een lengte van ongeveer 2,5 kilometer; een deel van deze route moet worden gedeeld met gemotoriseerd verkeer. De coaches worden echter gehinderd door beplanting (schuttinkjes met struiken) over een flinke lengte langs het belangrijkste rechte stuk trainingswater tussen de Socrates- en de Balijebrug. Ook aan weerszijden van de Sowetobrug hindert bosplantsoen het coachen. Conclusie: De coachmogelijkheden zijn voldoende, maar zeker niet optimaal. 7. Golfslag Hoge golfslag door wind, beroeps-, of pleziervaart vormt een belemmering. De voorkeur gaat dus uit naar niet te grootschalig vaarwater en aanwezigheid van golfdempende oeverbeschermingen. Bij aanwezige keuzemogelijkhe-den genieten vaarwateren buiten doorgaande scheepvaartroutes de voorkeur. Ook bestaat er Toetsing roeiwater Utrecht (KNRB 151016) Pagina 4 van 4 voorkeur voor beschut gelegen vaarwateren: bebouwing, hoge oevers, oeverbeplanting en ligging loodrecht op de meest voorkomende windrichtingen. Het Merwedekanaal wordt vrijwel niet meer gebruikt door de beroepsvaart. Het recreatieverkeer beperkt zich tot voornamelijk het deel van de Noordersluis tot voorbij de botenloods richting centrum, maar zou zeker niet sterker moeten worden, om de roeisport mogelijk te houden. Daarbij is handhaving van de vaarregels nodig. De oevers bestaan uit (betonnen en stalen) damwanden, die in combinatie met het grote aantal woonboten langs de rechter oever (vanaf het clubhuis gezien) niet bijdragen aan rustig roeiwater, doordat de golven daarop afspringen en er niet door worden gedempt. Conclusie: Het roeiwater is redelijk rustig, maar niet optimaal. 8. Instructiewater Als trainingswater voor beginnende skiffeurs en voor de instructie van jeugdleden is een aanwezigheid van een beschut gelegen water of havenkom, liefst zonder scheepvaart, in de directe omgeving van het botenhuis een gunstige vestigingsvoorwaarde. Het water vóór de roeiaccommodatie is ca. 35 meter breed en is in principe geschikt voor instructie; hier moet echter rekening worden gehouden met de vertrekkende en aanleggende boten. Op ca. 300 meter afstand is de splitsing naar de Vaartse Rijn, waar de breedte plaatselijk uitloopt tot bijna 100 meter. Hier is echter geen instructie vanaf de kant mogelijk. Conclusie: Vóór het botenhuis is voldoende ruimte voor beginners-instructie, maar in combinatie met de gebruikelijke manoeuvres bij de loods en de recreatievaart ter plekke is het water daar niet rustig en verre van ideaal. Samenvatting Het roeiwater in Utrecht voldoet qua lengte niet en qua breedte nét aan de minimumnormen en kent te weinig aaneengesloten recht water. De vele aanwezige bruggen vormen een ernstig obstakel. De coachmogelijkheden vanaf de oever zijn voldoende, maar niet ideaal. Het water is niet zo rustig als gewenst, maar er valt mee te leven. Slotconclusie Al met al worden de normen voor het roeiwater in Utrecht niet of nauwelijks gehaald, terwijl er intensie-ver wordt geroeid dan gemiddeld. Het gezegde “je moet roeien met de riemen die je hebt” is hier zeker van toepassing. Indien het overige scheepvaartverkeer echter zou worden geïntensiveerd, zou dat de balans definitief verstoren en zou de huidige intensieve roeisport op het Merwedekanaal vrijwel onmogelijk worden.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
359	De hier benoemde inspraakreactie is een bijlage van inspraakreactie 357 en is zonder de meegestuurde foto's c.q. visualisaties.	Zie de paragraaf 2.8.2.1 Roeiers. Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraak-reactie ontvangt een persoonlijk antwoord. Met de bewoners, bedrijven, gebruikers en initiatieven in het gebied heeft de gemeente persoonlijk contact over specifieke zaken zoals inpassing, bereikbaarheid en bedrijfsvoering.
360	Graag reageer ik hierbij op Omgevingsvisie deel 2 het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig plan Merwede. Ik pleit tegen de aanleg van fietsbruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat. Belangrijkste reden hiertegen zijn het verminderen van groen en rust in het Merwedeplantsoen en de ongewenste toename van verkeer in onze buurt. Groen en een prettige leefomgeving nodigen zoals u weet uit tot beweging en ontmoeting. Dit groen in de buurt hebben we niet veel en een prettige, niet overvolle wijk is een minimale voorwaarde voor ontmoeting en sporten in de nabije om-geving van onze woning. Denk alstublieft aan de bewoners van onze wijk. Ik pleit dus tegen de aanleg van fietsbruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat. Ik hoop een reactie van u te ontvangen.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.4 Rivierenwijk.
361	Het eerste uitgangspunt van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2030 en 2040 is dat de uitbreiding van de stad niet kosten mag gaan van de bestaande stad. Met de geplande aanleg van de bruggen in deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone zullen echter vier scoutinggroepen hun activiteiten moeten staken. Aan ruim 80 jaar waterscoutinghistorie in Utrecht dreigt zo een einde te komen. Voor een nadere toelichting op het belang van en de geschiedenis van waterscouting in Utrecht zie de bijlage. In dit document wordt ook uitgelegd waarom verplaatsen van de waterscoutinggroepen geen optie is. Wij als zeeverkennersgroep Jan Pieterszoon Coen vinden het vreemd dat wij als zeeverkenners in de eerste instan-tie niet zijn meegenomen als criteria gebruiker van het Merwedekanaal. Onze hoofdactiviteiten bestaan uit het zeilen, roeien en wrikken op het Merwedekanaal, met name in deelgebied 6. Door de komst van bruggen in dit gebied zullen wij deze activiteiten niet kunnen voortzetten, waardoor onze jeugdleden niet kunnen doen waarvoor ze komen. Naast onze hoofdactiviteiten met onze lelievletten zal het varen met ons wachtschip de Nieuw Hoorn ook worden bemoeilijkt. Ons wachtschip wordt o.a. door ons gebruikt om jeugdleden op te leiden voor het varen om een groot schip als deze. Het plaatsen van meerderen bruggen in deelgebied 6 zal ook deze activiteit bemoeilijken. Wij verzoeken de gemeente Utrecht dringend om de noodzaak voor de bruggen in deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone te heroverwegen en alsnog serieus onderzoek te doen naar alternatieven. We denken dan aan verbreding van bestaande bruggen of onder-tunneling. Wij hopen op een wijs besluit van de Utrechtse gemeenteraad waarbij de uitbreiding van de stad niet ten koste gaat van de belangen van de stad, en daarmee ook van de zeeverkennersgroep Jan Pieterszoon Coen.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.2 Gebruikers kanaal. Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraak-reactie ontvangt een persoonlijk antwoord. Met de bewoners, bedrijven, gebruikers en initiatieven in het gebied heeft de gemeente persoonlijk contact over specifieke zaken zoals inpassing, bereikbaarheid en bedrijfsvoering.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
362	Hierbij geven wij onze reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanleg van een fietsbrug door het Heycopplantsoen bij deelgebied 4. Stichting Vrienden van het RingPark Dichterswijk heeft onlangs, in het kader van Ruimte voor Initiatief, een forse subsidie ontvangen voor de doorontwikkeling en uitvoering van het RingPark. Wethouder Klaas Verschuure heeft instemmend zijn handtekening op onze ontwerppanelen gezet tijdens de officiële aftrap op 23 november jl.. We zijn positief over deze samenwerking met de gemeente. Samen met bewoners, ondernemers en andere gebiedspartijen gaan we de komende jaren aan de slag om de Dichterswijk verder te vergroenen en verlevendigen. Zo geven we invulling aan het motto 'Samen stad maken'. Recent kregen we de voorlopige plannen voor de ontsluiting van de Merwedekanaalzone - en bruggen over het Merwedekanaal - onder ogen. Er is een brug gepland ter plaatse van het Heycopplantsoen; één van de parels binnen het RingPark, en een belangrijke speel- en ontmoetingsplek in de wijk. De beoogde brug - nu nog een lijn op papier - zou 'ergens' in het plantsoen moeten landen en de nieuwe (snel)fietsroute zou langs grote stukken van het RingPark, langs wandelkades, woonstraten en een school moeten voeren. Er is ons verteld dat het om ruim 5.000 extra fietsbewegingen per dag gaat. Dat is tamelijk fors. Daarin is nog niet de te verwachten verkeerstoename door de ontwikkeling van Parkhaven Fase 2 meegenomen. We staan niet afwijzend ten aanzien van de ambitie van binnenstedelijk verdichting en het stimuleren van meer fietsgebruik en mobiliteit in de stad. Wel hebben we zorgen over de ruimtelijke consequenties van de voorgenomen brug en route voor de leefbaarheid en veiligheid in de Dichterswijk en voor de ontwikkeling van het RingPark in het bijzonder. Voor de bouw van een fietsbrug zoals nu voorzien, zijn veel ruimte en voorzieningen nodig, zoals aanlandingen, hellingbanen, en taluds. Dat heeft onherroepelijk gevolgen voor de inrichting en gebruikswaarde van het Heycopplantsoen en de doorgaande route langs het kanaal. We twijfelen of deze plek een dergelijke ingreep kan 'hebben'. Ook vragen we ons af hoe de gemeente denkt de afwikkeling op de Croeselaan, bij de voormalige Bo-Rent, te willen organiseren. Dit is momenteel al een gevaarlijk kruispunt, dat we in de toekomst vanuit het RingPark-plan willen vergroenen en qua verkeerstromen willen vereenvoudigen (en veiliger maken), zoals beschreven in het RingPark-actieplan. De geplande brug en de fietsroute staan ons inziens haaks op die ambitie, en zal leiden tot een drukker en complexer punt. We constateren dat de voorgenomen plannen op meerdere punten wedijveren met de ambities voor het RingPark. Er zit een tegenstrijdigheid tussen enerzijds dat de gemeente de ontwikkeling van het RingPark toejuicht en ondersteunt, en anderzijds de omstandigheden en condities voor de ontwikkeling van het plan verslechtert. Allereerst hebben we dan ook kanttekeningen bij de inhoudelijke richting van het plan: - In hoeverre is in de nu gepresenteerde visie het bij de gemeente hoog in het vaandel staande maatwerk daadwerkelijk toegepast om de mobiliteitsbehoefte van de Merwedekanaalzone te combineren met veiligheid en leefbaarheid in de Dichterswijk, inclusief het RingPark. - We bepleiten opnieuw te onderzoeken hoe en onder welke condities een fietsroute via de bestaande bruggen –Nelson Mandela en Balije – een goed alternatief blijft voor in ieder geval het doorgaande, niet – Dichterswijkgebonden, fietsverkeer.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.3 Dichterswijk, 2.15 Participatie. Specifiek antwoord: De indieners van deze inspraakreactie ontvangen een persoonlijk antwoord. Met betrokken bewoners van Stichting Vrienden van het Ringpark heeft de gemeente persoonlijk contact.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
362 (vervolg)	- Indien naast deze al bestaande routes een extra voetgangers-/fietsersbrug onvermijdelijk zou zijn, pleiten wij ervoor, dat functie, vorm, situering en aanleg van deze overbrugging zodanig wordt ingepast, dat deze geen bedreiging vormt voor de ruimtelijke kwaliteit van het RingPark. Behalve deze inhoudelijke punten zetten wij ook vraagtekens bij de gekozen procesaanpak. In “Samen stad maken op de Utrechtse manier ” kiest de gemeente Utrecht namelijk terecht voor een proces, dat zich naast inclusiviteit kenmerkt door het werken naar gedragen oplossingen in plaats van een draagvlak voor oplossingen. Dat uitgangspunt herkennen wij niet in de nu gepresenteerde visie, die sterk leunt op de rapporten van het externe adviesbureau Goudappel Coffeng. Benutting van de kennis en kunde van betrokkenen zoals de Dichterswijkbewoners en het RingPark-initiatief, is tot nu toe niet aan de orde geweest. Het leidt ertoe, dat de discussie zich nu focust op wel/niet een brug en wel/niet aantasting van het RingPark-concept in plaats van een gedragen kwaliteitsverhoging van het Merwedekanaalzone- en Dichterswijk-gebied en de voorgenomen transformatie van het Merwedekanaal naar een “nieuwe Nieuwegracht”. Dit is een gemiste kans, die nog kan worden hersteld. Als stichting Vrienden van het RingPark Dichterswijk willen wij daaraan onze bijdrage leveren waar het de uitwerking van de RingPark-doelstellingen betreft.	
363	Bij deze ontvangt u onze reactie op de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2. Wat opvalt is dat deelgebied 6 nog in een beginfase zit terwijl de andere deelgebieden al verder zijn in de ontwikkeling. Wij wonen tegenover deelgebied 6, op het IJzerdraadpad aan het Hamerplantsoen in Hoograven. Wij waren nogal verbaasd en teleurgesteld dat de gemeente het voornemen heeft om door dit plantsoen een druk fietspad aansluitend op een nieuwe brug over de Vaartsche Rijn te plaatsen. We hebben er alle begrip voor dat de Merwedekanaalzone ontwikkeld wordt en ook dat alle bewoners van Utrecht meer de fiets en openbaar vervoer en minder de auto moeten nemen. In onze ogen is de huidige visie nog niet voldoende uitgewerkt over deelgebied 6 en we adviseren de raad daarom dit deel van de visie verder uit te werken voor-dat deze wordt geaccepteerd. Wat wij missen is een uitgewerkte visie over het gehele vervoersnetwerk in Utrecht zuid. U kunt een brug aanleggen en dan verwachten dat het bestaande netwerk van wegen wel toereikend is, maar dit lijkt ons nogal kortzichtig. De herinrich-ting van de kruising ‘t Goylaan / Hooft Graaflandstraat laat zien dat wijzigingen in de infrastructuur zeer goed voorbereid moeten worden. Op dit moment missen wij gedegen uitwerkingen in de documentatie die voorligt. Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat de geplande aanpassingen in de infrastructuur wel direct succesvol zijn? We missen ook alternatie-ven zoals het realiseren van een fietsroute langs de snelweg richting station Lunetten. In onze ogen zal zo’n route veel minder impact hebben op bestaande wijken en de ontsluiting van Utrecht Zuid-west sterk verbeteren ten opzichte van de huidige geplande bruggen in deelgebied 6. Naast het verkeer over de weg zien we rond de splitsing Merwedekanaal en Vaartsche Rijn veel watergebruikers zoals roeiers, scouting, (gehuurde) motorboten en zwemmers. Als juist op deze plek een brug gerealiseerd wordt zal dit flinke consequenties hebben voor veiligheid en mogelijkheden voor watergebruik. Hier staat wel een enkele opmerking over in de stukken, maar naar onze mening verdient dit aspect veel meer aandacht. Hoe gaat de gemeenteraad ervoor zorgen dat alle watergebruikers nog steeds veilig van het water gebruik kunnen maken? Welke alternatieven worden geboden aan scouting en roeiers?	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.1 Woonboten, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.5 Hoograven, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
363 (vervolg)	In de visie wordt de nadruk gelegd op groen in de nieuwe wijk. Als bewoners van een oude wijk in Utrecht kunnen we er dan niet bij hoe het kan dat er een weg wordt gepland door het bestaande Hamerplantsoen. Dit is een plantsoen waar de wijk bij elkaar komt, waar gesport, gespeeld en gepicknickt wordt. Ongeachte de precieze realisatie van de nieuwe brug en weg, dit zal negatieve impact hebben op het weinige groen dat we in de wijk hebben. Hoe gaat de gemeenteraad ervoor zorgen dat het Hamerplantsoen de plek blijft die het nu is? Hoe zorgt de gemeenteraad voor compensatie van dit bestaande groen? We maken ons ook zorgen over de toekomst van de twee woonboten die precies daar liggen waar een brug gepland is. Hier wonen mensen al heel lang met veel plezier. De bewoners nemen deel aan de wijk en u heeft nu in één klap hun toekomst zeer onzeker gemaakt. Dit betreft zowel financiële als niet-financiële aspecten. Hoe zorgt de raad ervoor dat deze bewoners op korte termijn weer zekerheid krijgen? Gaat de raad de financiële schade op korte termijn compenseren? Naast botenbezitters zullen de bezitters van woningen grenzend aan het Hamersplantsoen ook financiële schade hebben door de geplande bruggen. Hoe gaat deze planschade gecompenseerd worden? Als laatste willen wij onze zorgen over de veiligheid melden. Dit betreft de veiligheid van de gebruikers van het Hamersplantsoen, zoals spelende kinderen, maar ook voor de fietsers die met duizenden door de Karperstraat moeten gaan. Een straat die hier volledig ongeschikt voor is. Naast verkeersveiligheid zijn we bezorgd voor een stijging in criminaliteit; met een extra brug ontstaat een extra verbinding waar criminelen gebruik van kunnen maken. Er zijn al genoeg diefstallen in de wijk. Hoe denkt de gemeente de veiligheid in de wijk op minimaal het huidige peil te houden? Op dit moment zien wij nauwelijks tot geen handhaving in de wijk. Op de fietspaden in Utrecht zien we zeer veel brommers, en geen enkel optreden van handhaving, dit geeft geen vertrouwen dat een fiets- en voetgangersbrug enkel door fietsers en voetgangers gebruikt zal worden. Naast de zorgen die wij hierboven hebben geuit hebben wij ook een aantal vragen of opmerkingen over de stukken. Deze kunt u op de volgende pagina, puntsgewijs vinden. Graag ontvangen we per punt een reactie. • Bijlage 1.1: “Overzicht van de participatie”: In deze bijlage wordt gesproken over de participatie in het kader van omgevingsvisie deel 2. Ik zie dat er een Klankboordgroep Merwede is gevormd, waarin de wijk Hoograven niet vertegenwoordigd is. o Hoe kan het zo zijn dat er een visie wordt neergelegd waarbij de bewoners die er direct mee te maken krijgen niet gehoord zijn? o Vanaf 2018 zijn er al gesprekken met andere wijken, hoe kan de gemeenteraad een goed besluit nemen over een visie waarin de bewonersparticipatie met betrekking tot deelgebied 6 niet is uitgevoerd? • Bijlage 1.2.: Nulmeting Rivierenwijk, Transwijk: o Is er ook een nulmeting uitgevoerd in het zuidelijke deel van Hoograven tegenover deelgebied 6? o Zo ja; waarom is deze niet toegevoegd aan de documentatie? o Zo nee; hoe garandeert de collegeraad dat de missende nul meting de besluitvorming niet beïnvloedt? o Wij willen bij deze nogmaals expliciet benadrukken dat wij ons als bewoner van het zuidelijke deel van Hoograven zorgen maken over wat de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone betekenen voor de leefbaarheid van onze buurt. Het feit dat hier geen nulmeting wordt gedaan lijkt erop te duiden dat de gemeenteraad nog niet klaar is om een besluit te nemen over deelgebied 6. • Bijlage 1.4: Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone: o Er worden in deze bijlage een aantal cijfers gepresenteerd over verwacht fietsverkeer. Wat zijn de onzekerheidsmarges en betrouwbaarheidsintervallen? o In dit document staat dat het gesprek met bewoners in Hoograven over inpassing wordt opgestart als de planvorming wordt opgestart. Waarom maakt deelgebied 6 dan nu al deel uit van de visie?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
363a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 363. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 363.
364	Merwedekanaalzone, Omgevingsvisie deel 2. Vooral mijn reactie op het buurtgesprek van 11 februari. Als bewoner van Hoograven-Zuid, op Julianaweg XX (d.i. tussen Liesbosweg en Karperstraat), was ik aanwezig bij het buurtgesprek. Pas nadat ik het verslag van die bijeenkomst heb ontvangen en vervolgens kon printen, kan ik reageren. Ik kan mij heel goed vinden in de grote lijnen: ingezet op duurzaamheid en zo weinig mogelijka auto's. Mijn reactie betreft voornamelijk het plan van de extra bruggen. We mogen vragen stellen, maar ik had geen vragen dus ik heb niets gezegd. Het viel me op dat de mensen die wel vragen hadden allemaal negatief reageerden op het plan over de 5 extra bruggen. En toen begreep ik ook iets dat me was opgevallen toen ik in december weer eens een rondje door een deel van de Rivieren-wijk liep; bij een aantal huizen een affische achter het raam tegen nieuwe bruggen en 8000 fietsers per dag. Achteraf bezien vind ik het jammer dat er op 11 februari vanuit de organisatie niet expliciet gevraagd werd of we ook aanvullende opmerkingen of suggesties hadden. Pas bijna aan het end kwam er iemand een vraag die ook een suggestie had: van de dubbele brug 4 (Jutfasepunt) het deel over de Vaartsche Rijn alleen als loopbrug aan te leggen. Het lijkt wel alsof men zich ook hier in Hoograven vooral (of alleen?) druk maakt over zo veel meer fietsers. In de reacties op de inleiding van wethouder Diepeveen wordt gesuggereerd dat alle aanwezigen vrijwel eender over de plannen dachten "de bewoners willen weten waarom ze uberhaupt zo laat geinformeerd worden voer deze plannen. de bewoners zijn boos dat ze..." Maar dit klopt niet! Toen ik de inleiding over de plannen hoorde, had ik daarbij verschillende gevoelens: meer bruggen, dan kan ik meer verschillende leuke rondjes lopen (ik maak geregeld wandelingen van 1 of 1,5 uur). Dan hoeft een deel van al die fietsers die naar de roeiboten bij de Driewerf gaan, en naderhand van daar uit weer naar huis gaan, niet meer door de Julianaweg of Verlengde Hoogravenseweg te fietsen! Want dan kunnen ze (als ze bijv. uit Kanaleneiland of uit Oog in Al komen) via brug 5 meteen het Merwedekanaal oversteken! Maar over dat tweede punt heb ik niemand iets horen zeggen! Ik realiseerde me nu dat er in de inleidingen van 11 februari vrijwel niets werd gezegd over de voordelen die er voor de Hoograven-bewoners ook zijn! alleen de vermelding dat er dan ook meer wandelmogelijkheden zijn: dus iets over het eerste punt dat ik hier vermeld; maar niets over het tweede punt! (meer daarover verderop in deze reactie). Nu mijn mening over de bruggen 4 en 5. Brug 4, t.h.v. de Kaperstraat. Mijn voorstel: beide delen van die dubbele brug: enkel voor voetgangers. dus zowel het deel over de Vaartsche Rijn, als ook het deel over het Merwedekanaal. Want het stukje Karperstraat tussen de Julianaweg en de Verl. Hoogravenseweg is erg smal! Daar kunnen slechts aan één kant van die weg auto's geparkeerd worden, en auto's mogen daar slechts in een richting rijden. Ik kan me niet voorstellen dat daar ooit gemakkelijk veel meer fietsers doorheen kunnen. Bovendien wordt het daar dan voor fietsers op de Julianaweg zowel als op de Verl. Hoogravenseweg lastig om zoveel fietsers te kruisen. Bovendien vind ik dat het hele Hamersplant-soen een rustige speelplek moet blijven, en dat bijv. niet vanuit de Karperstraat de fietsers even naar het zuiden of het noorden toe stuurt, om vervolgens door (of naast) de zuidelijke strook (met bomen) of door de noordelijke strook, een fietspads naar de Vaartsche Rijn aan teleggen. Er zijn nog wel twee speelplekken langs de Verl. Hoogravenseweg (bij de Burg. Smitsstraat en even ten zuiden van de Kringloopwinkel) maar die zijn veel kleiner en veel minder mooi.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.1 Woonboten, 2.8.5 Hoograven.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
364 (vervolg)	Het Hamersplantsoen is uniek, ook voor niet-kinderen, dus daar niet een groot aantal fietsers door laten gaan! Het heeft m.i. weinig zin om alleen van het deel voor de Vaarste Rijn een loopbrug te maken, want dan is de kans groot dat een aantal fietsers die door het Merwedekanaal deel van die dubbele brug gehad hebben, denkt hier kan ik nog wel doorfietsen, over die loopbrug (en vervolgens toch door het Hamersplantsoen heen rijdt - iets wat nu niemand doet.) Brug 5 t.h.v. de Overrijssellaan, dus vanuit Hoograven gezien: t.h.v. de Liesbosweg. Ja dan kunnen veel van die roeiers naar/vanuit de Driewerf meteen het Merwedekanaal oversteken. Zoals ik hierboven als bij het 2 punt heb vermeld. En voor mensen die uit deelgebied 6 komen en naar Lunetten toe willen: laat hen daar dan eventueel maar langs de liesboswetering gaan. Dat kan zonder spelende kinderen dwars te liggen: bovendien is daar momenteeel weinig verkeer, van daaruit kan men gemakkelijker naar de Oude Liesbosweg toe gaan, via de tunnel onder de Waterlinieweg door. Trouwens, voor mensen uit het zuidelijk deel van Hoograven die met de fiets naar IKEA of naar een andere grote winkel toe willen, wordt dan dan ook een stuk gemakkelijker. Niet meer omrijden via de Socratesbrug. Bovendien, dan zal vermoedelijk de voetgangersbrug die daar vlak langs de snelweg over het Merwedekanaal heen gaat, beter enkel nog door voetgangers gebruikt worden. Tegenwoordig gaan daar (al vele jaren) geregeld ook (dus illigaal) fietsers omheen! Alleen voor fietsers (en wandelaars) die gewend zijn om daar vlak langs het Merwedekanaal onder de snelweg door te gaan, wordt het dan moeilijker om de fietsers die over brug 5 komen, te kruisen, wellicht een eenvoudige fietstunnel? Tenslotte nog twee opmerkingen: Merwedepark. Uitstekend om daar bomen te planten, maar plant daar dan niet elzen of hazelaars! Want die produceren (eerst de hazelaar, daarna de els) veel stuifmeel (-pollen) waar een flink aantal mensen allergisch voor is. Langs de meest oostelijke stukje van de Karperstraat en vervolgens langs een deel van de Rijnenburglaan, staan al jarenlang een aantal elzen- een buitenlandse soort, maar ik ben er even allergisch voor als voor de zwarte els die altijd al in Nederland voorkomt. Als het regent, of even eerder geregend heeft, en het stuifmeel dus nat is, zweeft het niet door de lucht. Maar als het droog weer is, met name als de wind uit het Noordoosten komt, heb ik er altijd veel last van. Dan moet ik om via Lunetten naar de Uithof toe te gaan (waar ik nog altijd een werkplek heb) omrijden via Verl. Hoogravenseweg, en daarna naar het Goylaan. Ik ben bioloog, even deze informatie. je kunt een els herkennen aan zijn zwarte elzenproppen, resten van de vruchten van het vorige jaar en aan zijn katjes, maar onze zwarte els heeft bladeren met een gladde rand, en komt van nature in moerassen voor (zgn. elkenbroekbossen) of langs een sloot. Woonboten: ik las het artikel in DUIC van februari dat XX had vastgesteld dat een van die geplande bruggen (ik denk nummer 3) over zijn woonboot zou gaan! Als er echt een brug moet komen bij een plek waar nu een woonboot ligt, zorg er dan wel voor dat die mensen ruim van tevoren een goede nieuwe plek voor hun boot kunnen krijgen.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
365	Ik wil graag reageren op de plannen zoals deze onlangs zijn gepresenteerd voor de Merwedekanaalzone. Tegen het ontsluiten van Rivierenwijk voor een grote stroom (fiets)verkeer die vanuit deze nieuw te bouwen stadswijk wordt verwacht, heb ik grote bezwaren. De plannen zoals ze er nu liggen met twee verkeersbruggen in het korte stuk tussen de Balijebrug en Socratesbrug zullen de Rivierenwijk doorsnijden, de leefbaarheid aantasten en zorgen voor onacceptabel veel (fiets)verkeer. De punten waar ik met name bezwaar tegen heb zijn: * De bruggen tasten het weinige groen dat er in Rivierenwijk is ernstig aan. Er wordt heel veel gebruik gemaakt van de groene strook langs het Merwedekanaal voor recreatie, door bewoners van de wijk maar ook van buiten de wijk. Het is te verwachten dat de aansluiting van deze nieuwe fietsroutes op grotere verkeersaders (Rijnlaan) zorgt voor knelpunten, opstoppingen en gevaarlijke situaties. * De straatjes die nu beoogd zijn om veel verkeer doorheen te leiden, zijn totaal niet gebouwd op zoveel fietsverkeer. Het zal heel veel overlast voor omwonenden veroorzaken zowel in veiligheid, drukte als geluidshinder. * Er ontstaan door de bruggen drukke knelpunten op de Merwedekade zelf, ook een straat die niet is gebouwd op grote hoeveelheden (fiets)verkeer en waar veel gezinnen met (jonge) kinderen wonen. De verkeersveiligheid in de wijk komt in het gedrang. * De beoogde bruggen zijn zeer ingrijpend voor medebewoners van de wijk op de woonboten aan het Merwedekanaal. * Het is een zeer kostbare ingreep die niet is onderbouwd met cijfers en alleen op basis van aannames wordt ingegeven. * Hoezeer ik ook een beperkt autobezit in de stad toejuich, denk ik dat het niet realistisch is om te denken dat nieuwe bewoners met zo weinig auto's zullen doen. En hoe wordt autobezit daadwerkelijk ontmoedigd? Komt er een verbod op autobezit als je als nieuwe inwoner in de Merwedekanaalzone gaat wonen? De parkeerdruk in onze wijk zal fors toenemen zeker als er bruggen geplaatst zouden worden. De bewoners van Rivierenwijk worden dan ook nog op kosten gejaagd als er alleen tegen een fors bedrag geparkeerd kan worden. Het lijkt me eerlijker en toekomstbestendiger dat parkeren en parkeermogelijkheden worden beperkt tot de wijk waar je woont. Tot slot: het plan gaat uit van veel meer woningen dan dat de Milieu Effect Rapportage toelaat voor het gebied, dus de belasting wordt extra groot. Om te voorkomen dat de leefbaarheid van mijn wijk belast wordt met de grote gevolgen van het bouwen van een nieuwe wijk met een groot aantal inwoners op een beperkte oppervlakte, wil ik u daarom vragen om de plannen aan te passen en andere stappen te zetten om nieuw (fiets)verkeer vanuit de Merwedekanaalzone richting de stations en het centrum te leiden. Dit moet kunnen langs minder dichtbevolkte gedeeltes van de stad in plaats van omliggende woonwijken hiermee op te zadelen. Ik wil u daarom ook dringend verzoeken om de leefbaarheid in onze wijk te waarborgen en deze andere mogelijkheden te onderzoeken en als eerste optie aan te merken.	Zie de paragrafen: 2.4 Milieueffectrapportage (planMER), 2.5.2 Innovatieve mobiliteitsstrategie, 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4 Rivierenwijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
366	Al sinds 1975 zijn de Tekakwitha Zeeverkenners (opgericht in 1936) gevestigd op het werfterrein aan het Merwedekanaal (Jutfaseweg XX) in Utrecht. Een ideale locatie: dicht bij de stad, bezeilbaar water voor de deur en in de buurt van doorgaande vaarroutes die zorgen dat we overal in Nederland op kamp kunnen gaan. Deze combinatie is uniek in Nederland; geen enkele andere grote stad heeft zo'n plek. Deze mooie plek is dan ook de reden dat er vier zeeverkennersgroepen aan dat stukje vaarwater zitten. Zonder deze locatie waren deze groepen nooit zo lang zo succesvol geweest. Ik ben dan ook geschokt door de plannen van de gemeente voor deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone. Twee nieuwe bruggen op dat kleine zeilwater. Hiermee wordt zeilen in de stad Utrecht onmogelijk gemaakt. De voorgenomen brug ter hoogte van de Karperstraat zou vlak bij de ligplaats van onze boten komen. Het stuk van die nieuwe brug tot de Socratesbrug is te kort om effectief te kunnen zeilen. De geplande brug is te laag om met mast (ongeveer 7 meter hoog) onderdoor te varen, waardoor we niet meer zeilend het brede stuk voorbij de punt kunnen bereiken. Als de brug open kan, hebben we te maken met wachttijden tot de brug daadwerkelijk opengaat. Recreatievaart die ligt te wachten voor de brug, gaat zorgen voor gevaarlijke situaties als ze het vaarwater (deels) blokkeren. Het zal dan niet meer veilig zijn om onze jeugdleden (6 tot 18 jaar) zelfstandig te laten zeilen. Wachtende schepen moeten weliswaar zoveel mogelijk aan de kant blijven, maar de ervaring leert dat ze dat niet doen. Zeker niet als het naar verwachting de komende jaren nog veel drukker zal worden op het water in Utrecht. De brug ter hoogte van de Overrijssellaan deelt ons toch al beperkte zeilwater recht in tweeën. Hierdoor blijft er effectief nog maar een paar honderd meter zeilwater over. Dus zelfs als het ons gaat lukken om de brug bij de Karperstraat te passeren en het breedste stuk van het kanaal te bereiken, kunnen we nog maar een heel klein stukje varen voordat we het roer weer om moeten gooien en terug moeten varen. Het heeft dan ook geen zin om voor zo'n klein stukje de zeilen te hijsen. En ook hier geldt (net als bij de Karperstraat) dat wachtende recreatievaart gaat zorgen voor gevaarlijke situaties en het vaarwater nog verder zal beperken. Zelfs als we niet gaan zeilen, gaan we hinder ondervinden van de nieuwe bruggen. Volgens de huidige plannen worden de bruggen te laag om onderdoor te roeien of wrikken. Daarvoor is een minimale doorvaarthoogte van 1,80 meter nodig. Dit betekent dat het zelfs niet meer mogelijk is om het centrum van Utrecht in te varen zonder lang te moeten wachten totdat de brug opengaat. Nu kan je denken dat zeeverkennen meer is dan alleen maar varen, en dat is natuurlijk ook zo. Maar elke zaterdag hoor ik de kinderen aan hun leiding vragen: "Gaan we vandaag zeilen?" En toen ik zelf in 1992 bij de groep kwam, ging dat precies hetzelfde. Kinderen komen in de eerste plaats om te varen en de andere activiteiten komen op de tweede plaats. En pas veel later gaan ze het groepsgevoel, de verantwoordelijkheid en het teamwork waarderen. Want inderdaad, ook die dingen horen bij scouting. Het stelt me teleur dat onze belangen niet zijn meegenomen bij het maken van de plannen. In de variantenstudie wordt (terecht) het volgende opgemerkt "Met de komst van eventuele bruggen, kunnen zij hun activiteiten niet voortzetten." Maar er wordt niets mee gedaan. En zo wordt een betekenisvolle en nuttige tijdsbesteding van ruim 300 jeugdleden en meer dan 130 vrijwilligers overboord gegooid, met bovendien een rijke geschiedenis van meer dan 80 jaar. Maar dit is alleen maar constateren, niet belangen afwegen. Waarom is ons belang van een open zeilwater niet afgewogen tegen dat van fietsers en wandelaars? Hoe kan er een evenwichtig plan gemaakt worden als recreatief gebruik van het water geen criterium is in de variantenstudie?	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen: nut en noodzaak, 2.8.2 Gebruikers kanaal.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
366 (vervolg)	Kortom, met de huidige plannen van de gemeente om er twee nieuwe bruggen bij te bouwen, zie ik geen toekomst meer voor de Zeeverkenners in onze stad. Daarom zou ik graag zien dat jullie deze plannen heroverwegen en onze belangen duidelijker meenemen. Is het bijvoorbeeld een alternatief om de brug bij de Karperstraat niet te bouwen en de Socratesbrug uit te breiden, eventueel in combinatie met een nieuwe brug vlak bij de A12?	
367	Hierbij mijn reactie op de plannen voor de Merwedekanaalzone. Om te beginnen juich ik het als milieubewuste, autoloze stadsbewoner toe dat de nieuwe wijk duurzaam wordt. Een aantal dingen valt mij op. Ik begin met het puntje autobezit en parkeerbeleid: · Van de nieuwe bewoners wordt verwacht/gehoopt dat zij vrijwel geen auto's zullen bezitten. Daarbij wordt geen rekening gehouden met het feit dat er steeds meer minder schadelijke auto's op de markt verschijnen die ook aantrekkelijk zullen zijn voor de meest milieubewuste burgers ter wereld. Het ligt mijns inziens voor de hand om daar m.b.t parkeergelegenheid rekening mee te houden. Misschien wat minder woningen? · Hoewel dus wordt uitgegaan van weinig autobezit, wordt in mijn wijk betaald parkeren ingevoerd. Nu ben ik een groot voorstander van het bestrijden van parkeertoerisme voor mijn deur, maar voor mijn bezoek zou ik het wel zo prettig vinden als dat opgelost kan worden met de parkeerschijf en vergunningen voor bewoners (gratis, één per adres). · Zou het niet fijn zijn als ook de omliggende wijken (of beter nog: de hele stad) gebruik kan maken van deelauto's? Dan het puntje bruggen en doorstroming: · Tussen de Balije- en de Socratesbrug moeten – volgens de plannen – twee bruggen komen (ik beperk mij tot het stukje dat ik ken). Voor fietsers zijn deze bruggen niet nodig. Beide bestaande bruggen zijn makkelijk te bereiken. Vraag u af: waar gaat de meerderheid van de fietsers heen? De stad? Het station? Dan volstaan de bestaande bruggen. Misschien moeten die fietsvriendelijker worden, autoluwer misschien daarvoor, maar alle fietsers voor deze bestemmingen gaan uiteindelijk uitkomen of dezelfde (knoop)punten. Het verkeer loopt er in spitsuren nu al vast. · Het doel 'fietsen door een rustige wijk' spreekt zichzelf tegen als hiervoor bruggen worden aangelegd die fietsdrukte naar de – nu inderdaad nog rustige – wijk brengen. Ook om deze reden lijkt me een brug voor voetgangers alleen meer voor de hand liggen. · De fysieke aanwezigheid van bruggen, gaan aan de Merwedekade-kant van het kanaal bovendien ten koste van een prachtig plantsoen met grote bomen (er huist zelfs een bonte specht en boomkruiper). · Een kleine terzijde: als er een hele wijk bijkomt aan deze zijde van de stad, is het wellicht toch een idee om te zorgen dat treinreizigers de perrons ook kunnen bereiken via de brug bij De Knoop. Al is het maar in de spitsuren (in de drukte die op die tijden in de stationshal ontstaat, besluit echt niemand spontaan tot winkelen zoals de bedoeling schijnt te zijn). De plannen voor de nieuwe wijk zijn gericht op prettig wonen, het zou fijn zijn als het in de bestaande wijken ook prettig blijft. Een van de pluspunten van deze wijk voor mij was juist de rust.	Zie de paragrafen: 2.5.2 Innovatieve mobiliteitsstrategie, 2.6 Bruggen, 2.8 Bruggen: impact op de omgeving, 2.9 Parkeren.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
368	Ondergetekenden zijn de bewoners van de woonhuizen aan de XXX en XX en daarmee de huidige bewoners uit deel-gebied 4 van de plannen omtrent de Merwedekanaalzone. Wij geven graag vanuit onze ervaring een advies mee over de mobiliteitsvoorstellenvoor het toekomstige gebied. Wij bewegen ons dagelijks tussen onze huizen en de Dichterswijk (basisschool en kinderopvang) te voet, met de fiets en met de auto. Op dit moment is de overgang over het kanaal via de Balijebrug al een drukke aangelegenheid. Fietsers in twee richtingen aan beide zijden van de brug, overstekende fietsers midden op de brug en de aantallen fietsers die via de 'fietsafrit' aan de noordzijde van de brug van/naar de Kanaalweg gaan, zorgen al met enige regelmaat voor gevaarlijke situaties. Daarnaast is het verlaten van deelgebied 4 per auto via de uitrit van de parallelweg van de Kon. Wilhelminalaan ter hoogte van het Grafisch Lyceum op dit moment al moeizaam door met name het grote aantal fietsers dat het te doorkruisen fietspad gebruikt. Als de woningen van Wilhelminawerf en de nieuwe aangrenzende bouwplannen zijn gerealiseerd is onze verwachting dat het fietspad overvol wordt en dat de combinatie van autoverkeer en fietsers voor gevaarlijke situaties zal zorgen, o.a. omdat auto's lang zullen moeten wachten voordat ze 'een gaatje vinden' om de wijk te verlaten. Vanuit ons perspectief (en daarmee het perspectief van toekomstige bewoners van deelgebied 4), is de aanleg van een extra loop-/fietsbrug ten noorden van de Balijebrug (ten hoogte van de Heycopstraat) zeer wenselijk, om de verkeersstroom vanuit deelgebied 4 over de Balijebrug te ontlasten. Daarbij hopen we dat u ook kunt zorgen voor een veilige fietsroute langs de basisschool De Kleine Dichter, en indien mogelijk rekening houdt met de bezwaren van de woonbootbewoners aan het Merwedekanaal.	Specifiek antwoord: Dank voor deze reactie.
368a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 368. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 368.
369	Bij deze wil ik graag mijn reactie geven op de bouwplannen die gepland zijn rondom de Merwedekanaalzone.	Specifiek antwoord: De inspraakreactie ontbreekt in de mail. Er zijn meerdere reacties binnengekomen namens de vereniging Tekakwitha Zeeverkenners. Zie hiervoor de inspraakreactie 366 en de beantwoording.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
370	Bij deze willen wij reageren op de plannen Merwedekanaalzone. Kern van ons probleem: de gemeenteraad moet gaan stemmen over een plan met veel aannames en onduidelijkheden. Uitgangspunten worden als feiten gepresenteerd, maar staan voor de bewoners nog volop ter discussie. Concrete uitwerkingen van het verkeersplan voor Rivierenwijk zijn nog niet bekend. Voor een zo groot project, dat zoveel gevolgen kan gaan hebben voor onze wijk, is dat o.i. onaanvaardbaar. Waar wij ons met name zorgen over maken: 1] de bruggen: • Knelpunten van druk fietsverkeer worden niet opgelost met het bouwen van meer bruggen; nog steeds komen fietsers uit bij knelpunten zoals bv de kruising Vondellaan - Croeselaan; • Nut, noodzaak en keuze van de (plaats van de) extra bruggen zijn niet aangetoond; het heeft echter grote gevolgen voor de omliggende wijken. Bijvoorbeeld de brug door de Hunzestraat: dat is een van de schaduwrijkste straten, spekglad als het ijzelt en bovendien smal. Waarom daar een brug? En wat zijn de gevolgen voor de nu rustige woonwijk(en)? Daarin zijn we onvoldoende meegenomen. • Onderzoek naar aanpassing en uitbreiding van bestaande bruggen heeft niet uitvoerig plaatsgevonden. Deze bruggen hebben dubbele fietspaden aan beide kanten en zijn er veel meer op ingericht om extra fietsverkeer op te vangen dan de smalle straatjes in Rivierenwijk; • Onveilige situaties zijn te verwachten door extreme drukte (geluid en veiligheid) bij de Gertrudisschool op de hoek van de Waalstraat met de Merwedekade; • Het Merwedeplantsoen wordt nu intensief gebruikt voor recreatie: het is een mooi en vrijwel enig stukje groen in de wijk. Dit zal met de aanlanding van extra bruggen compleet verstoord worden. • De Merwedekade krijgt gevaarlijke kruisingen bij de extra bruggen; • Een aantal woonboten moet weg; rampzalig voor de bewoners, veel onzekerheid en er zijn • Extra bruggen kosten erg veel geld, zowel in aanschaf als in onderhoud (ze moeten beweegbaar zijn). De kosten zijn achteraf altijd hoger dan ingeschat. 2] De autonorm en parkeerdruk: • De norm voor auto's is nog nooit ergens in Nederland behaald: hoe gaan we dat nu wel halen en wat zijn de consequenties voor de leefbaarheid van omliggende wijken zoals Rivierenwijk? Wij vragen u om - met een heldere, op feiten en onderzoek gebaseerde onderbouwing - inzichtelijk te maken waarom bepaalde keuzes gemaakt worden en/of de voorkeur hebben boven andere (zijn die overwogen en onderzocht?). Tevens willen wij u vragen te reageren op bovengenoemde bezwaren.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8 Bruggen: impact op de omgeving, 2.9.1 Lage parkeernorm.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
371	Aantal woningen in relatie tot bruggen en verkeersdrukte in Rivierenwijk • Wij wonen in een heerlijk rustige buurt. Dat is één van de redenen waarom ik het huis gekocht heb. Dat er een nieuwe woonwijk komt en dat dit meer drukte gaat opleveren in onze rustige buurten, vind ik begrijpelijk en prima. Het plan is ook mooi. Ik ben het dan ook van harte eens met de komst van 6.000 woningen in deelgebied 4, 5 en 6, conform de aanbeveling van de MER. Maar een mogelijke doorgroei naar 10.000 woningen schaadt het rustige karakter van onze Rivierenwijk mijns inziens teveel. Ik pleit er daarom voor om de beslissing voor doorgroei niet alleen te laten afhangen van mobiliteitsoplossingen in Zuidwest, maar ook van onderzoek naar de toegenomen verkeersdrukte in Rivierenwijk. Hierbij moet dan, liefst samen met bewoners, een acceptabele bovengrens bepaald worden. Binnen deze grens kan de nieuwe wijk verder groeien en daarbuiten dan dus niet. • Het rapport over de loop- en fietsbruggen van Goudappel Goffeng gaat bij haar berekeningen uit van maximaal 10.000 woningen. Ik zou graag een studie zien van de verkeersdrukte bij maximaal 6.000 woningen in de drie deelgebieden. Zijn dan misschien minder extra bruggen nodig? • Ik lees in het rapport van Goudappel Goffeng dat door de bruggen het eigenlijk niet meer goed mogelijk is (vanwege veel fietskruispunten) om een mooi ‘rondje stadseiland’ te realiseren. Dat vind ik jammer. Ik zie het ‘rondje stadseiland’ als één van de meerwaarden van de nieuwe wijk, waarvan ook de omliggende wijken profiteren. Als minder extra bruggen (bij maximaal 6.000 woningen) nodig zijn, dan levert dit waarschijnlijk een verbetering op van de recreatieve kwaliteit van het ‘rondje stadseiland’. • Ik zie als bewoner graag dat de groei van de verkeersdrukte (fiets en auto) in onze Rivierenwijk zoveel mogelijk beperkt blijft. Wij genieten nu van grotendeels auto- en fietsluwe straten. Daarom ben ik voorstander van het direct invoeren van betaald parkeren op het moment dat de eerste woningen opgeleverd worden. Daarnaast pleit ik voor maatregelen om de Merwedekade verkeersluw te houden, zodat het Merwedeplantsoen een aantrekkelijke, rustige plek blijft voor bewoners om te recreêren in hun directe woonomgeving. • De oversteekbaarheid van de Europalaan is naar mijn idee belangrijker dan de ‘oversteekbaarheid’ van het Merwedekanaal. De nieuwe bewoners zullen veel meer georiênteerd zijn op Kanaleneiland (winkelcentrum, Park Transwijk en de zone langs het Amsterdamrijnkanaal) dan op de binnenstad. Dat zijn wij als bestaande bewoners namelijk ook. Het wordt mij in de plannen niet helemaal duidelijk of de gemeente hier voldoende rekening mee houdt (meer verkeersbewegingen naar Kanaleneiland). Bouwhoogte woningen • In het stedenbouwkundig plan lees ik dat ter hoogte van mijn woning 3 ‘indicatieve locaties voor hoge gebouwen (met speciale richtlijnen)’ kunnen komen in bouwblok 16. Het is mij niet duidelijk in deze fase wat dit voor het uitzicht vanuit mijn woning en de bezonning van mijn woning betekent. Ook is mij onduidelijk wat deze ‘speciale richtlijnen’ zijn (er wordt verwezen naar pagina 144/145, maar hierop is alleen een foto te zien). Graag hoor ik wanneer de definitieve bouwplannen gereed zijn, op welke manier wij daarvan op de hoogte worden gebracht, en op welke manier ik daarop nog kan reageren.	Zie de paragrafen: 2.4.3 MER-beoordeling, 2.9 Parkeren, 2.10.1 Aantallen woningen en dichtheid, 2.10.2 Hoogte, geen aansluiting op de omgeving, 2.15 Participatie. Specifiek antwoord: Uit onderzoek op de bestaande bebouwing rondom het plangebied blijkt dat de ontwikkeling van de Merwede een beperkte impact heeft op de bezonning door de afstand van de nieuwe wijk tot de bestaande bebouwing alsmede de slankheid van de geplande hoogbouwaccenten. Er is op verschillende momenten van het jaar een schaduwanalyse uitgevoerd om inzicht te krijgen in de schaduw die Stedenbouwkundig Plan Merwede veroorzaakt op de bestaande bebouwing aan de Merwedekade. Hieruit blijkt dat de woningen aan de Merwedekade het hele jaar door niet meer dan een uur -aan het einde van de dag- beschaduwd worden. Bijzondere aandacht is besteed aan de bestaande woonboten in het Merwedekanaal aangezien deze het dichtstbij het plangebied zijn gelegen. Uit de beschaduwingsanalyse op de west gevel van de woonboten blijkt dat deze het hele jaar niet meer dan een tot twee uur aan het einde van de dag beschaduwd worden. Hiermee voldoet de westgevel van de woonboten ruim aan de zogenoemd ‘lichte TNO norm’.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
371 (vervolg)	• Het liefste zie ik in het stedenbouwkundig plan een maximale bouwhoogte van 5 bouwlagen voor alle bebouwing langs het Merwedekanaal, zonder uitzonderingen dus. Zo ontstaat op de grens van de nieuwe en de oude wijk meer harmonie in de bouwhoogte (aan de Merwedekade is de bouwhoogte maximaal 3 á 4 bouwlagen). Op deze manier behouden wij voldoende bezonning en zicht op licht en lucht vanuit onze woningen én wordt de overgang van de oude naar de nieuwe wijk naar mijn idee vloeiender (geleidelijke overgang van hoogbouw naar lagere bouw). Kansen realiseren voor de bewoners in de bestaande wijken • Ik pleit ervoor om bij de invoering van betaald parkeren meteen de Merwedekade (langs deelgebied 5) en het Merwedeplantsoen her in te richten, zodat een verkeersluwe ruimte behouden blijft. Dit graag in overleg met de bewoners, zodat ook kansen gerealiseerd kunnen worden voor de huidige bewoners. Denk bijvoorbeeld aan: parkeerplaatsen langs de stoepen verwijderen, meer voorzieningen voor fietsparkeren (bewoners van de bovenwoningen hebben nu geen goede parkeerplaats voor hun fiets), meer groendiversiteit in het plantsoen, meer recreatieplekken in het plantsoen en een inrichting van de straat waarbij auto en fiets ‘te gast’ zijn. • De mobiliteitsambitie van de nieuwe stadswijk houdt niet op bij de grenzen van de nieuwe wijk, maar gaat om de hele stad. Daarom ben ik blij om te lezen dat het mobiliteitsconcept met de verschillende voorzieningen ook ingevoerd gaat worden voor de omliggende wijken. Op deze manier kun je ervoor zorgen dat een olievlekwerking ontstaat vanuit de nieuwe wijk naar de bestaande omliggende stad om andere mobiliteitsvormen te gaan gebruiken. Betrekken bewoners • Ik vind het jammer dat de reacties van bewoners tijdens de informatieavonden in oktober 2019 niet terug zijn- te vinden in de rapporten inclusief de antwoorden van de gemeente daarop. Er is een verslag gemaakt met een opsomming van de reacties en er staat een beknopte selectieve weergave van wat de gemeente ermee heeft gedaan in de Omgevingsvisie. Ik zou het fijn vinden om de reactie van de gemeente te horen op alle ideeën die zijn aangedragen. Ik heb als bewoner pas het idee dat ik ‘in gesprek’ ben als de gemeente reageert op alles wat ik en anderen op de flappen hebben geschreven. • Ik heb bij de stukken geen rapportage kunnen vinden van wat onderzoeksbureau Urbanus precies heeft gedaan en wat hun bevindingen zijn. Ik weet van buurtbewoners dat er een klankbordgroep en bewonersgesprekken zijn geweest. Maar wat is hier precies uitgekomen? Dit was volgens mij één van de maatregelen om - op verzoek van de gemeenteraad - het ‘betrekken van bewoners’ te verbeteren.	
372	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 328. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 328.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
373	Hierbij geef ik mijn reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van een fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat. Onderstaande twee vragen gaan over een betrouwbare overheid. De overheid moet doen wat aan de burgers is beloofd en de overheid moet de volksvertegenwoordiging (de gemeenteraad) juist informeren. Beide zaken zijn op dit moment in het geding, dit is onbestaanbaar in een goed werkende democratische rechtstaat. 1. Belofte maakt schuld: kunt u het economisch én maatschappelijk haalbaarheidsonderzoek, zoals dat in 2016 beloofd is, alsnog laten doen? Zie motie 159 (ondertekend door D66, GL, VVD, Stadbelang, SP) uit 2016 die overgenomen is door wethouder Geldof, zie bijlage bij deze reactie in PDF. In het huidige advies aan de gemeenteraad heeft Goudappel Coffeng enkel een verkeerskundige analyse gedaan waaruit blijkt dat een brug noodzakelijk is. De gemeente moet betrouwbaar zijn en dus de belofte nakomen van een maatschappelijk haalbaarheidsonderzoek voordat besloten wordt of de brug er komt. De wijkbewoners hebben in 2016 sterk aangedrongen op dit onderzoek. Nu lijkt het alsof de gemeente te uitkomsten van dit onderzoek wil verdoezelen, want uit een maatschappelijk onderzoek zal komen dat de Dichterswijk fel tegen een fietssnelweg is dwars door de wijk. 2. Waarom is in de 'Variantenstudie loop- en fietsbruggen' van Goudappel Coffeng over de Heycopbrug de toekomstige te bouwen spoortunnel bij de Nicolaas Beetsstraat niet (als scenario) meegenomen? In onze gesprek met wethouder Diepenveen, Goudappel en ambtenaren is aangegeven dat door deze tunnel de fietsersaantallen door de Dichterswijk naar verwachting zullen verdubbelen van 4.000 naar 8.000 per dag. Die aantallen zullen van grote invloed zijn op de resultatenanalyse van de brug bij het Heycopplantsoen. Ze zouden op zijn minst als scenario meegenomen moeten worden. Criteria 6 (fietsdrukte) en 7 (doorsnijdingen) zullen in de 'bolletjesstudie' dan niet meer lichtgroen ('goed') maar oranje/rood kleuren bij deze hoge aantallen fietsers, is onze verwachting. (Zie plaatje onderaan deze mail.) Uitkomsten van de analyse op het gebied van veiligheid en impact op de Dichterswijk worden nu dus te rooskleurig weergegeven. De huidige analyse is dus onvolledig, daardoor te rooskleurig. 3. Waarom is de wandelbrug niet als variant meegenomen voor de heycopbrug? De gemeente zegt met de buurt in gesprek te gaan, maar past vervolgens het voorstel niet aan. Als gevolg voelen de Dichterswijkers zich niet gehoord en worden alle inspraakavonden gezien als show processen voor de bühne. Ook dit draagt niet bij aan het beeld van een overheid die naar haar burgers luistert. Er is tijd genoeg om een extra scenario toe te voegen echter het ontbreekt de wethouder en haar ambtenaren om aan de wens van de burger tegemoet te komen. Kortom, bovenstaande punten illustreren volgens ons dat de gemeente er alles aan doet om een te rooskleurig beeld neer te zetten en niet het volledige verhaal te vertellen. Daarmee is de gemeente dus niet betrouwbaar en eerlijk tegen haar inwoners en de gemeenteraad. We vinden dit een heel kwalijke zaak. Dat is de reden van ons actieve verzet. De Raad zou immers op basis van volledige analyses beslissingen moeten nemen. Maar: beter ten halve gekeerd, dan ten hele gedwaald. Het is nu nog mogelijk om het verhaal aan te vullen en het voorstel te verbeteren, voordat definitieve besluitvorming plaatsvindt.	Zie de paragraaf 2.6 Bruggen.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
374	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 141. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 141.
374a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 141. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 141.
375	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 141. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 141.
375a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 141. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 141.
376	Deze inspraakreactie is in lijn met de inhoud van inspraakreactie 141 en aanvullend op inspraakreactie 73. Voor de inhoud van deze inspraakreactie verwijzen we u naar inspraakreactie 141.	Zie de paragrafen: 2.4 Milieueffectrapportage (Plan MER), 2.6 Bruggen, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.5 Hoograven, 2.9.2 Parkeeroverlast, 2.15 Participatie. Specifiek antwoord: Er worden veel (detail)vragen gesteld in deze inspraakreactie. Graag is het project-team Merwedekanaalzone bereid om hier in een persoonlijk (telefonisch) gesprek een nadere toe-lichting op te geven. De inspreker(s) kunnen via het mailadres: merwedekanaalzone@utrecht.nl het projectteam Merwedekanaalzone bereiken voor een eventuele afspraak.
377	U wilt de nieuw te ontwikkelen Merwedekanaalzone ontsluiten met nieuwe fiets- en looproutes. Daarom zijn er 5 extra bruggen gepland over het Merwedekanaal, waarvan twee nieuwe bruggen van Deelgebied 6 naar Hoograven. Hier maak ik mij zorgen over. Ik maak dus graag gebruik van de mogelijkheid tot inspraak. Mijn verzoek aan de Gemeente Utrecht: - Zeg nu géén ja tegen de brug ter hoogte van het Hamersplantsoen en Karperstraat (vanuit Deelgebied 6). Neem vóór het nemen van een principebesluit de Petitie inspraakreactie Groen Hamersplantsoen mee (u ongetwijfeld bekend). Doe bovendien éérst een impactanalyse / haalbaarheidsonderzoek. En maak vervolgens een weloverwogen keuze. Voor de volledigheid: ik ben niet tegen bruggen. Ik ben wel tegen een onzorgvuldig proces waarbij betrokkenen en belangen onvoldoende worden meegenomen en met mogelijk veel negatieve gevolgen voor een fijne buurt. - Laat zien dat u het meent dat we ‘samen de stad maken’ en dat burgerparticipatie van waarde is in Utrecht. Dat heb ik nu anders ervaren. Opeens waren er de plannen voor een brug dwars door een plantsoen waar kinderen spelen (met naar ver-wachting forse negatieve impact op groen in de wijk, sociale cohesie, veiligheid, bereikbaarheid, parkeergelegenheid, waardevermindering huizen, impact op scouting, roeiverenigingen en woonboten, etc). Vervolgens wordt aangegeven vanuit (adviseurs van) de gemeente dat de buurtbewoners zeker mogen meepraten over inpassing. Ik wil nu nog niet meepraten over inpassing, ik wil een zorgvuldig proces (zie boven) met al dan niet, afhankelijk van de uitkomsten, een fase van gesprekken over inpassing.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.5 Hoograven, 2.9.2 Parkeeroverlast, 2.13.2 Waardedaling woningen, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
377 (vervolg)	Verder verzoek ik u: - Een evenwichtige afweging te maken tussen de belangen van de bewoners van Hoograven en de belangen van de toekomstige bewoners van de Merwedekanaalzone. - De Variantenstudie van Goudappel Coffeng betreft enkel de verkeerskundige aspecten van de verbindingen, bekeken vanuit de Merwedekanaalzone. We vragen u dit aan te vullen met een grondig en integraal onderzoek naar de nut en noodzaak van een eventuele brug en fietsroute, alsmede impact op sociale cohesie in de wijk, stedelijk groen, speel- en recreatiemogelijkheden, veiligheid en leefbaarheid in en rondom het Hamersplantsoen. - De kansen voor versterking van de leefbaarheid in Hoograven te onderzoeken en gelijktijdig aan te pakken. - De besluitvorming omtrent het aantal bruggen en de fietsroutes uit te stellen tot de diverse onderzoeken zijn afgerond en volledig zijn. - De bewoners van de wijk actief te betrekken bij de planontwikkeling, bijvoorbeeld via de Beheergroep Hamersplantsoen.	
378	Graag maken wij onze zorgen en bezwaren kenbaar met betrekking tot de plannen van de Merwedekanaalzone deel 2. Deze zorgen en bezwaren focussen zich op het plan om een extra brug te bouwen van de Merwedekanaalzone naar het Hamersmaplantsoen (deelgebied 6). In het verslag van het buurtgesprek is te lezen dat de inpassing van nieuwe bruggen in een vervolgtraject verder onderzocht moet worden en dat ook het moment waarop er extra bruggen nodig zijn nog niet is bepaald. Wij vragen u onderstaande zorgen en bezwaren mee te nemen als aandachtspunten bij de toekomstige uitwerking van de plannen. Het Hamersmaplantsoen als ontmoetingsruimte van Hoograven-zuid Eén van de extra bruggen is momenteel ingetekend op het breedste stuk van het kanaal en komt uit in het Hamersmaplantsoen. Dit plantsoen is hét groen van de wijk waar kinderen én volwassenen genieten van de open ruimte en het groen. Wij vragen u af te zien van de aanleg van een fietsroute door of direct langs het plantsoen. Van het Hamersmaplantsoen wordt op zowel zonnige zomerse als regenachtige winterse dagen druk gebruik gemaakt. Wij spreken uit ervaring: zelf sporten wij er tweemaal per week door weer en wind in groepsverband en ook met onze kinderen en buurkinderen zijn wij wekelijks meermaals te vinden in 1 van de 2 speeltuintjes of op het grasveld. Ook bezoeken wij de diverse markten die gehouden worden in het plantsoen. Deze fijne buitenruimte offeren wij niet graag op. En we zouden het helemaal jammer vinden als dit gebeurt op basis van simulatie en grove calculaties waarvan nog niet duidelijk is hoe deze straks gaat uitwerken. Veiligheid voorop De straten in Hoograven-zuid zijn grotendeels veilig en rustig. Gelukkig maar! In de kinderrijke buurt wordt veel buiten gespeeld en met 3 basisscholen en meerdere kinderdagverblijven in de buurt gaan veel kinderwagens, kleine fietsjes en zelfstandig lopende kinderen over straat. 5000 tot 8000 extra fietsers door de wijk (door de smalle (!) Karperstraat, Verlengde Hoogravenseweg, Julianaweg en Hooft Graaflandstraat) heeft zeker grote gevolgen voor de veiligheid en leefbaarheid van de wijk. Wij vragen u af te zien van de aanleg van een brug die zoveel extra verkeer oplevert voor de wijk. Ook wij hebben twee kleine kinderen, die regelmatig enthousiast zomaar de straat oprennen, oefenen met het fietsje of voetballen op straat. En ook wij zouden onze kinderen over een paar jaar zelfstandig de 5 minuten naar school willen laten lopen. 5000-8000 extra fietsers maakt dat wij hier mogelijk een andere afweging in moeten maken.	Zie de paragrafen: 2.6.5 Bruggen, , 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.5 Hoograven, 2.9 Parkeren, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
378 (vervolg)	Duurzaamheid in onze stad Ook wij zijn voorstander van verduurzaming van de stad. Echter: wij zijn ook realistisch. Ondanks goed openbaar vervoer en werkgevers op fiets en Ov-afstand hebben ook wij een (hybride) auto voor de deur staan. Wij zijn niet bekend met succesvolle experimenten met wijken met beperkte parkeergelegenheid en ontmoedigingsbeleid voor autobezit. Het zal – ons inziens- met name leiden tot verplaatsing van het probleem: dat wilt zeggen: betaald parkeren in onze wijk (iets waar wij zeer tegen zijn), een Hoograven-zuid met overvolle parkeerplaatsen en extra verkeer naar onze wijk en de toch al drukke t Goylaan. Hierdoor is de leefbaarheid in de nieuwe zone wellicht hoog, maar die in Hoograven daalt alleen maar! Wij vragen u af te zien van de aanleg van een wijk vanuit een ontmoedigingsbeleid en daardoor met onrealistisch weinig parkeergelegenheid. Beperkte Utrechtse middelen Ook is de vraag of de bouw van een extra brug -bij voorbaat- noodzakelijk is (hoeveel winst wordt er verwacht?!), zeker ook gezien de kosten die onze stad hiervoor moet maken. Budget dat ook in andere, nuttiger, zaken geïnvesteerd kan worden. Wij vragen u een zorgvuldige afweging te maken wat betreft nuttige investeringen van gemeenschapsgeld. Aanpassing van het proces Naast bovenstaande zorgen en bezwaren willen wij nogmaals onderstrepen dat in het huidige onderzoek dat gedaan is met name wordt gekeken vanuit de Merwedekanaalzone en het verhogen van de leefbaarheid daar. Belangen van bestaande wijken zijn niet of beperkt meegenomen. Iets dat wij zeer kwalijk vinden! Immers, wij wonen hier al (met veel plezier!). Wij vragen u om in het plan- en besluitvormingsproces ook de omliggende wijken nauw te betrekken en alle ingediende zorgen en bezwaren serieus te wegen.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
379	Hierbij geven wij, als bewoners van de XXX, onze inspraakreactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwedekanaalzone en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage, waarvan een bruggen-studie naar een extra brug over het Merwedekanaal in deelgebied 4, onderdeel uitmaakt. Uw voornemen, voor een nieuwe brug, ter hoogte van het Heycopplantsoen, heeft veel losgemaakt in onze buurt. De Dichterswijk heeft als wijk, wederom last van ontwikkelingen in en rondom de wijk waar ons belang onvoldoende in mee-gewogen wordt. Ik noem de ontwikkelingen rondom de oude Royco fabriek waar we vorig jaar nog in actie voorgekomen zijn om deze wijk leefbaar te houden. Ik noem verder het Kruisvaartkwartier waar een ander deel van de Dichterswijk slecht bij betrokken was. En nu de plannen van de Merwedekanaalzone waar dit deel van de wijk slecht bij betrokken werd. En er volgen nog meer plannen: zoals de plannen voor de ontwikkelingen van het Jaarbeursterrein. Al deze plan-nen hebben grote impact op de leefbaarheid (waaronder verkeersveiligheid) van onze wijk en buurt. Het stelt ons teleur, dat de gemeente Utrecht, die participatie van bewoners hoog in het vaandel zegt te hebben, telkens weer in de valkuil stapt om niet over de plangrens heen te kijken en de impact om omliggende straten te bekijken. Nu al ervaren we in toe-nemende mate de gevolgen van de ontwikkelingen van de stad en de toenemende verkeersdrukte. De Dichterswijk, en de Jekerstraat in het bijzonder, is prettig om te wonen. Het is er rustig (alhoewel we ook de effecten merken van het parkeerbeleid van o.a. de Rabobank en drukke dagen van de Jaarbeurs te merken zijn aan de verkeers-drukte in de wijk). Ik kan mijn kind met gerust hart buiten laten spelen en alleen over straat laten fietsen. We kennen onze buren en zorgen voor elkaar als dat nodig is. In de Dichterswijk ervaar je nu nog groen en ruimte, met name omdat er een Heycopplantsoen is en omdat het veldje bij het oude Royco terrein nog open is. Met de ontwikkelingen van dit terrein wordt het laatste beetje ruimte en rafelgroen aan de wijk ontnomen. U heeft als gemeente vorig jaar wel adequaat de meest haalbare oplossingen bedacht door een groene lommerrijke straat door dit te ontwikkelen terrein, toe te voegen. Tot op heden is er nog geen plek bepaald voor het trapveldje. Het vrije, creatieve spelen, zoals het bouwen van een hut tussen de bomen, of het klimmen in bomen, is, na realisatie van het Rotco-terrein, wel verleden tijd. Dit was 2018/2019. Daarnaast neemt de hoeveelheid openbare, groene, ruimte enorm af. Dit jaar komt u met de plannen voor de Merwe-dekanaalzone, en stelt een brug voor die landt in het trapveldje/speeltuintje Heycopplantsoen. 25 meter heeft u nodig in de breedte en u wilt hier een alternatieve fietsroute aanleggen met 5.000 fietsers per dag. En als toekomstige plannen (de tunnel ter hoogte van de Jeremias de Deckerlaan/Nicolaas Beetstraat) ook doorgaan kunnen dit er 8.000 tot 10.000 worden. Dat is nogal ingrijpend. Zeker als u dat fietspad naast een speeltuin legt, in een buurt die ervaren wordt als een ‘dorp in de stad’. Dergelijke fietsstraten, zorgen naast onveilige verkeerssituaties, het wegnemen van groene rustige ruimte, ook voor splitsing van wijken, en hebben daarmee impact op de leefbaarheid. U stelt in uw plannen ook dat het qua leefbaarheid wel goed komt: we zien een donkergroen bolletje (zeer goed) voor de situatie voor de brug en lichtgroen bolletje (‘goed’) in de situatie met brug. Uw ambtenaren stellen, bij presentaties, dat zo’n brug ‘verkeerskundig prima inpasbaar is’. Dat deden ze waarschijnlijk bij de Daphne Schippersbrug ook, al blijkt nu dat daar nog niet de verwachte verkeersstromen overheen gaan maar men nu al klaar-overs nodig heeft om veilig naar school te kunnen gaan.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
379 (vervolg)	En wij vragen ons af : welke argumenten en welke redeneerlijn zit er achter dit ‘goed’ en ‘ zeer goed’? Want een brug die een schaarse openbare ruimte aantast en ca 5.000 fietsers langs een speelveldje jaagt, in een wijk waar tussen 8 uur en 8.45 honderden kinderen naar de school lopen en naar de crèche gebracht worden, hoe kan de leefbaarheid dan goed zijn? En hoe zit het met de verkeersveiligheid? In de spits en buiten de spits, als er na schooltijd kinderen buiten spelen. Nader onderzoek van uw stukken levert daar niet echt een antwoord op. U stelt ‘ de forse toename in fietsgebruik, zoals die bij de Van Zijstweg en de Balijelaan is niet meer goed op te vangen op de bestaande routes. Niet zozeer de bruggen zelf maar de eerstvolgende kruispunten vormen het probleem.’ In uw stukken heeft u wel het voornemen om een brug te plaatsen ter hoogte van het Heycopplantsoen maar u doet geen onderzoek naar het oplossen van die kruispunten in deze studie. En u wilt dus een besluit nemen over een extra brug die geen oplossing biedt voor het echte probleem want die 5000 fietsers komen net zo hard weer op de huidige knelpunten/kruispunten als dat er nieuwe knelpunten zullen ontstaan. In uw voorgenomen besluit houdt u namelijk geen rekening met de huidige 3 (en in de toekomst 4) parkeergarages waar u deze fietsers langs leidt of de breedte van de huidige straten. Het probleem wat elke werkdag op de Heycopstraat, ter hoogte van basisschool ‘ De Kleine Dichter’/de crèche ervaren wordt, en de minimaal 400 kinderen, plus hun ouders, die daar dan zijn, wordt al helemaal niet genoemd of meegenomen in uw stukken. De keuze voor spreiden lijkt verder vooral een politieke keuze. Want nergens in uw stukken lezen we argumenten waarin u, op basis van een logische redeneerlijn, komt tot de conclusie dat spreiden beter voor de stad is dan concentreren. Hoe onderbouwt u deze keuze voor spreiden, waar u de voorgenomen brug voor nodig hebt, in relatie tot het oplossen van de knelpunten bij de kruispunten? Ons inziens zou het getuigen van slecht bestuur als u nu toch besluit voor een brug. Een dergelijk besluit moet toch nader onderzocht worden op verkeersstromen in de wijk? En op sociale veiligheid in deze wijk? Hoe gaat u als gemeente om met belangen van huidige wijken in relatie tot nieuw te ontwikkelen plannen? En hoe verhoudt die werkwijze zich tot het ‘werken in de geest van de omgevingswet’, waar belangen van bewoners goed worden afgewogen? Als laatste willen wij een suggestie doen: we merken dat als de gemeente Utrecht het heeft over groen, vooral zorgt voor groene linten om langs te kunnen wandelen. We zouden het jammer vinden als ook hier weer gekozen wordt voor een ‘lintje’ groen. In plaats daarvan kunt u ook overwegen om de ruimte die u nodig heeft in de door u gewenste brug direct te compenseren door grotere oppervlakten te creëren in plaats van lanen. Bv door het afsluitbaar maken van de Heycopstraat/Jekerstraat ter hoogte van het Heycopplantsoen, en dit deel groen in te vullen. Daarmee wordt in ieder geval aan het belang ‘ervaren van ruimte’ tegemoet gekomen.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
379a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 379. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 379.
380	Wij wonen sinds de zomer van 2001 aan de Jekerstraat. In al die jaren hebben we veel meegemaakt van alle bouwactiviteiten in onze buurt, maar we wonen in principe nog steeds met veel plezier in de buurt. We hebben overigens begrip voor de wens vanuit de gemeente om te kunnen scoren met de geplande groene wijk. Sterker nog we geloven dat het belangrijk is om verder te vergroenen in Utrecht centrum. We maken ons echter wel sterk zorgen als inwoners in de direct omliggende omgeving/buurten van het genoemde plan. We voelen dat de gemeente voortvarend aan de slag gaat met initiatieven nabij en in onze wijk, echter er lijkt in dit geval onvoldoende rekening te worden gehouden met de invloeden op onze wijk. De aandacht lijkt volledig te gaan naar het geografische gebied waarop ontwikkeld moet gaan worden. Wij vragen ons dan ook af wie er voor ons opkomt. (Zeg maar: voor het grotere geheel.) Het project Merwedekanaalzone is namelijk pas succesvol gerealiseerd als er een goede inpassing is gerealiseerd met de omliggende gebieden. En dat betekent ook voor onze buurt voldoende aandacht en vooral passende maatregelen ten aanzien van: verkeersveiligheid; parkeergelegenheid; verkeersdruk; groenbehoud. We waren zodoende ook verbaasd over het wat ons betreft zotte idee om een brug te laten ‘landen’ op of nabij het speelveldje aan de Heycopplantsoen. Dit is wat ons betreft een slecht of niet uit te leggen voorbeeld van planvorming omdat er onvoldoende rekening wordt gehouden met het toekomstige leefklimaat in de wijk. Met name de ochtend- en avondspits is het verkeer in de wijk af en toe al behoorlijk uitdagend. Het zicht voor automobilisten is lang niet overal optimaal. Zo is het niet voor iedere automobilist even makkelijk om de parkeergarages uit te komen en zijn bochten niet overal overzichtelijk. Dat geeft al regelmatig spannende situaties in het verkeer. Er wordt veel gefietst en er zijn veel kinderen met name in de buurt van de school en de kinderopvang. De school, de kinderopvang en sportzaal de oude veiling zorgen nu eenmaal voor extra verkeer. Het is wat ons betreft dan ook vragen om (grote) problemen als de verkeersdruk door fietsers met de genoemde aantallen tot 5.000 of in het slechtste scenario met 10.000 zal toenemen. We hebben geprobeerd te begrijpen wat een fietsbrug te laten landen op of nabij het Heycopplantsoen voor voordelen brengt maar kunnen de genoemde argumenten niet vatten. Het voelt als een poging de druk te verdelen, maar dit zal ons inzien de chaos daardoor juist vergroten. Wij zijn mede daarom benieuwd naar de effecten waarbij het verkeer juist niet de wijk in komt via dvoorgestelde brug, maar via (al dan niet verbeterde) bestaande routes verder wordt afgewikkeld. De genoemde bestaande knelpunten zouden sowieso moeten worden aangepakt. We willen graag begrijpen hoe we het groter geheel moeten bevatten, want de nu voorgestelde optie voor het Heycopplantsoen voelt meer als een politiek compromis of deal dan een voorbeeld van betrouwbaar en uitlegbaar bestuurlijke afwegingen.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.3 Dichterswijk, 2.9 Parkeren.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
381	Stedelijke fietsfoute Berkelstraat / Reitdiepstraat Hoe onderbouwt u de noodzaak dan wel toegevoegde waarde van een stedelijke fietsroutedoor de Berkelstraat en Reitdiepstraat? Welke bestemming hebben fietsers die hierlangs rijden in tegenstelling tot die fietsers die via de Rijnlijn noordwaarts fietsen of de fietsers die via de Socrateslaan richting de Jutfaseweg fietsen? De route niet met een kortere route te leiden naar bestemmingen die niet al door andere routes worden bereikt, en lijkt zodoende overbodig te zijn. De route neemt openbare ruimte die beter kan worden besteed. Bijvoorbeeld aan een wandelroute of groen in de wijk, waar toch al heel weinig van is. Betaald parkeren U heeft ongetwijfeld gemerkt dat de parkeeroverlast in rivierenwijk een aandachtspunt is. De komst van betaald parkeren in rivierenwijk lijkt onvermijdelijk met de komst van extra personenwagens (zeker als deze in Merwede niet kunnen worden geparkeerd). Ik zou willen pleiten voor gratis parkeervergunningen voor de bewoners van rivierenwijk, omdat wij buiten onze schuld op extra kosten worden gejaagd. Gastparkeerders zouden juist hogere prijzen moeten betalen om het gat aan inkomsten voor de gemeente in deze te dekken. Zo kan ook worden voorkomen dat bewoners van Merwede in de rivierenbuurt gaan parkeren. Wat denkt u daarvan? Overkoepelende visie in samenhang met andere bouwprojecten in Rivierenwijk Op welke wijze kijkt de gemeente naar de verdeling sociale huur t.o.v. koopwoningen in de Merwedekanaalzone ten opzichte van andere nieuwbouwprojecten in de stad? In de Merwedekanaalzone wordt een relatief klein deel sociale huur gebouwd. Op de Reitdiepstraat worden nu plannen gemaakt voor circa 150 uitsluitend sociale huurwoningen onder de laagste aftoppingsgrens, wat de sociale cohesie in de wijk enorm onder druk zet omdat deze pal naast dure koopwoningen zou moeten worden gerealiseerd, waar onder de bewoners grote weerstand tegen is. Wij hebben hieromtrent reeds een petitie met wijkwethouder Linda Voortman gedeeld die unaniem is ondertekend door aangrenzende bewoners in de Berkelstraat, Hoendiepstraat en Jutfaseweg. Is het gezien het gemeentelijk beleid (de ongedeelde stad) niet logischer om enkele tientallen extra sociale huurwoningen gespreid op te nemen in de Merwedekanaalzone zodat er enkele tientallen koopwoningen alsook middenhuurwoningen voor kunnen terugkomen in het project Reitdiepstraat? In de Merwedekanaalzone gaat het om kleine getallen, die bij het genoemde project Reitdiepstraat lokaal juist een groot verschil kunnen maken voor de inpassing in de wijk (=lokaal maatwerk). Is dit soort afstemming in overweging genomen? Hoe motiveert de gemeente momenteel haar keuzes rondom deze verdeling van typen woningen naar de bestaande bewoners van de rivierenbuurt? Ervan uitgaande dat mijn vragen beantwoord zullen worden, en dat u mij op de hoogte houdt van het verdere verloop van de procedure.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.9.2 Parkeeroverlast, 2.11 Woningbouwprogramma.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
382	Hierbij stuur ik mijn reactie op de in januari 2020 verschenen Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp, Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van fietsbruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat. Graag maken wij hierbij van de gelegenheid gebruik om onze zorgen rondom het project Merwedekanaalzone te delen. Dit aan de hand van 3 concrete punten. MER De recente MER gaat uit van 6000 extra woningen in de drie deelgebieden, waarvan 4000 geland staan in deelgebied 5, naast de bestaande MAX, PAX en LUX. De Bruggenstudie is echter gebaseerd op de bouw van 10.000 extra woningen in de drie deelgebieden. De studie berekent op grond van 10.000 woningen de noodzaak van 5 extra bruggen in de deelgebieden 4,5 en 6, waaronder 2 extra in deelgebied 5. Hoe verklaart u het feit, dat er niet wordt uitgegaan van het aantal woningen in de nu gepresenteerde MER? Verkeersdrukte De geplande extra brug in de Waalstraat zal leiden tot extra drukte op de nu al belastende straat. Het is de in- en uitvoegende straat voor autoverkeer voor naar en uit de wijk. Iedere morgen en middag is er nu al sprake van enorme drukte bij de Gertrudisschool op de hoek van de Waalstraat en de Merwedekade. Als hier een veelvoud aan fietsers aan wordt toegevoegd, zal dit naar ons idee leiden tot onveilige situaties en vooral voor de kinderen. Tevens maken wij ons zorgen om de toenemende drukte op de nu al overvolle Croeselaan/Rijnlaan/Vondellaan verkeerskruising. Kindervriendelijkheid en veiligheid In algemene zin maken wij ons zorgen over de kindvriendelijkheid van de Merwedekade en de mogelijkheden om veilig op de stoep en plantsoen te spelen. Nu al rijden er al veel fietsers en snelle brommers en scooters. Als dit toeneemt, wordt zelfstandig buitenspelen op het plantsoen niet meer mogelijk i.v.m. veiligheid. Explictiet maken wij ons zorgen over 2 kindspecifieke locaties, te weten de hoek Gertrudisschool Waalstraat/Merwedekade en de speeltuin en oversteekplaats naar OBS De Kleine Dichter aan de Heycopstraat. Met name voorzien wij onveilige situaties naast speelplaats Heycopstraat aan de gelijknamige Heycopstraat/Jekerstraat/Voorsterbeeklaan. We zien nu al door de toenemende verkeersdrukte onveilige situaties voor kinderen ontstaan en voorzien problemen wanneer hier geen kindvriendelijke maatregelingen worden genomen. Wij hopen dat u onze zorgen serieus neemt en deze meeneemt in uw plannen om een veilige en kindvriendelijke toekomst tegemoet te gaan.	Zie de paragrafen: 2.4.1 MER onderdeel van de Omgevingsvisie, 2.6 Bruggen, 2.8.4 Rivierenwijk.
383	Hierbij wil ik graag een reactie geven op plannen Merwedekanaalzone en in het bijzonder op de aanleg van een fietsbrug thv de Heycopstraat. Voorafgesteld, ben ik niet pertinent tegen een brug over het Merwedekanaal. Echter heb ik wel een aantal vragen tav de uitwerkingen van plannen. Ik vraag me af hoe de gemeente de aanleg van de brug voor zich ziet, met het het oog op reeds bestaande speelveld? Het speelveld heeft een belangrijke waarde in de wijk. Wordt met de aanleg van de brug het speelveld opgeheven of wordt deze er omheen geleid? Hoe wordt bij deze laatste optie de veiligheid van de spelende kinderen gewaarborgd? Wat is volgens de gemeente het soort verkeer dat van de brug gemaakt maakt? Voetgangers en fietsers? Of ook electrische fietsen en scooters? Van deze laatste 2 ligt de gemiddelde snelheid aanzienlijk hoger. Hiermee wordt er een soort fiets snelweg gecreeerd. Mogelijk dat met het soort brug en bv obstakels in de route (met hekken of trappen), het snel verkeer gehinderd kan worden. Het snelverkeer kan gebruik maken van de reeds bestaande Balijebrug en Mandelabrug. Ik hoop dat de gemeente naar deze opte serieus wil kijken. De verkeersstroom vanaf de brug zal verder zijn weg vervolgen langs OBS De Kleine Dichter. Dagelijks gaan hier 400 kinderen van en naar school. Elke ochtend is het een druk verkeespunt in de wijk. Hoe wordt het verkeer vanaf de fietsbrug hier veilig langs geleid? Wordt de situatie vergelijkbaar met de Daphne Schippersbrug in Oog in Al, waarbij de kinderen in de ochtend niet meer van de ene kant van de wijk naar de andere kant van de wijk, waar de school gevestigd is komen? Ik blijf graag op de hoogte van het verdere verloop van de plannen.	Zie paragraaf 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
384	Hierbij geef ik als bewoner en eigenaar van een stuk Dichterswijk mijn reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage. In mijn reactie ga ik in op de impact van de plannen op het woon- en leefklimaat in de Dichterswijk. Algemeen: In en rond de Dichterswijk vinden veel werkzaamheden plaats die grote impact hebben op de leefbaarheid in de wijk. Daarbij gaat het om (gebrek aan) veiligheid voor bewoners, die zich lopend en fietsend proberen te verplaatsen. De projecten die in opdracht van de Gemeente Utrecht worden uitgevoerd kenmerken zich door onduidelijke afstemming onderling en gebrek aan oog voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de bewoners. Een voorbeeld hiervan zijn de werkzaamheden aan de warmteleiding door de hele wijk en specifiek bij de Kanaalweg die ruim een jaar daardoor was afgesloten en na een paar weken geopend te zijn nu weer voor meer dan een jaar is afgesloten door werkzaamheden bij de Nelson Mandela brug aan de busbaan Dichterswijk. Tevens blijkt dat plannen snel en vaak wijzigen waardoor de dichtheid van nog te realiseren bebouwing telkens toeneemt. Een belangrijke constatering bij de bouwplannen in de Dichterswijk is dat, zoals in Parkhaven, geen openbare ruimte is opgenomen in de plannen. Achteraf is bij Parkhaven door een extra stukje terrein dat vrij kwam nog een klein veldje in de vorm van het Heycopplantsoen gerealiseerd. Ook bij het nog te realiseren gebied ‘Heycop Dichterswijk’ waar nu 416 appartementen zullen komen, heeft de wijk zelf zich sterk moeten maken om hier een klein voetbalveldje te behouden. De trend is namelijk dat de plannen steeds meer appartementen bevatten dan oorspronkelijk bedacht en daarin geen ruimte is voor openbaar groen. Het beperkte groen dat aanwezig is maakt onderdeel uit van de VVE’s in Parkhaven en is niet openbaar toegankelijk. Voor Dichterswijk bewoners is het een belangrijke waarde dat bewoners vrij gebruik kunnen maken van openbaar groen en dat het laagdrempelig en veilig bereikbaar is en blijft voor kwetsbare groepen, zoals de vele (kleine) kinderen in de wijk. Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede In de toelichtingen en presentaties van het voorlopig ontwerp stedenbouwkundige Plan Merwede wordt veel gerept over leefbaarheid en openbaar groen. De ervaringen met de eerder genoemde plannen in de Dichterswijk laten zien dat de dichtheid van de bebouwing gedurende de jaren alleen maar toeneemt. Hiervoor worden allerlei redenen aangedragen, waaronder druk op de woningmarkt, oplopende bouwkosten en het ‘break even’ kunnen houden van de plannen. Helaas blijken de eerste plannen niet betrouwbaar en is het vertrouwen bij mij als bewoner van de Dichterswijk dat de toezeggingen die nu 2 gedaan worden ook daadwerkelijk gerealiseerd worden erg laag. Daarnaast is de afgelopen jaren ook veel gespeculeerd met de gronden langs de Merwedekanaalzone, hetgeen de kans op een ‘break even’ plan alleen maar doet afnemen en daarmee de kans op een echt leefbare wijk verder doet afnemen. Dit vertaalt zich in de schetsontwerpen voor deelgebied 5 en 6 en de bebouwing aan de Wilhelminawerf in grote bouwblokken met appartementen. Hierdoor ontbreekt het in het Stedenbouwkundig plan Merwedekanaalzone aan ruime grondgebonden gezinswoningen voor mensen uit de bestaande wijken die willen doorstromen binnen de stad. Hetgeen de leefbaarheid ten goede komt.	Zie de paragrafen 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk, 2.11 Woningbouwprogramma.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
384 (vervolg)	Modelonderzoeken naar verkeersstromen Naast de ontwikkelingen van de woningen in de Merwedekanaalzone is ook een verkeersonderzoek, uitgevoerd door Goudappel Coffeng, toegevoegd aan de plannen. Het is van belang vast te stellen dat in Nederland nog weinig onderbouwde kennis is van het gedrag van fietsers en voetgangers. De verkeersmodellen zijn gebaseerd op voertuigen en zijn pas sinds kort aangepast om ook een beeld te geven van het fietsverkeer. De dynamiek van voetgangers kan met deze modellen niet worden beschouwd. Een verkeersmodel is gebaseerd op een grote hoeveelheid aannames om een zeer globaal beeld te kunnen geven van de werkelijkheid. Het voorspellend vermogen ten aanzien van de ontwikkelingen in de toekomst is beperkt. Modellen valideren is erg belangrijk om inhoudelijk ook daadwerkelijk iets met de uitkomsten te kunnen doen. Ten aanzien van de aanleg van een verbinding ter hoogte van de Heycopstraat is dit voor de Dichterswijk relevant. Een brug ter hoogte van het Heycopplantsoen? De leefbaarheid in de Dichterswijk staat al onder druk en openbaar toegankelijke speelruimte is schaars. De noodzaak en urgentie van een nieuwe brug ter hoogte van het Heycopplantsoen vormt dan ook een belangrijke vraag. Uit de stukken blijkt namelijk dat de noodzaak voor de fietsbrug niet ligt in de nieuwbouwplannen voor de Merwedekanaalzone. Voor de nieuwbouwplannen in deelgebied 4 is het voor fietsers niet noodzakelijk om een brug aan te leggen, ook komt uit de modellen naar voren dat fietsers vanuit deelgebied 5 en 6 deze brug niet gebruiken. De brug is met name bedoeld voor fietsers uit andere wijken. De brug zou slechts beperkt de drukte op de Mandelabrug verminderen. Daarbij is aangegeven dat de bestaande bruggen geen knelpunt vormen voor de groei en komen de fietsers weer uit op dezelfde hoofdfietsroutes. Kortom, de brug zou mogelijk alleen bijdragen aan het fietsnetwerk op stadsniveau, maar gaat hierbij ten koste van de sociale verbinding in mijn eigen wijk en het spaarzame groen. Uit de studie komt niet naar voren wat de impact van het aanpassen van de Balijebrug kan hebben ten gunste van gebruik voor fietsers. Het autoverkeer is op deze brug de afgelopen jaren substantieel toegenomen ondanks de duurzame ambities van de Gemeente. Hier ligt een kans voor het autoluw maken van de Balijebrug ten gunste van de fiets als onderdeel van de Merwedekanaalzone. Toegevoegde waarde van een verbinding tussen deelgebied 4 en de Dichterswijk In de Variantenstudie is slechts gekeken naar de optie ‘huidige situatie (geen brug)’ en een ‘fietsbrug’. Daarvoor zijn criteria opgenomen, vormgegeven met bijbehorende gekleurde bolletjes. Opvallend in de studie is dat veel aspecten van de huidige situatie verslechteren door aanleg van een fietsbrug en dat alleen dan voor fietsers op stadsniveau slechts een marginale verbetering zichtbaar wordt. 3 De leefbaarheid in de wijk verhoogt mogelijk door verbindingen, maar niet door doorsnijdingen als gevolg van snelfietsverbindingen op stadsniveau. Het is dan ook een omissie in het Variantenonderzoek dat in de studie geen optie ‘voetgangersbrug’ is meegenomen ter hoogte van deelgebied 4. Hierdoor zou, zonder dat onze veiligheid in het geding komt, een verbinding ontstaan tussen de nieuwe wijk (deelplan 4) en onze wijk (Dichterswijk). Ook is het opvallend dat de impact van een doorsnijding als gevolg van een snelfietsroute dwars door de wijk niet is meegewogen in de criteria, noch in het voorstel vanuit het projectbureau om voor een nieuwe brug te kiezen. Het is verwonderlijk dat door onvolledige criteria al een conclusie kan worden getrokken. Ik pleit er dan ook voor om de criteria uit te breiden met leefbaarheidsimpact op de bestaande Dichterswijk en de variantenstudie te richten op de verbinding tussen de gebieden en de bestaande wijk waarbij ook de optie voor een ‘voetgangersbrug’ mee dient te worden gewogen.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
384 (vervolg)	Doorsnijdingen in de Dichterswijk als gevolg van een nieuwe hoofdfietsroute Volgens de stukken zullen 5.000 fietsers (van buiten de Merwedekanaalzone) per etmaal de geplande fietsbrug ter hoogte van het Heycopplantsoen gebruiken. Dit zou resulteren volgens het CROW en de gemeente in een hoofdfietsroute met 6 meter breed asfalt. Daar bovenop wordt in de stukken gesproken over een eventuele toekomstige tunnel onder het spoor tussen het Ringpark Dichterswijk en de Binnenstad, ter hoogte van de Nicolaas Beetstraat. Met de komst van die tunnel neemt de druk op de Dichterswijk nog verder toe en doorsnijden veel meer (snelle) fietsers (en brommers/ scooters) onze nu nog leefbare en veilige wijk. Impact neemt toe op spaarzaam groen Voor mij als bewoner is het onduidelijk wat de Gemeente Utrecht nu echt belangrijk vindt. Afgelopen jaar is door de Gemeente geld beschikbaar gesteld voor het Dichterswijk initiatief 'Het Ringpark'. Dit initiatief behelst een volledige ring bestaande uit een groene wandelverbinding door de wijk met een prominente rol daarin voor het Heycopplantsoen, het Merwedeplantsoen en de Heycopstraat in verbinding met het Brederoplein. Dit laatste deel is nu nog volledig verhard en kan een groene impuls gebruiken. Hiervoor is een deel van het geld van de Gemeente gealloceerd om daadwerkelijk de groene verbinding te realiseren. De plannen die nu voortvloeien uit de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede voor een doorsnijding met een 6 meter breed snelfietspad van asfalt druist hier echter tegen in. Veiligheid voorop Een belangrijk leefbaarheidselement in de Dichterswijk vormt de mogelijkheid dat onze kinderen alleen en veilig naar school of de speeltuin kunnen lopen evenals onze bejaarde buren die veilig hun hondje uitlaten op het voetpad langs het kanaal. Voor mij als bewoner staat een veilig leefklimaat rond het spaarzame groen in onze wijk dan ook voorop. Het kan niet zo zijn dat dit straks wordt doorkruist of afgesneden door een snelfietspad waar een op aannames gebaseerde en tegenstrijdige hoeveelheid fietsers overheen zullen gaan. Welke vragen zijn er nu in dit stadium van de plannen Als bewoner en eigenaar van een stuk Dichterswijk verzoek ik het college en de gemeenteraad, op grond van bovenstaande, om: - de Dichterswijk en de speelplek Heycopplantsoen/Merwedeplantsoen voor onze kinderen veilig en laagdrempelig toegankelijk te houden, zodat we als Utrechters in de Dichterswijk ook veilig en leefbaar kunnen blijven wonen; - het spaarzame groen benodigd om gezond te kunnen leven in onze wijk te beschermen en te behouden; - oog en oor te hebben voor de grote impact die ook de huidige bouwwerkzaamheden hebben op de leefbaarheid en bereikbaarheid van de Dichterswijk; - toe te zien op realistische bouwplannen en het niet ongebreideld toe laten nemen van het aantal appartementen als gevolg van stijgende kosten door speculaties door ontwikkelaars en grondeigenaren; - de noodzaak van de brug ter hoogte van de Heycopstraat te heroverwegen door daadwerkelijk de studie te doen naar het nut en de noodzaak van een voetgangersverbinding tussen deelgebied 4 en de Dichterswijk (niet zijnde een bovenliggende hoofdfietsroute dwars door de Dichterswijk); - de verkeersplannen voor de toekomst te baseren op een breder onderzoek dan slechts een beperkt geschikt verkeersmodel en de berekening door slechts één verkeerskundig adviesbureau. - de besluitvorming over de bouw in de Merwedekanaalzone los te koppelen van de realisatie van een brug ter hoogte van het Heycopplantsoen en de aanleg minimaal uit te stellen tot na de realisatie van verbeteringen aan de bestaande fietsroutes zoals de Balijelaan en andere bestaande fietsroutes en kruispunten, zodat een realistisch beeld van de werkelijke belasting van die routes op te maken is. - aandacht voor doorstroming in de stad Utrecht van gezinnen, zodat deze doelgroep ook passende woningen kunnen krijgen in de Merwedekanaalzone (niet zijnde appartementen).	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
385	Bijgaand onze reactie op de inspraakreactie van de Merwedekanaalzone. We hebben lang nagedacht wat we nu exact moeten schrijven. Net als veel buurtgenoten/wijkgenoten zijn wij het niet eens met de plannen. Opsomming: te veel bruggen, het verloren gaan van huidig park/speelgelegenheid, scouting groep die verplaatst moet worden, parkeerproblemen die gaan ontstaan (er zijn weinig mensen in NL zonder auto tegenwoordig veel mensen 2 stuks per gezin), verkeersveiligheid en verkeersstromen waar niet goed genoeg over nagedacht is, leefbaarheid van de wijken, milieuvervuiling, onvoldoende onderzoek tijdens het schetsen van de plannen, extra drukte de stad uit en tot slot hoe worden deze bruggen betaald. Er zijn tal van deze vragen en of opmerkingen die vele van ons hebben, ook tijdens de bezochte informatie avonden kwamen deze naar voren. Veel praktische zaken, maar voor ons is het ook een gevoel. Dit is onze wijk en die moet leefbaar blijven voor ons allemaal! Wat zou u ervan vinden als bewoner en er zoveel veranderingen zouden komen in 'uw achtertuin', uw zuur verdiende geld wat uw betaald aan de gemeente wat uitgegeven wordt aan bruggen, de huidige groen/speel voorzieningen moeten veranderen waar nu uw kinderen spelen, uw auto nooit meer fatsoenlijk kan parkeren in de wijk, elke dag in de file staat omdat er dagelijks meer verkeer zal zijn, uw kinderen niet meer veilig buiten kunnen spelen door extra verkeer, of alleen naar school kunnen fietsen omdat er te veel mensen zijn in de ochtendspits..... deze simpele vragen houden ons bezig. Bekijk het eens van de andere kant als de zakelijke kant. Wij begrijpen dat zakelijk gezien het een goede zet is, maar het gaat niet altijd om meer nieuwe mensen (meer opbrengsten) maar om de huidige 'klanten' tevreden te houden. Er zijn vast oplossingen waarbij niet zulke grote veranderingen hoeven plaats te vinden. Waarbij nieuwe huizen gebouwd kunnen worden, maar wel rekening wordt gehouden met veiligheid, milieu, parkeergelegenheid, verkeer en leefbaarheid. Zonder dat de rest van de wijkgenoten zich niet meer thuis voelen op hun eigen plek. Utreg ons stadsie!	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.8.6 Jutfasepunt.
386	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 373. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 373.
387	Iedere dag is de wandeling voor mij en mijn zoontje naar het Hamersplantsoen een waar uitje. Daarnaast sporten mijn man en ik in de avond in het plantsoen. Als het weer het toestaat, dan zijn er andere kindjes aan het spelen, lopen er mensen hard, wordt er gevoetbald, lopen er mensen met honden etc. Het is een prettige ontmoetingsplek en een plek die veilig is. Ik waardeer de beschutting van de woonwagens, het gebrek aan verkeer en fietsers en de speelmogelijkheden. Ik wil hieronder graag uiteenzetten waarom ik denk dat de gemeente een inschattingsfout maakt door hier een brug met een fietspad aan te willen leggen: -Allereerst is het voor de buurt belangrijk dat het plantsoen rustig blijft en dat kinderen hier zelfstandig kunnen spelen. Als er veel (electrische) fietsen door het park gaan, is hier een duidelijk afbreukrisico. De woonboten schermen nu het water goed af, en het is erg fijn dat dit bewoond wordt. Zeker ook als er gebruik wordt gemaakt van de toch al krappe Karperstraat en de onoverzichtelijke kruising bij de Julianaweg. Ik ken geen park in Utrecht waar een fietspad van meer-waarde is voor het park.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.5 Hoograven.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
387 (vervolg)	-Ik snap niet dat de keuze is gevallen op bestaand groen/recreatie terwijl er vanaf de kringloop de Arm en verder richting de A12 voldoende braakliggende stukken/antikraak stukken zijn die mogelijk gebruikt kunnen worden voor een fietspad. Nu er toch geen 8 meter hoge geluidswal wordt geplaatst (lees: in deze buurt overschreidt de gemeentegeluidsnormen!), dan is het misschien wel reeel om dan ook de plannen aan te passen en te luisteren naar de buurt. Een ontsluiting in de buurt van de A12 lijkt mij een stuk logischer en bovendien levert dit dan ook minder problemen op bij de roeiers (die ook bijdragen aan een sfeer in de wijk!). Er kan dan een fietspad doorgetrokken worden naar lunetten onder de waterlinieweg door. -Ik weet niet of er nu een onderzoek gedaan is naar hoeveel het fietstunneltje naar Lunetten gebruikt wordt. Maar als ik daar fiets rij ik bijna altijd alleen. ik heb dus ook zo mijn bedenkingen bij de omvang van de hoeveelheid fietsers door de wijk. Het lijkt mij dan dus ook niet nodig om dure bruggen aan te leggen als deze mogelijk niet worden gebruikt. Ik ben pro-fietsen en tegen autogebruik, maar ik denk dat dit een inschatting is die niet zo simpel kan worden gemaakt. Je kunt het wel willen, maar dat betekent niet dat dit gebeurt. Dit geldt ook voor het gebruik van 0,3 auto in de nieuw te bouwen wijken. Ik vrees dat dit er veel meer zullen worden en dat dus de Goylaan nog vaster komt te staan. Daarnaast sluit ik mij aan bij de argumenten van de inspraakreactie groen Hamersplantsoen. Ik hoop dus ook dat de gemeente hierin andere passende plannen kan maken.	
388	Ik hoor nu al een tijdje over de plannen voor de bruggen over de Merwedekanaalzone voor de nieuwe wijk. Mijn mening is dat dit eigenlijk niet nodig is aangezien er twee goede bruggen op loopafstand zijn en er een winkelcentrum is in kanaleneiland. Verder heeft de Waalstraat al erg veel verkeer en is al druk genoeg voor de omwonenden. Ook de rijnlaan is erg druk eigenlijk ontbreekt het in de rivierenwijk überhaupt aan groen. Er is al veel geluidsoverlast treinen, auto's snelweg etc. Mij lijkt het aantal woningen überhaupt teveel voor de oppervlakte. En vind het ook erg dat mensen die er wonen in een woonboot moeten wijken voor deze plannen. Ik snap dat er veel woningen nodig zijn ikzelf ben ook op zoek naar andere huurwoningen maar door alle voorrang van urgenten kom ik niet aan de beurt. Ik denk dat als je een gedeelte vrijhoud van urgentie doorstromers een andere woning kunnen vinden en andere woning achterlaten. En daarmee komt er weer meer doorstroming. Dus samenvattend extra bruggen niet nodig.	Zie de paragrafen: 2.5.2. Innovatieve mobiliteitsstrategie, 2.6 Bruggen, 2.8.1 Woonboten 2.10.1 Aantallen woningen en dichtheid, 2.11 woningbouwprogramma.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
389	Hierbij mijn reactie op de omgevingsvisie en het stedenbouwkundig plan Merwede. Al sinds ik in 2003 in Utrecht kwam wonen, ben ik gebruiker van de voorzieningen in de Merwedekanaalzone, als buur in Transwijk, Rivierenwijk en Hoograven, als bewoner in de Merwedekanaalzone en als ondernemer in de Stadstuin. Ik ken de schaal van het gebied daarom goed en ook de omliggende wijken Transwijk, Rivierenwijk en Hoograven. De ontwikkeling van Merwede toont woongebied juich ik toe. De extra druk die het veroorzaakt op de omliggende wijken, met name door het toevoegen van bruggen en het verslechteren van de doorfietsroute Kanaalweg zie ik echter als onnodig. Door betere aandacht voor de goede (fiets)bereikbaarheid van Utrecht CS kan zonder het toevoegen van de bruggen een goede wijk ontstaan. De bestaande Balijebrug en Socratesbrug bieden ruim voldoende capaciteit voor alle fietsbewegingen, zonder aanpassingen. Dit kan met kleine verbeteringen zoals die voorgesteld worden (verbinding tussen deze bruggen en de Kanaalweg) nog verder verbeterd worden. Er is ook bij een grote groei van de wijk Merwede geen noodzaak voor additionele bruggen. Deze verstoren de leefbaarheid van de bestaande wijken Rivierenwijk, Dichterswijk en Hoograven, zonder voor de bewoners van die wijken voordelen te brengen. Mobileit Merwedekanaalzone (22 maart 2018) p. 11: doorgaand verkeer neemt verder toe. Welke maatregelen worden hiervoor genomen? Wordt de Jaarbeurs verplaatst of autoparkeervrij? Wordt de parkeergarage Jaarbeursplein gesloten? Wordt het Rabobankmedewerkers onmogelijk gemaakt om met de auto te forenzen? Alleen de bank veroorzaakt nu al 600 voertuigbewegingen per spits. p. 26: Hier wordt gesteld dat bewoners uit de omliggende wijken ook gebruik zouden willen maken van de voorzieningen in Merwede. Dat lijkt mij zeer onwaarschijnlijk. De overgrote meerderheid van de openbaar vervoer-reizen van bewoners van Utrecht verloopt via Utrecht Centraal. Er is in de wijken in relatie tot de wens snel op Utrecht CS te zijn om vanaf daar verder te reizen, slechts een relatief beperkte andere reiswens. De afstand tot de openbaar vervoerhaltes in Merwede vanuit de bestaande wijken is gemiddeld ca. 800 - 900 meter. Er is geen enkele noodzaak om die afstand af te leggen, de haltes in de wijk zijn immers dichterbij. Lees ik hierin de verdere uitkleding van openbaar vervoer in de bestaande wijken? Verder: de bestaande winkel- en horecavoorzieningen zijn ook goed in gebruik, zonder additionele bruggen. Om deze redenen geen enkele meerwaarde vanuit de bestaande wijken voor het toevoegen van de bruggen. Ook wordt hier gesproken over looproutes naar station Vaartsche Rijn vanuit Merwede. Waarom zou je naar dat station willen gaan als je in minder tijd op Utrecht CS bent? Ik snap dat de gemeente probeert de druk op Utrecht CS te verlagen, maar dat komt niet voort vanuit de gebruiker. Die is immers veel sneller op zijn bestemming (veelal regio Amsterdam) met een intercity, niet met een sprinter vanaf Utrecht Vaartsche Rijn. Winkelcentrum Balijeplein is ook totaal overrated. Behalve een apotheek (die naar ik aanneem ook in de wijk zelf zal komen) bevinden zich hier uitsluitend buurtwinkels en nog diverse laagwaardige voorzieningen zoals massagestudio en fastfood.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8 Bruggen:impact op de omgeving. Specifiek antwoord: Er worden veel (detail)vragen gesteld in deze inspraakreactie. Graag is het projectteam Merwedekanaalzone bereid om hier in een persoonlijk (telefonisch) gesprek een nadere toelichting op te geven. De inspreker(s) kunnen via het mailadres: merwedekanaalzone@utrecht.nl het projectteam Merwedekanaalzone bereiken voor een eventuele afspraak.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
389 (vervolg)	p. 28: Er wordt ingezet op het verbeteren van de oost-west-verbindingen. Waarom zou dit moeten verbeteren? Uiteindelijk wil het merendeel van de fietsers naar Utrecht CS. De nu bestaande doorfietsroute Kanaalweg moet omwille van Merwede actief fietsluw gemaakt worden, suggereert de tekst in de linker kolom. Hoe gaan fietsers uit Merwede en verder zuidelijk gelegen plaatsen zoals Nieuwegein nu naar Utrecht CS fietsen? De nieuwe fietsbrug t.h.v. de Heycopstraat moet de druk op de Van Zijstweg verlagen. Toch gaan hier in het model maar 3.000 fietsers overheen, terwijl er tegelijk sprake is van 9.000 tot 12.000 fietsers. Waarom zouden die fietsers niet ook over de Heycopstraat gaan? Dat is immers dan een kortere route. De fietsbrug t.h.v. de Waalstraat zal eveneens gebruikt gaan worden als fietsroute naar het station. De huidige route Waalstraat-Rijnlaan is nu reeds een knelpunt in de spits. Verder is het geheel onduidelijk waarom mensen vanuit Kanaleneiland of Merwede naar Lunetten-Noord zouden willen fietsen. Idem met Smaragdplein. De fietsbrug t.h.v. de Zeildiepstraat verhoogt eveneens de druk op de rotonde Rijnlaan/Waalstraat. Verder biedt het fietspad op de Rijnlaan onvoldoende capaciteit voor meer fietsers, dit is een zeer smal fietspad (inhalen is nu al amper mogelijk). De brug t.h.v. de Karperstraat zou moeten dienen als verbinding tussen Kanaleneiland en Lunetten-Noord. Wederom: waarom zou iemand tussen die twee plekken willen bewegen? En nog belangrijker: hier ligt al een uitstekende route via de Socratesbrug / 't Goylaan. p. 44: Op Europaplein gaat het verkeer nog verder dan nu gedoseerd worden. Het Europaplein is nu reeds een knelpunt voor alle vervoersvormen. Door hier nog verder te gaan knijpen wordt dit plein helemaal een barrière. p.45: druk naar de wijken suggereert o.a. verdere toename van de verkeersdrukte op de 't Goylaan. Is dit correct? De cijfers op de kaart behorend bij de tabel zijn onleesbaar. Daardoor is deze informatie onduidelijk. Het lijkt in elk geval te suggereren dat Merwede voor een verdere autoverkeertoename leidt in de omliggende wijken. Omgevingsvisie deel 2 p. 8: "De Merwedekanaalzone is bedoeld voor een grote verscheidenheid aan bewoners, gebruikers en bezoekers. Voor alle leefstijlen, inkomens en doelgroepen.". Uit het mobiliteitsonderzoek blijkt nu juist dat de wijk slechts voor beperkte doelgroepen interessant wordt. Dat geldt helemaal met de grondprijzen die nu ontstaan zijn door speculatie in het gebied. Daarbovenop komt dan nog de verplichte afdracht aan een mobiliteitsregisseur en -winkel. Ook op de deze pagina (en elders in de stukken) wordt gesproken over het doorbreken van de noord-zuidoriëntatie van Zuidwest. Deze oriëntatie is echter zo ontstaan door de ligging ten opzichte van de belangrijkste fiets- en OV-bestemming Utrecht CS in het noorden, de binnenstad ook in het noorden (vanuit het wijkperspectief) en de snelweg ten zuiden. Er zijn amper relevante bestemmingen die een sterkere oost-westoriëntatie noodzakelijk maken. Vanuit Merwede zal de belangrijkste fiets- én OV-bestemming Utrecht CS blijven, om daarna met een intercity te reizen naar een plek waar gewerkt wordt. Of voor de automobielen: via de snelwegen. De leefbaarheid in de bestaande wijken moet door Merwede verhoogd worden. Het blijft volstrekt onduidelijk hoe dat zou moeten. Het additionele verkeer, zowel auto's, fietsers als bussen veroorzaakt juist een verdere druk op deze wijken. Tegelijk worden gewenste voorzieningen daar al jaren niet gerealiseerd, zoals de Rotsoordbrug. Als bewoner van Rivierenwijk ben ik jarenlang bezig geweest met het wijkbureau om meer fietsparkeervoorzieningen en groen in de wijk te realiseren, zonder succes. Extra fietsplek of een boom, het kon allemaal niet. Daarom is het extra zuur dat die bomen nu opeens wel in de visualisatie van Merwede ingetekend zijn in de Rivierenwijk. Uit het volledige plan blijkt nergens dat de omliggende wijken ook profiteren van de voorzieningen. Ook wordt er niet ingezet op het verbeteren van de gezonde leefomgeving in deze wijken. Integendeel, Hoograven en Rivierenwijk krijgen te maken met veel extra vervoersbewegingen van auto, fiets en bus.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
389 (vervolg)	p. 27 het kaartje met pijlen wekt de indruk dat de spreiding van vervoersbewegingen gelijk is. In dewerkelijkheid wil echter nagenoeg iedereen naar Utrecht CS. Deze illustratie geeft een zeer vertekend beeld op. 30: er is dus geen dekking voor uitvoering van de plannen. Kortom: er komt straks wel een woonwijk, maar niet het additionele groen. p. 44: “Park Transwijk ligt straks op loopafstand van de Rivierenwijk”. Daar veranderen de bruggen weinig aan, de afstand neemt niet significant af ten opzichte van nu. De Europalaan wordt nog drukker door Merwede en zal dus een nog grotere barrière vormen. In Rivierenwijk is juist behoefte aan betere voorzieningen op echte loopafstand (max. 200 meter) in plaats van de 900 meter naar Park Transwijk. p. 51: de illustratie toont dat de hoogte van de bebouwing in Merwede onvoldoende aansluit bij Rivierenwijk. p. 71: de verdere groei van het fietsverkeer veroorzaakt een veel hogere druk op de Kanaalweg. Juist deze doorgaande fietsroute wordt echter minder doorfietsbaar gemaakt door alle kruisingen t.h.v. de nieuwe bruggen. Ook blijkt verder niet hoe dit fietsverkeer, in grote meerderheid gericht op Utrecht CS, juist vlotter en efficiënter naar het station geleidt wordt. Het spreiden over verschillende bruggen vergroot juist de druk op toch al overbelaste knooppunten, zoals kruising Waalstraat/Rijnlaan en Balijelaan/Vondellaan/Croeselaan. p. 74/75: naast de aanlanding van de geplande brug naar de Waalstraat is een basisschool gelegen. Dit vraagt juist om een verkeersluwe inrichting van de Waalstraat in plaats van een verdere intensivering. De afstand tot de Balijebrug is ook zeer gering. De Balijebrug biedt ook aan de bestaande-stadzijde veel betere aansluiting op de hoofdfietsroutes dan de Waalstraat. p. 76: de genoemde maatregelen aan de bestaande infrastructuur worden onvoldoende uitgewerkt. In combinatie met een verdere toename o.a. van het busverkeer over de Balijelaan/Vondellaan is ook een verdere verbetering van de doorfietsbaarheid op het kruispunt Croeselaan/Balijelaan/Rijnlaan/Vondellaan een onoplosbare puzzel. De enige werkbare oplossing is zorgen dat het verkeer vanuit Merwede o.a. via de Van Zijstweg naar Utrecht CS reist i.p.v. de voorgestelde alternatieve routes. p. 80: op omliggende wegen, zoals de Socrateslaan en de Rijnlaan neemt het aantal voertuigen dus fors toe. Dat is nu al hoog en zet de leefbaarheid van de bestaande wijk verder onder druk. p. 81: idem. Ook hier bijzonder aandacht voor de Rijnlaan, waar het autoverkeer verder toeneemt. Dat maakt het nog minder aannemelijk dat er additioneel fietsverkeer via nieuwe bruggen af te handelen valt, omdat ook deze fietsers dan de Rijnlaan moeten oversteken, om hun weg richting Utrecht CS te vervolgen. Voor de Socrateslaan geldt ook een verdere toename van het verkeer. Deze weg is feitelijk het verlengde van de ’t Goylaan, waar juist (niet tot volledige tevredenheid) gepoogd is het autoverkeer te reduceren. Daar zorgen de nog steeds hoge auto-aantallen voor problemen in de doorstroming en oversteekbaarheid. Feitelijk staat hier dus dat de drukte op ’t Goylaan nog verder zal toenemen, waarmee het mogelijk positieve effect van de hernieuwde herinrichting van de ovonde op de ’t Goylaan meteen al weer teniet gedaan wordt.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
390	Ik heb een aantal vragen. Wat gebeurt er met het Hamersplantsoen? In het bestemmingsplan staat dat deze groenstrook 100 meter moet blijven. Dit gebeurt niet als daar een fietsbrug doorheen gaat. Wat is de logica om deze fietsbrug midden in een woonwijk uit te laten komen en niet op een doorgaande route. De straatjes zijn niet ingericht voor druk verkeer. daarbij zijn ertwee bestaande bruggen op minder dan 500 meter. Wat gebeurt er met de waarde van onze huizen? Niemand zit te wachten op een brug langs/boven je achtertuin.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.5 Hoograven, 2.13.2 Waardedaling woningen.
391	Hierbij geef ik mijn reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp tedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van een fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat Veiligheid? Kan mijn kind straks nog alleen naar school of de heycopspeelplaats lopen als er meer scooters en pedelecs/ electrische fietsen door onze wijk sjezen? Kan mijn bejaarde buurman wel rustig naar de langs het kanaal lopen? Het enige groene speelveld (speciaal aangelegd voor de kinderen in de buurt) in onze wijk wordt straks doorkruist of afgesneden door een snelfietspad met wandelmogelijkheid waar een op aannames gebaseerde en tegenstrijdige hoeveelheid fietsers overheen zullen gaan. Deze lopen uit een van 5000 stuks tot 10.000 stuks (als de tunnel straks open gaat) Hier een brug, dacht het niet. De Noodzaak? Waarom is een derde brug hier noodzakelijk als twee bestaande bruggen zo dicht bij elkaar liggen en de nieuwe snelfietsbrug op 200 meter van de bestaande Balijebrug komt? Uit de stukken blijkt dat de noodzaak voor de fietsbrug niet ligt in de nieuwbouwplannen voor de Merwedekanaalzone. De fietsbrug is niet noodzakelijk voor de nieuwbouwplannen in deelgebied 4 en volgens de modellen gebruiken fietsers vanuit deelgebied 5 en 6 deze brug niet. De brug is met name bedoeld voor fietsers uit andere wijken. De brug vermindert de drukte op de Mandelabrug met maar slechts 6%! Daarbij is aangegeven dat de bestaande bruggen geen knelpunt vormen voor de groei en komen de fietsers weer uit op dezelfde hoofdfietsroutes. De brug draagt volgens het concept ook bij aan de gewenste fijnmazigheid in het fietsnetwerk in Utrecht. Doet niet iedere nieuwe brug die je aanlegt dit? De brug draagt dus mogelijk alleen bij op stadsniveau, maar gaat ten koste van de rust in mijn eigen wijk! Op basis van welke punten? De uitgangspunten, en bijbehorende gekleurde bolletjes, die in de Variantenstudie worden gehanteerd laten zien dat de verbetering voor fietsers en voetgangers door de aanleg van de brug t.o.v. het verbeteren van de bestaande bruggen maar 12% is. De punten zijn daarnaast onvolledig. Een eerlijke vergelijking met enkel een voetgangersbrug is niet meegenomen. Hierdoor zou, zonder dat onze veiligheid in het geding komt, verbinding ontstaan tussen de nieuwe wijk en onze wijk. Ook is vreemd genoeg de impact op onze bestaande wijk niet meegewogen in de criteria, noch in het besluit tot een brug. Hoe kan op basis van oneerlijke en onvolledige criteria en zo'n kleine en subjectieve verbetering de conclusie voor een miljoenen euro kostende brug worden getrokken? Overigens, staat ook in de stukken dat financiële realisatie niet mogelijk is.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
391 (vervolg)	Hoofdfietsroute die zich door de wijk kronkelt? Volgens de stukken zullen 5.000 (en in de toekomst misschien wel 8000/10.000) fietsers de fietsbrug per etmaal gebruiken. Het CROW en de gemeente geeft aan dat hiervoor een hoofd-fietsroute van 6 meter breed asfalt wordt aangelegd. Daarboven op wordt in de stukken gesproken over een eventuele toekomstige tunnel onder het spoor tussen het Ringpark Dichterswijk en de Binnenstad, ter hoogte van de Nicolaas Beet-straat. Als deze tunnel er in de verre toekomst daadwerkelijk komt, zullen er nog veel meer (snelle) fietsers (en brommers/ scooters) door onze wijk gaan rijden. Los van de nog grotere onveiligheid die dan ontstaat, gaat dit nog verder ten koste van de 1 kleuren omzetten in numerieke waarden 1-5 (zeer goed/ donkergroen: 5 punten en zeer slecht/rood: 1 punt) Vraag aan u Ik verzoek u, het college en de gemeenteraad, op grond van bovenstaande, om: - de wijk en de speelplek voor onze kinderen veilig te houden, zodat Dichterswijkers/Utrechters in de bestaande wijken veilig en leefbaar kunnen blijven wonen; - het groen in onze wijk te beschermen en te behouden; - de noodzaak van de brug ter hoogte van de Heycopstraat te heroverwegen door eenserieuze studie te doen naar het nut en de noodzaak van een hoofdfietsroute dwars door de Dichterswijk, waarbij de draagkracht van, in de wijk, het nega-tieve effect van de brug, hoofdfietsroute eerlijk worden onderzocht; - de planning van de uitwerking van de brug los te koppelen van de besluitvorming over de bouw in de Merwedekanaal-zone, uit te stellen tot na de realisatie van de beoogde fietstunnel, de verbeteringen aan de Balijelaan en andere bestaan-de fietsroutes en kruispunten. Een realistisch beeld van de werkelijke belasting van die routes kan dan op te maken zijn. Graag wordt ik op de hoogte gehouden van het verloop van de procedure.	
392	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 141. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 141.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
393	1. In de aanvulling op het planMER worden op p.28 door de auteurs van het planMER verschillende manieren benoemd welke maatregelen voor mobiliteit geborgd kunnen worden door de gemeente zelf, welke risico's er zijn en welke achter-dehand-maatregelen. Onderschrijft de gemeente deze inzichten uit de aanvulling op het planMER? En op welke wijze zorgt u daadwerkelijk voor deze borging en welke beheersmaatregelen treft u op genoemde risico's? 2. Welke "achter-de hand-maatregelen" ziet de gemeente voor de 5 oostwestverbindingen voor langzaam verkeer over het Merwedekanaalzone? 3. In de aanvulling op het planMER wordt op p.9 het volgende gesteld: "Het studiegebied is ruimer dan het plangebied. Immers het plan heeft wel degelijk impact op de grootschalige infrastructuur en ook op de aangrenzende gebieden (met name Rivierenwijk en ParkTranswijk). De focus van de aanvulling ligt net als die van het planMER op het plangebied. Er kunnen echter maatregelen nodig zijn in aangrenzende gebieden die ook planologisch verankerd moeten worden. Dit is dan de resultante van het planvormingsproces en bepaalt niet op voorhand de grenzen van het plangebied." Deze passage wekt de schijn dat hiermee milieueffecten in aangrenzende wijken van de Merwedekanaalzone worden "weggeschreven". Het doel van een m.e.r.-procedure is om het milieubelang goed mee te wegen in de besluitvorming. Door het studiegebied echter te eng te definiëren in zowel hetplanMER als de aanvulling daarop, lijken de milieueffecten echter niet afdoende gewogen te kunnen worden in de besluitvorming. Als u bereid bent de milieueffecten in het juiste studiegebied te beschrijven, geeft dit ook de goede informatie om met bewoners en andere stakeholders in de omliggende wijken te spreken in het participatieproces. 4. In de bruggenstudie van Goudappel Coffeng wordt het volgende geconstateerd in de inleiding van hoofdstuk 3: "De Merwedekanaalzone is geen op zichzelf staande ontwikkeling, maar onderdeel van een bredere stedelijke opgave in Zuid-west Utrecht. Keuzes voor loop- en fietsverbindingen moeten ook op dit schaalniveau bijdragen aan de stad." Deze bredere stedelijke insteek lijkt echter in het Mobiliteitsconcept en in de (aanvulling) op het planMER te weinig centraal te staan en ligt de focus in beide gevallen op enkel het ontwikkelgebied van de Merwedekanaalzone. Daarom is het raadzaam om zowel het Mobiliteitsconcept als de aanvulling op het planMER te verruimen naar een groter schaalniveau van op zijn minst Zuid-West Utrecht. Hoe staat u hier tegenover? 5. De plannen voor de ontwikkeling van deelgebied 6 zijn op dit moment minder duidelijk dan voor de overige deelgebieden. Wat betekent dit voor de keuze voor nieuwe bruggen voor langzaam verkeer bij de Karperstraat en Overijssellaan? Op welk moment wordt besloten of deze bruggen gerealiseerd gaan worden?	Zie de paragrafen: 2.4.1 Status planMER en uitleg conclusies aanvulling op het planMER, 2.6 Bruggen.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
394	Al sinds mijn 8ste levens jaar ben ik lid van de Tekakwitha Zeeverkenners welke sinds halverwege de jaren 70 gevestigd is langs het Merwede-kanaal. Waar ik onder andere heb leren Zeilen, Roeien, wrikken, knopen, samenwerken en andere nuttige vaardigheden. Waar ik nu nog profijt van heb in mijn werkende leven (als Schipper). Nu ben ik vrijwilliger bij deze zeeverkenners groep en probeer spelenderwijs deze opgedane kennis op mijn beurt weer over te dragen op de jeugd. Nu hoorde ik onlangs van de plannen met de Merwerdekanaalzone van de gemeente Utrecht. Vooral van wat de plannen in deelgebied 6 zijn ben ik geschrokken. Dit is namelijk nog het enige deel waar we in Utrecht nog enigszins kunnen zeilen, omdat dit gedeelte van het kanaal niet onderbroken wordt door bruggen of andere obstakels. Als er zoals gepland 2 extra bruggen komen die niet met staande mast te passeren zijn, zal het onmogelijk worden om nog hier te kunnen zeilen. Laat staan jeugd te leren zeilen of jeugd zelfstandig te laten zeilen. Ook ben ik bang dat er door de extra bruggen veel jachten zullen gaan rond varen in afwachting van een opening van de brug. Wat voor gevaarlijke situaties gaat zorgen. Als alternatief voor de twee extra geplande bruggen op deelgebied 6. Zal er een brug gebouwd kunnen worden nabij de A12 snelweg, en zal de Socratesbrug en de zuiderbrug verbreed kunnen worden zo kunnen toekomstige verkeersstromen gemakkelijk van Oost naar West en omgekeerd. Of zal er wellicht onderzoek gedaan kunnen worden voor de optie een tunnel te graven. Op deze manier kunnen de zeeverkenners groepen in Utrecht hun activiteiten op een goede manier voortzetten. En zal het wijds uitzicht behouden worden (Wat ook uniek is binnen de stad). Hierdoor zal het voortbestaan van de Tekakwitha, JPCoen, Wilhelmina, en de Barracuda Zeeverkenner gewaarborgd zijn (300 Jeugdleden en nog eens 130 vrijwilligers) . Immers kunnen wij niet zonder zeil water. Dat is nu eenmaal een van de pijlers waar wij als zeeverkenners opstaan. Graag zie ik dat u in uw overweging de belangen van de zeeverkenners zult mee wegen.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen: nut en noodzaak, 2.8.2 Gebruikers kanaal. Specifiek antwoord: De gemeente heeft over dit vraagstuk persoonlijk contact met de gebruikers van het kanaal, zoals de besturen van de scouting-verenigingen en de roeiers.
395	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 141. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 141.
396	De inhoud van inspraakreactie is in lijn met inspraakreactie 141. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 141.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
397	Graag wil ik reageren met een inspraakreactie op de plannen voor de Merwedekanaalzone, met name met betrekking tot Deelgebied 6 en de Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone. Als bewoner van Hoograven, sporter en recent geworden moeder, heb ik grote bezwaren tegen de realisatie van de extra brug en fietsroute door het Hamersplantsoen ter hoogte van de Karperstraat. Deze brug en fietsroute betekent ernstige aantasting van:- het “groene en sociale hart” van Hoograven en daarmee de sociale cohesie in de wijk, speel- en recreatiemogelijkheden; - verkeersveiligheid door het verwachte stijging van het aantal fietsers, scooters (brom/snorfiets) en elektrische fietsen door het Hamersplantsoen en de gehele wijk; - luchtkwaliteit door stijging brom/snorfietsen in gehele wijk; - algehele leefbaarheid van de wijk Hoograven. Onderstaand vindt u een overzicht van de belangen die tot nu toe naar mijn inziens onvoldoende zijn meegenomen bij het opstellen van de huidige plannen. Buurtbewoners hebben een uitgebreide belangenlijst opgesteld met een bijbehorende petitie die ik volledig onderschrijf. Deze is hier te vinden: https://www.petitie24.nl/petitie/2948/reactie-inspraakreactie-groen-hamersplantsoen Met deze inspraakreactie verzoek ik de gemeenteraad om de belangen mee te nemen in de besluitvorming van de herziening van de plannen voor de Merwedekanaalzone en af te zien van de beoogde fietsbrug- en pad door het Hamerplantsoen ter hoogte van de Karperstraat. Introductie Sinds 2016 ben ik bewoner van Hoograven. De ligging, uiterlijk, voorzieningen, het groen en vooral de mogelijkheden tot spelen, sporten (waaronder zeilen) en ontspannen maakte het een aantrekkelijke keuze om hier te gaan wonen. Als recent geworden moeder wens ik dat mijn zoon een ruime, schone, rustige, veilige en groene speelomgeving. Het Hamersplantsoen in zijn huidige vorm biedt deze omgeving. De kernwaarden van de omgevingsvisie van het Merwedekanaalzone staan mij als bewoner van Utrecht erg aan in het bijzonder is de kernwaarde “kwaliteit van leven”. De visie beschrijft mooie ambities voor de nieuwe wijk, ambities die wat mij betreft voor alle Utrechtse wijken moeten gelden. Het zou niet mogen dat ambities van de verschillende wijken in Utrecht strijdig met elkaar zijn of zelf gaan concurreren met elkaar. Dit is op dit moment wel het geval indien er een brug en fietsroute wordt gerealiseerd dwars door het Hamersplantsoen. Als bewoner van Utrecht en de wijk Hoograven vraag ik de gemeente om de volgende belangen mee te wegen in de besluitvorming van de realisatie van de beoogde bruggen voor Merwedekanaalzone deelgebied 6: 1) Kwaliteit van leven voor bewoners van Hoograven en behoud van het Hamersplantsoen in zijn huidige vorm: groen, veilig, druk bezocht en veel gebruikt door mensen uit de hele wijk, van alle leeftijden en culturen. Een plaats voor spelen, ontmoeten, evenementen, sportgroepjes, picknicks, markten, kinderfeestjes en meer; 2) Behoud van goed ingerichte en toegankelijke openbare ruimte, voor mobiliteit, spelen, bewegen en ontmoeten; a. Vooral voor kwetsbare groepen als kinderen en ouderen 3) Verkeersveiligheid in onze wijk; a. Vooral voor kwetsbare groepen als kinderen en ouderen 4) Behoud van uitzicht op open water en historische waarde. a. In het bijzonder voor het vrije zicht op het uitstrekken van de stad; 5) Behoud van ruimte voor sport en recreatie op het water; a. In het bijzonder voor roeiers en de zeeverkenners; 6) Inzicht en participatie in besluitvorming en transparantie over de onderbouwing van voorliggende plannen voor de bewoners van Hoograven.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.5 Hoograven, 2.9.2 Parkeeroverlast, 2.13.2 Waardedaling woningen, 2.15 Participatie. Specifiek antwoord: Er worden veel vragen en vraagtekens gezet bij de brug ter hoogte van de Karperstraat en de fietsroute door Hoograven. Het projectteam neemt contact op met de Beheergroep Hamersplantsoen om dit te bespreken.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
397 (vervolg)	Graag verwijs ik voor een uitgebreide toelichting van de gevolgen van de realisatie van de brug naar de website: https://www.petitie24.nl/petitie/2948/reactie-inspraakreactie-groen-hamersplantsoen Met deze inspraakreactie verzoek ik de gemeenteraad om de belangen mee te nemen in de besluitvorming van de herziening van de plannen voor de Merwedekanaalzone en af te zien van de beoogde fietsbrug- en pad door het Hamersplantsoen ter hoogte van de Karperstraat.	
398	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 141. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 141.
399	Bij dezen maken wij gebruik van de mogelijkheid om een inspraakreactie in te dienen op de plannen voor de Merwedekanaalzone, met name met betrekking tot Deelgebied 6 en in het bijzonder op de brug die Deelgebied 6 met het Hamersplantsoen zou gaan verbinden en dat doorsnijden richting de Karperstraat. We willen graag ingaan op de omgevingsvisie Merwedekanaalzone, de bijbehorende bijlage en bijbehorende milieueffectrapportage. We hebben ernstige bezwaren tegen de realisatie van een dubbele brug en fietspad ter hoogte van de Karperstraat en door het Hamersplantsoen. Het huidige Hamersplantsoen is het belangrijkste stuk groen in de buurt. Mensen met allerhande achtergrond en allerhande leeftijd vanuit de verre omtrek ontmoeten elkaar daar om te spelen, te sporten, te recreëren, elkaar te spreken. Een fietspad door het Hamersplantsoen gaat natuurlijk ten koste van de ruimte die er nu is. Zoals de route in de plannen nu naar voren komt (langs de rand, achter de huizen aan de Zeeltstaat) gaat dat concreet ten koste van zeker 50 bomen en delen van twee speeltuinen. Het is moeilijk voorstelbaar dat zowel bomen als speeltuinen in de overgebleven ruimte kunnen terugkeren. Dit vinden wij een aantasting van de leefbaarheid en leefklimaat van de buurt. Iedere andere inpassing door het Hamerplantsoen deelt het plantsoen in tweeën, wat alleen maar een nog groter negatief effect op de leefbaarheid zal hebben. Wij zijn tegen enige inbreuk op de leefbaarheid. We vrezen voor de verkeersveiligheid in onze buurt. De variantenstudie naar de fietsbruggen schetst een beeld van een druk fietspad. Dat gaat niet goed samen met een plek waar druk gespeeld wordt. Natuurlijk kunnen er, waar het het Hamersplantsoen betreft, ten koste van nog meer ruimte, maatregelen tegen getroffen worden. Vervolgens eindigt het fietspad op de Verlengde Hoogravenseweg, wat al een drukke fietsroute is. Dat botst met elkaar. Het fietsverkeer in de buurt zal stijgen, wat de verkeersveiligheid van voetgangers in gedrang brengt. In de ochtend spits zijn dat vooral veel schoolgaande kinderen. De milieu effect rapportage gaat enkel over de merwedekanaalzone, Hoograven wordt enkel genoemd als plaatsaanduiding. Wat is effect op veiligheid hier? We vinden het onverstandig om bruggen en fietspaden aan te leggen in Hoograven zonder hier gedegen onderzoek naar te doen. Bijlage 1.3 mobiliteit merwedekanaalzone meldt dat de straten rondom de fietsbrug een inrichting moeten krijgen als fietsstraat. Nu zijn fietsstraten niet strak juridisch omschreven, maar het idee is duidelijk dat de fiets er meer ruimte moet krijgen dan gemotoriseerd verkeer. Het ingetekende fietspad en de voorgestelde fietsroute komt allereerst aan op de Verlengde Hoogravenseweg, om vervolgens door te gaan richting Karperstraat. Waar het de brug ter hoogte van de Overijssellaan betreft allereerst de Prozeeweg en vervolgens de Liesbosweg. Voor de wijk ten westen van de Hooft Graaflandstraat zijn de Karperstraat en de Liesbosweg de enige toegangswegen tot de wijk met de auto en de Verlengde Hoogravenseweg is daarna voor velen noodzakelijk om de eindbestemming te bereiken.	Zie de paragrafen: 2.4.1 Status planMER en uitleg conclusies aanvulling op het planMER, 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.5 Hoograven, 2.9.1 Lage parkeernorm, 2.9.2 Parkeeroverlast, 2.15 Participatie. Specifiek antwoord: Er worden vraagtekens gezet bij de brug ter hoogte van de Karperstraat en de fietsroute door Hoograven. Het projectteam neemt contact op met de Beheergroep Hamersplantsoen om dit te bespreken.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
399 (vervolg)	Parkeren van auto's vindt ten dele plaats op genoemde wegen zelf en niet alleen op daarlangs liggende parkeerhavens. De auto kan hier dus niet alleen 'te gast zijn' zoals bij fietsstraten de gedachte is. Natuurlijk moeten deze straten wel fietsvriendelijk zijn, wat nu al tot uitdrukking komt in de maximumsnelheid (30km zone). Als er een brug komt in het verlengde van de Liesbosweg zal daar de maximumsnelheid ook teruggebracht moeten worden naar 30km/uur. Naast het verlagen van de snelheid passen ook de parkeerhavens langs deze wegen niet in het beeld van een fietsstraat. Dit zou betekenen dat het realiseren van fietsstraten ten koste gaat van de lang liggende parkeerhavens. In de huidige situatie is de parkeerdruk in de wijk al hoog, niet alleen door bewoners, maar ook door hun bezoek, bezoekers van de Arm en bezoekers van Op Zuid. Verwijderen van parkeerhavens zal de druk alleen nog maar verder opvoeren. Daarnaast wordt in de merwedekanaalzone uitgegaan van een autoluwe wijk, met 0,3 auto's per huishouden. Wij vinden dit geen realistisch beeld van de huidige maatschappij, en de verwachting is dan dus ook dat de bewoners van de merwedekanaalzone hun auto elders zullen gaan parkeren. Een logische plek is dan in de wijk waar de ontsluiting mee gemaakt is, in dit geval Hoograven Zuid. Met een parkeerdruk die nu al niet te handhaven is (gezien de grote hoeveelheden auto's die parkeren in de verschillende groenstroken, met alle gevolgen van dien) vinden wij dit als bewoners onacceptabel, en zijn wij daarnaast bang voor onveilige situaties. Bijlage 1.1 somt de participatie op die tot heden gezocht is. Hoogravense bewoners komen daar niet in voor, hoewel de plannen tocht echt impact hebben op hun wijk. Dit vinden wij zorgelijk, we krijgen de indruk dat dit door de project organisatie onbelangrijk wordt gevonden. Waar het de bewoners van de woonboten tegenover deelgebied 6 betreft vinden we dat zeer kwalijk, hen wordt het wonen in Hoograven feitelijk onmogelijk gemaakt. Dit vinden wij een onacceptabele situatie.	
399a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 399. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 399.
400	Terugkijkend op ons prettig overleg maandag 9 maart sturen we u bij deze onze inspraakreactie op omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 en stedenbouwkundig plan Merwede. Vooropstaande dat we het liefst geen extra bruggen zien komen, zoals vermeld in inspraakreactie gestuurd vanuit het Merwerde-gebruikersoverleg, zien wij ook dat de stad groeit en dat bepaalde ontwikkelingen waarschijnlijk wel doorgang vinden. Indien de komst van extra bruggen onvermijdelijk is, willen we onderstaande duidelijk maken: Introductie De varende historische schepen in de Veilinghaven maken regelmatig gebruik van het Merwedekanaal, als uit- en toegang van de Veilinghaven naar groter vaarwater. In 2004 heeft de Gemeente Utrecht de Veilinghaven ontwikkeld en ingericht voor 15 bewoonde, historische schepen. De bewoners hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht. Voor het verstrekken van de ligplaats vergunning stelt de Gemeente Utrecht 2 hoofdeisen; het schip moet monumentaal en varend zijn. Regelmatig trekken schepen erop uit, voor vakantie, maar ook voor bijvoorbeeld onderhoud op een werf of voor een 'tijdelijke verhuizing' naar andere museumhavens of natuurgebieden. Naast onderhoud (werfgang) is in gebruik zijn (varen) noodzakelijk om ons varend erfgoed te behouden. Ook krijgen we regelmatig bezoekende schepen die op de (door de gemeente gecreëerde) passantenligplaats verblijven.	Zie de paragrafen: 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.13.1 Langjarige bouwoverlast. Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord. Met de bewoners, bedrijven, gebruikers en initiatieven in het gebied heeft de gemeente persoonlijk contact over specifieke zaken zoals inpassing, bereikbaarheid en bedrijfsvoering.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
400 (vervolg)	Tot slot is het de thuishaven van de enige Utrechtse sloeproeivereniging en van Utrechts trots “Statenjacht Utrecht”. Zij gebruikt het Merwedekanaal als toegang naar hun thuishaven; De Veilinghaven. Helaas is voor ongeveer de helft van onze schepen een alternatieve route de stad in en uit niet meer mogelijk door de komst van de (te lage) loopbrug tussen de jaarbeurs en het casino, en door de vaste brug aan de graad van roggenweg. Vrijwel alle schepen kiezen bij in- en uitvaren voor het Merwedekanaal middels doorgang via de Socrates- en Balijebrug. Het Merwedekanaal wordt in de toekomst alleen maar drukker; het aantal scheepsbewegingen (roeiers, kleine bootjes, rondvaartboten, sloepen etc.) zal door de diverse projecten groeien. Elke brug zorgt voor een vernauwing in het kanaal; waar opvarend en tegenmoet komend scheepvaartverkeer met elkaar rekening zal moeten houden. Dit betekent vaker stoppen/ uitwijken etc. Het kanaal dient hierop ingericht te zijn. De komst van meer bruggen maakt ook de tijd tussen de brugbedieningen dusdanig klein dat regelmatig stoppen noodzaak wordt. Op het moment zijn er 2 bruggen (Balije en Socrates) in de Merwedekanaalzone die de schepen moeten passeren. Bij deze bruggen staan zgn ‘remmingwerken’. Deze houten paalconstructies dienen ervoor om in geval dat de brug nog niet open is/kan (bijvoorbeeld bij storing, verkeershinder of verhindering brugwachters) het passerende schip hier kan aanleggen. Onder andere door de historische aard van onze schepen; kunnen deze niet goed stil liggen, zeker niet als er harde wind staat. Deze remmingwerken (waarbij de huidige al niet voldoen door te geringe afmetingen) zijn van bijzonder belang omdat het vaarwater smal is (weinig ruimte tot manoeuvreren) en er kwetsbare woonarken liggen. Meer (nieuwe) bruggen en dus minder afstand om te manoeuvreren, maakt het belang hiervan nog groter. Wat is onze zorg? Geen verdere beperkingen voor doorvaart Merwedekanaal; A. Bouwperiode Schepen varen voor onderhoud als wel recreatie. Schepen moeten tegenwoordig gecertificeerd zijn; dit vereist periodieke keuringen waarvoor schepen naar de werf moeten. Als een periodieke keuring verloopt kan dit grote consequenties hebben voor het mogen blijven varen als monument op openbare wateren. Wij verzoeken de gemeente Utrecht de werkzaamheden en bijbehorende stremmingen goed, tijdig en in overleg in te plannen (bij voorkeur winterperiode). Stremmingen dienen van korte duur te zijn. B. Technisch: 1. Bij een niet te openen (vaste) brug: • Doorvaarthoogte gelijk aan A12/Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau) • Voldoende groot remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers, brugstoring, late aankomst brugwachter etc.) of wachten mogelijk te maken. Bij de afmetingen van het remmingswerk moet nagedacht worden over afmetingen van historische schepen inclusief rondhouten zoals boegsprieten, en niet met de maten van sloepen. Dit betekent niet te dicht op de brug en van voldoende lengte om een kwart van het schip aan vast te leggen. • Brugopening van voldoende breedte (14 meter)	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
400 (vervolg)	2. Bij een te openen brug: • Bediening op afstand; aangezien de afstand tussen de nieuwe brug en de Balijebrug erg klein is, en er kwetsbare woonarken in het vaarwater liggen is het manoeuvreren ingewikkeld. Voor veilige vaart (met veel wind) dient een beperkte snelheid met het schip gehouden te kunnen worden. Lang stil liggen (wachten totdat brugwachter van de ene naar de andere brug is gekomen) is dan onmogelijk. Ook in geval dat er meerdere schepen tegelijkertijd de stad in/uit willen varen moet er een gelijktijdige brugbediening mogelijk zijn, het kanaalpand tussen de bruggen wordt anders te klein om een veilige doorvaart te garanderen. Een praktische mogelijkheid kan zijn dat de brugwachter vanaf de Balijebrug zowel de nieuwe bruggen als de Balijebrug zelf kan bedienen; nog beter is alle bruggen op afstand bedienen. • Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers, brugstoring, late aankomst brugwachter etc) of wachten op de brugopening mogelijk te maken. Zie bij B.1 een beschrijving over afdoende afmetingen. • Brugopening van voldoende breedte Graag gaan we samen met de Havendienst in overleg met de technische commissie die de bruggen ontwerpt. C. Gebruik & Brugopeningen: 1. De openingstijden zijn momenteel al behoorlijk gelimiteerd (wat ons varen beperkt). Wij willen de garantie dat eventuele plaatsing van extra bruggen niet gaat zorgen voor verdere beperking. Op het moment dat de gemeente over brugopeningen praat gaat dit dus niet alleen over opening ten behoeve van werf bezoek, maar juist ook voor recreatievaart; wij zouden dit graag terug zien in de verschillende plannen. 2. Buiten de bedieningstijden kunnen we momenteel tegen betaling van Euro 60 per brug een opening aanvragen. Aangezien de huidige openingstijden al beperkt zijn, zijn we helaas regelmatig op deze situatie aangewezen. Als er nu extra bruggen geplaatst worden, willen wij niet voor extra kosten voor de openingen van deze extra bruggen komen te staan. Zeker op zaterdagmiddag en zondag (in voor- en naseizoen) als er reeds brugwachters aanwezig zijn op Vaartsche Rijn (bruggen binnenstad) vinden wij het bijzonder onrechtvaardig dat een toevallig passerende huurboot gratis de stad in mag en wij als Utrechter voor dezelfde service, van dezelfde brugwachter, aanzienlijk moeten betalen per brug. Wij zien graag dat wij, net als de toeristen op de Vaartsche Rijn, gratis gebruik kunnen maken van de diensten van de brugwachter en blijven bereid dit wel in overleg met de havendienst te doen door de bruggen minimaal 24 van tevoren te reserveren. Graag ontvangen wij reactie op onze inspraakreactie • Erkenning vanuit de gemeente dat zij de historische haven koestert en met ons in overleg wil blijven over alle ontwikkelingen • Informatie aangaande de kans op alternatieve routes de stad uit via de zijde van de jaarbeurs. In hoeverre is er planontwikkeling aan die zijde van het Merwedekanaal. • Afstemming over korte stremmingen tijdens de bouwperiode • Toezegging op de juiste afmetingen bij vaste of draaiende bruggen • Toezegging op remmingswerken aan beide zijden van het kanaal bij elke brug, met afmetingen die geschikt zijn voor onze schepen, en die niet te dicht op de brug zijn geplaatst. • Afstemming over nieuwe afspraken met de gemeente over brugbediening in de weekenden i.r.t. tijden, wegnemen van kosten, reserveringstermijnen • Toezegging mee te mogen praten met de technische specificaties van de bruggen. Uiteraard zijn we beschikbaar voor vragen en toelichting en bent u van harte welkom om onze schepen te bezoeken of mee te varen indien de situatie zich voordoet. Wij zullen uw omgevingsmanager hiervan op de hoogte stellen. Wij zien uit naar een constructieve samenwerking.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
401	De inhoud van inspraakreactie is in lijn met inspraakreactie 141. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie. De inspraakreactie eindigt abrupt, waarschijnlijk is een deel van de reactie meegestuurd.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 141.
402	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 3. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 3.
403	Wij zijn inwoners van de Rivierenwijk en we sturen u deze brief als reactie op het voornemen van de Gemeente Utrecht om in de Merwedekanaalzone (MKZ) 10.000 woningen te bouwen. Vooropgesteld, wij zijn een voorstander van binnenstedelijk bouwen en achten de MKZ hier een uitgelezen locatie voor. Ook steunen wij de ambitie van de Gemeente om deze wijk, inclusief, autoluw, energieneutraal en duurzaam in te richten, waarbij lopen en fietsen centraal komen te staan in het mobiliteitsconcept. Wij hebben echter, behalve onze zorg over het aantal woningen, ernstig bezwaar tegen het aanleggen van een brug ter hoogte van de Zijldiepstraat. De negatieve effecten hiervan op zowel Rivierenwijk als MKZ wegen niet op tegen de minimale voordelen. Wij zijn dan ook van mening dat deze brug niet gebouwd moet worden. Hieronder zetten wij puntsgewijs uiteen waarom en welke alternatieven overwogen en verder uitgezocht zouden moeten worden. Argumentatie gemeente Voor het bouwen van de 2 bruggen t.h.v. deelgebied 5 worden de volgende argumenten aangedragen: 1. Veiligheid en leefbaarheid Het bouwen van bruggen is noodzakelijk om fietsstromen te spreiden over meerdere (verkeersluwe) routes. 2. Verbinding; Het bouwen van bruggen zal nieuwe doorgaande stedelijke verbindingen creëren, zodat verschillende wijken beter worden verbonden. 3. Recreatie: Het bouwen van bruggen zal het maken van korte wandel en fietsrondjes bevorderen Veiligheid en leefbaarheid Op pagina 30 van het rapport ‘Mobiliteit Merwede Kanaalzone’ van 23-oktober-2018, opgesteld door Goudappel Coffeng (vanaf hier het ‘Mobiliteitsrapport’ genoemd) staat dat het de verwachting is dat het aantal fietsbewegingen per etmaal op de Kanaalweg toe zal nemen van 4.000 nu naar 17-18.000 in 2030. Als belangrijkste argument voor het aanleggen van de bruggen ter hoogte van deelgebied (DG)5, wordt het verminderen van het aantal fietsbewegingen op de kanaalweg en daarmee het verhogen van de veiligheid en leefbaarheid genoemd. Uit slide 24 van de college-informatiebijeenkomst voor de raad van 9-Jan-2020 (vanaf hier de college presentatie genoemd) wordt duidelijk dat de geplande bruggen in de MKZ er verder toe dienen om de kruispunten Van Zijstweg-Croeselaan, Balijelaan/Croeselaan en Socrateslaan/Rijnlaan te ontlasten. Met de aanleg van bruggen ter hoogte van DG5 zullen de kruispunten van Zijstweg-Croeselaan en Socrateslaan/Rijnlaan echter niét ontlast worden. Slide 25 laat immers duidelijk zien dat fietsers op de Kanaalweg met bestemming CS/centrum-noord ook mét bruggen nog steeds voor de kanaalweg zullen kiezen. Verder wordt de belasting van de kruising Socrateslaan/Rijnlaan vooral veroorzaakt door verkeer uit de richting DG6. Op dezelfde slide (25), is te zien dat ook deze fietsers geen gebruik zullen gaan maken van de te bouwen bruggen t.h.v. DG5. Het bouwen van een fietsbrug t.h.v. DG6 met aansluiting op het noordelijke uiteinde van de Jutfaseweg (zie slide 26) lijkt de belasting van dit kruispunt veel effectiever te reduceren (van 17.000 naar 6.200). Het aanleggen van de bruggen ter hoogte van DG5, heeft dus voornamelijk het doel om het aantal fietsbewegingen op de kanaalweg te reduceren en de kruispunten t.h.v. de Balijelaan te ontlasten. Slide 27 van de college presentatie laat duidelijk zien dat het aanleggen van één brug ter hoogte van de Waalstraat hier al tot een halvering van het aantal fietsbewegingen zal leiden (van 14.000 naar 7.000).	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.10.1 Aantallen woningen en dichtheid.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
403 (vervolg)	Als belangrijkste argument voor het aanleggen van een tweede brug t.h.v. de Zijldiepstraat wordt in de Omgevingsvisie (pag. 74) aangedragen dat met slechts één brug de druk van fietsers op bestaande routes en kruisingen te hoog wordt. Verder wordt gesuggereerd dat verdere verdichting van nabijgelegen buurten op Kanaleneiland in de toekomst tot extra overbelasting zou kunnen gaan leiden (geen onderbouwende cijfers beschikbaar). Echter, het aanleggen van deze tweede brug leidt slechts tot een verwaarloosbare reductie op de kruispunten t.h.v. de Balijelaan (van 7.000 naar 6.900) en een beperkte reductie in de Waalstraat (van 10.600 naar 8.000). De nadelen (hieronder opgesomd) die het aanleggen van een tweede brug ten aanzien van veiligheid en leefbaarheid met zich meebrengt zijn daarentegen vele malen groter. Nadelen tweede brug: - Extra oost-west verbinding met veel fietsbewegingen dwars door DG5; onder 8.1.1. in de Omgevingsvisie wordt gesuggereerd dat kinderen alleen naar school kunnen fietsen, maar de aanwezigheid van 2 drukke fietsstraten, waar ook scooters, elektrische fietsen en pedelecs, gebruik van maken, zal hier als barrière gaan fungeren. - Introductie van een extra kruispunt van twee drukke fietspaden in DG5 (o-w verbinding met Kanaalweg), zal tot gevaarlijke verkeerssituaties leiden. - De aanleg van een deze brug zal resulteren in maar liefst 5.400 fietsbewegingen per etmaal in de Zijldiepstraat. - Hiermee wordt tevens een extra (en zeer gevaarlijk) kruispunt gecreëerd t.h.v. de Rijnlaan, waar dadelijk duizenden fietsers per dag de Rijnlaan over zullen moeten steken. - Dit gaat ten slotte ook ten koste van het schaarse groen aan zowel DG5 als Rivierenwijkzijde en verstoort daarmee de groenblauwe en recreatieve ruggengraat van het rondje stadseiland (zie 3.1.4 van de Omgevingsvisie) waar door de gemeente zoveel belang aan wordt gehecht. Verbinding Als tweede argument voor het bouwen van bruggen wordt aangedragen dat deze nieuwe doorgaande stedelijke verbindingen zullen creëren, zodat verschillende wijken beter worden verbonden. Een goede verbinding tussen de Merwedekanaalzone en omliggende wijken is inderdaad essentieel voor het slagen dit project. De aanleg van een extra brug ter hoogte van de zijldiepstraat voegt hier echter weinig tot niets aan toe. Zoals aangegeven op pagina 27 van het Mobiliteitsrapport is een belangrijke doelstelling voor het aanleggen van bruggen het verbeteren van de loopinfrastructuur, zodat ook voorzieningen aan de andere zijde bereikt kunnen worden. Met een enkele brug ter hoogte van de Waalstraat (zie pagina 28, 1 vs 2 bruggen Rivierenwijk), is het overgrote merendeel van de faciliteiten in Rivierenwijk (gelegen aan het noordelijk deel van de Rijnlaan, tussen Waalstraat en Balijelaan) te voet echter al goed bereikbaar. Hetzelfde geldt in omgekeerde richting. Dat het aanleggen van deze bruggen ook nieuwe verbinding zal vormen met OV-knooppunten, zoals gesuggereerd wordt op pagina 31 van het Mobiliteitsrapport, is maar ten dele waar, getuige de afbeelding “Routekeuze fietsers vanuit deelgebieden MWKZ 2030, indicatief (bij optimale spreiding)” op pagina 25 van de college presentatie. Fietsers op de Kanaalweg die richting CS moeten, zullen geen gebruik maken van de nieuwe bruggen t.h.v. DG5. De kanaalweg zal daarom, bruggen of geen bruggen, een zeer belangrijke fietsroute blijven richting CS, binnenstad en Leidsche Rijn. Tenslotte wordt gesuggereerd dat het aanleggen van de bruggen wijken in Utrecht Zuid-West naar een hoger niveau zou kunnen tillen door een betere een aansluiting met de stad. Door de aansluiting vanuit Z.W. op de Europalaan en de Kanaalweg te verbeteren zal inderdaad een betere ontsluiting richting CS en binnenstad ontstaan. Reistijd-technisch zal een enkele brug ter hoogte van de Waalstraat echter volstaan.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
403 (vervolg)	Recreatie Met 7.000 woningen in DG5, blijft er ontzettend weinig openbare ruimte over voor recreatie en voor kinderen om te spelen. In hoofdstuk 6 “Leefomgeving” in de Omgevingsvisie wordt gesuggereerd dat de openbare ruimte die er is, vrijwel geheel gebruikt kan worden voor recreatief gebruik en voor kinderen om te spelen (6.1.1. en 6.1.2). Onder 3.1.4 “rondje stadseiland” wordt zelfs gesproken over de groenblauwe en recreatieve ruggengraat van het rondje Stadseiland. Met twee drukke fietsstraten die de nieuwe wijk doorsnijden, wordt echter een dubbele dwarslaesie geïntroduceerd, die niet alleen het weinige groen aantast, maar daarmee ook het recreatief gebruik hiervan. Dit wordt bevestigt door Goudappel-Coffen in de resultaten analyse op pagina 18 van de college presentatie. Advies Omwille van de veiligheid, bereikbaarheid en de leefbaarheid, dringen wij er op aan om af te zien van het bouwen van een tweede brug ter hoogte van de Zijldiepstraat. In plaats hiervan ondersteunen wij het advies van Goudappel Coffeng op pagina 30 van het mobiliteitsrapport m.b.t. het inrichten van de Kanaalweg (hier bestempeld als relatief verkeersluwe route) als comfortabele en brede fietsroute en stellen wij tevens voor in te zetten op het inrichten van de Waalstraat als autoluwe fietsstraat (tot aan de Jutfaseweg).	
404	In het bestuurlijk kader van uw omgevingsvisie Merwedekanaalzone – deel 2 stelt u dat de Merwedekanaalzone aangewezen is als een belangrijke nieuwbouwlocatie in de stad Utrecht. Hier zullen maximaal 10.000 woningen verrijzen. Om dit mogelijk te maken zal de auto een stapje terug moeten doen en er meer ruimte moeten komen voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. Daarbij geeft u aan, in uw steven naar gezonde binnenstedelijke ontwikkeling, de grenzen op te zoeken van wat naar de huidige inzichten mogelijk is en open te staan voor nieuwe leefconcepten. De stad Utrecht behoort tot één van de snelst groeiende steden van Nederland. Een direct gevolg hiervan is dat er gekeken moet worden naar mogelijkheden om binnenstedelijk zoveel mogelijk woningen te realiseren. Uiteraard houdt dit in dat er voor de huidige bewoners veranderingen in de leefomgeving gaan plaatsvinden. Qua ligging en grootte is de Merwedekanaalzone uitermate geschikt voor de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk. Ik bewonder het nieuwe autovrije concept van uw plan voor de Merwedekanaalzone, wel wil ik u drie dingen vragen: 1) De infrastructuur in de omliggende wijken dusdanig aan te passen dat deze de additionele verkeersstromen die de nieuwe wijk met zich meebrengt aankan. 2) Het kanaal niet als een hindernis te zien waar bruggen overheen gebouwd moeten worden, maar om het (deels) te zien als een mogelijkheid voor transport. 3) Goed rekening te houden met de functie van de plek waar de bruggen in de bestaande wijken uitkomen. Ad 1. Aanpassing infrastructuur ten bate van additioneel verkeer door de bestaande wijken: In mijn ogen staan de plannen voor de Merwedekanaalzone teveel op zichzelf en wordt er met betrekking tot het in- en uitgaande verkeer te weinig rekening gehouden met de impact die dit heeft op de direct aangrenzende wijken. Wijken die nu al gebukt gaan onder meer verkeer van dan ze eigenlijk kunnen verwerken.	Zie de paragrafen: 2.5.2 Inovatieve mobiliteitsstrategie, 2.6 Bruggen, 2.8.5 Hoograven 2.9.2 Parkeeroverlast. Specifiek antwoord: Wat betreft de functie van het kanaal, het kanaal is inderdaad niet alleen een barriére voor de oost-westverbindingen. We zien zeker ook kwaliteiten van het kanaal voor ecologie, transport en recreatie. Dank voor uw suggestie voor een veerpont. Alle kansen die zich voordoen grijpen we aan.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
404 (vervolg)	Zelf woon ik in Hoograven, een wijk die grotendeels in de jaren 30 van de vorige eeuw is neergezet. De straten in deze wijk zijn al niet berekend op het huidige verkeer. Dit resulteert op dit moment in een aantal problemen met onveilige situaties tot gevolg: · Enorme parkeerdruk; Er is te weinig plaats voor het aantal auto's dat de wijkbewoners bezitten, hierdoor staan er regelmatig auto's fout geparkeerd. De situatie is zo nijpend dat foutparkeren momenteel (deels) wordt getolereerd, omdat de handhavers ook wel zien dat de bewoners geen keus hebben. Bij het foutparkeren kunt u denken aan: a) Te dicht bij de hoek / op de hoek parkeren; gebeurt in de hele wijk b) Parkeren in een groenstrook; "normale" gang van zake in bijvoorbeeld de Julianweg c) In een straat met een algeheel parkeerverbod toch massaal aan één kant van de weg parkeren; dit gebeurt bijvoorbeeld structureel in het eerste deel van de Karperstraat. · Onveilige (oversteek)situaties die het directe gevolg zijn van het teveel aan verkeer voor de liggende infrastructuur. Enkele voorbeelden: a) De hierboven beschreven verkeerd geparkeerde auto's zorgen voor onvoldoende zicht bij het oversteken van verschillende kruispunten in de wijk. b) De doorgaande wegen in de wijk (Goylaan, Constant Erzijstraat, Jutfaseweg) zijn overvol. Er hoeft maar weinig tot niets gebeuren of deze lopen helemaal vol en het verkeer staat= muurvast. In dergelijke situaties lukt het de hulpdiensten regelmatig niet om zich snel door het verkeer heen te begeven, wat potentieel levensbedreigend is. c) Oversteken van de 't Goylaan met de fiets of lopend is in de spits moeizaam, gevolg is dat sommige fietsers en voetgangers hun geduld verliezen en zich op onveilig gaan gedragen. d) De kruizing van de 't Goylaan met de Constant Erzijstraat / Hooft Graaflandstraat is zeer onoverzichtelijk, wat veel ongelukken tot gevolg heeft. De op stapel staande aanpassingen van deze kruising moeten de onoverzichtelijkheid verbeteren en hopelijk vermindert dit het aantal ongelukken. Toch blijft dit punt meer verkeer moeten verwerken dan het aan kan, daar doet ook het nieuwe ontwerp niets aan af. Bovenstaande punten zijn slechts enkele voorbeelden om duidelijk te maken dat de wijk Hoograven op dit moment al ongeschikt is om de huidige verkeersstromen op een veilige manier af te handelen. In uw plannen voor de Merwedekanaalzone zal met name het fietsverkeer in sterke mate toenemen, hiervoor wilt u een heel aantal additionele fietsbruggen over het kanaal aanleggen. Echter zullen die fietsers verder moeten, hun reis houdt niet op aan het einde van de brug. De infrastructuur in de aangrenzende wijken zal grondig moeten worden aangepast om de duizenden extra fietsers te kunnen afhandelen, iets wat ik in uw plannen niet terug lees. Ik zou willen pleiten voor de volgende maatregelen: · Doorgaande fietsroutes naar de belangrijkste bestemmingen, bijvoorbeeld station Vaartse Rijn, station Lunetten en het stadscentrum. Deze fietsroutes zouden bij voorkeur geheel vrij moeten zijn van autoverkeer en zoveel mogelijk vrij van verkeerslichten. · Vermindering van het autoverkeer in de aan de nieuwe wijk Merwede grenzende wijken door stimulering van deelauto's en het ontmoedigen van autobezit in het algemeen. Verder wil ik u met klem verzoeken af te zien van het aanleggen van zogenoemde fietsstraten. Dergelijke concepten liggen op meerdere plaatsen in de stad, waar ze, naar mijn bescheiden mening, hebben bewezen absoluut niet te voldoen. De auto's worden daar teveel gehinderd door langzamere fietsers, waarna snellere fietsers op hun beurt weer worden gehinderd door achter de langzamere fietsers hangende auto's. Gevolg is dat de auto's aan alle kanten worden gepasseerd, er onderlinge ergernis ontstaat en automobilisten ogen te kort komen om zich op een (voor de fietsers) veilige manier door de ontstane chaos te manoeuvreren. Door eerst de infrastructuur in de bestaande wijken op orde te brengen alvorens te starten met deontwikkeling van de nieuwe wijk Merwede zult u op meer begrip van de huidige bewoners kunnen rekenen voor uw plannen.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
404 (vervolg)	Ad 2. Het kanaal, een hindernis of een middel van transport?: In u huidige plannen voor de ontsluiting van de nieuwe wijk Merwede heeft u meerdere nieuwe bruggen over het Merwedekanaal en de Vaartse Rijn gepland. Ik wil u er op wijzen dat een kanaal ook gezien kan worden als een waterweg. Met een veerpont over de Vaartse Rijn zou het gelijknamige station eenvoudig kunnen worden bereikt, een dergelijke efficiënte OV verbinding zouhet aantal fietsbewegingen kunnen verminderen en daarmee de noodzaak voor enkele van de nieuw aan te leggen bruggen kunnen doen verdwijnen. Ad 3. Plaats van de nieuw aan te leggen bruggen: Met name de brug die uitkomt in het Hamersplantsoen gaat mij aan het hart. Dit is een mooi stukje groen, dat zo'n tien jaar geleden door buurtbewoners in samenwerking met de gemeente is omgevormd van een vervallen hangplek tot een mooie, schone en veilige ontmoetingsplek voor jong en oud. Het zou zonde zijn hier een breed fietspad dwars doorheen te leggen. Ik wil u vragen de plaats van deze brug te heroverwegen. Ik wens u succes met de uitwerking van de plannen en vertrouw erop dat u goed luistert naar de overwegingen van de buurt om tot een weloverwogen besluit te komen.	
405	Hierbij stuur ik u mijn reactie op de in januari 2020 verschenen Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage. Mijn bezwaar op de plannen richt zich met name op het enorme bouwvolume: 6.000 woningen voor Merwedezone deelgebied 5, een stuk van 1 km lengte. De argumentatie voor deze dichte bebouwing is de enorme woningvraag in Utrecht. Natuurlijk is er een verantwoordelijkheid voor de gemeente om iets te doen aan de woningnood en ben ik niet tegen de aanleg van deze wijk. Maar ik vind dat de plannen die er nu liggen teveel uitgaan van wensdenken en te weinig realiteitsbesef hebben. Leefbaarheid Je moet als gemeente niet alleen bouwen maar vooral: LEEFBAAR bouwen. Leefbaar voor de toekomstige bewoners en leefbaar voor huidige bewoners van de omliggende wijken. Ik ben een van de huidige omwonenden. Het is duidelijk dat wij hinder gaan ondervinden van de geplande wijk; meer verkeer, lawaai, horizonvervuiling, drukte. Dit is onvermijdelijk; ik woon nu eenmaal in een populaire stad waar veel mensen willen wonen. Het gaat mij om de mate waarin deze nieuwe wijk hinder gaat opleveren. Je krijgt een soort waterbedeffect op het deel van de Rivierenwijk waar ik woon. Om een voorbeeld te noemen; het effect van de fietsbruggen. Een van de bruggen gaat door de Waalstraat, een nauwe straat, met een basisschool en veel geparkeerde auto's. Ik hoorde op een van de informatieavonden dat deze straat waarschijnlijk een fietsstraat gaat worden. Dat zal wel moeten ivm de veiligheid. Maar dan zit je wel met een hoop parkeerplaatsen die je gaat missen. Voor je het weet wordt er een open/ groen stuk elders opgeofferd voor dit probleem. Dit is nog maar een klein voorbeeld. Een van de grootste nadelen van de huidige plannen is dat het spaarzame groen in de Rivierenwijk namelijk het Merwedeplantsoen door de bruggen wordt versnipperd en doorsneden. Met een geringer bouwvolume kun je in ieder geval wat doen aan de mate van overlast en ervoor kiezen de 'snelle' stroom van fietsers over de bestaande bruggen te leiden. De verbinding met de nieuwe wijk (ook een kans) kan dan via 1 of 2 smalle loopbruggen. Het gaat me niet alleen om het verkeer en de drukte richting Rivierenwijk maar de algehele verkeersdruk die aan deze zijde van de stad komt te liggen (Jaarbeursterrein komt er ook nog aan). De ontsluitingswegen zijn er niet op berekend, nog afgezien van de luchtkwaliteit. Daarom; beperk het bouwvolume!	Zie de paragrafen: 2.5.3 Bereikbaarheid Utrecht Zuidwest, 2.6 Bruggen, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.10.1 Aantallen woningen en dichtheid, 2.10.2 Hoogte, geen aansluiting op de omgeving, 2.10.4 Openbare ruimte , 2.12 Huidige gebruikers.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
405 (vervolg)	Bebouwing Ik zag wel kansen in de nieuwe wijk en zeker om het kanaal/ water aan de overzijde aantrekkelijker en bereikbaar te maken; belangrijk met de steeds warmere zomers in een steeds drukkere stad. Maar toen ik de tekeningen en 3d impressies zag was mijn hoop verdwenen. Veel steen, weinig groen in de wijk tussen de huizen. Het kanaal wordt slecht ontsloten voor bewoners, wandelaars en zwemmers want er ligt een soort racefietsbaan voor. En als klap op de vuurpijl stond er opeens een 100 meter hoge toren ergens in een hoek gefrummeld. Met als motivatie; een herkennings-punt van de wijk. Geen visie, geen enkele verbinding met de omliggende architectuur, Ik krijg sterk het idee dat er nog ergens wat woningen tussen gepropt moesten worden vanwege de financiering of om het aantal bewoners rond te krijgen. Verbinding park Transwijk Met het weinige groen waarvan nog eens een deel wordt opgeofferd aan de fietsbruggen, verwachtte ik dat er een aantrekkelijke aansluiting zou worden gemaakt richting park Transwijk. Met name voor wandelaars. Laat de nieuwe bruggen dan uitkomen op een groene corridor die met een tunnel wordt verbonden met het park. Ik zie het helaas niet terug. Er is wel een parkje getekend in Merwedezone 5; maar dat is wel erg karig voor de hoeveelheid mensen die er komen te wonen en voor de mensen aan de overkant die hun spaarzame groen deels hebben zien verdwijnen. Is er dan niets goeds? Tuurlijk wel; het uitgangspunt om huidige levendigheid/werkplekken zoals de Vechtclub te behouden en om een (energie)duurzame en autovrije wijk te maken. Maar duurzaamheid en leefbaarheid kun je niet van elkaar scheiden! Je wilt ook voor het woongenot van toekomstige bewoners bouwen; 4.000 woningen is daarvoor al een enorme opgave.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
406	Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 p.17 stelt “De Omgevingsvisie plaatst de Merwedekanaalzone in de ruimere context van de stad en omliggende wijken en binnen een langere tijdshorizon. Gemeente Utrecht geeft hiermee richting welke kant ze met dit deel van de stad op wil. Reactie 1: Het deelgebied 6 van Merwedekanaalzone heeft invloed op de naastliggende wijk Hoograven. Echter voor deze wijk is het gesprek over de toekomst van de wijk nog niet gevoerd. Mijn voorstel is om alvorens het plan voor deelgebied 6 nader in te vullen, eerst de Omgevingsvisie voor Hoograven op te stellen. Alleen op die manier kunnen we bezien of de plannen passen in de richting die de huidige wijk op wil, en wat hier de aandachtspunten zijn. Ook een nulmeting (zoals wel voor Transwijk en Rivierenwijk is gedaan) vind ik noodzakelijk voor Hoograven. Bijlage 1.3 Mobiliteit Merwede p.29 stelt “Nieuwe fietsbrug over het Merwedekanaal en de Vaartsche Rijn t.h.v. de Karperstraat. Deze brug wordt naar verwachting gebruikt door ca 4.000 tot 5.000 fietsers. Deze brug ontlast de Kanaalweg door het aantrekkelijker maken van de Jutfaseweg als route naar de binnenstad. Ook kan de brug onderdeel worden van een stedelijke route tussen Kanaleneiland en Lunetten-zuid. Beide routes moeten een inrichting krijgen als fietsstraat.” Reactie 2: Ik heb ernstige twijfel bij het gebruik van de Karperstraat als fietsverbindingsroute tussen Kanaleneiland en Lunetten-Zuid. Deze route doorsnijdt de wijk, op de hoogte van het Hamersplantsoen, waar vele kinderen uit de buurt spelen. Bovendien gebruiken de bewoners van de Julianweg Zuid de Karperstraat om hun wijk te verlaten. Dit doorkruist de beoogde fietsroute en levert gevaarlijke situaties op. Er is een veel logischer route vanuit Kanaleneiland naar Lunetten-Zuid, namelijk via de verbinding Overijssellaan – Liesboschweg. Via deze route kom je veel logischer op de Oude Liesboschweg richting het groene buitengebied (wat het doel is). Ook de brug langs de A12 draagt hieraan bij. Mijn voorstel is af te zijn van de fietsbrugverbinding ter hoogte van de Karperstraat. Een voetgangsbrug is eventueel wel mogelijk. Bijlage 1.4 Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone p.24 ev “De varianten worden vergeleken met behulp van criteria. Een deel van de criteria gaat over het schaalniveau van de gehele stad. Een ander deel heeft juist betrekking op het schaalniveau van Utrecht Zuidwest en een deel gaat meer over het lokale schaalniveau van buurten en straten.” Reactie 3: Het onderdeel over Utrecht Zuid West gaat over de criteria 3 (loopverbinding), 4 (keuzevrijheid) en 5 (fietsdrukte). Hiervan gaan criteria 4 en 5 eigenlijk over de stad ipv de wijk. Criteria 3 zou interessant kunnen zijn voor de wijk, maar kijkt vooral naar de meerwaarde voor de toekomstige bewoners (van Merwedekanaalzone). Reactie 4: Het onderdeel over het lokale schaalniveau van buurten en straten gaat over de criteria 6 (inpassing), 7 (doorsnijding) en 8 (rondjes). Waar je zou verwachten dat criterium 7 over doorsnijding van de bestaande wijk / groen gaat, gaat het alleen over doorsnijding/aantrekkelijkheid van het Merwedepark en Merwedeplantsoen. Dat is voor de huidige bewoners van Hoograven geen criterium op buurtniveau! Hier moet het gaan over doorsnijding en aantrekkelijkheid van ons Hamersplantsoen! Als dit criterium was gebruikt dan was de score niet groen maar rood geweest! De beoordeling van de brug ter hoogte van de Karperstraat op p. 58 (zie afbeelding) geeft daarmee een vertekend beeld. Ik ben het ook niet eens met de scores op de andere criteria, nl. 6: de Karperstraat als fietsstraat is geen optie (zie ook reactie 2) en zou dus rood moeten zijn ipv groen. De totaalscore wordt hiermee veel minder aantrekkelijk. Mijn suggestie is om de criteria én de beoordeling nader te bezien.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.5 Hoograven, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
407	De gemeente heeft de afgelopen anderhalf jaar verschillende voorlichtings- en inloopbijeenkomsten georganiseerd voor de omwonenden van de nieuw te realiseren Merwedekanaalzone. Ik ben bij deze bijeenkomsten aanwezig geweest, het meest recentelijk bij een inloopavond in januari j.l. aan de Kanaalweg. Tijdens de bijeenkomsten spreken medewerkers van de gemeente steevast over de rust en het groen dat de nieuwe Merwedekanaalzone zal kenmerken. Ik woon in Rivierenwijk, aan de overkant van wat bestempeld is als deel 5 van het nieuwe bouwproject. Onze wijk is een rustige wijk. Het is ook een wijk waar nauwelijks groen aanwezig is, op een strook na: het plantsoen langs het Merwedekanaal. Dat is een prachtige parkachtige strook - niet met sprieterige boompjes die net zijn aangeplant, maar met een grote variatie aan oude, monumentale bomen. De groenstrook wordt in de zomer veel door bewoners gebruikt, door volwassenen en door kinderen. Dat moet ook wel, want andere mogelijkheden om in het gras te zitten of over onverharde grond te lopen zijn er in Rivierenwijk niet. Ook op de laatste inloopavond over het nieuwe bouwproject is gesproken over de plannen voor bruggen over het Merwedekanaal - minstens twee op de kilometer tussen de Balije- en de Socratesbrug. Die bruggen zouden op verschillende plekken midden in het Merwedeplantsoen moeten aanlanden. Iedere dag zouden er duizenden mensen overheen gaan, niet alleen voetgangers en fietsers, maar ook gebruikers van elektrische fietsen, snorfietsen, steps, en wat er de komende jaren verder nog aan elektrisch aangedreven voertuigen op de markt komt. Een kleine strook groen die wordt doorsneden door verschillende bruggen met grote stromen verkeer - u kunt zich voorstellen dat als de plannen voor deze bruggen doorgaan er van de rust in Rivierenwijk weinig meer over zal zijn en van de enige groenvoorziening in de wijk evenmin. Nu spelen buurkinderen in het gras, mensen maken avondwandelingen langs het water, of picknicken onder de bomen. Dat zal met de aanleg van de drukke bruggen verleden tijd zijn. En uitwijkmogelijkheden zijn er niet. Daarmee zal Rivierenwijk precies worden ontnomen wat de bewoners van de nieuwe Merwedekanaalzone wordt beloofd: rust en groen. Ik pleit daarom met nadruk bij u, college en gemeenteraadsleden, voor het behoud van het Merwedeplantsoen, zonder bruggen. Ik word graag op de hoogte gehouden over het verdere verloop van de procedure.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.4 Rivierenwijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
408	Introductie Bij deze ontvangt u van ons, initiatiefnemers van Toekomst Balijelaan Utrecht, onze inspraakreactie met betrekking tot de omgevingsvisie deel 2 en stedenbouwkundig plan Deelgebied Merwedekanaalzone. Toekomst Balijelaan Utrecht is opgericht door en voor aanwonenden, winkeliers/ondernemers van de Balijelaan en bij de kruising aangelegen straten. Doel is de inrichting van dit gebied te agenderen bij u, als gemeente, en in gesprek constructief bij te dragen aan een integrale toekomstvisie voor een levendige en leefbare, gezonde, veilige, groene en duurzame Balijelaan, inclusief het plein met de winkels in samenhang met omliggende buurten. De Balijelaan neemt een bijzondere positie in gezien de ligging tussen twee wijken en de functie zowel als doorgaande weg, als wel als leefgebied met een verbindende pleinfunctie voor ontmoeten en sociale cohesie. Om draagvlak te creeren voor de groep en zoveel mogelijk gebruik te maken van ideeën die er al leven, is een openbaar toegankelijk, maar besloten facebooksite opgericht waar inmiddels aangesloten leden suggesties hebben gegeven. In de nabije toekomst zullen we een eerste bijeenkomst organiseren. Urgentie De urgentie is ontstaan door - De ontwikkelingen in de omgeving die impact (gaan) hebben op de ruimtelijke ordening en mobiliteit van de Balijelaan. Zowel in de documenten waarvoor de inspraakreactie wordt ingediend als wel in het Mobiliteitsplan Utrecht 2025 wordt de Balijelaan genoemd, maar is voor de Balijelaan vooralsnog geen herinrichtingsplan opgenomen. Dit terwijl een nadrukkelijke inzet in het mobiliteitsplan op beter voetgangersbereikbaarheid en aantrekkelijke verblijfsgebieden een positief effect zou sorteren. Ook hebben zich verschillende verkeerskundige ontwikkelingen aangediend in bovengenoemde documenten die gevolgen hebben voor de Balijelaan, mogelijk al voor 2025. De Balijelaan wordt nog meer een doorgaansgebied voor wandelaars en fietsers gecombineerd met wonen en winkelen, en moet er plek zijn voor openbaar vervoer en hulpdiensten. Een autovrije wijk (Merwede) en een autoluwe Croeselaan, auto te gast in de Rijnlaan, aanvullend verkeer van het project Kruiskade vragen ook om een visie op mobiliteit van de Balijelaan. - De urgentie voor winkeliers en ondernemers voor een visie op ondernemen en het winkelgebied is toegenomen, onder andere door ontwikkelingen van een nieuw aantrekkelijk winkelgebied in de Merwedekanaalzone met foodhall. Dit heeft hoe dan ook impact op het winkelgebied Balijelaan e.o. De initiatiefgroep geeft een nieuwe impuls aan het nemen van eigen regie, maar daarvoor is wel een hernieuwde visie specifiek op een volwaardig winkelgebied aan de Balijelaan nodig voor de korte en lange termijn. - Ondermijnende activiteiten in de straat en achterliggende wijken, onderstreept de door onlangs gepleegde inval en door observaties van bewoners, zetten de veiligheid van de buurt onderdruk. Ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone en de druk die dit mogelijk op de sociale cohesie in de bestaande wijken zou kunnen hebben vragen aandacht voor dit vraagstuk op korte en lange termijn. - In de documenten waarvoor de inspraakreactie wordt gepresenteerd wordt de Balijelaan niet meegenomen als het gaat om vergroening en duurzaamheid, terwijl de functie als aantrekkelijke, groene en veilige doorgaande straat voor wandelaars en fietsers nu al belangrijk is en nog belangrijker wordt in de toekomst. Een met aandacht ingerichte straat met een pleinfunctie heeft ook betekenis in de zin van veiligheid en sociale cohesie.	Zie de paragrafen: 2.4 Milieu Effecten Rapportage, 2.13.1 Langjarige bouwoverlast, 2.14.1 Detailhandel en horeca. Specifiek antwoord: De inspreker stelt veel vragen over de impact op de Balijelaan. Het projectteam neemt contact op met Toekomst Balijelaan om de inspraakreactie te bespreken.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
408 (vervolg)	In algemene zin kan gezegd worden dat zonder een integrale visie de risico's sterk toenemen voor verpaupering, onveiligheid zowel vanuit het perspectief van het verkeer en vanuit het perspectief van sociale veiligheid, ongewenste en ondermijnende activiteiten in de straat en in de buurt en verminderde sociale cohesie. Plannen voor de toekomst kunnen niet zonder een integrale visie, ook voor de weg ernaar toe. Inspraakreactie Aanvullingen op punten uit de omgevingsvisie Merwedekanaalzone De dikgedrukte zinnen zijn aanvullingen op de punten zoals die in de omgevingsvisie wordt genoemd of punten die wij missen. Algemeen: Advies van de MER volgen als het gaat om het aantal woningen dat gebouwd gaan worden in de Merwedekanaalzone - Algemeen: aandacht voor mobiliteit, leefbaarheid en winkelen in de bouwfase van de Merwedekanaalzone - Algemeen: aandacht voor het beperkte verandervermogen van de mens, zeker wanneer er op verschillende gebieden veranderingen gevraagd worden (identiteit wijk, mobiliteit – de eigen auto- , duurzaamheid) Mobiliteit - Auto op afstand parkeren en betaald parkeren invoeren, aanvulling: Parkeren voor vergunninghouders alszijnde bewoners en eigenaren van winkels/ ondernemers op een voor hen gunstige plek. - Aanvulling : Aandacht voor bereikbaarheid Balijelaan (woningen en winkels) voor hulpdiensten - Fietsparkeerplaatsen - Aanvulling: Er is geen aandacht voor de plek waar bewoners hun fietsen kunnen stallen. - Oversteken om bij je fiets te komen zou niet moeten hoeven. - Verkeersluw plein en mengen van verkeer op het plein (Balijelaan) Aanvulling: bereikbaar van winkels, verbindende pleinfunctie, toegang voor afleveren goederen - Balijebrug Fietsstromen, hellingen en looppaden en geluidsreducerend wegdek Aanvulling: Voor wandelaars en fietsers, de afstand tot de huizen bepalen van looppaden en fietspaden in verband met de leefbaarheid, mogelijk ook door groenafscheidingen. Duurzaamheid - Aanvulling: wat kan dit betekenen, in positieve zin, voor de Balijelaan. Zowel voor aanwonenden als ondernemers/winkeliers Groen: Bomen, groene daken, bomen op daken, groene gevels, - Aanvulling: wat kan dit betekenen voor de Balijelaan in positieve zin Leefbaarheid en wonen - Winkelgebied met foodhall Merwedekanaalzone Aanvulling: Detailhandel visie voor specifiek de Balijelaan en het plein met de ondernemers van aangrenzende straten. Een leefbare en veilige buurt is een buurt met een volwaardig winkelgebied met lokale winkels - Aanvulling: bestaande wijken tussen nieuwe hippe wijken en de stad, aan het spoor lopen het risico om te verwezen. Sociale cohesie is van belang. Dat betekent ook huur – en koopwoningen voor een divers gezelschap aan bewoners en niet voor kortdurende verhuur in welke vorm dan ook. Een woonvergunning bij verkoop zou hierbij kunnen helpen. Wij hopen dat onze bijdrage u helpen bij het maken van goede afwegingen, ook ten aanzien van de impact op de Balijelaan, in uw besluitvorming over de Merwedekanaalzone. In deze inspraakreactie komen wij nog niet met concrete ideeën of oplossingen. Die zijn er wel, maar deze zijn nog niet in kaart gebracht van een grotere groep betrokkenen. Toekomst Balijelaan Utrecht zal na 12 maart een bijeenkomst organiseren om verder te bouwen aan creatieve, inspirerende ideeën en meer aandacht te vragen voor het ontwikkelen van een integrale visie.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
409	Deze inspraakreactie is inhoudelijk gelijk aan inspraakreactie 141, alleen de opbouw van de inhoud is enigszins verschillend. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van zienswzije 141.
410	Hierbij stuur ik mijn reactie op de voorgenomen bouw van de Merwedekanaalzone en vooral over de bouw van de bruggen in dit plan. Laat ik vooropstellen dat ik een voorstander ben van binnenstedelijk bouwen. Toch wil ik graag mijn zorgen uiten over de hoeveelheid bruggen die daarbij gepland zijn. Volgens mij hoeven er helemaal geen extra bruggen bij te komen. De extra bruggen zouden de knelpunten bij bijvoorbeeld de kruising Vondellaan/Croeselaan moeten ontzien, maar ook met deze extra bruggen, zullen de mensen die naar het station willen fietsen, uiteindelijk weer bij deze knooppunten samen komen. De extra bruggen lossen dit niet op. Ook voor de fietsroute naar de binnenstad is het niet sneller om via de Waalstraat naar de Jutfaseweg te fietsen. Over de Balijebrug, Vondellaan en onder het spoor door is een prima route. Hoewel ik het liefst helemaal geen extra bruggen zou zien – het weinige groen in Rivierenwijk wordt doorsneden door de bruggen – is de brug bij de Waalstraat nog wel een logische verbinding. Ik maak me wel zorgen over het feit dat deze brug bij de Waalstraat bij de Gertrudisschool uitkomt. Hoe wordt ervoor gezorgd dat de kinderen veilig naar school kunnen fietsen, als er haastige fietsers en scooters over de brug naar beneden komen suizen? De brug bij de Zijldiepstraat is echt een onlogische brug. De Zijldiepstraat komt met een knik uit op de Hunzestraat. Vervolgens moeten fietsers in een zeer onoverzichtelijke bocht de Rijnlaan oversteken. Waar zouden de fietsers over deze brug heen willen dat ze van deze extra brug gebruik maken. De brug over de Waalstraat of bij de Socrateslaan is dan een prima alternatief. Een ander punt waar ik me zorgen over maak betreft het parkeren. Ik was op een van de voorlichtingsavonden, en daar werd verteld over de duurzame wijk waar bijzonder weinig parkeerplekken zijn ingepland, 0,3 plek per huishouden. Het achterliggende idee is dat de generatie van nu hier erg mee bezig is, om duurzamer te leven en voor een alternatief voor een eigen auto te kiezen. Dit lijkt me een utopie. Mensen kiezen niet zozeer voor een duurzame wijk, als wel voor betaalbaar wonen dicht bij de stad. En de omstandigheden van mensen veranderen. Vinden ze het nu prima om zonder auto te leven, dat kan veranderen als er kinderen komen of een andere baan waarbij een (lease)auto verplicht is. En waar gaan al deze mensen parkeren? Juist, in Rivierenwijk, Dichterswijk en Hoograven. Mooi dat er over een duurzame wijk wordt nagedacht, maar op deze manier wordt het probleem alleen maar verplaats naar de wijken aan de overkant van het water.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.9.1 Lage parkeernorm, 2.9.2 Parkeeroverlast.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
411	Ik heb heel lang de tijd voor deze mail gehad. Maar ik geloof niet dat er maar iets veranderd aan de plannen. Ook al krijgen jullie 1000 mails. Want degene die deze plannen hebben kunnen maken luisteren nergens naar. En zullen zich niks aantrekken van commentaar of bewezen cijfers die aan geven, dat zoveel huizen niet echt verstandig is of het feit dat al die extra bruggen niet echt nodig zijn. Al de inspraak avonden hebben alleen maar frustratie opgeleverd bij bewoners. Er word toch niet geluisterd. Er moet geld verdiend worden!!! en veel geld is er al verdiend door de stukken grond al door te verkopen. dus er moet nog hoger gebouwd worden om de winst te kunnen halen. Eerst werd er gesproken over vier hoog langs het water. En de laatste inspraak avond werd er dood leuk gezegd tot maximaal 10 hoog langs het water. Dus veel vertrouwen heb ik er niet in. Maar waar ik me ook zorgen over maak is het parkeerbeleid. Doordat er daar zoveel huizen bij komen, slippen de wegen nog sneller dicht. Want als er in de jaarbeurs een drukke beurs is heb ik daar veel last van, als ik gewoon uit mijn werk kom. En daar komen nog wat meer mensen bij die graag naar huis willen. En willen parkeren, maar er worden te weinig plekken gemaakt voor al hun auto's. Dus die gaan ze bij mij voor de deur zetten !!! En de oplossing is al verzonnen door jullie. Betaald parkeren bij mij voor de deur. Dus om dat er door een paar mensen (aandeelhouders) veel geld word verdiend krijg ik dus betaald parkeren. Worden dan bewoners dan vrijgesteld door middel van een gratis vergunning?? Want het is niet mijn keuze om daar te bouwen of om betaald parkeren in te voeren. En ik woon hier al 47 jaar en ik heb echt nog nooit problemen gehad om mijn auto ergens neer te zetten. En al mijn visite is straks verplicht te gaan betalen. Niet omdat de ruimte zo schaars is, maar omdat dat jullie manier is om dingen op te lossen. Gewoon betaald parkeren er van maken, dan gaan de nieuwe bewoners er zeker niet parkeren. Nee die gaan hem iets verder zetten Transwijk of Kanalen eiland. En er word nog wat verdiend ook!! Want het idee dat alle mensen gaan fietsen lijkt me in deze tijd een groen milieu sprookje. En dan al die bruggen, ik kijk vaak naar de overkant. Het is een snelweg voor fietsen, super voor hun bijna geen auto's. Nou komen er op zo'n klein stukje vijf bruggen bij. Dus op de fiets snelweg komen dan vijf kruispunten. Dat zal de snelheid en de schik van het fietsen wel weg halen. Nou er zit echt nog wel meer dwars maar daar zal deze mail niet veel aan veranderen.	Zie de paragrafen: 2.5.2 Innovatieve mobiliteitsstrategie, 2.5.3 Bereikbaarheid Utrecht Zuidwest, 2.6 Bruggen, 2.9.2 Parkeeroverlast en 2.10.2 Hoogte, geen aansluiting op omgeving.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
412	Ik ben geschokt door de plannen van de gemeente voor deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone. Om niet één, maar twee nieuwe bruggen over een stuk van +/- 900 meter water te bouwen. Maar vooral om in die plannen niet de belangen mee te nemen van de belangrijkste gebruikers van dat stukje water: de Zeeverkenners. De Zeeverkenners.. toen ik daar voor het eerst van hoorde, dacht ik: dat is een stoffige club die in uniform een beetje touwtjes knoop op en om het water. Totdat ik na mijn studie via via met de Tekakwitha Zeeverkenners in aanraking kwam en onverhoopt nauw betrokken raakte. Dusdanig betrokken dat ik uiteindelijk als welpenleiding aan de slag ben gegaan en nooit meer weg wil. De blijdschap van de kinderen wanneer zij het water op gaan en de vrijheid krijgen om te zeilen, te roeien of te wrikken is niet te beschrijven, dat moet je onder voelen. Het varen in lelievletten is het belangrijkste element van de Zeeverkenners. Het leren van verantwoordelijkheden en het groepsgevoel, zoals veelal direct bij landscouting aan de orde is, is bijzaak. Dit komt vanzelf wanneer de jeugdleden vanaf begin af aan letterlijk met elkaar in een lelievlet zitten opgescheept. De Zeeverkenners zijn niet voor niets een aparte scoutingtak die met maar liefst vier verenigingen op één plek in Utrecht te vinden is: Vanaf het einde van de Jutfaseweg tot aan de A12, omdat dat niet alleen het mooiste, maar vooral meest praktische stukje water zonder lage bruggen van Utrecht is. Onze lelievletten, sloep en sleepboot dragen dan ook met trots de plaatsnaam “Utrecht” op de boeg. Met de huidige plannen van de gemeente om op deze locatie twee nieuwe bruggen te bouwen, is het niet meer mogelijk om met de lelievletten uit te varen. De masten (van ruim 7 meter) passen niet onder de bruggen door en het is niet mogelijk om onder deze bruggen door te wrikken (waarbij een stahoogte van 1,80m noodzakelijk is). Stil liggen afwachten tot de bruggen open gaan is ook geen optie, omdat dat in combinatie met de opkomende recreatievaart (die veelal minder verstand van varen heeft) tot onveilige situaties leidt. Het stukje vaarwater zonder bruggen is eveneens noodzakelijk om de binnenstad te kunnen doorkruisen op weg naar onze kamplocatie aan de Loosdrechtse Plassen of om de stad te kunnen verlaten richting groter vaarwater op de Lek. Kortom, met de huidige plannen van de nieuwe bruggen, is er geen toekomst meer voor de vier Zeeverkennergroepen en zal deze unieke tak van sport uit het Utrechtse stadsbeeld verdwijnen. Verder kan ik niet bedenken wat de bewoners van de nieuw te bouwen wijk in Merwedekanaalzone over de bruggen in de wijk Hoograven zou moeten brengen. Hoograven heeft geen logische wandel- of fietspaden of andere uitvalswegen, geen winkelcentrum en de bestaande (water-)sportverenigingen zijn op dit moment al gemakkelijk te bereiken via de Socratesbrug of de brug langs de A12. Met de hedendaagse ontwikkelingen in de stad dat bijna iedereen zijn boodschappen online bestelt, lijkt mij een nieuw winkelcentrum in de nieuwe Merwedekanaalzone -ook gezien de leegstand van winkelpanden op het Smaragdplein, ’t Goylaan en winkelcentrum Lunetten- volstrekt overbodig. Er zal dus ook geen animo vanuit Hoograven zijn om naar de Merwedekanaalzone te willen oversteken (voor de boodschappen). Ik vraag u dan ook om de huidige plannen te heroverwegen en de belangen van de vier Zeeverkennergroepen nu eindelijk eens mee te nemen. Is het een idee om de plannen voor de nieuwe bruggen (ter hoogte van Karperstraat en de Overijssellaan) te schrappen en de al bestaande loopbrug langs de A12 te verbreden tot een geschikt fiets- en looppad en de drukte van de Socratesbrug realistischer in te schatten en indien nodig eveneens te verbreden?	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen 2.8.2 Gebruikers kanaal en 2.14.1 Detailhandel en horeca.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
413	Hierbij maken wij onze inspraakreactie kenbaar over de plandocumenten met betrekking tot de ontwikkelingen in de Merwedezone, in het bijzonder ten aanzien van de gevolgen voor Hoograven. Het betreft de Omgevingsvisie en in het algemeen en de ontwikkeling van deelgebied 5 in het bijzonder. Naar onze mening zijn de gevolgen voor Hoograven niet voldoende in beeld gebracht en meegewogen bij het opstellen van de plandocumenten en voorbereiding van de besluitvorming. Daarnaast zijn de plannen voor een groot deel gebaseerd op aannames die niet haalbaar of reëel zijn. Algemeen Bij de informatieavond die ik bezocht op 10 februari 2020 werd als redenering aangegeven dat Utrecht in vergelijking met Amsterdam veel meer grondgebonden woningen heeft en daardoor minder stedelijke voorzieningen en uitstraling. Deze plannen zouden dat weer meer gelijk trekken. Wij wonen - net als vele anderen - zelf juist in Utrecht, omdat dat een minder overbevolkte stad is met meer woningen met eigen grond en omdat het meer een 'provinciestad' is. In Hoograven stolsteeg is de laatste jaren al meer verdicht dan goed is voor de wijk, ten koste van openbare ruimte, groen en 'rommelruimte'. Wij vragen ons af hoe breed gedragen de vraag naar meer verstedelijking casu quo verdichting is. Als je vergelijkt met bij voorbeeld Amersfoort, is er vee! minder openbare ruimte en openbaar groen in Utrecht; een volgepropte stad. Zelfs een fatsoenlijk plein in het centrum kan er niet af. Het Vredenburg is bijvoorbeeld niet groter gemaakt, maar kleiner: een gemiste kans. Een minder dichtbebouwde woonwijk op de Merwedekanaatzone past veel beter bij Utrecht en dient ook als tegenwicht voor de grote verdichting die heeft plaatsgevonden in het stationsgebied. Als een deel van de wijk uit grondgebonden woningen bestaat, dan past dat ook veel beter bij de aangrenzende wijken. Wlj kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat deze hoge dichtheid vooral voor de (gebieds)ontwikkelaars en anderen die aan de bouw verdienen commercieel interessanter is. Met name de aanvulling op de MER is erg doelredenerend. Er worden allerlei slecht te verifiëren aannames gedaan, waarop vervolgens harde conclusies worden getrokken die als grondslag worden gebruikt om de plannen voor zoveel woningen te rechtvaardigen. Een van de aannames is dat de mensen daar minder de auto gebruiken en meer OV en fiets etc. Deze aanname is niet erg overtuigend en in ieder geval niet algemeen toepasbaar. Als mensen op gegeven moment kinderen krijgen zullen ze - zeker de eerste jaren- vaker de auto (moeten) gebruiken. Vaak is in die fase een eigen auto fijner en bijna voorwaardelijk, zeker voor de mensen die in die prijsklasse woningen kunnen wonen. De opmerking van een ambtenaar op de informtieavond dat "'die mensen dan maar de stad uit moeten verhuizen" vond ik stuitend. Voor een stad met een evenwichtige en gezonde bevolkingsopbouw is het van belang dat ook de ouders met jonge kinderen in de stad vertegenwoordigd blijven. Participatie Wij hebben de indruk dat Hoograven min of meer is 'vergeten' bij de eerdere fases in de planvorming. De Rivierenwijk is in ieder geval veel eerder en uitgebreider betrokken. Hoewel de impact op de Rivierenwijk in het algemeen waarschijnlijk nog groter is, is dat geen argument om allerlei effecten af te wentelen op Hoograven en daar de bewoners minder en later te betrekken. Sociale en verkeersveiligheid De bruggen die zijn voorzien en ingetekend in bijlage 1.4 zijn niet bij voorbaat een voordeel. De relatief afgesloten ligging van Hoograven-Zuid (en de 'punt van de Rivierenwijk') zorgt nu voor veiligheid en weinig overlast door minder vluchtwegen en verkeer (voetgangers, tweewielers en overige) door de wijk. De brug die is voorzien van de 'punt van de Rivierenwijk' naar het Hamersplantsoen is zelfs zeer ongewenst. De geplande fietsroute van de brug richting Lunetten doorkruist - hoe die ook precies wordt aangelegd - de looproute van kleine en minder kleine kinderen vanuit de straten in de buurt naar het Hamersplantsoen.	Zie de paragrafen: 2.4 Milieu Effecten Rapportage, 2.5.3 Bereikbaarheid Utrecht Zuidwest, 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.5 Hoograven, 2.9.1 Lage parkeernorm, 2.9.2 Parkeeroverlast, 2.10.1 Aantallen woningen, dichtheid en 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
413 (vervolg)	Het Hamersplantsoen is in deze dichtbebouwde wijk/buurt met weinig openbare ruimte, groen en speelvoorzieningen van levensbelang voor de ontwikkeling van de kinderen dat zij zich vrij kunnen bewegen door de wijk. Ook is het Hamersplantsoen een trefpunt voor bewoners van alle achtergronden uit de buurt. Zelfs vanuit Nieuw-Hoograven komen mensen naar het Hamersplantsoen om te ontmoeten en spelen. Na het Hamersplantsoen gaat de fietsroute verder door de Karperstraat. Dit is een smalle eenrichtingsstraat met geparkeerde auto's. Fietsers kunnen daar maar net lang tegemoetkomende auto's. Dit gaat tot veel conflictsituaties leiden. In de informatieavond werd toegelicht dat vooral de brug over het Merwedekanaal naar de punt van de Rivierenwijk van belang is voor de (snelle) fietsroute van Nieuwegein naar station Vaartsche Rijn over de Jutfaseweg. Daarmee is nut en noodzaak van de brug van de punt van de Rivierenwijk over de Vaartsche Rijn naar het Hamersplantsoen al bij voorbaat niet aanwezig. Wij pleiten er dan ook voor dat slechts de eerstgenoemde brug over het Merwedekanaal wordt aangelegd en definitief wordt afgezien van een brug over de Vaartsche Rijn naar het Hamersplantsoen. Verkeersoverlast en luchtkwaliteit De bouw van zoveel woningen geeft sowieso meer verkeersbewegingen van auto's. De parkeernorm helpt niet tegen het aantal verkeersbewegingen, zeker als er in plaats van parkeerplaatsen wel veel deelauto's komen. Dat er veel deelauto's komen zorgt dus niet voor een vermindering, maar alleen maar voor meer bewegingen van dezelfde auto's. Een hogere parkeernorm maakt de wijk aantrekkelijker en is reëler dan de nu gekozen oplossing die is gebaseerd op aannames. Het autoverkeer dat uit de Merwedezone grofweg het Noordoosten, Oosten en Zuidoosten moet zal vaak kiezen voor de verbinding Socrateslaan-'t Goylaan-Goyplein, zolang dat mogelijk blijft. Dit wordt nog versterkt als alle nieuwe auto's vanuit de nieuwe woningen al voor meer verkeer en daarmee congestie op de route Europalaan naar de A 12 Zuid zorgen. Er is dan nog meer reden om via de 't Goylaan te gaan. Dit leidt daar tot meer congestie. Ook leidt het voordat de combustiemotor daadwerkelijk is uitgefaseerd tot slechtere luchtkwaliteit. De aanname van het tempo waarin het aantal verbrandingsmotoren in aantal af zullen nemen is niet reëel. Wij denken dat de al eerder geopperde 'knip' bij de Socratesbrug nu onvermijdelijk is geworden. Wij dringen er dan ook op aan dat deze wordt gerealiseerd, uiterlijk op het moment dat de woningen op de Merwedekanaalzone worden opgeleverd. De voorziene bruggen hebben als extra effect dat deze open moeten voor de steeds meer toenemende pleziervaart over de Vaartsche Rijn. Dat geeft verstoppingen voor alle wegverkeer en overige gebruikers, zeker in de spits. Bovendien moeten boten die via de Vaartsche Rijn naar de binnenstad varen, nu voor extra bruggen wachten. Die wachtende boten leiden tot overlast voor de woonbootbewoners en extra luchtvervuiling. Voor de scheepvaart gelden immers nog nauwelijks normen met betrekking tot de uitstoot. Groen Hoograven is al een wijk met weinig openbaar groen. Er is in de laatste jaren ook al flink afgeknabbeld van In het groenstructuurplan van de gemeente Utrecht staat dat de ambitie voor 2011-2030 is dat de plantsoenen langs de Vaartsche Rijn worden verbonden. Ook wordt het Hamersplantsoen en de Steenfabriek (wij nemen aan dat daarmee het stuk ten zuiden van het Hamersplantsoen wordt bedoeld) aangemerkt als groen waarin wordt geïnvesteerd. Binnenkort wordt het bosje in het Hamersp!antsoen ook aangepakt door de gemeente om het meer natuurwaarde te geven, hebben wij begrepen. Dat is mooi en het is ongewenst dat dat door de voorziene brug weer in waarde afneemt. Het is daarom ongewenst dat het Hamersplantsoen wordt doorsneden door een hoofdverkeersroute. Dit kost een flink stuk van het al kleine groene plantsoen.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
413 (vervolg)	Parkeren De plannen lijken al uit te gaan van onvermijdelijkheid van betaald parkeren in Hoograven. Eerder genoemde aspecten van de ontwikkeling van de plannen voor de Merwedekanaalzone. Zo zorgen de toename van het aantal woningen met een extreem lage parkeernorm ervoor dat bezoek en bewoners van de Merwedekanaalzone in omliggende wijken gaan parkeren. Zeker als dit wordt gefaciliteerd door allerlei extra fietsbruggen, zodat de spreekwoordelijke vouwfiets bijna wordt gepromoot. Wij zijn tegen betaald parkeren is onze wijk en pleiten ook daartoe voor het niet aanleggen van extra (fiets)bruggen en een hogere parkeernorm in de Merwedekanaalzone. Afrondend Graag verzoeken wij u deze inspraakreactien mee te nemen bij de besluitvorming en daarbij in ieder geval af te zien van de brug naar het Hamersplantsoen, alsmede een 'knip' voor autoverkeer te realiseren nabij de Socratesbrug.	
414	Hierbij stuur ik u mijn reactie op de in januari 2020 verschenen Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage. Ten eerste wil ik aangeven dat de buitensporige hoeveelheid aan inspraak c.q. informatie avonden met bijbehorende deskundigen, al of niet met slimme oplossingen, er toe geleid heeft dat ik argwanend ben en grote twijfels heb over de achterliggende redenen van dit project. In principe vind ik de keuze voor interstedelijke bouwen begrijpelijk en misschien ook wenselijk, waar ik geen begrip voor op kan brengen is de schaal waarop dit hier zou moeten plaatsvinden, omdat dit een enorme impact heeft op de omliggende wijken. Het gekozen gebied wordt aan alle kanten omsloten door doorgaande wegen die gedurende ochtend en avondspits nu al volledig verstopt zijn. De nieuwe wijk wordt autoluw, een heel nobel streven maar niet erg realistisch de komende 10 jaar, maar aangenomen dat dit wel lukt dan betekent dat een enorme toename van het fiets/scooter of bromfiets verkeer. Door te kiezen voor deze plek met deze aantallen is het evident dat er een eigen verkeerstroom naar het station zou moet komen, voor de hand liggend is dan het Merwedekanaal dempen, asfalteren zodat er een directe fietsgoot naar het station te realiseren is. Utrecht en dempen is echter geen goede combinatie zoals wij allen weten. Je kunt als bestuurder niet besluiten om de omliggende wijken dusdanig te belasten met deze extra verkeersstromen dat daar gevaarlijke situaties ontstaan, kinderen niet meer op straat kunnen spelen, het plantsoen de diversiteit aan vogels verliest. De geplande bruggen, totaal overbodig, de knelpunten zoals ze er op dit moment al zijn, worden gebruikt als argument voor deze bruggen. De knelpunten blijven bestaan dus het lost niets op. Mijn grote vraag is om inzage te krijgen in de contracten die de gemeente gesloten heeft met de verschillende projectontwikkelaars. Ik doe hierbij een beroep op de WOB. Ik denk namelijk dat er verplichtingen naar deze ontwikkelaars zijn gedaan die nu (stikstof, uitkomst MER) moeilijker nagekomen kunnen worden. Het plan begon met 10.000 woningen, daar zijn er nu nog 4.000 van over. Hoe zien de verdienmodellen van deze ontwikkelaars eruit, en om wie gaat het precies? We hebben jaren geleden de bouwfraude gekend, speculeren gaat gewoon door alsof er niets geleerd is. Tussentijds heeft een van de ontwikkelaars zijn perceeltje alweer doorverkocht (10 miljoen winst); trustfunds uit Amerika of clubjes gevestigd in Luxemburg, wekken niet de indruk van transparantie en betrouwbaarheid. De bouw van minder woningen lijkt geen effect te hebben op hun rendement, dus welke garanties heeft de gemeente afgegeven?	Zie de paragrafen: 2.5.2 Innovatieve mobiliteitsstrategie, 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4 Rivierenwijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
414 (vervolg)	Tot slot De aannames in de rapporten zijn gebaseerd op niet meer dan een globale indicatie. In Nederland bestaan geen betrouwbare fietsmodellen. Hoe kan men besluiten over extra bruggen met zo'n vergaande impact, gebaseerd op aannames, zonder een draagvlak in de Rivierenwijk, zonder aantoning van de noodzaak van de extra bruggen, zonder onderbouwingmet cijfers, zonder onderzoek naar de bestaande bruggen en hun mogelijke uitbreiding. Ervan uitgaande dat mijn vragen beantwoord worden en dat u mij op de hoogte houdt van het verdere verloop van de procedure.	
415	Via deze mail wil ik graag mijn zorgen met u delen met betrekking tot de veranderingen in de rivierenwijk. Vol trots zijn wij twee jaar geleden in deze wijk komen wonen. Het sprak ons erg aan dat er een stukje stad was wat groen ademde en rustig was. Dit was de plek waar wij onze kinderen zagen opgroeien. Natuurlijk wisten wij ook dat we in de stad bleven wonen en dat Utrecht een populaire stad is. Om mee te gaan met de ontwikkelingen, moet ook onze wijk mee ontwikkelen. Zelf wonen wij in de Zijldiepstraat en heb ik er vooral moeite mee dat wij het gevoel hebben dat we niet betrokken zijn. Natuurlijk zijn we bij alle inloopavonden geweest en zijn we bij de gemeente langs geweest. Hier was altijd iemand die naar ons wilde luisteren, maar echt vragen beantwoorden was moeilijk. Er is veel onduidelijk als het uitkomt. Als er een brug komt en onze straat wordt aangepast zouden wij graag meedenken over de oplossing. Zodat het voor ons ook nog een leuke straat blijft om aan te wonen en niet een fietssnelweg. Daarnaast maak ik mij zorgen of de leuke groenstrook blijft. Als buurt maken we hier veel gebruik van. Lekker samen eten in de zomer, boekjes lezen, kinderen spelen. Tot slot vind ik het moeilijk te begrijpen dat onze straat is gekozen, omdat hij een rare hoek heeft.Zelf vind ik het nu al gevaarlijk om de straat over te steken richting het station. Je hebt geen zicht wat eraan komt door alle geparkeerde autos's. Ik voorzie hier gevaarlijke situaties als we hier met heel veel mensen gaan fietsen. Mocht de straat door onze straat gaan hoop ik dat het een overwogen keus is, waarbij de straatbewoners worden betrokken en worden tegemoetgekomen.	Zie de paragrafen: 2.8.4 Rivierenwijk, 2.15 Participatie. Specifiek antwoord: Inspreker geeft aan mee te willen denken over een oplossing van de aanpassing van de Zijldiepstraat. Inspreker kan contact opnemen via het mailadres: merwedekanaalzone@utrecht.nl waarmee het projectteam Merwedekanaalzone te bereiken is. Er is een klankbordgroep Rivierenwijk. Inspreker kan zich hiervoor melden.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
416	Met veel interesse heb ik de plannen Merwedekanaalzone doorgenomen, en vooral die van deelgebied 6. Ik begrijp dat Utrecht maatregelen moet nemen om te kunnen voldoen aan de alsmaar aanhoudende vraag naar woningen. De plannen zijn op diverse onderdelen bijzonder ambitieus. Ik ondersteun het streven naar een levendige, gezonde en duurzame stadswijk, hoewel ik tegelijkertijd de kapitaalvernietiging van de huidige bedrijfspanden betreur. Mijn zorgen zijn vooral gericht op de ontsluiting van de nieuwe woonwijk naar de woonwijk Hoograven. In diverse uitwerkingen is er een brug ingetekend tussen de punt Jutfaseweg / Giessenplein en het Hamersplantsoen. Tot dit onderwerp beperk ik mijn reactie. Om te beginnen de vraag: waarom is in de ene tekening deze brug wel en in de andere niet opgenomen? Vervolgvraag: Hoe hoog worden de bruggen over het Merwedekanaal naar de punt Jutfaseweg / Giessenplein en vanaf de punt naar het Hamersplantsoen? De Merwedekanaalzone wordt een wijk waar vooral wordt ingezet op de fiets. Dat juich ik op zich toe. In de berekeningen wordt ervan uitgegaan dat de bewoners per fiets naar station Lunetten 2.0 gaan. Mijn inspraakreactie: Fietsers willen zo snel mogelijk naar het dichtstbijzijnde station. Vanuit deelgebied 6 is dat Vaartsche Rijn, waar de mogelijkheid is een trein of tram te nemen. In dat geval zou de fietsroute lopen via de Socratesbrug en Jutfaseweg of via de nieuwe brug over het Merwedekanaal naar de punt Jutfaseweg /Giessenpleinen dan verder via Jutfaseweg. Mijn vraag: Waarop is de aanname gebaseerd dat bewoners naar station Lunetten gaan? En waarom nu al een brug naar het Hamersplantsoen als station Lunetten 2.0 nog niet is gerealiseerd? Als de brug naar het Hamersplantsoen werkelijkheid wordt, komt deze uit in een plantsoen dat nu door veel kinderen wordt gebruikt. Het ingetekende fietspad splijt het plantsoen in tweeën, waardoor kinderen het fietspad moeten oversteken om bij de speelplaats te komen. Met het toenemende gebruik van de e-bike gaat dit levensgevaarlijke situaties opleveren. Mijn vraag: In hoeverre is rekening gehouden met het feit dat kinderen in de zogenaamde Vissenbuurt aangewezen zijn op het Hamersplantsoen als speelplaats en wat dit fietspad voor impact op hen heeft? In eerdere plannen is aangegeven dat vanaf Rotsoord een voetpad zou komen langs de Vaartsche Rijn richting A12. Mijn vraag: Zijn deze plannen nog actueel? Overigens zal ook het huidige Salamanderpad veranderen door de aanleg van een brug. Hoe kan de veiligheid van het voetpad blijvend worden gegarandeerd? In de tekening wordt de fietsroute vanuit het Hamersplantsoen vervolgd via de Karperstraat naar de Hooft Graaflandstraat, om vervolgens uit te komen op ‘t Goylaan. Mijn vraag: Hoe denkt de gemeente hier een verkeersveilige sit uatie te kunnen maken? De Karperstraat is een smalle eenrichtingstraat en vervolgens moeten fietsers de Hooft Graaflandstraat oversteken, een drukke weg met busverkeer en waar hard wordt gereden? Bovendien geldt ook hier mijn inspraakreactie dat fietsers kiezen voor de snelste route. Die zal vanuit het Hamersplantsoen niet richting Karperstraat zij n, maar linksaf de Verlengde Hoogravenseweg in. Mijn vraag: Hoe ziet de gemeente de verkeerssituatie in deze smalle straat ? De route in tegenovergestelde richting, van ‘t Goylaan richting het Hamersplantsoen, betekent voor fietsers tegemoetkomend autoverkeer. Nu al levert het met fietsend verkeer naar en van de roeiverenigingen, bromfietsen en verkeer komend uit de Karperstraat gevaarlijke situaties op. Volgens de tekening komen fietsroutes samen bij de (nu nog) ovotonde ‘ t Goylaan - Hooft Graaflandstraat. Dat zal zorgen voór ext ra drukte en gevaarlijke situaties. Mijn vraag: In hoeverre in de aanstaande aanpassing van de ovotonde rekening gehouden met extra verwacht fietsverkeer vanuit de nieuwe wijk? Hierbij ook graag de cijfermatige onderbouwing.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.5 Hoograven, 2.13.2 Waardedalingen woningen en 2.15 Participatie. Specifiek antwoord: Er worden veel vragen gesteld over o.a. de dubbelbrug en over de route door de Karperstraat. Mochten de inspreker(s) nog behoefte hebben aan een gesprek dan kunen de inspeker(s) via het mailadres: merwedekanaalzone@utrecht.nl het projectteam Merwedekanaalzone bereiken voor een eventuele afspraak.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
416 (vervolg)	In het verlengde hiervan. Stel dat uw aanname juist is en dat het fietsverkeer van de Merwedekanaalzone inderdaad naar station Lunetten, dan maak ik me ernstig zorgen over de route terug van station Lunetten naar de Merwedekanaal zone. Fietsers zullen logischerwijze het fiet spad aan de noordkant van ‘ t Goylaan volgen en dan oversteken richting Verlengde Hoogravenseweg. De aanname dat dit via de Hooft Graaflandstraat en Karperstraat gaat, lijkt me niet juist. Ik wil u adviseren zelf een keer de route te fietsen. Het oversteken van ‘ t Goylaan vraagt sinds de versmalling naar 1 rijstrook per rijrichting veel geduld van fietsers. De alternatieve route is dan het fietspad blijven volgen, de Jutfaseweg en Rijnland oversteken en vervolgens de bestaande Socratesbrug over en vervolgens met een bocht onder de brug door om in de Merwerdekanaalzone te komen. Mijn vraag: In hoeverre is onderzocht wat de mogelijkheden zijn om gebruik te maken, eventueel in verbeterde vorm, van het bestaande fietspad langs ‘ t Goylaan vanaf de Socratesbrug tot aan ‘ t Goyplein? Op de tekening is aangegeven dat de bomen langs het geplande fietspad moeten wijken. Mijn inspraakreactie: Hoograven is een wijk met relatief weinig groen. Het weinige groen dat we hebben, mag niet wijken voor nog meer asfalt, zeker niet gezien de nabijheid van de snelweg. Mijn vraag: In hoeverre is rekening gehouden met het feit dat dit deel van Hoograven dicht tegen de A12 licht en dat juist deze bewoners gebaat zijn met bomen? Bij de plannen wordt vooral tegemoet gekomen aan veronderstelde, niet onderbouwde wensen van nieuwe bewoners. Mijn vraag: In hoeverre houdt de gemeente bij de planvorming rekening met de wensen van de bewoners in Hoograven die hinder gaan ondervinden van deze nieuwe woonwijk? De aanleg van het fietspad betekent toename van hinder en vermindering van huidig woongenot van direct aanwonenden (deel Zeeltstraat). Mijn vraag: In hoeverre is de gemeente bereid de bewoners financieel te compenseren voor gederfd woonplezier en te verwachten waardevermindering van de woningen? Aanleg van een fietsroute betekent vermindering van parkeerplaatsen in Hoograven. Daarbij valt te verwachten dat bewoners van de nieuwe Merwedekanaalzone hun auto’s in omliggende wijken gaan parkeren, omdat zij zelf zeer beperkte mogelijkheden krijgen. Mijn vraag: In hoeverre heeft de gemeente rekening gehouden met de afname van parkeerplaatsen en tegelijkertijd de toename van parkeerdruk in het betreffende deel in Hoograven? Wat gaat de gemeente doen om de impact op de huidige bewoners zo minimaal mogelijk te laten zijn? Er is de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in Hoograven en ook in het Hamersplantsoen. De nieuwe wijk Neerlandia heeft Hoograven een boost gegeven, net zoals andere nieuwbouwactiviteiten in de wijk. Juist Neerlandia heeft veel jonge gezinnen in de wijk gebracht, waarvan de kinderen aangewezen zijn op het Hamersplantsoen. Ik woon sinds 2000 met veel plezier in dit deel van Utrecht en ik heb de wijk zien verjongen en zich ten positieve zien veranderen. Ik vind het dan ook onbegrijpelijk dat de gemeente juist in deze wijk, die ruim 10 jaar geleden nog is aangewezen als krachtwijk, zo wil ingrijpen met een infrastructurele wijziging die in mijn ogen onvoldoende is onderbouwd. Deze wijk is het niet waard om mee te experimenteren!	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
417	Hier nog een inwoner van Rivierenwijk met zorgen over de voorgenomen bouw van de extra bruggen over het Merwedekanaal. Ik ben over het algemeen best enthousiast over de plannen en de bouw van de nieuwe wijk aan de overkant, maar van die extra bruggen snap ik geen bal. Voor onze wijk zou het gaan om de twee extra bruggen bij de Waalstraat en bij de Zijdediepstraat. Daar zouden respectievelijk 8000 en 5400 fietsers per dag gebruik van moeten maken. Zeker bij de Zijdediepstraat lijkt me dat moeilijk. Misschien kan het in de Waalstraat, maar dan moet er wel iets verzonnen worden rond de drukke tijden bij de Gertrudischool aan de kade. Het plan met de extra bruggen is vooral zo verbazingwekkend, omdat er haast geen voordelen aan te wijzen zijn, die opwegen tegen de nadelen (druk fietsverkeer in een wijk door straatjes die daar niet op gemaakt zijn, nieuwe onnodige knooppunten op de Rijnlaan, het doorklieven met drukke fietspaden van het voor buurtbewoners belangrijke Merwedeplantsoen, extra kruispunten in nu nog snelle fietsroutes aan de overkant op de kanaalweg, eigenaren van woonboten die hun huis kwijtraken, de roeiverenigingen die grote hinder van de bruggen ondervinden, etc.). Het enige grote voordeel van de extra bruggen dat ik kan bedenken is dat bewoners van de nieuwe wijk sneller naar hun in de omringende wijken geparkeerde auto's kunnen. Dat de gemeente rekening houdt met de verschuiving van het parkeerprobleem naar omringende wijken blijkt ook uit het invoeren van betaald parkeren in die wijken. Dat lijkt me gezien de groene ambities van de nieuwe wijk niet de bedoeling. Ik bezit geen auto, ik doe alles per fiets. De beoogde situatie met de extra bruggen is voorfietsers van en naar het station absoluut geen vooruitgang. Door alle extra verbindingen (zowel op de kanaalweg als in de wijken en op de Rijnlaan) wordt lekker doorfietsen een stuk moeilijker. De bestaande bruggen bieden (misschien met enige aanpassingen) niet alleen genoeg, maar ook een betere verbinding tussen de nieuwewijk en het station. De Kanaalweg is nu nog een ideale fietsverbinding tussen zuid en noord aan de westkant van Utrecht. Al die bruggen leveren ook daar enkel vertraging op. Dus ik snap het niet. Graag zou ik enige onderbouwing zien voor het voornemen van de bouw van al die extra bruggen. Want wie de zone kent, ziet nu enkel nadelen.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.9.2 Parkeeroverlast.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
418	Naar aanleiding van de plannen voor deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone, waarover op het buurtgesprek van 11 februari j.l. e.e.a. verder is toegelicht, sturen wij u bij deze onze reactie op de “Omgevingsvisie, deel 2 en stedenbouwkundig plan Merwede”. Het gaat ons in het bijzonder om de plannen voor het aanleggen van extra bruggen voor de ontsluiting van het nieuwe woongebied (eventueel, daar de plannen nog verre van concreet zijn, begrepen wij) aan de overkant van het Merwedekanaal. En dan met name, maar niet uitsluitend, is de voorgestelde brug ter hoogte van de Karperstraat (varianten 2 en 4) een punt van zorg. Aanvullend op de petitie van de Beheergroep Hamersplantsoen, waar wij het roerend mee eens zijn en die in onze optiek al uitvoerig de onhaalbaarheid van de plannen benadrukt, door ons ondertekend, willen wij graag nog de volgende punten onder uw aandacht brengen. Ruim 24 jaar wonende in de wijk, waarvan de laatste 10 jaar op de hoek Karperstraat-Verlengde Hoogravense weg, hebben wij de buurt zien ontwikkelen en kennen de knelpunten en tekortkomingen uit en te na. Wat ons opvalt in het dagelijkse verkeer in de wijk is o.a. het volgende: • Hard rijdende brom- en snorscooters (25 á 30 km/u? ... eerder 40 á 50!), waarbij de maaltijd koeriers (zeg maar: coureurs) er het meest negatief uitspringen. • Veel automobilisten die óók moeite hebben het gaspedaal te beheersen. Niet in de laatste plaats allerlei bestelldiensten en zelfs (vracht-)auto’s van de gemeente; even lekker uitaccellereren na de bocht Karperstraat/Verl. Hoogr. weg en natúúrlijk na elke verkeersdrempel; je zal anderhalve seconde tijd verliezen... • Niet zelden “verdwaalde” vrachtwagens die duidelijk de borden genegeerd hebben en soms niet eens de draai kunnen maken vanuit de Karperstraat naar de Verlengde Hoogravense weg. • Regelmatig automobilisten die tussen de Zeeltstraat en de Karperstraat even snel tegen de richting inrijden. O.a. ook weer van de gemeente, al zullen die wel een ontheffing hebben (?) wat niet afdoet aan de belasting van dat stuk weg, waar het pad afkomstig van de fietsbrug zou moeten uitmonden. • Fietsers, vooral de roeiers, die vaak 3-breed zowat de hele weg in beslag nemen. • Volop fietsers die nog steeds vrolijk met één hand aan het stuur zitten te appen e.d. en niets in de gaten hebben. • Een T-splitsing Karperstraat/Verl. Hoogr. weg waar regelmatig bijna (en soms daadwerkelijk) aanrijdingen zijn door het negeren van de voorrangsregels van zowel fietsers als ander verkeer. • enz. Nou horen wij u denken “dat is aan de Politie om te handhaven”... en dat is nou juist óók een probleem; wij lopen en fietsen hier dagelijks, al decennia lang en hebben nog nooit gezien dat ook maar één van bovengenoemde overtredingen werd beboet... NOG NOOIT! Met het oog op de verkeersveiligheid is handhaving toch van cruciaal belang! Als we kijken naar de Verlengde Hoogravense weg, die slechts 365 cm breed is met parkeerhavens van 170 cm breed (wat te smal is voor de gemiddelde hedendaagse auto, die al gauw 10 á 20 cm uitsteekt, mits netjes tegen de stoeprand geparkeerd, anders nog meer! zie bijgesloten afbeelding), wil je daar niet met een druk fietspad op uitkomen! Fietsers in zuidelijke richting moeten vaak vlak langs de geparkeerde auto’s schampen en automobilisten moeten regelmatig inhouden. Nu al... zonder extra verkeer en afslag!	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.5 Hoograven, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
418 (vervolg)	Wanneer aan bovenstaande, reeds giftige, verkeersmengsel nog een extra ingrediënt wordt toegevoegd in de vorm van een fietsbrug ter hoogte van de Karperstraat -waar dan de (brom/snor-)scooters, speed-pedelecs en electrische fietsen, samen met een stroom gewone fietsers in grote getale naar beneden komen denderen, vooral als de brug net een tijdje heeft opengestaan voor de pleziervaart- heb je het perfecte recept voor totale verkeerschaos, waar tussendoor nog kinderen willen oversteken en spelen. Zelfs al wordt de brug uitsluitend voor voetgangers en fietsers -waar de meest notoire brom/snor-overtreders zich evengoed niets van gaan aantrekken en wat natuurlijk nauwelijks gehandhaafd gaat worden (zie de Dafne Schippers brug)- en als die zich allemaal (zuiver hypothetisch) keurig netjes gaan gedragen zijn dat nóg te veel druppels in een al overstromende emmer. We hebben mínder verkeer en méér orde nodig, niet andersom! De leefbaarheid in onze 30-er jaren wijk lijdt nú al onder een te groot aanbod van diverse verkeersstromen, sluipverkeer als de ‘t Goylaan weer eens vast staat, veel overtredingen, tot diep in de nacht geluidsoverlast (weer vooral maar niet uitsluitend roeiers), nauwelijks (effectief géén) handhaving en een ontoereikende infrastructuur. Wat de volgende vragen oproept: • Wordt nu écht van ons verwacht dat wíj enthousiast worden van het vooruitzicht op een extra verkeersriool-aansluiting door ons kleine stukje groen uit het nieuw te bouwen, groene Walhalla? De hiep-hiep-hoera-praatjes op de voorlichtingsavond deden vermoeden van wel. • Betekent dit niet eigenlijk: voor de eventuele -nog met utopische vergezichten, gouden bergen en flashy folders te paaien- nieuwkomers de lusten en voor ons de lasten? • Wie bepaalt, op basis van welke rechtvaardiging of wetgeving, dat deze nog fictieve “new arrivals” meer comfort en privileges verdienen dan wij, die hier al jaren wonen? En dat onze wijk wel als oprijlaan en deurmat voor hun paradijs kan dienst doen? • Wij willen al járen een bredere brug langs de A12, die nu alleen voor voetgangers is, zodat de overlast van de roeiverenigingen wat verminderd kan worden. Waarom kon dat nooit en is er nu ineens ruimte voor maar liefst twee éxtra bruggen? • Wat schieten wíj ermee op? In de 74 pagina’s tellende varianten studie zijn de kaarten voorzien van gekleurcodeerde inzetjes met criteria. Hier willen we graag kort op ingaan. De toegekende kleuren (van donker groen, zeer goed, tot paars, zeer slecht) bij de vier varianten lijken volkomen subjectief uit de grote duim gezogen, zonder enige kwalitatieve analyse en met duidelijke doelstelling om naar variant 4 toe te praten. Hier de criteria, voorzien van ons commentaar:	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
418 (vervolg)	Schaalniveau stad 1. Compleetheid en fijnmazigheid van stedelijk netwerk, Belangrijk? 2. Stadseiland als recreatief netwerk Extra argumenten verzinnen Schaalniveau Zuidwest 3. Loopverbindingen tussen de wijken en voorzieningen Zal nauwelijks behoefte aan zijn. Dit punt is vooral een goed voorbeeld van zoeken naar criteria om het hele plan kracht bij te zetten. 4. Keuzevrijheid om te rijden via luwe fietsroutes Fietsluw, de verl.hoogr.weg? duidelijk geen onderzoek gedaan! Zie boven 5. Bijdragen aan beheers-bare fietsdrukte in de stad Beheersbaar? Niet in onze wijk! Hier juist een onbeheersbare fietsdrukte. Hoort “fietsdrukte in de stad” niet bij schaalniveau stad? Schaalniveau buurt en straat 6. Inpassing fietsdrukte bestaande woonstraten Staat op lichtgroen (goed) voor variant 2, zou paars moeten zijn, zie boven 7. Lokale doorsnijdingen Merwedepark en Merwedeplantsoen Waar slaat dit op? 8. Bijdrage aan korte, recreatieve rondjes lopen Zal nauwelijks behoefte aan zijn. Hooguit de behoefte van hún hond op óns plantsoen. Wij kunnen deze op nattevingerwerk en wensdenken gebaseerde analyse niet serieus nemen. Het overduideljke gebrek aan visie en het onbegrip voor ons, de gevestigde bewoner, vinden wij uitermate teleurstellend. Dit alles maakt dat wij faliekant tegen een brug ter hoogte van de Karperstraat zijn. Mocht het woongebied er komen, is de enige variant die ons inziens werkbaar lijkt en prima zal volstaan, Variant 1: Alleen verbeteren bestaande bruggen.	
418a	Deze inspreker heeft inspraakreactie 418 mede ondertekend.	
419	Ik wil graag bezwaar maken tegen een aantal aspecten van de plannen welke in de verschillende documenten zijn toegelicht; Hierbij gaat het met name om de volgende zaken: 1. Fietsbruggen: Het groot aantal fietsbruggen zullen een ongewenst effect hebben op de gebieden rondom; dit is in het geheel niet onderzocht en dient zeker bekeken te worden in een MER. Met name rondom Hooggraven is het geheel niet nodig om een aantal fietsbruggen te maken, de brug bij t Goylaan en mogelijk verbetering bij de A12 zullen voorzien. 2. Autovrije zone/geen parkeergelegenheden voor bewoners Merwedekanaalzone; niet haalbaar betreffende de mensen die er zullen gaan wonen. Er zullen meer parkeerplaatsen nodig zijn om dit leefbaar te houden. Andere wijken zullen aanzienlijke overlast krijgen van de autos welke niet in merwedekanaalzone geparkeerd kunnen worden. Maw mooi plan maar te kort zichtig gefocust op alleen de Merwedekanaalzone en niet de wijken daarom heen. Totaal plaatje dient bekeken te worden; Daarnaast valt het voor mij niet te rijmen dat t Goylaan aangepast is maw 1 baans weg is geworden en er daarnaast dui-zenden extra woningen bij \gebouwd gaan worden in de komende jaren. De situatie rondom Goylaan is nu al belabberd qua doorstroming.	Zie de paragrafen: 2.4 Milieu Effecten Rapportage, 2.5.1 Autonome ontwikkeling: nu al druk op de weg, 2.6 Bruggen, 2.8 Impact op de omgeving, 2.9.2 Parkeeroverlast.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
420	Allereerst wil ik bij deze vermelden dat ik absoluut voorstander ben van het verder ontwikkelen van de stad Utrecht. Middels dit schrijven wil ik echter wel mijn zorgen uitspreken over de effecten van de plannen voor de “Merwedekanaal-zone” op deomliggende wijken. Hetgeen mij bijzonder onaangenaam heeft verrast is het scenario van de “Ambitieuze mobiliteitsstrategie” waarin men stelt dat door een 7-tal maatregelen (“uitgangspunten” genoemd in rapport “Verkeers-generatie en flankerend beleid Mobiliteitsconcept Merwede”) de parkeerdruk gereduceerd kan worden van 0.7 tot 0.3 auto per huishouden. Ik vermoed, hetgeen ook wordt onderschreven door het rapport, dat de omliggende wijken (waar-onder Hoograven) last zullen gaan krijgen van parkeerders uit de nieuwe wijk, tenzij al deze regio’s betaald parkeren worden. Mijn vraag is nu de volgende: als bewoner van een koophuis aan de Heemstedelaan (1 auto voor 3 personen, waarvan 1 baby; ivm. opvang baby is auto nu noodzakelijk) zou ik dan een parkeervergunning moeten hebben. Dat ik hier dan extra voor zou moeten betalen vind ik niet fijn, maar wil ik wel voor lief nemen, maar ik begrijp dat er wachtlijsten kunnen ontstaan voor parkeervergunningen. Hoe zou dit voor ons gezin geregeld worden? Is er een kans dat ik zonder parkeervergunning kan eindigen en dus echt (!) een probleem krijg met mijn auto?	Zie de paragraaf: 2.9.2 Parkeeroverlast. Specifiek antwoord: Een deel van Hoograven is opgenomen als schilgebied, dat wil zeggen dat we hier geen betaald parkeren zonder draagvlak voorstellen maar deze buurten de keuze voorleggen om gelijktijdig met de aanliggende buurten, waar betaald parkeren wordt ingevoerd, ook betaald parkeren in te voeren en op welke wijze dit het beste aansluit bij de wensen uit de buurt. De mogelijkheden voor een parkeervergun-ning zal daar ook een onderdeel van zijn. Het totaal aantal uit te geven vergunningen word per rayon bepaald op basis van de beschikbare capaciteit op straat. Het kan dan ook mogelijk zijn dat naast eerste vergunningen ook tweede vergunningen kunnen wor-den uit gegeven. Meer over de huidige voorwaarden van een parkeer-vergunning is terug te vinden op: https://pki.utrecht.nl/Loket/product/072c0c626eaa6749c2e66a169466bace
421	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 305. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 305.
422	Graag wil ik mijn zorgen uiten over de voorgenomen plannen voor de Merwerdekanaalzone. Laat ik beginnen met te zeggen dat ik heel blij ben dat dit gebied een mooie bestemming gaat krijgen. Mijn zorgen en die van mijn twee dochters (4 en 6) gaan vooral over de aanleg van de bruggen over het water. Deze maken onze wijk een stuk minder leefbaar. De huidige bruggen voldoen prima, de Socrateslaan en de Balijelaan. Wij peiten dan ook voor GEEN extra bruggen. De beperkte groenvoorziening in de Rivierenwijk wordt door de voorgenomen bruggen nog minder. De wijk wordt hierdoor echt minder aantrekkelijk! Mochten de bruggen er wel komen, hoop ik van harte dat de gemeente eerst zorgt voor meer groen in de wijk. De brug bij de Waalstraat ligt straks naar de Gertrudisschool. Nu is de verkeerssituatie in de ochtend al heel gevaarlijk, dit wordt alleen maar erger. En ook de speel-ruimte van de school bestaat ook uit de Mer-wedekade, dit mag niet weggaan. Het verwijderen van enkele woonboten vinden wij ook niet wenselijk, zeker voor de mensen die het betreft. Ik hoop dat onze zorgen meegenomen in de plannen, en dat u serieus de aanleg van de bruggen heroverweegt, dank hiervoor.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
423	Inleiding Het Maatschappelijk Netwerk Utrecht (MNU) is een netwerk dat sinds 2016 diverse Utrechtse organisaties, die maatschappelijke ondersteuning als doel hebben, bij elkaar brengt. Door de bundeling van kennis en kracht kunnen uiteenlopende maatschappelijke vraagstukken op de kaart gezet worden, in het belang van inwoners van Utrecht. Onderdeel van het MNU is de Werkgroep Wonen. In de Werkgroep werken de Adviescommissie voor het Ouderenbeleid, COSBO-Stad-Utrecht, SOLGU en Saluti samen aan de belangen van ouderen en mensen met een functiebeperking op het gebied van wonen. Zo heeft de Werkgroep Wonen in 2016 een inspraakreactie opgesteld naar aanleiding van de bouwplannen voor de NPD-strook in Overvecht. Met succes, want een belangrijk deel van de wensen van de Werkgroep Wonen is gehonoreerd. Daarnaast heeft de gemeente destijds aangegeven de goede ervaring in de samenwerking rondom de NPD-strook graag te willen continueren bij toekomstige projecten. Recentelijk zijn de Omgevingsvisie (deel 2) en het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwedekanaalzone gepubliceerd. Al vanaf 2018 volgt de Werkgroep Wonen de bouwplannen voor de Merwedekanaalzone actief. Vanaf die tijd zijn er door de gemeente op meerdere momenten toezeggingen gedaan om in een vroeg stadium van de bouwplannen met de Werkgroep Wonen in gesprek te gaan en input op te halen. Ook heeft de gemeente een kwartiermaker aangesteld om zoveel mogelijk relevante belangengroepen te faciliteren in het vanaf het begin invloed uitoefenen op de plannen. Helaas zijn geen van die toezeggingen tot op heden nagekomen en heeft de kwartiermaker Merwedekanaalzone tot nu toe de Werkgroep Wonen niet betrokken bij het maken van de bouwplannen. De Werkgroep Wonen betreurt deze gang van zaken. Omdat wij niet zijn meegenomen in het voorbereidende proces van de bouwplannen, heeft het MNU de Werkgroep Wonen gevraagd om een formele inspraakreactie te schrijven naar aanleiding van de bouwplannen. Uitgangspunt van deze inspraakreactie zijn verschillende Utrechtse moties en documenten over wonen, toegankelijkheid en woon(zorg)initiatieven, die de gemeente zelf in de afgelopen jaren heeft vastgesteld en dus moet uitvoeren. Zij vormen het kader van onze reactie (zie hoofdstuk 1). In het hoofdstuk daarna zetten we uiteen hoe de Omgevingsvisie (deel 2) en het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwedekanaalzone aangepast dienen te worden om te voldoen aan de afspraken over wonen, toegankelijkheid en woon(zorg)initiatieven conform de moties en documenten in hoofdstuk 1. Inspraakreactie Werkgroep Wonen MNU 4 Kader Eerste uitgangspunt van de inspraakreactie van de Werkgroep Wonen is motie 391. De motie is in 2015 overgenomen door het college om formele zorg en informele hulp te verbinden en woon(zorg)initiatieven te stimuleren en realiseren. Daarmee heeft de gemeente een actieve regierol. Daarnaast staat in de motie dat het college ervoor dient te zorgen dat voortaan alle nieuwbouwwoningen rolstoel- en rollatortoegankelijk zijn. Deze problematiek is zeer actueel. De Werkgroep Wonen is van mening dat op den duur alle woningen dienen te voldoen aan motie 39: nieuwbouw én bestaande bouw, inclusief sociale huur. Dus ook in de Merwedekanaalzone. De beslispunten van motie 39 staan hieronder. Motie 39 (2015): Stimuleer woon-zorg initiatieven in Utrecht Verzoekt het college:- Samen met ACO, COSBO-stad, SOLGU, Attifa Zorg Careyn en andere stakeholders woonzorginitiatieven te stimuleren en realiseren, - Hiervoor de regie en een actieve rol op zich te nemen, - Het investeringsklimaat te bevorderen zodat leegkomend (zorg)vastgoed geschikt kan worden gemaakt voor woonzorginitiatieven en/of nieuwbouw mogelijk wordt, - De realisatie van een aantal woon(zorg) initiatieven in de prestatieafspraken op te nemen,- Ervoor te zorgen dat voortaan alle nieuwbouwwoningen rolstoel- en rollatortoegankelijk zijn.	Specifieke reactie: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord. Met de bewoners, bedrijven, gebruikers en initiatieven in het gebied heeft de gemeente persoonlijk contact over specifieke zaken zoals inpassing, bereikbaarheid, toegankelijkheid en levensloopbestendigheid van woningen.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
423 (vervolg)	Tweede uitgangspunt van de inspraakreactie van de Werkgroep Wonen is motie 117 2. Met het overnemen van deze motie in 2018 heeft het college de zorg op zich genomen dat woningen, voorzieningen, vervoer en verblijf in de openbare ruimte prettig en uitnodigend moeten blijven voor de snel vergrijzende Utrechtse samenleving. De gemeente wordt nadrukkelijk verzocht om daarbij ook samen te werken met partners die buiten zeggenschap van de gemeente vallen. Volgens de Werkgroep Wonen is de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone een ideale mogelijkheid om dit verzoek in de praktijk te brengen. De beslispunten van motie 117 staan hieronder. Motie 117 (2018): Leefbare en sociale vergrijsde samenleving Verzoekt het college: - In beleidsnota's en afspraken, pacten et cetera niet alleen naar de korte termijninzet te kijken, maar ook te bezien op welke wijze voor de lange termijn wordt gewerkt aan een leefbare, sociale vergrijsde samenleving, - Daarbij ook nadrukkelijk partners, zoals zorginstellingen, te betrekken die buiten de zeggenschap van de gemeente vallen, maar wel belangrijke partners zijn. Derde uitgangspunt van de inspraakreactie van de Werkgroep Wonen is motie 2113. De motie is in 2018 overgenomen voor het college om te benadrukken dat, hoewel in motie 39 staat dat woningen rolstoel- en rollatortoegankelijk moeten zijn, de vertaling hiervan naar de praktijk nog vaak ontbreekt. De Werkgroep Wonen ziet de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone als 1 Zie https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Utrecht/1f33bc94-6227-4205-8d62-b8c78d168c03 voor de volledige motie. 2 Zie https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Utrecht/22558547-f6b7-4bb0-b0e5-ac31ab722988 voor de volledige motie. 3 Zie https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Utrecht/3101224f-a22c-41c7-b8e1-5216e39affc5 voor de volledige motie. Inspraakreactie Werkgroep Wonen MNU 5 een kans om motie 39 nu wél in de praktijk te brengen. De beslispunten van motie 211 staan hieronder. Motie 211 (2018): Bouwen aan levensloopbestendige wijken en toegankelijke woningen Verzoekt het college: - Uiterlijk in de Woonvisie met een geactualiseerde visie te komen ten aanzien van levensloopbestendig wonen, waarbij de gemeente met partijen die aangesloten bij Maatschappelijk Netwerk Utrecht, in gesprek gaat over definities, vereisten en prioriteiten. - Duidelijke uitgangspunten te hanteren bij aankomende nieuwbouwontwikkelingen ten behoeve van de toegankelijkheid en deze ook te borgen in de ontwerpen en plannen van ontwikkelaars.- Ouderen te ondersteunen die hun huis willen aanpassen aan veranderende omstandigheden en daarmee ook aandacht te hebben voor de bestaande bouw.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
423 (vervolg)	Vierde uitgangspunt van de inspraakreactie is het VN-Verdrag inzake rechten van personen met een handicap 4. Nederland heeft dit verdrag in 2016 geratificeerd. Daarmee zijn gemeenten verplicht geworden om het verdrag uit te voeren en te werken aan het zo veel mogelijk wegnemen van drempels voor personen met een beperking, zodat zij volledig kunnen deelnemen aan de samenleving. De Werkgroep Wonen wil benadrukken dat de gemeente Utrecht in de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone een actieve rol kan nemen in het uitvoeren van dit verdrag. Het voor deze inspraakreactie belangrijkste punt van het VN-Verdrag staat hieronder.VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap (2016) Teneinde personen met een handicap in staat te stellen zelfstandig te leven en volledig deel te nemen aan alle facetten van het leven, nemen de Staten die Partij zijn passende maatregelen om personen met een handicap op voet van gelijkheid met anderen de toegang te garanderen tot de fysieke omgeving, tot vervoer, informatie en communicatie, met inbegrip van informatie- en communicatietechnologieën en –systemen, en tot andere voorzieningen en diensten die openstaan voor, of verleend worden aan het publiek, in zowel stedelijke als landelijke gebieden. Deze maatregelen, die mede de identificatie en bestrijding van obstakels en barrières voor de toegankelijkheid omvatten, zijn onder andere van toepassing op:- gebouwen, wegen, vervoer en andere voorzieningen in gebouwen en daarbuiten, met inbegrip van scholen, huisvesting, medische voorzieningen en werkplekken, - informatie, communicatie en andere diensten, met inbegrip van elektronische diensten en nooddiensten. Vijfde uitgangspunt van de inspraakreactie is Utrecht Standaard Toegankelijk 5. In 2017 heeft de gemeente deze standaard opgesteld naar aanleiding van het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap (zie boven). Doel van de standaard is het formuleren van heldere uitgangspunten over het gewenste niveau van toegankelijkheid bij het (ver)bouwen van gebouwen die de gemeente in eigen beheer heeft. De Werkgroep Wonen is van mening 4 Zie https://wetten.overheid.nl/BWBV0004045/2016-07-14 voor het volledige verdrag. 5 Zie https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zorg-en-onderwijs/samenleven-welzijn/Toegankelijk/Utrecht-Standaard-Toegankelijk-januari-2017.pdf voor de volledige standaard. Inspraakreactie Werkgroep Wonen MNU 6 dat op den duur alle woningen zouden moeten voldoen aan Utrecht Standaard Toegankelijk, niet alleen de woningen in eigen beheer van de gemeente. De belangrijkste uitgangspunten van Utrecht Standaard Toegankelijk staan hieronder. Utrecht Standaard Toegankelijk (2017) De Utrecht Standaard Toegankelijk houdt in: - Dat we aan het begin als opdrachtgever in het bouwproces vaststellen wat de prestatie qua toegankelijkheid moet zijn, en dat die prestatie in het gehele bouwproces wordt geborgd, - Dat iedereen alle toegangen, nooduitgangen, binnendeuren, toegankelijk(e) toilet(ten), liften, trappen en noodtrappen kan gebruiken.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
423 (vervolg)	Zesde en laatste uitgangspunt van de inspraakreactie van de Werkgroep Wonen is de Woonvisie Utrecht beter in Balans 6. Deze woonvisie is in 2019 gepubliceerd door de gemeente Utrecht om richting te geven aan en normen te stellen voor de ontwikkeling van de Utrechtse woningvoorraad en nieuwbouw van woningen. In de woonvisie wordt onder andere het streven benoemd om de percentages sociale- en middenhuur op peil te brengen en om het mogelijk te maken voor ouderen om langer zelfstandig thuis te wonen. De Werkgroep Wonen ziet de ontwikkeling van de Merwedekanaal-zone als een grote kans om deze Woonvisie in de praktijk te brengen. De speerpunten van Utrecht beter in Balans staan hieronder. Woonvisie Utrecht beter in Balans (2019) Voor de komende jaren zijn de vijf speerpunten: - Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie, - Meer gemengde wijken, - Doorstroming, - Een (t)huis voor iedereen; - Duurzaam-heid en toekomstbestendigheid; 6 Zie https://omgevingsvisie.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-omgevingsvi-sie/thematisch-beleid/wonen/2019-07-Woonvisie_Utrecht_beter_in_Balans__incl_amendementen_-_schoon.pdf voor de volledige woonvisie. Inspraakreactie Werkgroep Wonen MNU 7 Benodigde aanpassingen De Werkgroep Wonen is in het algemeen positief over de Omgevingsvisie (deel 2) en het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwedekanaalzone. De docu-menten zien er op het eerste gezicht zeer volledig en gedegen uit, met prachtige illustraties en innovatieve termen als coulissenstad en een groen dwaalspoor. Positief ook is dat (vooral in de Omgevingsvisie, deel 2)) enkele malen specifiek aandacht wordt besteed aan belangrijke zaken, zoals toegankelijkheid van de openbare ruimte, woningen voor ouderen en woonzorginitiatieven. De concrete invulling hiervan gaat, zeker in het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan, echter veel minder ver dan nu al mogelijk is. In dit hoofdstuk zetten we uiteen hoe de Omgevingsvisie (deel 2) en het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwedekanaalzone aangepast dienen te worden om te voldoen aan de afspraken over wonen, toegankelijkheid en woon(zorg)initiatieven conform de eerder besproken moties en documenten. We geven daartoe eerst onze algemene inspraakreactie op de documenten, waarna we aan de hand van paginanum-mers in genoemde documenten een aantal specifieke verwijzingen en aanpassingen noemen. Omgevingsvisie (deel 2) In de Omgevingsvisie (deel 2) wordt op meerdere momenten aandacht besteed aan toeganke-lijkheid en aantrekkelijkheid van de Merwedekanaalzone voor ouderen enwoonzorginitiatieven. Helaas mist te vaak de concretisering van de plannen. Dit heeft wellichtte maken met het ontbreken van cijfers over de benodigde woningvoor-raad in de hele stad en per wijk. De demografische gegevens zijn wel bekend (bron: bevolkingsprognose 2019).Hieruit blijkt dat het aantal ouderen in Utrecht fors groeit. De groep 65+ groeit met maar liefst 68%, van 36.500 in 2019 naar 61.550 in 2040 (een relatieve groei van 3%). Zij nemen dus als groep een steeds grotere plaats in onze samenleving in. Cijfers over de betekenis hiervan op de benodigde woningvoorraad voor ouderen zijn al toegezegd in de Woonvisie Utrecht beter in Balans uit 2019, maar missen nog steeds.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
423 (vervolg)	De Werkgroep Wonen wil benadrukken dat het voor een inclusieve wijk én stad van groot belang is om ook ouderen te verleiden in de Merwedekanaalzone te gaan wonen. Daarnaast is het creëren van meer woningen voor ouderen in de Merwedekanaalzone belangrijk, omdat ouderen bij een verhuizing vaak grote(re) eengezinswoningen achterlaten. Dit bevordert de doorstroming in de hele stad. Het is dus ook in het belang van de gemeente Utrecht zelf om vanaf het begin ouderen in de Merwedekanaalzone te laten wonen. Toch zien we in de Omgevingsvisie (deel 2) geen concrete plannen terug voor (toewijzing van) een substantieel aantal woningen en het realiseren van alternatieve beschutte woonvormen voor ouderen. Ook wordt er niet specifiek ingezet op het verleiden van ouderen om in de Merwedekanaalzone te komen wonen. Uit onderzoek van de gemeente blijkt zelfs dat ouderen weinig belangstelling hebben om in de Merwedekanaalzone te gaan wonen, onder meer door de lage parkeernorm. Tijdens de door de gemeente georganiseerde inloopbijeenkomsten werd door presentatoren zelfs meermaals de opmerking gemaakt: “Maar ouderen hóeven er ook niet te gaan wonen”. Dat is allesbehalve een motiverende uitspraak. De Werkgroep Wonen benadrukt dat het van groot belang is om nú voor te sorteren op de toekomstige toename van de groep ouderen in Utrecht. Niet alleen dienen er voldoende woningen te zijn voor het toenemend aantal ouderen, maar ook is het verstandig te beseffen dat in de Merwedekanaalzone de jongeren van nu de ouderen van de toekomst zullen zijn. Ons inziens dient de gemeente, samen met de ontwikkelende partijen en betrokken belangenorganisaties, ervoor te zorgen dat ouderen ook daadwerkelijk (kúnnen) gaan wonen Inspraakreactie Werkgroep Wonen MNU 8 in deze nieuwe wijk. Dat kan bijvoorbeeld door het aanwijzen van (aantallen) woningen voor ouderen en een passend toewijzingsbeleid voor deze woningen. Op de volgende pagina’s staan aan de hand van paginanummers specifieke verwijzingen en aanpassingen genoemd. (Sommige aanpassingen zijn op meerdere pagina’s nodig; we noemen dan de pagina waar het aan te passen deel het meest prominent naar voren komt). Paginanummer Advies 65 “Voor voetgangers hebben de ondergrondse en bovengrondse garages (meerdere) stijgpunten die in alle gevallen uitkomen in de openbare ruimte.” Een deel van de woningen heeft een parkeergarage onder het gebouw. Om de toegankelijkheid van deze woningen te bevorderen is het van belang dat deze woningen beschikken over een stijgpunt dat uitkomt in de hal of galerij grenzend aan die woning. Dus niet alleen een stijgpunt in de openbare ruimte. 86 “Waar we kansen zien zijn woningen levensloopbestendig en voor iedereen bezoekbaar.” Dit is een te vrijblijvend voornemen, zeker gezien de ervaring bij nieuwbouw elders in de stad dat levensloopbestendigheid en toegankelijkheid niet altijd consequent worden toegepast. Daarnaast is dit een te vrijblijvende term die in de bouwplannen niet nader wordt toegelicht. Achterin deze inspraakreactie hebben we daarom onze concrete definitie van het begrip levensloopbestendig toegevoegd. Wij pleiten voor levensloopbestendige wijken, waarin alle woninge bezoekbaar zijn en een aanzienlijk deel woonbaar is voor mensen met een beperking. 86 “Sociale huur: 30%” Het gemiddelde percentage sociale huur in Utrecht ligt nu rond de 38% en er is nog steeds een grote vraag naar sociale huurwoningen, zeker ook onder ouderen. In de Woonvisie Utrecht beter in Balans wordt een streefpercentage genoemd van 35% sociale huur in 2040. In de Merwedekanaalzone zou daarom ook moeten worden gestreefd naar minimaal 35% sociale huur.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
423 (vervolg)	88 “Het aantal ouderen in Utrecht groeit licht.” Dit is een nogal lichtvaardige uitspraak. Uit de bevolkingsprognose 2019 blijkt dat ouderen de snelst groeiende bevolkingsgroep is in Utrecht. De groep 65+ groeit met maar liefst 68%, van 36.500 in 2019 naar 61.550 in 2040 (een relatieve groei van 3%). In de wijk Zuidwest, waaraan de Merwedekanaalzone grenst, groeit het aantal ouderen zelfs Inspraakreactie Werkgroep Wonen MNU 9 met maar liefst 80 á 100%, zo blijkt uit de Toekomstanalyse Ouderen in Utrecht van de gemeente uit november 2019. Ouderen die in de toekomst hoogstwaarschijnlijk allemaal in Utrecht willen blijven wonen, bijvoorbeeld in de Merwedekanaalzone. 88 “We verwachten dat de vraag onder deze groep ook toeneemt (naar levensloopbestendige woningen en woonzorgcombinaties) doordat er steeds minder plekken beschikbaar komen in verzorgingshuizen.” Er komt inderdaad een steeds grotere vraag naar woonzorgcombinaties, vooral onder ouderen. In de Omgevingsvisie (deel 2) wordt echter alleen het voorbeeld genoemd van woonzorginitiatief De Herbergier. Het gaat hier om een instelling voor ouderen met een zware zorgbehoefte, bijvoorbeeld ouderen met geheugenproblemen. Een belangrijke instelling, maar daarnaast is meer nodig. Het biedt ons inziens geen oplossing voor de grote groep ouderen die behoefte heeft aan een woonvorm tussen zelfstandig wonen thuis en opname in een verpleeghuis. Deze groep heeft een beschutte woonvorm nodig, waar zij zelfstandig en veilig kunnen wonen én de ondersteuning krijgen die ze nodig hebben. Om dit te bewerkstelligen dringen we aan op een concreet plan voor een of meer beschutte woonvormen in de Merwedekanaalzone. De dichte bebouwing van de wijk hoeft daarbij geen beletstel te zijn. Ook in de plinten van de geplande appartemententorens zijn dit soort woonvormen te realiseren. Om hier concrete plannen voor te maken moet een Utrechtse Taskforce Wonen en Zorg worden ingesteld (naar voorbeeld van de Rijksoverheid). We verwijzen hierbij naar de reactievan het MNU op de Toekomstanalyse Ouderen in Utrecht. 91 “Vooral voor gezinnen met jonge kinderen is de buurt erg belangrijk.” Op zichzelf is dat zeker waar, maar dat is zeker ook van toepassing op senioren, die zijn aangewezen op winkels, openbaar vervoer en goede zorgvoorzieningen in de buurt. In een inclusieve wijk dienen jongeren én ouderen te kunnen wonen! 110 “De Merwedekanaalzone nodigt uit tot ontmoeten, verblijven, bewegen, spelen en sporten.” Om het voor iedereen mogelijk te maken elkaar te ontmoeten in de openbare ruimte zijn voorzieningen nodig zoals bankjes of andere zitelementen. Zeker voor (oudere) mensen met een beperking is dit noodzakelijk. Inspraakreactie Werkgroep Wonen MNU 10 Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan zou volgens de gemeente een concrete invulling moeten zijn van de Omgevingsvisie (deel 2). Toch mist de Werkgroep Wonen in het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan aandacht voor toegankelijkheid, aantrekkelijkheid van de Merwedekanaalzone voor ouderen en woonzorginitiatieven. Zo worden ouderen slechts drie keer genoemd in het hele plan en woonzorginitiatieven zelfs geen enkele keer. De belofte dat de intenties en doelstellingen uit de Omgevingsvisie (deel 2) in het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan concreet worden gemaakt houdt dus geen stand. De Werkgroep Wonen wil nogmaals benadrukken dat het voor een inclusieve wijk en stad van groot belang is om expliciet aandacht te besteden aan toegankelijkheid en het verleiden van ouderen om in de Merwedekanaalzone te komen wonen. In het plan wordt benoemd dat het de status heeft van een voorlopig ontwerp. De Werkgroep Wonen maakt hier graag gebruik van door op een aantal punten om aanpassingen van het plan te vragen. Op de volgende pagina’s staan aan de hand van paginanummers specifieke verwijzingen en aanpassingen genoemd.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
423 (vervolg)	Paginanummer Advies 9 “Ambities en planvoorstellen werden de afgelopen twee jaar intensief besproken en bediscussieerd tijdens stads- en buurtgesprekken en klankbordgroepen met omwonenden.” De Werkgroep Wonen is van mening dat dit onvoldoende is gebeurd. Relevante belangengroepen zoals het MNU zijn niet genoeg gefaciliteerd in het in een vroeg stadium invloed uitoefenen op de plannen. Er zijn op verschillende momenten wel toezeggingen hiervoor gedaan, maar zijn die nooit in de praktijk gebracht. 29 “Door de hoogste dichtheden aan wonen en publieke functies aan de Europalaan te realiseren wordt het openbaar vervoer gestimuleerd.” Om te kunnen wonen in een autoluwe wijk is goed bereikbaar openbaar vervoer voor iedereen een essentiële voorwaarde. De Werkgroep Wonen wil hierbij met klem verzoeken dat het openbaar vervoer tijdig wordt ontwikkeld, zodat mensen er gebruik van kunnen maken voordat ze er gaan wonen. In Leidsche Rijn kwam het openbaar vervoer pas veel later op gang, en dat stimuleerde het autogebruik. Overigens geldt tijdig ontwikkelen ook voor de winkels en andere voorzieningen. 49 “Veiligheid is essentieel voor de leefbaarheid van een gebied.” In het plan wordt maar heel summier aandacht besteed aan veiligheid in de Merwedekanaalzone. Zeker voor kwetsbare groepen is veiligheid van hun leefomgeving van groot belang. Dit geldt zeker voor een autoluwe wijk zoals de Merwedekanaalzone waar de vele fietsen mogelijk obstakels worden en daarmee een risicofactor voor de veiligheid. Dit begrip behoeft daarom een concretere uitwerking.Inspraakreactie Werkgroep Wonen MNU 11 71 “Onder ouderen zal de belangstelling wat lager zijn dan hun gemiddelde aandeel in Utrecht. De doelgroep zal vooral bestaan uit singles en stellen.” Deze uitspraak heeft vergaande consequenties voor de hele stad Utrecht. Het is voor een inclusieve wijk en stad van groot belang om ouderen wél te verleiden om in de Merwedekanaalzone te komen wonen. Het aantal ouderen in Utrecht groeit namelijk, dus zij nemen als groep een steeds grotere plaats in onze samenleving in. Bovendien is het maar de vraag of je een hele wijk mág bouwen waar je zo expliciet een doelgroep op voorhand al lijkt uit te sluiten. Tenslotte is het creëeren van meer woningen voor ouderen in de Merwedekanaalzone belangrijk omdat ouderen bij een verhuizing vaak grote(re) eengezinswoningen achterlaten. Dit bevordert de doorstroming in de hele stad. De verhuisadviseur kan hierbij een belangrijke rol vervullen, net als een gericht marketingplan voor ouderen. 73 “In overleg met woningcorporaties, maatschappelijke instellingen en marktpartijen wordt in Merwede minimaal 10 procent van de sociale woningen passend gemaakt voor bijzondere doelgroepen.” Uiteraard is het een goede zaak om 10% van de sociale woningen voor bijzondere doelgroepen te reserveren. Maar ouderen vallen niet onder deze bijzondere doelgroepen. Opnieuw missen we hier concrete aantallen geschikte woningen voor ouderen. Toevoegen: Dit geldt eveneens voor het realiseren van collectieve woon(zorg)initiatieven (CPO en groepswonen). Vooral bij migrantenouderen is hieraan grote behoefte. Tijdens een bijeenkomst op 13 november 2018 van Stichting Omzien heeft de wethouder Wonen toegezegd ruim baan te maken voor woonzorginitiatieven voor (migranten)ouderen. 87 “Waar mogelijk wordt rekening gehouden met invaliden, al zullen zij de verhoogde binnentuinen mogelijk enkel via private woningentrees of met andere voorzieningen kunnen betreden.” De Werkgroep Wonen heeft dit deel van het plan met verontwaardiging gelezen. De binnentuinen zijn volgens het plan een belangrijke plaats voor het creëren van een groene leefomgeving en het faciliteren van ontmoetingen. Doordat het voor (oudere) mensen met een beperking niet altijd mogelijk is om gebruik te maken van deze binnentuinen, ontzegt de gemeente hen de kans om volwaardig mee te doen aan het buurtleven in de Merwedekanaalzone. Dit druist in tegen ieder gemeentelijk beleid!	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
423 (vervolg)	101 Net als in de Omgevingsvisie (deel 2) wordt in het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan geen uitsluitsel gegeven over de afstand tussen de zitelementen in de openbare ruimte. In de verdere uitwerking zien we dit graag wel terug. 150 “Dit geldt ook voor het verlagen van het autogebruik – zoals met een zelfstandige voorziening in het blok (plekken voor elektrische fietsen), maar ook met een collectieve oplossing zoals een autodeelsysteem.” Hier wordt wel gerefereerd aan elektrische fietsen, maar geen rekening gehouden met andere elektrische voortuigen zoals scootmobielen. Overdekte oplaadpunten voor scootmobielen zijn voor (oudere) mensen met een beperking onontbeerlijk om in de Merwedekanaalzone te kunnen wonen. Samenvatting Hoewel in de Omgevingsvisie (deel 2) en het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwedekanaalzone meerdere malen aandacht wordt besteed aan wonen voor kwetsbare groepen, toegankelijkheid en woon(zorg) initiatieven, wordt hier (nog) geen enkele concrete invulling aan gegeven. Als het gaat over de geschiktheid van de wijk voor ouderen, doen verschillende passages in de plannen zelfs vermoeden dat de nieuwe wijk minder geschikt zou zijn voor ouderen. Feit is dat het aantal ouderen in Utrecht snel groeit en de gemeente zich op stedelijk niveau moet voorbereiden op het huisvesten van deze ouderen. Voorsorteren op de vergrijzing is in het belang van de hele stad Utrecht. Dit betekent niet alleen voldoende geschikte woningen, maar ook voldoende aanbod en variatie aan woonvormen en woonzorginitiatieven. De Werkgroep Wonen verzoekt de gemeente met klem om de demografische gegevens van de stad te koppelen aan de woningvoorraad voor diverse groepen, waaronder ouderen. Geef met behulp van cijfers inzicht in de groeiende vraag naar woningen voor ouderen en vertaal dit naar de Merwedekanaalzone. Geef daarnaast ruimte voor het realiseren van woonzorgcombinaties als woonvorm tussen thuis wonen en in een verpleeghuis wonen. Beschutte woonvormen zijn nodig om de toename van het groeiende aantal oude ouderen (ook wel dubbele vergrijzing genoemd) op te vangen. Het is al vaker gezegd: meer woningen en beschutte woonvormen voor ouderen bevordert de doorstroming in de stad. Daarbij is de ondersteuning van de verhuisadviseur en een goed marketingplan van groot belang. Anders gezegd: de Merwedekanaalzone wordt pas echt een wijk voor iedereen, als er in de plannen ruimte wordt gemaakt voor ouderen en andere kwetsbare groepen. Concreet betekent dit: • een levensloopbestendige wijk • geschikte woningen voor ouderen en andere kwetsbare groepen (streefpercentage) • een toegankelijke openbare ruimte • meerdere beschutte woonvormen of woonzorgcombinaties • winkels, voorzieningen en openbaar vervoer op loopafstand • een plan om ouderen te bewegen om in de Merwedekanaalzone te gaan wonen Wij zijn graag bereid om over deze punten in overleg te gaan met de gemeente, de woningcorporaties en de andere projectontwikkelaars in de Merwedekanaalzone.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
424	Nog even als toevoeging op de argumenten in ons eerdere mail, een interessante link: https://demonitor.kro-ncrv.nl/artikelen/politie-geeft-toe-nauwelijks-te-handhaven-in-30-kmu-zones. Dit onderstreept keihard onze constatering dat hier totaal niet gehandhaafd wordt. Voordat er zelfs maar gedácht wordt over extra bruggen, zal hier allereerst een oplossing voor moeten komen.	Specifiek antwoord: Wat betreft uw vraag over handhaving van ongewenst rijgedrag in de wijk: De gemeente handhaaft niet zelf op rijdend verkeer. Dat is aan de politie. De politie maakt een eigen prioriteit of ze ergens gaan handhaven. Als gemeente kunnen wij wel locaties (waar bijvoorbeeld meldingen bekend zijn van ongewenst rijgedrag) met hun doorspreken via het wijkverkeersoverleg of bij andere overleggen. U kunt uw klachten via slimmelden (https://utrecht.slimmelden.nl/#/home) doorgeven aan de gemeente. Uw melding wordt dan doorgezet naar de betrokken wijkverkeersadviseur van de gemeente en diegene bespreekt dit dan met de politie of direct met de betrokken wijkagent.
424a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 424. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 424.
425	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 310. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 310.
426	Ik ben een inwoner van Utrecht en woonde tot voor kort in Rivierenwijk. In het dagelijks leven fiets ik veel door Utrecht voor werk en privé, waarbij ik vaak gebruik maak van de Socratesbrug, de Nelson Mandelabrug en de Balijebrug. Je zou kunnen zeggen dat ik volgens het plan zou profiteren van extra bruggen. Echter, ik zie er totaal de noodzaak niet van in. De huidige situatie is toereikend, ook met een toename van (fiets)verkeer. Ik hoop dat er geluisterd kan worden naar de mensen die met zoveel plezier wonen, sporten, fietsen en wandelen rond het kanaal.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
427	Hierbij geef ik mijn reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundigplan Merwede en de aanvulling op de Milieueffecterapportage ten aanzien van het leggen van 5 extra fietsbruggen, de geplande hoeveelheid woningen van 10.000 in de Merwedekanaalzone en de effecten voor omliggende wijken. Graag wil ik u herinneren aan de opdracht die de wethouder Kees Diepeveen het projectbureau mee gaf bij het ontwikkelen van de Merwedekanaalzone. De wethouder K. Diepeveen heeft aangegeven dat: “ Bij de ontwikkeling van zo’n groot gebied als de Merwedekanaalzone de focus niet moet liggen op de nieuwe stad, maar dat de omliggende wijken de belangrijke context zijn, waarbinnen het nieuwe gebied zo goed mogelijk moet worden ingepast. Hierbij legt hij met name de nadruk op leefbaarheid, de inrichting van de openbare ruimte en groen”. 1) Behoud huidige functie kanaalweg De kanaalweg is nu een goed functionerend (snel)fietspad waar veel mensen gebruik van maken om naar het centrum / station van Utrecht te fietsen uit b.v. Nieuwegein. Bij de aanleg van de extra bruggen wordt deze doorgaande route zeer bemoeilijkt omdat er steeds fietsers moeten invoegen / afslaan. Dit zorgt juist voor nieuwe onveilige situaties, nieuwe knelpunten en opstoppingen. Dit betekent geen verbetering van het fietsroute-netwerk. Behoud de kanaalweg zoals het nu is en zorg voor een goed fietspad aan de Europalaan en eventueel in het midden van de wijk Merwede zodat mensen makkelijk de bestaande bruggen op kunnen fietsen. Regelmatig wordt als argument aangeven dat de bruggen moeilijk toegankelijk zijn door de gemeente. Bestaande bewoners gebruiken naar tevredenheid de bestaande lus en recent is een dezelfde lus als oplossing aangelegd bij de De brug van Kanaleneiland naar Papendorp (Prins Clausbrug) . Hiernaast is dit makkelijk te voorkomen als er voor de nieuwe bewoners een nieuw fietspad in het midden van de wijk komt of als bewoners vanaf de Europalaan de bruggen op zullen fietsen. De meeste hoogbouw bewoners zullen sowieso vlakbij de Europalaan wonen omdat daar de meeste hoogbouw geplant staat. Vragen: Vraag 1: Hoe is de impact van de nieuwe bruggen op de bestaande hoofdfietsroute op de Kanaalweg meegewogen in de bruggenstudie? Vraag 2 Waarom wordt de bestaande goed functionerende snel-fietsroute de kanaalweg aangetast? Vraag 3: Hoe gaat u de door de landing van de extra bruggen ontstane knelpunten voorkomen dan wel oplossen? Vraag 4: Waarom wordt er niet een extra fietspad door het midden van de wijk aangelegd? 2) MER -Niet als uitgangspunt? Hoe kan dat? De recente MER gaat uit van 6000 woningen in de drie deelgebieden 4,5 en 6, waarvan 4000 gepland staan in deelgebied 5, naast de bestaande MAX, PAX en LUX. Het is voor mij onbegrijpelijk waarom kosten wat het kost wordt vastgehouden aan de 10.000 woningen. Dat er gebouwd moet worden snapt iedereen en daar ben ik absoluut niet op tegen maar de leefbaarheid / Mer is zeer belangrijk voor het creëren van een gezonde woonwijk en het behouden van de leefbaarheid van omliggende wijken. Als er in deelgebied 5 , 6000 extra woningen komen , betekent dit gemiddeld meer dan 300 woningen per hectare. Dit is ongekend veel en zal de leefbaarheid in de wijk als daarbuiten verre weg van bevorderen en uiteindelijke zorgen voor vele hoge extra kostenposten en veel problemen voor heel Utrecht Zuid-West.	Specifiek antwoord: Er worden veel (detail)vragen gesteld in deze inspraakreactie. Graag is het project-team Merwedekanaalzone bereid om hier in een per-soonlijk (telefonisch) gesprek een nadere toelichting op te geven. De inspreker(s) kunnen via het mailadres: merwedekanaalzone@utrecht.nl het projectteam Merwedekanaalzone bereiken voor een eventuele afspraak.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
427 (vervolg)	Vragen: Vraag 5: Hoe verklaart u het feit dat er niet wordt uitgegaan van de nu gepresenteerde MER? Vraag 6: Waarom worden de te bouwen woningen niet beter verdeeld over de 3 deelgebieden? Vraag 7: Waarom wordt deelgebied 5 zo zwaar belast? 3) Extra Bruggen – nut en noodzaak De nu 5 extra geplande bruggen over het Merwedekanaal zorgen voor veel onrust en erg veel zorgen over de gevolgen voor bewoners van de omliggende wijken Hoograven, Rivierenwijk en de Dichterswijk. Hiernaast zijn de komst van bruggen ook erg zorgelijk voor de gebruikers van het Merwedekanaal als roeiers, scouting, grote schepen etc.. Deze zorgen worden al jaren geuit en kunnen tot op heden niet worden weggenomen door een goede onderbouwing Financieel zijn de aanleg van bruggen en het onderhouden een zeer hoge kostenpost. Graag attendeer ik u op Motie 2018/18 “Dit is niet te overbruggen” minimaliseren van het aantal nieuw te bouwen bruggen. Motie 2018/19 Investeren in bestaande bruggen. De Bruggenstudie is echter gebaseerd op de bouw van 10.000 woningen in de drie deelgebieden, waarvan 6000 in deelgebied 5 naast MAX, PAX en LUX. De studie berekent mede op grond van 10.000 woningen de noodzaak van 5 extra bruggen in de deelgebieden 4, 5 en 6, waaronder 2 extra in deelgebied 5. De effecten op de Leefbaarheid en Veiligheid in omliggende wijken zijn onvoldoende meegenomen in de bruggenstudie. De bruggenstudie gaat naar mijn inzien ten onrechte niet in op en leidt de aandacht af van de werkelijke knelpunten waar eerst een oplossing voor moet komen. De door de gemeente genoemde opheffing van knelpunten door verspreiding van het fiets-¬verkeer, onder andere bij Albert Heijn aan de Vondellaan, zullen absoluut niet worden ondervangen door fietsers door de Rivierenwijk te loodsen. Het overgrote merendeel komt weer via de Rijnlaan op dat kruispunt uit. Er ontstaan eerder een aantal nieuwe grote knelpunten bij de rotonde Waalstraat /Rijnlaan en bij gevaarlijke oversteekpunten over de Rijnlaan en de Jutfaseweg. Maar ook de eerder benoemde nieuwe kruisingen op de kanaalweg zullen voor veel problemen gaan zorgen. Vragen: Vraag 8: Waarom is er in de bruggenstudie alleen gebruik gemaakt van de 10.000 woningen en niet van de 6000 van de MER? Vraag 9: Kan de gemeente de bruggenstudie laten uitvoeren met volgens de MER haalbare 6000 extra woningen in de MWKZ? Vraag 10: Waarom worden de knelpunten op de kruispunten niet eerst bestudeerd en opgelost voordat een nieuwe hoofdfietsroute door onze wijk wordt aangelegd? Vraag 11: Als de fietsers, nadat ze door onze wijk zijn gefietst, weer uitkomen op de bestaande hoofdfietsroutes naar bestaande kruispunten, hoe kan dan gezegd worden dat de bruggen bijdragen aan het oplossen van knelpunten op de bestaande kruispunten? Vraag 12: Is er onderzocht of nieuwe knelpunten, zoals de gevaarlijke rotonde op de kruising Waalstraat / Rijnlaan deze stroom extra fietsers aankunnen? Zo ja waar is deze informatie terug te vinden? Vraag 13: Hoe gaan de Zuildiepstraat, Waalstraat en het Merwedeplantsoen eruit zien na inpassing van de bruggen? Vraag 14: Wie gaat deze aanpassingen financieren? Vraag 15 Wat is de impact op de verschillende soorten veiligheid in onze wijk? Hoe is daar rekening mee gehouden in het onderzoek?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
427 (vervolg)	Vraag 16: Wat is de impact op de sociale cohesie rondom de nieuwe bruggen? Nu komt er alleen bestemmingsverkeer bij de zijldiepstraat en waalstraat. Vraag 17: Uit welke stromen bestaan die gebruikkers van de bruggen? Vraag 18: Hoe gaat een scooter of snelle elektrische fiets zich gedragen als er kinderen naar de basisschool op de waalstraat fietsen en lopen in de spits? Hoe komt hier een vielige oplossing voor? Vraag 19: Hoe wordt geluidshinder door scooters voor omwonende tegengegaan? 4) Bestaande bruggen – Pas deze aan en benut bestaande verbindingen In de bruggenstudie worden Aannames van ruim 14.000 fietsers over de Balijebrug en 16.000 over de Socratesbrug in 2030 gedaan en deze worden in de rapportage afgewezen als niet wenselijk. Overigens is nergens te vinden dat de bestaande bruggen deze getallen niet aankunnen. In het plan wordt derhalve gekozen voor een vermindering naar ruim 4.500 fietsers over de Balijebrug en 9.000 over de Socratesbrug. Het verschil wordt ondervangen door de 8000 fietsbewegingen door de Waalstraat en de ruim 4.500 door de Zijldiepstraat via de geplande extra bruggen. Bestaande bruggen hebben tweerichtingsfietspaden aan beide kanten van de brug. Onbegrijpelijk vind ik het dat er wordt gekozen voor een variant uit de bruggenstudie waar straks ongeveer de helft minder fietsers over de grote balijebrug gaat dan door een smalle woonwijkstraat met een basisschool op de hoek. Tevens heeft het tweerichtings autoverkeer in de waalstraat die zo de wijk in of uit moet al veel moeite met het veilig passeren van fietsers. Vragen: Vraag 20: Is er in de bruggenstudie rekening gehouden met het feit dat bestaande bruggen dubbele fietspaden voor tweerichtingsverkeer aan beide kanten van de brug heeft? Gaat het om 14.00 fietsers per zijde of om 7000 fietsers per zijde? Vraag 21: Waarom is het wel wenselijk om 8000 fietsers door een zeer smalle woonwijk straat te laten verplaatsen en maar 4500 over de brede Balijebrug met aan beide kanten tweerichtingsfietspaden? Vraag 22 : Waarom is er geen gedegen onderzoek gedaan naar gebruik/ aanpassing van de huidige Balijebrug en Socratesbrug? Vraag 23: Als dat onderzoek er wel is. Waarom krijgen we de dit onderzoek niet? 5) Afstand tussen de bruggen. Er wordt verwezen naar richtlijnen van het CROW instituut. Terwijl het CROW heel duidelijk maakt dat afstanden of hoeveelheden slechts richtlijnen betreft, verheft de gemeente deze richtlijnen tot eisen. Eerder heeft de gemeenteraad een andere CROW richtlijn, namelijk de omrijdfactor van 1,4, vastgesteld in het Mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen’. Deze vaststelling wordt nu juist weer terzijde gelegd. Als je fietsafstand meer dan 1 km is, dragen de extra bruggen op geen enkele manier bij aan het verkorten van deze omrijdfactor. En het is volgens de onderzoekers juist voor de lange afstanden (fietsers uit andere wijken) nodig om een aantrekkelijke route te creëren. Deze aantrekkelijke routes zijn er dus al binnen de omrijdfactor. De bruggen in de Heycopstraat, de Balijebrug en de brug in de Waalstraat beslaan 600 meter: 200 meter per brug. Het uitgangspunt van de, overigens niet wettelijke, CROW waarde wordt hiermee flink overschreden: 300 tot 500 meter afstand tussen twee bruggen. Vragen Vraag 24: Wat is de noodzaak van 7 bruggen over minder dan 2 km, Hoe verhoudt zich dat tot de CROW richtlijn?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
427 (vervolg)	6) Onderbouwing, cijfers en Onafhankelijk onderzoek Nergens in de gepresenteerde rapporten is er een grondige onderbouwing noch daarbij horende cijfers te vinden voor de advisering van de 2 extra bruggen in deelgebied 5. hetzelfde geldt voor de extra bruggen in deelgebied 4 en 6.De adviezen zijn gebaseerd op aannames voor verkeersbewegingen (waaronder fietsbewegingen) anno 2030. Het model dat is gebruikt om het aantal fietsers op de brug te onderbouwen is niet meer dan een globale indicatie, er is in Nederland namelijk geen betrouwbaar fietsmodel. De besluitvorming vindt dus plaats op basis van aannames, terwijl ik zou verwachten dat een besluit pas wordt genomen op het moment dat er of draagvlak, of een bewezen urgentie is. De bruggenstudie kijkt eenzijdig naar voorspelde intensiteit op een fietsroute/ fietsstraat en mist daarmee de impact op leefbaarheid, groen, geluid, privacy en overlast in de wijk. Samengevat mist de impact op acceptabele drukte in een woonwijk. Dat de derde brug in Rivierenwijk bij de Zuiderzeestraat is afgevallen in de bruggenstudie is naar mijn inzien alleen maar een zeer voorspelbare actie. Voor mij was altijd al duidelijk dat deze brug of de brug bij de Zijldiepstraat was ingetekend (160 meter van elkaar) om later 1 van de 2 te kunnen laten afvallen en dan te zeggen dat er rekening is gehouden met de weerstand van bewoners en er uit onderzoek is gebleken dat deze 3de brug niet nodig is. Vragen: Vraag 25: Waarop zijn die aannames gebaseerd? Vraag 26: Hoe is er rekening gehouden met de fysieke vormgeving, functies in een straat, basisscool, spelen,rijbaanbreedte, rijrichtingen auto's en aanwezigheid van parkeren? Vraag 27: Waarom krijgen gemeenteraadsleden en bewoners die cijfers niet te zien? Vraag 28: Waarom worden de mogelijkheden tot een second opinion op deze manier geblokkeerd? Vraag 29: Als er zoveel zorgen zijn van omwonenden, dit zo'n gevoelig punt is en bruggen extreem hoge kosten hebben in aanleg en onderhoud ,waarom wordt er dan niet alles aan gedaan om duidelijkheid te verschaffen. En het aantal bruggen te beperken? Vraag 30: is het wenselijk dat onderzoeksbureau dat betrokken is bij de CROW de bruggenstudie heeft uitgevoerd? Is dit niet het " wij van wc-eend raden wc-eend aan effect" ? 7) Breng effecten extra bruggen door rivierenwijk beter in kaart De grote effecten van de twee extra bruggen in deelgebied 5 op de Rivierenwijk worden nergens genoemd in de rapportage. Een goed functionerende wijk wordt deels opgeofferd aan een nieuw te bouwen wijk aan de overkant. Dat het draagvlak in de wijk zeer beperkt is, is via vele manieren in de afgelopen jaren kenbaar gemaakt (Inloopavonden, petities, emails, acties , posters, spandoeken, artikelen in de media, etc) Het door de gemeente ingehuurde onderzoeksbureau Urbanos doetnaar mijn idee zeer minimaal onderzoek naar de mening van de bewoners, het in kaart brengen van de negatieve effecten en mogelijke aanpassingen daarvan. De enquête is zeer kort en levert weinig informatie op die echt een goed inzicht kan geven. Ook wordt niet duidelijk geschetst wat de nieuwbouwplannen zijn en welke feitelijke gevolgen uit onderzoeken nu al bekent zijn. Aantal fietsers door straten etc. Naar mijn inzien kunnen omwonenden dan de gevolgen niet goed overzien en de enquête niet goed invullen. Hiernaast ben ik het met het uitgekozen moment van dit onderzoek niet eens. Dit onderzoek had al lang af moeten zijn en in de omgevingsvisie moeten zijn opgenomen. Ook moeten de negatieve effecten in omliggende wijken in de nieuwbouwplannen zoveel mogelijk voorkomen worden en niet pas achteraf in de nu al bestaande en "gezonde" wijken.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
427 (vervolg)	8) Geluidsoverlast bouw en nulmetingen trillingen Hoe waarborgt u het leef genot en leef kwaliteit van omwonenden in omliggende wijken tijdens de bouw? Nu al worden we vaak tussen 6.30 en 07.00 gewekt door werkzaamheden in de Merwede . De geluiden gaan vaak de hele dag door en zorgen voor trillingen en harde knallen. De regels zijn dat er 6 dagen in de week van 7.00 tot 19.00e met toestemming zelfs op andere tijden mag worden gesloopt / gebouwd. Ik als bewoners ervaar nu al veel stress door het geluid. Mijn slaapritme wordt verstoort en mijn rust in huis en buiten wordt hinderlijk verstoort. Ik maak mij zorgen om mijn gezondheid als ik hier de komende 15 jaar aan wordt blootgesteld. De geluiden worden erg versterkt over het water . Nu wordt er vaak tussen 7.00 en 8.30 veel herrie gemaakt . Het zou erg prettig zijn als bouwbedrijven meer rekening kunnen houden met op welkmoment van de dag zij de meeste herrie maken. Dit omdat het niet om 1 jaar geluidsoverlast gaat maar om zo'n 15 jaar. Er wordt door veel verschillende bedrijven gewerkt op veel verschillende locaties in de MWKZ wat de overlast nog groter maakt. Hierbij nog een aanvulling als de MER als uitgangspunt wordt genomen betekent dit ook dat er 4000 woningen minder hoeven te worden gebouwd wat erg veel bouwtijd en herrie gaat schelen voor omwonenden. Vragen Vraag 31: Hoe monitort de gemeente de geluidsoverlast? Vraag 32: Waar kunnen wij de kosten voor geluidsisolatie verhalen die wellicht nodig zijn om het geluid van de bouw te beperken tot een leefbare situatie? Vraag 33: Gaat u in gesprek met woningcorporaties voor omwonenden in sociale huurwoningen om deze woningen beter te isoleren voor de geluidsoverlast? Vraag 34: Is er een nul-meting gedaan bij (oude) huizen / woonboten om eventuele schade te kunnen monitoren door trillingen? 9) Leefbaarheid, Groen en Gezondheid in Merwede/gemêleerde wijk Door de dichtheid en beperkte FSI per woning, vooral in deelgebied 5, (gemiddeld meer dan 300 woningen per hectare) wordt Merwede een doorgangswijk. Daardoor komt de beoogde sociale cohesie en een gemêleerde wijk sterk onder druk te staan. Nu hoor ik al vaak via mijn werk van cliënten die in Campus Max wonen dat zij hun buren niet kennen. Onderzoek door Data-analysebureau Springco naar de behoefte van mogelijke gegadigden voor de wijk Merwede wijzen in de richting dat er bij weinig gezinnen met kinderen behoefte bestaat aan dit soort kleine woningen in een hoogstedelijke woonmilieu zoals de nieuwbouwwijk Merwede. In de aanvulling MER wordt terecht ook de vraag gesteld wanneer het punt van leefbaarheid door verdichting te veel onder druk komt te staan, vooral in Deelgebied 5. Het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede geeft u zelf al aan dat voor de dichtheid in het gebied normaal gesproken een ruimte nodig is van 3,5 tot 7 keer zo groot. 6.000 woningen bouwen op 24 Ha naast de bestaande 1250 woningen met minstens 12.000 bewoners in deelgebied 5, moet tot spanningen leiden. Omdat Merwede zo dicht bebouwd moet worden is er geen zo goed als geen speel/ontspanningsplek voor oudere kinderen (tieners en jongeren) in de wijk Merwede. Dit kan niet allemaal worden opgevangen door b.v park transwijk en het Merwedeplantsoen. Vragen: Vraag 35: Hoe, wat en waar wordt speelruimte/ trapveldje / hangplek / ontspanningsruimte voor tieners en jongeren in de wijk gerealiseerd? Vraag 36: Welke mate van zekerheid is er dat er voldoende openbaar toegankelijk, aantrekkelijk en bereikbaar/begaanbaar groen in de wijk komt en blijft? Is het groen op de daken voor iedereen / alle bewoners toegankelijk? Vraag 37: Hoe is de geplande strook Merwedepark van minimaal 29 mtr breed gewaarborgd voor de toekomst? Vraag 38: Hoe voorkomt u dat er " rotzooi" wordt getrapt en weer meer wordt gedeald in Merwedeplantsoen?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
427 (vervolg)	10) Hoogbouw – vermindering van zon, slagschaduw, valwinden en geluidsoverlast Bij de eerste bijeenkomsten over de plannen is door de gemeente Utrecht alsmede andere partijen die toen de presentatie verzorgden uitgelegd dat Merwedekanaalzijde bebouwing laag zou worden. Daarna oplopend naar de hoogste gebouwen aan de Transwijkparkzijde kant . Hierbij werden de Max Pax lux opbouw als voorbeeld genoemd. In eerste instantie waren het vier lagen aan de Merwedekanaalzijde, reeds snel werd dit 16 meter max. Nu wordt er gesproken over “goothoogte” Merwedekanaalzijde van 5 verdiepingen. Zonder enige schaamte staat nu in de plannen dat de dakhoogte aan de Merwedekanaalzijde tot 8 woonlagen hoog mogen zijn. De misleiding bestaat uit het feit dat men na de goothoogte 1.3 tot 2 meter inspringt en vervolgens er nog drie woonlagen op mogen. In de maquette is dit ook zichtbaar. Hiernaast is er ook opeens sprake van “Incidentele hoogbouw” dicht bij het kanaal. Er staan verschillende gebouwen van 10-14 verdiepingen direct of erg dichtbij de Merwedekanaalzijde. Dit heeft grote invloed op woonboten / huizen aan de overkant. Minder daglicht, zonuren, valwinden, slagschaduw, aantasting uitzicht / skyline en geluidsoverlast. Vragen: Vraag 39: Waarom is er altijd belooft dat er trapsgewijs zou worden gebouwd, bij het Merwedekanaal van 4 en max 6 hoog en is deze belofte niet nagekomen? Vraag 40: Is er onderzoek gedaan naar de negatieve affecten van de hoogbouw zo dichtbij het kanaal voor bewoners van de overkant (beperking daglicht, zonuren, valwinden, slagschaduw, aantasting uitzicht / skyline en geluidsoverlast.)? 11) Parkeernorm – te ambitieus In VSOP Merwede staat op pag 15: Maximaal gemiddeld 0,3 autoparkeren per woning in een latere fase mogelijk 0,2 autoparkeerplaats per woning. Per saldo krijgt Merwede bij 6.000 woningen 1.800 parkeerplaatsen waarvan ca. 300 voor deelauto’s. Feitelijk betekent dat dus 1.500 parkeerplaatsen voor 6.000 woningen. Omgerekend is dat 1 auto per 4 woningen in deelgebied 5. Dus nog minder dan oorspronkelijk voorgesteld! En hiervan wordt ook waarschijnlijk nog een gedeelte voor bezoekers gereserveerd. Overige auto’s ook van werknemers in het gebied moeten op afstand worden geparkeerd in bijv. P+R Westraven. Er is nog geen enkele zekerheid dat P+R Westraven het aantal parkeerplaatsen aankan en dat bezoekers / bewoners hier daadwerkelijk gebruik van gaan maken. Als bewoners van de omliggende wijken worden we geconfronteerd met betaald parkeren in onze wijk, om uitwijkgedrag parkeerders naar onze Rivierenwijk tegen te gaan. Dat betekent voor ons een extra jaarlijkse financiële belasting en nog geen zekerheid van een parkeerplek in onze eigen wijk. Nog steeds kunnen bezoekers / werknemers / bewoners tegen betaling bij ons parkeren en gemakkelijk over de nieuwe bruggen naar Merwede lopen / fietsen. Vragen: Vraag 41: Hoe wordt ervoor gezorgd dat er voldoende structurele parkeerruimte in P+R in de omgeving van de Merwedekanaalzone komt, die 24/7 ook per OV bereikbaar is? Vraag 42: Hoe kunnen bewoners van Rivierenwijk er zeker van zijn een parkeerplek in de eigen wijk, tegen een redelijke vergoeding te vinden? Ook b.v op zondagen of in de late uren als er geen betaald is? Vraag 43: Wat gebeurd er als het concept deelauto’s niet werkt?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
427 (vervolg)	12) Groen – verdwijnen groen uit rivierenwijk Door velen is het geringe groen in de wijk aangegeven. Rivierenwijk is een zeer versteende wijk. Het enige groen, het Merwedeplantsoen, wordt aangetast en doorkruist door de nieuwe bruggen. Het Merwedeplantsoen heeft een zeer belangrijke functie voor omwonenden. Er wordt gewandeld, gespeeld, feestjes gevierd. Etc. Het is een belangrijke ontmoetingsplek vaar Rivierenwijk. Regelmatig wordt aangegeven dat er in rivierenwijk meer groen zal komen .Naar mijn inzien is er in deze wijk geen plek te vinden waar meer groen aangelegd kan worden. Parkeerplaatsen opofferen zoals nu af en toe gesuggereerd wordt is niet wenselijk en levert bijna geen groen op. Vragen Vraag 44 : Waar zou de gemeente meer groen willen aanleggen in de wijk Rivierenwijk? Vraag 45 : Waarom wordt het weinige groen in de wijk Rivierenwijk niet behouden? Ten slotte Ik pleit derhalve met nadruk bij u, het college en de gemeenteraadsleden, voor geen extra bruggen in o.a. de Waalstraat en de Zijldiepstraat op grond van hierboven benoemde argumenten. Laat de bestaande Balijebrug en Socratesbrug verbindingsbruggen zijn! Tevens vind ik dat de MER leidend moet zijn in de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone en de onderzoeken die worden /zijn gedaan. Tevens pleit ik ervoor om een second opinion te doen m.b.t de bruggenstudie en hiernaast het vrijgeven van alle cijfers / verkeersmodellen die als onderbouwing dienen van de bestaande bruggenstudie.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
428	Hierbij dienen wij, Utrecht Eendrachtlaan XX Project B.V., (hierna ‘‘Borghese & Duqer’’) een inspraakreactie in op de Omgevingsvisie deel 2 Merwedekanaalzone. Het ontwerpplan ligt vanaf 30 januari 2020 gedurende 6 weken ter inzage. De termijn voor het indienen van een inspraakreactie loopt tot en met 11 maart 2020. Wij verzoeken u daarom vast te stellen dat deze inspraakreactie binnen de daarvoor gestelde wettelijke termijn is verzonden. Algemeen Borghese & Duqer zijn, als eigenaar en ontwikkelaar van de Eendrachtlaan XX-XX en de Zeehaenkade XX te Utrecht 1 van de marktpartijen die reeds een positie heeft in de Merwedekanaalzone en hierdoor een belang heeft bij de omgevingsvisie zoals dat ter inzage is gelegd. In beginsel zijn Borghese & Duqer blij met de omgevingsvisie waarbij de gemeente een hoge ambitie heeft om dit gebied te ontwikkelen naar een nieuwe stadswijk. De omgevingsvisie geeft kaders aan die door marktpartijen gebruikt kunnen worden als leidraad voor de ontwikkelingen. Wij hebben alle documenten van de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede, het Beeldkwaliteitsplan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage op hoofdlijnen doorgenomen. Bijgaand zenden wij u onze reactie op hoofdlijnen en onze inspraakreactie op de benoemde stukken. Punten van inspraakreactien: inspraakreactie 1: Omgevingsvisie, algemeen Wij maken een inspraakreactie op de opgestelde regels in de omgevingsvisie welke vanuit de context van deelgebied 6 zijn afgeleid. Vanuit het gelijkwaardigheidsprincipe wensen wij een samenwerking met de gemeente om te komen tot een alternatief stedenbouwkundig plan en omgevingsvisie, welke passend is voor deelgebied 6. inspraakreactie 2: Omgevingsvisie, paragraaf 3.1 Op de plankaart in deze paragraaf staat een park getekend op het perceel van Borghese & Duqer. Wij gaan ervan uit dat dit een indicatief raamwerk is wat nog nader gedefinieerd moet worden. inspraakreactie 3: Omgevingsvisie, paragraaf 3.1.2 In deze paragraaf staat een minimale breedte omschreven van tenminste 29 meter. De breedte van 29 meter is gebaseerd op de huidige rooilijn breedte van 26 meter van deelgebied 5. De directe doorvertaling naar deelgebied 6 waar de huidige bebouwing nu op 18 meter staat zou daardoor onevenredig zijn. Wij stellen daarom een minimale breedte voor van 18 meter. inspraakreactie 4: Omgevingsvisie, paragraaf 3.1.6 In deze paragraaf staat het volgende omschreven: “De herontwikkeling van de Merwedekanaalzone maakt het mogelijk om enkele bestaande belangrijke schakels toe te voegen in het netwerk voor voetgangers en fietsers en daarmee de omliggende buurten beter met elkaar en met de stad te verbinden. Wij zijn van mening dat dergelijke verbindingen kortgesloten moeten worden met de buurt en grondeigenaren van de betreffende kavels en met de grondeigenaren van de aangrenzende kavels aangezien nieuwe oost-west verbindingen met bruggen en landhoofden een grote ruimtelijke impact hebben. Daarnaast hebben deze oost-west verbindingen ook impact op draagvlak vanuit de omwonenden en overige belanghebbenden op de aankomende ontwikkelingen. Als voorbeeld van één van deze belanghebbende noemen wij de roeivereniging die nu al visueel uiting geeft aan hun bezwaar. Als laatste punt is dat het nut van de specifieke toegewezen oost-west verbindingen nog niet is bewezen, de huidige bruggen zouden ook kunnen volstaan, aangezien het stedelijke netwerk zich hier rondom heeft geconcentreerd op deze bestaande verbindingen.	Zie paragraaf 2.12 Huidige bedrijven en gebruikers. Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord. Met de bewoners, bedrijven, gebruikers en initiatieven in het gebied heeft de gemeente persoonlijk contact over specifieke zaken zoals inpassing, bereikbaarheid en bedrijfsvoering.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
428 (vervolg)	inspraakreactie 5: Omgevingsvisie, paragraaf 3.2.2 In deze paragraaf staat een gemiddelde bouwhoogte omschreven van 6 bouwlagen aan de kanaalzijde tot 12 lagen aan de Europalaan. Echter wordt hierin gerefereerd aan de omliggende wijken Dichterswijk, Rivierenwijk en Hoograven). In deelgebied 6 is het ons inziens voorstelbaar om ter plaatse van de Europalaan aan te sluiten bij de bestaande bebouwing aan de Europalaan die circa 70 meter hoog is. inspraakreactie 6: Omgevingsvisie, paragraaf 3.2.4 In deze paragraaf wordt een FSI van maximaal 3 (drie) exclusief ondergronds parkeren. Voor het behalen van de gewenste woningaantallen en rekening houdende met de bestaande bebouwing in deelgebied 6 is een hogere FSI een uitgangspunt dat samen met de gemeente onderzocht moet worden los van het Merwede Lab voor deelgebied 5. Daarnaast willen wij opmerken dat een half verdiepte of bovengrondse parkeergarage eveneens niet meegerekend dient te worden binnen de FSI van 3 mits dit op juiste wijze kan worden ingepast binnen de planvorming Mede door de geluidscontouren van de Europalaan en de A12 is het noodzakelijk om op de beschikbare kavels in deelgebied 6 intensiever te bouwen daar waar het mogelijk is met minder geluidsoverlast dan de gestelde normen voor deelgebied 5. inspraakreactie 7: Omgevingsvisie 5.1.2 In deze paragraaf wordt gesproken dat de sociale huurwoningen worden belegd bij Corporaties. Ons inziens kan dit ook een marktpartij betreffen mits deze verhuurd aan de bedoelde doelgroep. Daarnaast is het belangrijk om flexibiliteit te genereren op het moment dat Corporaties geen capaciteit heb ben om woningen af te nemen. In de 'Woonvisie-Utrecht beter in balans' is een mixed zone aangegeven tussen een huur van € 607,46 per maand en € 966,15 per maand. Wij interpreteren de Woonvisie zodanig dat de woningen in de hiervoor benoemde categorie geëxploiteerd kunnen worden door zowel marktpartijen als Corporaties (Hoofdstuk 2, Figuur 2). Wij stellen voor om de Woonvisie over te nemen in de Omgevingsvisie Deel 2. inspraakreactie 8: Omgevingsvisie, paragraaf 6.2.4 In deze paragraaf staat vermeld dat de maximaal toegestane geluidsnorm voor de deelgebieden 5 & 6 voor de eerstelijnsbebouwing maximaal 58 dB betreft. Gezien de stedelijke omgeving en de nabijgelegen A12 en Europalaan is deze eis te scherp en kan een goede stedenbouwkundige opzet hinderen. Wij stellen een maximale geluidsnorm van 63 dB voor. inspraakreactie 9: Omgevingsvisie, paragraaf 6.2.5 In de tabel op pagina 136 en 137 worden randvoorwaarden gesteld ten aanzien van omgevingsinvloeden als geluid, wind, geur, etc. Aangezien Borghese en Duqer de planvorming nog niet zijn gestart is het niet mogelijk deze randvoorwaarden te toetsen. Wij vragen enige flexibiliteit omtrent deze voorwaarden om een juiste keuze te kunnen maken in de verdere planvorming waarbij de randvoorwaarden elkaar niet raken. Bijvoorbeeld, de gestelde eisen omtrent geluid kunnen een relatie hebben met wind of bezonning. Het een kan het ander uitsluiten in enkele gevallen. Wij verzoeken u hiermee zorgvuldig om te gaan. Wij verzoeken u rekening te houden met de hiervoor toegelichte inspraakreactiepunten en de omgevingsvisie gewijzigd vast te stellen. Vanzelfsprekend zijn Borghese & Duqer graag bereid om de inspraakreactie nader toe te lichten. Wij hopen dat de omgevingsvisie zo spoedig mogelijk vastgesteld kan worden, zodat wij samen met de gemeente kunnen starten met de ontwikkeling van deelgebied 6.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
429	Met enige verbazing heb ik kennis genomen van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2. Ik heb mij voornamelijk beperkt tot 4 Mobiliteit en beperk mijn inspraak ook daartoe. Ik schrijf vanuit de Rivierenwijk, en heb mijn ernstige twijfels over de beleidskeuzen die ten grondslag liggen aan de bouw van een nieuwe woonwijk met 10.000 woningen, met een autoparkeernorm van 0,3 per woning. Zonder de norm van 0,7 meer dan te halveren naar 0,3 zouden ook nimmer 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone gebouwd kunnen worden. Het verkeer zou volledig vastlopen, zoals de adviseurs mobiliteit onderkennen. De veronderstelling is dat dat met de norm 0,3 niet zou gebeuren, waarvoor echter onvoldoende onderbouwing is. In plaats van een realistischer invulling van dit gebied met een beduidend geringer aantal woningen, zoeken adviseurs, beleidsmakers en uw college en tot dusverre uw raad naar oplossingen (deelauto's, mobiliteitshubs) die hun effectiviteit nog niet bewezen hebben. Eerst zou die effectiviteit bewezen moeten zijn alvorens er wordt ingestemd met bouwplannen op zo'n grote schaal. Nu is het wensdenken en dreigt het risico van een volstrekte verkeerschaos die Utrecht, het bedrijfsleven, en bewoners ernstig schaden. Ik vind dat de gemeente voor de Rivierenwijk – en dat zou ook moeten gelden voor de Dichterswijk – de volgende garanties moet afgeven: - de parkeerproblemen van de Merwedekanaalzone mogen niet worden afgewenteld op de Rivieren- en Dichterswijk. Zo zal er in ieder geval de uitspraak moeten worden gedaan door de raad dat B & W geen enkele parkeervergunning mogen afgeven aan bewoners van de Merwedekanaalzone om hun auto te parkeren in de Rivierenwijk of Dichterswijk. Dat geldt ook voor de deelauto's. Voor de bewoners van de Merwedekanaalzone wordt het onmogelijk gemaakt te parkeren in de Rivieren- en Dichterswijk, dat geldt ook voor bezoekers van de Merwedekanaalzone. Blijft de vraag op welke wijze bezoekers van de Merwedekanaalzone hun auto in die Merwedekanaalzone moeten parkeren. Dat kan niet in de oude wijken. Dus dat vraagt een oplossing in de Merwedekanaalzone zelf. Het college en zijn adviseurs zien overal mogelijkheden tot technische oplossingen, dus die kunnen ook hier worden ontwikkeld en toegepast; - geen massaal fietsverkeer van en naar de Merwedekanaalzone door de Rivierenwijk en Dichterswijk; de twee bestaande bruggen worden aangepast, de vijf geplande extra bruggen dienen er niet te komen. Deze wijken met hun smalle woonstraatjes kunnen de extra fietsers in zulke massale hoeveelheden niet aan, dergelijke fietsstromen ondermijnen de leefbaarheid van de buurt. De twee wijken zijn al slecht voorzien van groenvoorzieningen, parkeren is al een probleem, dus die straten in die wijken kunnen niet versmald worden ten behoeve van afwikkeling van fietsers in zulke grote aantallen. Naast de door mij gevraagde garanties acht ik een forse uitbreiding noodzakelijk van de reeds geplande parkeervoorzieningen op afstand van de Merwedekanaalzone voor bewoners van die Merwedekanaalzone en hun bezoekers. Vervolgens merk ik op dat het organiseren van het parkeren op afstand op 1 locatie te niet geheel in is lijn met het uitgangspunt van het College om knelpunten op te lossen of te voorkomen door spreiding van deelnemers aan het verkeer over toegangswegen enstraten. Tot slot acht ik het een verkeerd signaal dat er toch nog parkeervoorzieningen worden gereserveerd voor bevoorrading van winkels en horeca in de Merwedekanaalzone door grote vrachtwagens. Ook hier is het parool gewoon aan de rand van de stad overladen in kleinere bestelwagens.	Zie de paragrafen: 1.4 Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'De uitwerking', 2.8.3 Dichterswijk, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.5 Mobiliteit, 2.6 Bruggen: nut en noodzaak, 2.9 Parkeren.
430	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 305. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 305.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
431	Hierbij geven wij onze reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de MER ten aanzien van de aanleg van een fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat. We zien graag dat de stad in beweging blijft en steeds mooier wordt. Sommige plannen zijn echter beter dan andere. De voorgestelde fietsbrug bij het Heycopplantsoen is een plan waar we bezwaar tegen willen maken, en wel om drie redenen: 1) de doelmatigheid van de voorgestelde brug ; 2) de impact op het Heycopplantsoen als een van de weinige laatste groene speelplekken in Dichterswijk; 3) de veiligheid van zowel fietsers als kinderen. Om te beginnen hebben we bezwaar met de doelmatigheid van de voorgestelde brug. Dit gaat specifiek over twee punten: 1) voor welk probleem is deze brug een oplossing? We begrijpen van de sessie op 11-Feb van de verkeersdeskundige dat voor de grote fietsstromen in Utrecht met name de stoplichten de bottlenecks zijn. Voor Dichterswijk zijn dit de stoplichten bij de Croeselaan/Vondellaan en Croeselaan/vZijstweg. Wij zien niet in hoe de brug dat problem oplost. 2) in hoeverre is het een nuttige besteding van gemeenschapsgeld om de brug aan te leggen en Heycopstraat fietsvriendelijk te maken? Volgens de DUIC van 18-10-2019 zijn er 35 mogelijke locaties voor nieuwe fietsbruggen en -tunnels, maar is er beperkt budget. Als u echter in het Heycopplantsoen staat, staat u op 200 meter van de Balijebrug, en 380 meter van de Mandelabrug. Voor fietsers zijn dit verwaarloosbare afstanden, en we vinden het dan ook moeilijk te begrijpen dat deze brug noodzakelijker is dan andere, meer prangende locaties. We maken ons ook ernstig zorgen over de impact van een fietsbrug op het Heycopplantsoen. Dit plantsoen is onontbeerlijk in de buurt, zowel als ‘stadsnatuur’ als een plek om voor kinderen en jeugd om buiten te spelen. De situatie is duidelijk: Utrecht is een van de minst groene steden van Nederland (bron: WUR, 2014). Qua speelplekken stelt de gemeente Utrecht zelf vast: “er is een groot tekort aan speelplekken voor met name kinderen” in Dichterswijk en Rivierenwijk (bron: Geef jeugd de ruimte! in Zuidwest - Gemeente Utrecht, juni 2013 pagina 9). Deze tijd sneuvelen er daarnaast veel groene speelplekken in Dichterswijk: 1) de groene zone bij de voormalige soepfabriek, 2) het voetbalveld naast de soepfabriek; 3) de skateplek bij de hefbrug; 4) de groenstrook tussen de busbaan Dichterswijk en de Dichterswijk. We snappen dan ook niet dat er precies op een van de weinige speeltuinen een grote brug wordt voorgesteld. Zelfs als de brug ingepast kan worden naast het plantsoen, zullen de grote hoeveelheden fietsers de speeltuin veel minder geschikt maken voor kleine kinderen om zelfstandig buiten te spelen. Onze vraag aan de gemeente: kunt u aangeven hoe u het Heycopplantsoen denk te kunnen combineren met de brug? Tot nu toe wordt deze vraag vooruitgeschoven, maar deze lijkt me erg relevant voor de huidige besluitvorming. Tenslotte zijn we bezorgd over de veiligheid van fietsers en kinderen. Voor fietsers zit het gevaar hem in het kruisende autoverkeer dat over de Jekerstraat-Voorsterbeeklaan gaat, en over de 90-gradenbochten (waarvan sommige met beperkt zicht). Een verkeerskundige gaf aan dat er aanpassingen nodig zullen zijn van de aanrijdroute van de fietsers om veilig grote hoeveelheden fietsers aan te kunnen. Kunt u aangeven of er budget gereserveerd is voor dergelijke aanpassingen? Extra fietsers zullen het daarnaast drukker maken bij zowel het Heycopplantsoen als Basisschool De Kleine Dichter, wa thet risico op ongelukken groter maakt. Dit speelt met name in de ochtendspits als (kleine) kinderen naar school gaan en forenzen naar hun werk.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
431 (vervolg)	Samenvattend verzoeken we u om: Duidelijk te maken in hoeverre deze brug doelmatig is – ook in vergelijking met andere mogelijke fietsersbruggen en -tunnels, In ogenschouw te nemen dat Dichterswijk in snel tempo minder groen en 'speelbaar' wordt, terwijl er juist veel jonge gezinnen in deze buurt wonen, Een duidelijk plan te komen hoe het Heyccop-plantsoen gecombineerd zou kunnen worden met een brug, zonder afbreuk te doen aan het groen en de speelvoorzieningen, Budget te reserveren om de aanrijdroute voor fietsers veilig en geschikt te maken voor de verwachte fietsstromen, Een voetgangersbrug als optie mee te nemen in de afweging. Kunt u ons op de hoogte houden van het verdere verloop van de procedure? Bedankt!	
432	Inleiding 1. OK huurt - door middel van een indeplaatsstelling - met ingang van 16 december 2013 van de Gemeente Utrecht het tankstation aan de oost- en westzijde van de Europalaan nr. X te Utrecht. Aan de oostzijde van de Europalaan ligt een tankstation met bijbehorende voorzieningen en installaties, waaronder een shop en een wasautomaat. Aan de westzijde van de Europalaan ligt een onbemand tankstation. Beide tankstations worden geëxploiteerd door OK. 2. Op pagina 47 van de omgevingsvisie is over de tankstations het volgende geschreven: "Bij de oostwestverbinding ten zuiden van het Anne Frankplein ligt aan de Europa/aan Noord een tankstation. Dit tankstation onderbreekt de continuïteit in het doorgaande wegprofiel, de bomenrijen en groenstroken en belemmert een goede aansluiting op het Anne Frankplein. Het staat een logische koppeling van de oversteek voor langzaam verkeer, OV-halte en de mobiliteits HUB in de weg. Ook heeft dit tankstation nadelige gevolgen voor de (verblijft)kwaliteit in de directe omgeving. Er vindt nader onderzoek plaats naar een passende oplossing voor deze locatie." 3. Uit de omgevingsvisie blijkt niet welke locaties de gemeente voor het nieuwe tankstation onderzoekt of in aanmerking neemt. inspraakreactie 4. Handhaving van de tankstations op of nabij de huidige locatie is in het belang van de Merwedekanaalzone 5. De tankstations en de daarbij behorende voorzieningen worden veelvuldig benut. In 2019 waren er 204.233 unieke bezoekers. Zij maakten gebruik van het tankstation, de wasstraat, de verhuur van aanhangers, de shop, etc. 6. De tankstations zijn dus een relevante voorziening voor de wijk, niet alleen voor de bewoners maar ook voor personen op doorreis (bijvoorbeeld naar het centrum of de Jaarbeurs). 7. Dat zal in de toekomst niet veranderen. Het aantal woningen in de Merwedekanaalzone zal worden uitgebreid en de behoefte aan een lokaal tankstation zal daardoor alleen maar toenemen. 8. Het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan voorziet immers in de realisatie van 6.000 nieuwe woningen. Daarvoor zal een parkeernorm van gemiddeld 0,3 parkeerplaatsen per woning worden gehanteerd (vgl. p. 9-11 omgevingsvisie). Op basis daarvan moet worden uitgegaan van een toename van tenminste 1.800 auto's in de wijk. 9. Die auto's moeten worden gewassen en getankt en in die behoefte kunnen de tankstations van OK voorzien, mits die gehandhaafd worden op of in de buurt van de huidige locatie. Verreweg de meeste auto's rijden op fossiele brandstof. Dat feit zal op de korte of middellange termijn nog niet veranderen. En daarnaast geldt dat de shop en wasstraat ook toegankelijk zijn en worden benut voor elektrische auto's. 10. Handhaving van de tankstations is vanzelfsprekend ook in het belang van OK. Indien de bestemming van de huidige tankstations in de nieuwe ruimtelijke plannen wordt weggenomen, zonder dat in de nabijheid van de huidige locatie een nieuwe bestemming wordt gerealiseerd, zal OK aanzienlijke schade lijden. Haar tankstation wordt in dat geval in feite opgeheven, zonder dat daar een bron van vervangende inkomsten tegenover staat	Zie paragraaf 2.12 Huidige bedrijven en gebruikers. Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord. Met de bewoners, bedrijven, gebruikers en initiatieven in het gebied heeft de gemeente persoonlijk contact over specifieke zaken zoals inpassing, bereikbaarheid en bedrijfsvoering.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
432 (vervolg)	Conclusie 11. Op grond van bovenstaande verzoekt OK de gemeente om nu al - bij voorkeur gezamenlijk - op zoek te gaan naar een passende locatie voor de tankstations en die locatie in te passen in de nieuwe ruimtelijke plannen voor de Merwedekanaalzone. 12. Het is niet wenselijk- en ook niet in het belang van OK en/of de gemeente - om met de inpassing van de nieuwe locatie te wachten tot de verdere uitwerking van de plannen. Spoedige vaststelling van een nieuwe locatie voorkomt onnodige procedures. Daarnaast is en blijft een tankstation een belangrijke algemene voorziening voor een stadswijk in ontwikkeling.	
433	Graag wil ik hierbij gebruik maken van de inspraakmogelijkheid betreffende de omgevingsvisie, deel 2 en stedenbouwkundig plan Merwede. In deze plannen wordt er gesproken over het realiseren van 9.000 nieuwe woningen in de Merwedekanaalzone, daar waar de huidige MER er slechts in 6.000 voorziet. Ik begrijp dat de wens bestaat om de huidige MER aan te passen en daarom te onderzoeken, of er op een verantwoorde en gezonde manier kan worden doorgegroeid naar de gewenste hoeveelheid. In de uitwerking van de plannen zie en hoor ik hoe het projectteam met alle macht probeert overeind te houden dat dit een reële mogelijkheid is. Door middel van hoogbouw, het hanteren van een lage parkeernorm, het plaatsen van vijf bruggen over het Merwedekanaal waarbij en passant enkele woonboten moeten wijken, het toepassen van betaald parkeren in omliggende wijken, het creëren van fietssnelwegen door woonwijken, parken, speeltuinen en langs basisscholen. Dit in combinatie met een utopisch toekomstperspectief waarbij er nauwelijks autobezit is en iedereen zich op de fiets of met openbaar vervoer voortbeweegt, zou dit, theoretisch, een verantwoorde en gezonde manier zijn om nog eens 3.000extra woningen te realiseren in dit gebied. Nu is er in theorie geen verschil tussen theorie en praktijk, maar in de praktijk blijkt dit meestal anders te zijn. Het valt te begrijpen dat de wens om extra woningen te realiseren voortkomt uit woningnood. Maar juist woningnood zorgt ervoor dat mensen niet bewust kunnen kiezen voor een vooruitstrevende woonomgeving waar je alleen met fiets en openbaar vervoer uit de voeten kunt. Maar daar gaan wonen waar er aanbod is. Utrecht is een centrale plek en de nieuwe wijk Merwede ligt erg gunstig ten opzichte van op en afritten van snelwegen naar alle windstreken. Zeer aantrekkelijk voor autoforensen. Nu al is de verkeersdruk en daarmee gepaarde uitstoot, op de Socrateslaan, de 't Goylaan, Europalaan en Beneluxlaan extreem hoog. Dit zal, met het realiseren van deze plannen, niet minder worden. Er zullen meer, theoretische, oplossingen in praktijk anders uitwerken. Al met al vrees ik een druk op onze leefomgeving wat het uit zijn voegen doet barsten. Ik wil dan ook pleiten voor handhaving van de huidige MER en de realisatie van nieuwe woningen in de Merwedekanaalzone te beperken tot 6000. Hiermee verruimt de parkeernorm naar een realistischer waarde en is er minder behoefte aan bruggen voor langzaam verkeer. Kunnen de zeeverkenners en kanosportverenigingen normaal gebruik blijven maken van het Merwedekanaal, alsook de pleziervaart en bewoners van de historische Veilinghaven. Kunnen kindereveilig blijven spelen in het Hamersplantsoen en hoeven er minder woonboten of woonschepen te wijken.	Zie de paragrafen: 2.3 Ambities omgevingsvisie deel 2, 2.4 Milieueffectrapportage (plan MER), 2.10.1 Aantallen woningen en dichtheid.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
434	Ik houd het kort, omdat ik met een hersenschudding thuis zit, maar ik vind het toch belangrijk om mijn bezwaar te uiten tegen het plan om vele extra fietsers door de Dichterswijk te laten gaan in de nabije toekomst. Mijn belangrijkste punt is dat de Dichterwijk te druk wordt en onveilig met zoveel extra fietsers. Onveilig door: · Nu al kunnen autos elkaar nauwelijks passeren. Met fietsers erbij gaan er ongelukken gebeuren (en veel hersenschuddingen die ik niemand gun); · Uitrijden uit garages wordt een ramp en gevaarlijk.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.3 Dichterswijk.
435	Laat ik beginnen bij te stellen dat ik blij ben dat de gemeente Utrecht de stad wil versterken en woningbouwlocaties in de binnenstedelijke omgeving prefereert. De huidige invulling van de merwedekanaalzone is niet van deze tijd en het invullen met een gemende stadswijk is een goede keuze. Desalniettemin heb ik wel een andere inspraakreactie op enkele elementen van het plan. Hieronder per onderdeel mijn inspraakreactie: · De illusie dat bewoners van de Merwedekanaalzone bewust kiezen voor een autoloos bestaan is nergens op gebaseerd. De huidige hoge woondruk zorgt ervoor dat het hebben van een woning prefereert boven alle andere criteria. De bewoners zullen dan ook na ontvangst van de sleutel een oplossing voor hun auto zoeken. Gezien de kwaliteit van de grond, is het ook geen probleem om hier grotere en/of diepere parkeergarages te realiseren. Natuurlijk zal dit leiden tot minder grondopbrengsten, maar het lost wel het probleem op het eigen gebied op. Ik vind het oneerlijk en belachelijk dat het parkeerprobleem wordt afgewend op de woonwijken rondom het Merwedekanaalzone. De wijken om deze nieuwe wijk worden bewoond door uw inwoners. Inwoners waar u, als gemeente, in eerste aanleg het belang voor zou moeten dienen. Daarom meer ruimte voor parkeren in het plan met een minimale parkeernorm van 1:1 (mits hoogwaardig OV). · Een moderne stadswijk zou aangesloten moeten zijn op moderne openbare infrastructuur. In het gehele plan is de werking en mogelijkheden van hoogwaardig OV nauwelijks uitgewerkt. De wijk zou bovengenoemde parkeernorm (1:1) aan kunnen mits er hoogwaardig OV is. De tramlijn zou een aftakking kunnen krijgen om deze moderne stadswijk (met in de toekomst ca. 20.000 inwoners) te ontsluiten. Menig plaats van deze omvang heeft een treinstation en ik vind het teleurstellend dat dit onderdeel niet op een gelijk ambitieniveau is gelegd. Wederom vrees ik dat de financiële business case hier leidend is en niet de kwaliteit voor de stad. Ik vind het ontwikkelen van een nieuwe stadswijk anno 2020 van ca. 20.000 inwoners niet te aanvaarden als er geen goed OV-plan onder ligt. · In deelgebied 4 staat een fietsbrug in gepland bij de Heycopstraat op 200 m van de bestaande en op uw verzoek aan te passen, Balijebrug. Terwijl de Balijebrug reeds nu fietspaden in beide rijrichtingen heeft aan weerszijde. De brug bij het Heycopplantsoen valt niet te rijmen met het in samenhang hanteren van de richtlijnen en ook niet met de conclusie over de brug in deelgebied 5 (Amstelstraat) die wordt ontraden, vanwege de korte afstand van 175 m tot de brug naar de Waalstraat. In relatie tot deelgebied 5 dient ook opgemerkt te worden dat er in dit geval binnen 500 meter drie bruggen komen te liggen, namelijk de bestaande Balijebrug en aan weerszijden de beoogde brug ter hoogte van de Waalstraat en het Heycopplantsoen. Ook is bij de vaststelling van het SPVE Defensieterrein aangegeven dat voor de ontwikkeling van het gebied een brug niet noodzakelijk is. Uw raad heeft op 8 februari 2018 aangegeven dat alleen bruggen aangelegd moeten worden die noodzakelijk zijn. Het lijkt mij al met al een totaal overbodige brug die de uitgave van het gemeenschapsgeld niet kan verantwoorden. Ik kijk uit naar uw reactie op mijn inspraakreactie en wens graag inhoudelijk mee genomen te worden in de verdere uitwerking van de plannen.	Zie de paragrafen: 1.4 Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 ‘De Uitwerking’, 2.3 Ambities omgevingsvisie deel 2, 2.5 Mobiliteit, 2.6 Bruggen, 2.9 Parkeren.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
436	Graag wil ik hierbij gebruik maken van de inspraakmogelijkheid betreffende de omgevingsvisie, deel 2 en Stedenbouwkundig Plan Merwede. In deze plannen wordt er gesproken over het realiseren van 9.000 nieuwe woningen in de Merwedekanaalzone, daar waar de huidige MER er slechts in 6.000 voorziet. Ik begrijp dat de wens bestaat om de huidige MER aan te passen en daarom te onderzoeken, of er op een verantwoorde en gezonde manier kan worden doorgegroeid naar de gewenste hoeveelheid. In de uitwerking van de plannen zie en hoor ik hoe het projectteam met alle macht probeert overeind te houden dat dit een reële mogelijkheid is. Door middel van hoogbouw, het hanteren van een lage parkeernorm, het plaatsen van vijf bruggen over het Merwedekanaal waarbij en passant enkele woonboten moeten wijken, het toepassen van betaald parkeren in omliggende wijken, het creëren van fietssnelwegen door woonwijken, parken, speeltuinen en langs basisscholen. Dit in combinatie met een utopisch toekomstperspectief waarbij er nauwelijks autobezit is en iedereen zich op de fiets of met openbaar vervoer voortbeweegt, zou dit, theoretisch, een verantwoorde en gezonde manier zijn om nog eens 3.000 extra woningen te realiseren in dit gebied. Nu is er in theorie geen verschil tussen theorie en praktijk, maar in de praktijk blijkt dit meestal anders te zijn. Het valt te begrijpen dat de wens om extra woningen te realiseren voortkomt uit woningnood. Maar juist woningnood zorgt ervoor dat mensen niet bewust kunnen kiezen voor een vooruitstrevende woonomgeving waar je alleen met fiets en openbaar vervoer uit de voeten kunt. Maar daar gaan wonen waar er aanbod is. Utrecht is een centrale plek en de nieuwe wijk Merwede ligt erg gunstig ten opzichte van op en afritten van snelwegen naar alle windstreken. Zeer aantrekkelijk voor autoforensen. Nu al is de verkeersdruk en daarmee gepaarde uitstoot, op de Socrateslaan, de 't Goylaan, Europalaan en Beneluxlaan extreem hoog. Dit zal, met het realiseren van deze plannen, niet minder worden. Er zullen meer, theoretische, oplossingen in praktijk anders uitwerken. Al met al vrees ik een druk op onze leefomgeving wat het uit zijn voegen doet barsten. Ik wil dan ook pleiten voor handhaving van de huidige MER en de realisatie van nieuwe woningen in de Merwedekanaalzone te beperken tot 6000. Hiermee verruimt de parkeernorm naar een realistischer waarde en is er minder behoefte aan bruggen voor langzaam verkeer. Kunnen de zeeverkenners en kanosportverenigingen normaal gebruik blijven maken van het Merwedekanaal, alsook de pleziervaart en bewoners van de historische Veilinghaven. Kunnen kinderen veilig blijven spelen in het Hamersplantsoen en hoeven er minder woonboten of woonschepen te wijken.	Zie de paragrafen: 2.3 Ambities omgevingsvisie deel 2, 2.4 Milieueffectrapportage (planMER), 2.10.1 Aantallen woningen en dichtheid.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
437	Wat zijn de plannen? 5 extra bruggen over het Merwedekanaal naast de 2 bestaande bruggen. Dit betekent 7 bruggen binnen 1,7 km. Dit leidt tot 8000 extra fietsers door de Waalstraat en 5400 extra fietsers door de Z1jldicpstraat. de gemeente wil 6000 extra woningen bouwen in de Merwede (deelgebied5). de MER (Milieu Effect Rapportage) laat maximaal 4000 extra woningen toe. in de nieuwe wijk Merwede komt per 3 woningen 1 parkeerplaats (norm 0,3) In Rivierenwijk wordt betaald parkeren ingevoerd; in welke vorm is nog niet duidelijk. De plannen kunt u lezen op: www.utrecht.nl/merwedekanaalzone Onze zorgen: • Knelpunten van druk fietsverkeer worden niet opgelost met het bouwen van meer bruggen; nog steeds komen fietsers uit bij knelpunten zoals de kruising Vondellaan - Croeselaan. • Nut en noodzaak van de extra bruggen zijn niet aangetoond; het is een wens van dit college om een fijnmazig fietsnetwerk te maken. Dit wensdenken heeft enorme gevolgen voor onze wijk. Denk aan geluidsoverlast door schreeuwende fietsers en onveiligheid door drukte. • Onderzoek naar aanpassing en uitbreiding van bestaande bruggen heeft niet uitvoerig plaatsgevonden. • Wordt het parkeerprobleem van Merwede verplaatst naar Rivierenwijk? • Onveilige situaties zijn te verwachten door extreme drukte bij de Gertrudisschool op de hoek van de Waalstraat met de Merwedekade. • Er ontstaan gevaarlijke oversteekpunten bij de Rijnlaan: de rotonde bij de Waalstraat en de aansluiting van de Zijldiepstraat/Hunzestraat. • Het vrijwel enige stukje groen in de wijk van het Merwedeplantsoen wordt compleet verstoord door de aanlanding van de bruggen. • De Merwedekade krijgt gevaarlijke kruisingen bij de extra bruggen. • Een aantal woonboten moet weg; veel onzekerheid, er zijn geen alternatieve ligplaatsen • Extra bruggen kosten erg veel geld, zowel in aanschaf als in onderhoud (ze moeten beweegbaar zijn). • De roeiers, scouting en de schepen uit de Veilinghaven ondervinden extra obstakels.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.8.1 Woonboten, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.9.2 Parkeeroverlast.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
438	Graag geef ik hierbij een korte reactie op de omgevingsvisie deel 2, en dan met name op het voornemen een vijftal bruggen te bouwen over het Merwedekanaal. Ik ben tegen deze bouw, vanwege een aantal redenen. Rust en verkeersveiligheid in de wijk Met de toenemende bouw van woningen, kantoren en toenemende economische activiteiten rond het Merwedekanaal en het stationsgebied, wordt het steeds drukker in dit gebied van de stad. Op dit moment zijn de wijken Dichterswijk, en ook Rivierenwijk nog relatief rustige stukjes stad, alhoewel het op de infrastructuur erom met name rond de spits behoorlijk druk kan zijn. De rust van het wonen in deze kleinschalige wijk (ons dorp in de stad noemen we de dichterswijk wel) is gegarandeerd doordat het (woonwerk) verkeer, zowel auto's als fietsverkeer, eromheen wordt geleid via hoofdroutes. Met het aanleggen van vijf fietsbruggen, wordt dit stramien doorbroken. Veelgebruikte hoofdfietsroutes zullen de woonwijken dwars doorkruisen, woon-werkverkeer zal gemengd worden met lokale fiets en wandelbewegingen. Ik verwacht dan ook dat dit veel negatieve gevolgen zal hebben voor zowel rust als de verkeersveiligheid in onze wijk. Ontspanning en recreatie in de omgeving van de wijk Op dit moment worden beide kanten van het Merwedekanaal goed gebruikt voor de broodnodige ontspanning in een drukke stad. Wandelaar, hardloper en skeeleraar kunnen zich aan de Kanaalwegzijde van de brug over het Amsterdam Rijnkanaal bij Nieuwegein, tot en met de Munt relatief ongestoord voortbewegen, omdat de bruggen van de hoofdinfrastructuur ongelijkvloers zijn aangebracht. Met vijf bruggen en dus vijf gelijkvloerse kruisingen, wordt deze kans op ongestoord, zonder teveel te moeten opletten een drietal kilometers lopen, wandelen, teniet gedaan. Gezien het verwachte aantal fietsers dat gebruik zal maken van deze bruggen, zijn onoverzichtelijke en drukke situaties zoals bij de Munt te verwachten: in de ochtendspits is het daar lastig oversteken. Ook bezien vanuit het nieuwe geplande "rondje groen", is het logischer niet teveel kruisingen in te bouwen. Aan de Dichterswijk en Rivierenwijkzijde is er het Merwedeplantsoen, kleine groene oasen van rust in onze wijken. Roeiwater in Utrecht Drie roeiverenigingen maken, naast andere watergebruikers, veel gebruik van het Merwedekanaal. Het roeiwater in Utrecht houdt niet echt over, zeker niet voor wedstrijdroeiers. Het Merwedekanaal is relatief kort, bochtig en er ligt al een aantal bruggen waar men elkaar niet kan passeren. Het overzicht voor de roeiers is dan ook niet echt goed te noemen. Met het bouwen van vijf extra bruggen, zal het roeien op het Merwedekanaal nog lastiger worden. Alternatieven zijn er niet en lijken er gezien de loop van de discussies over het bouwen van een roeibaan in de polder ook niet op korte termijn te komen. Zijn de extra bruggen noodzakelijk? Mijn inziens liggen er al best veel bruggen over het Merwedekanaal, namelijk zo om de kilometer. Dat betekent dat mensen dus maximaal 500 meter extra moeten als ze gebruik moeten maken van bestaande bruggen in plaats van de nieuw geplande bruggen. En zeker gezien het feit dat iedereen uiteindelijk toch weer op de hoofdfietsroutes moet uitkomen, wat heb je immers te zoeken in een woonwijk, lijkt het aanleggen van vijf extra bruggen vooral het in het water gooien van veel geld. Zeker gezien het feit dat de modellen die gebruikt zijn om de aantallen fietsers etc te ramen, niet meer dan een globale indicatie zijn. Ik verzoek u, het college van B&W en de gemeenteraad, om op grond van bovenstaande: 1) De wijk leefbaar, een rustpunt voor bewoners te houden, zonder doorgaande fietsroutes 2) De groene oasen van het Merwedeplantsoen ongemoeid te laten 3) Het roeiwater in Utrecht niet verder te verstiere 4) De weinige kansen om vlak bij huis te ontspannen langs het water te behouden 5) En dus in te zetten op een uitstekende hoofdinfrastructuur over de bestaande bruggen en de nieuwe geplande bruggen te schrappen uit de plannen.	Zie de paragrafen: 1.4 Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'De Uitwerking', 2.3 Ambities omgevingsvisie deel 2, 2.4 Milieueffectrapportage (planMER), 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.8.2.1 Roeiers.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
439	Graag wil ik mijn zorg en bezwaar kenbaar maken aangaande het in januari verschenen voorlopig ontwerp stedenbouwkundig plan Merwede en de aanvulling ten aanzien van fietsburggen. Allereerst de fietsbruggen: Er is nergens terug te vinden dat er grondig onderzoek is gedaan naar de noodzaak van het aanleggen van extra fietsbruggen. Het aanleggen van deze bruggen tast de ruimtelijkheid en het zicht aan van het Merwedekanaal. De toch al zo beperkte groenvoorziening in de wijk worden hierdoor nog kleiner en het zorgt voor onnodige overlast van fietsers en scooters door de wijk. Neem een voorbeeld aan Amsterdam en het zicht over de Amstel; de afstand tussen de Nieuwe Amstelbrug en de Berlagebrug is 1,28 km, ongeveer dezelfde afstand als tussen de Balijebrug en de Socratesbrug. De afstand tussen de Balijebrug en de Nelson Mandelabrug is slechts 750 meter en de Socratesbrug en de Europabrug 1 km. Er zijn in Amsterdam geen plannen om extra bruggen aan te leggen tussen de bestaande bruggen ondanks zeer grote verkeersdrukte over beide bruggen. Waarom zou dat in het geval van de Merwedekanaalzone wel nodig zijn? De kosten van extra bruggen zullen ongetwijfeld voor andere (nuttiger of milieuvriendelijker) doeleinden gebruikt kunnen worden. Uit de plannen spreekt ook de ambitie de wijk rijk in voorzieningen als onderwijs, winkels en horeca/ontspanning te maken. Waarom gaan de plannen er dan vanuit dat er zoveel verkeer naar de omliggende wijken zal zijn? Daarnaast vind ik het onbegrijpelijk en eerlijk gezegd ronduit belachelijk dat u bewoners van een aantal woonboten dwingt hun woonplek te verlaten ten behoeve van een aantal bruggen. Dat er meer woningen nodig zijn in Utrecht staat buiten kijf. Ik ben het dan ook absoluut eens dat de Merwedekanaalzone de uitgelezen locatie is voor een groot aantal nieuwbouwwoningen. Echter, de hoeveelheid aan woningen op dit relatief kleine stukje grond baart mij grote zorgen. Op de site van het Sociaal en Cultureel Planbureau is bijvoorbeeld te lezen: “In buurten waar mensen dichter op elkaar wonen, zijn er gemiddeld genomen minder mogelijkheden om buiten te bewegen en zijn er meer verleidingen voor ongezond gedrag.” Daarnaast ervaren mensen meer stress en irritatie in buurten met relatief weinig woon- en leefruimte. De groenvoorzieningen zoals in de plannen beschreven zijn minimaal, bewoners zullen wellicht uitwijken naar park Transwijk maar vermoedelijk ook naar de geringe groenvoorzieningen in de nabijgelegen wijken. Deze voorzieningen zijn daar niet op gebouwd en ik verwacht dan ook grote drukte en (geluids)overlast van bijvoorbeeld mensen die ’s zomers gaan bbq-en in de parken bij gebrek aan eigen tuin of groene ruimte in de Merwedekanaalzone. Tevens zijn volgens het CBS zijn de criminaliteitscijfers het hoogst in dichtbevolkte wijken in de 4 grote steden. Het lijkt mij dan ook een groot risico een wijk te bouwen die gevoelig is voor criminaliteit en buurtonenigheid op een plek die zo dicht bij de zgn ‘probleemwijken’ Kanaleneiland, Transwijk en Hoograven ligt. Los daarvan lijkt het me op geen enkel vlak een gezonde ambitie één van de dichtstbevolkte wijken van Nederland te willen bouwen. Ik pleit voor een kritische herziening van de huidige plannen en met nadruk op een onderzoek naar de noodzaak van de extra bruggen en het aantal nieuwe woningen.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen: nut en noodzaak, 2.7 Bruggen: onderbouwing, 2.10.1 Aantal woningen en dichtheid, 2.10.4 Openbare ruimte, 2.15 Participatie.
440	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
441	Hierbij stuur ik u mijn reactie op de in januari 2020 verschenen Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van fietsbruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat. Allereerst • Fijn dat de gemeente de verantwoordelijkheid neemt voor het bouwen van nieuwe woningen voor woningzoekenden. • Dat bij het opstellen van de plannen zoveel mogelijk de reacties van buurtbewoners zijn meegenomen vind ik niet kloppen. De plannen die er bij de allereerste bijeenkomsten werden gepresenteerd verschillen nauwelijks met de plannen die in januari 2020 worden gepresenteerd. Net zoveel woningen (10.000) en nog meer bruggen (6 tegenover 3). • Daarnaast is mijn grootste zorg dat door het hoge aantal geplande woningen, op een klein oppervlak, de druk op dit gebied en op de wijken erom heen veel te groot wordt. De leefbaarheid komt in gevaar. Waarom trots zijn om de meest verdichtte wijk op te willen leveren? • In het plan wordt de strook langs de Koningin Wilhelminaweg naar de Balijebrug toe, waar nu een ventweg is en een, oplopende, strook groen met bomen, bebouwd. Waar op de hoek van de Koningin Wilhelminalaan met de Europalaan een toren van rond de 100 meter hoog lijkt te gaan verrijzen. Hiermee gaat nog meer groen en ruimte en openheid verloren. De toren van 100 meter wordt aangeduid als ‘landmark’. Ik zie het meer als “er nog een gebouw tussen proppen”. Doe het niet. • Daarnaast is het een gotspe om te spreken van een groene wijk als er zoveel oppervlakte bebouwd gaat worden. Maar misschien is mijn definitie van groen een heel andere dan de definitie van de planmakers? MER De recente MER gaat uit van 6000 extra woningen in de drie deelgebieden, waarvan 4000 gepland staan in deelgebied 5, naast de bestaande MAX, PAX en LUX. De Bruggenstudie is echter gebaseerd op de bouw van 10.000 extra woningen in de drie deelgebieden. De studie berekent op grond van 10.000 woningen de noodzaak van 5 extra bruggen in de deelgebieden 4, 5 en 6, waaronder 2 extra in deelgebied 5. Waarom wordt er niet uitgegaan van het aantal woningen in de nu gepresenteerde MER? Bestaande bruggen In februari 2018 werd een motie aangenomen in de gemeenteraad, dat er onderzoek gedaan moest worden naar de mogelijkheden van de bestaande Socrates- en Balijebrug en een eventuele 2 uitbreiding hiervan. Uit dit onderzoek zou moeten blijken of er in de toekomst géén dan wel maximaal 1 extra brug noodzakelijk was. In de verschenen rapporten is nergens sprake van dergelijk diepgaand onderzoek. Waarom is er zonder zo’n dergelijk onderzoek gekozen voor het plaatsen van extra bruggen? Leefbaarheid Rivierenwijk in geding Aannames van ruim 14.000 fietsers per dag over de Balijebrug en 17.000 over de Socratesbrug in 2030 worden in de rapportage bestempeld als niet wenselijk. Overigens is nergens te vinden dat de bestaande bruggen deze getallen niet aankunnen. In het plan wordt derhalve gekozen voor een vermindering naar ruim 4.500 fietsers over de Balijebrug en 9.000 over de Socratesbrug. Het verschil wordt ondervangen door 8000 fietsbewegingen door de Waalstraat te laten gaan en 5400 door de Zijldiepstraat via de geplande extra bruggen. De bestaande bruggen zijn gebouwd voor fiets- en autoverkeer. Grote aantallen fietsers de Rivierenwijk laten doorkruisen is niet wenselijk, de wijk is hier niet op gebouwd. Een goed functionerende wijk, waar mensen prettig wonen, wordt opgeofferd aan een nieuw te bouwen wijk aan de overkant. Een aantal woonboten moet weg voor de bruggen. Omliggende woonboten gaan last ondervinden van het verkeer over de extra bruggen.	Zie de paragrafen: 2.4 Milieueffectrapportage (planMER), 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.1 Woonboten, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.10 Stedenbouwkundig plan Merwede, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
441 (vervolg)	Specifiek Waalstraat De geplande extra brug bij de Waalstraat zal leiden tot een extra druk op de nu al zwaarbelaste straat. Het is de in- en uitvoegende straat voor het autoverkeer naar en uit de wijk. Iedere morgen en middag is er sprake van een enorme drukte bij de Gertrudisschool op de hoek van de Waalstraat en het Merwedeplantsoen. Parkerende auto's bezetten de smalle straat. De rotonde met de Rijnlaan leidt nu al tot levensgevaarlijke situaties. Daar worden in de toekomst, als de plannen doorgang vinden, nog 8000 fietsers (elektrische fietsen, scooters) aan toegevoegd. Dit is niet wenselijk. Specifiek ten aanzien van het groen Het Merwedeplantsoen wordt met de komst van extra bruggen doorsneden en ernstig aangetast. Gezien het weinige groen in de wijk en het voor recreatie veelvuldige gebruik van het plantsoen is dit niet wenselijk. Als deze bruggen bestemd worden als snelle fietsverbinding zorgt het zelfs voor gevaarlijke situaties. Wie gaat er straks voorrang krijgen, de voetganger die in het plantsoen wandelt of de fietser die over de brug komt geracet? Afstand tussen de bruggen De bruggen in de Heycopstaat, de Balijebrug en de brug in de Waalstraat beslaan 600 meter: 200 meter per brug. Het uitgangspunt van de, overigens niet wettelijke, CROW waarde wordt hiermee flink overschreden: 300 tot 500 meter afstand tussen twee bruggen. Wat is de noodzaak van de twee geplande bruggen op deze korte afstanden? Hoe verhoudt zich dat tot de CROW richtlijnen? Wat is de noodzaak van 7 bruggen over 1.7 km? Hoe verhoudt zich dat tot de CROW richtlijn? Bestaande fietsroutes De Kanaalweg aan de overkant van het Merwedekanaal is een al bestaande, veilige, zeer snelle fietsroute naar het Centraal Station. Verder kan men via de Balijebrug naar Station Vaartsche Rijn en verder doorsteken. Vijf extra bruggen, die moeten aanlanden op de Kanaalweg, zullen de snelle fietsroute aan de Kanaalweg doorkruisen en minder veilig maken. Dit betekent geen verbetering van het fietsroutenetwerk maar een verslechtering. 3 Europalaan/Park Transwijk Zorg ook dat de nieuwe wijk Merwede geen achterkant krijgt (aan de Europalaan) maar maak ook de kant van de Europalaan aantrekkelijk en zorg dat fietsers ook via deze weg makkelijk de wijk uit kunnen middels snelle routes die minder een belasting zullen opleveren voor bestaande woonwijken. Maak de verbinding met Park Transwijk sterker. Investeer het geld voor de beoogde extra bruggen daarin. Tot slot Ik pleit derhalve met nadruk bij u, het college en de gemeenteraadsleden, voor behoud van de leefbaarheid in de bestaande wijken, de eerdere MER te volgen en uit te gaan van maximaal 6000 extra woningen in de drie deelgebieden en niet in te stemmen met extra fietsbruggen. Graag zie ik mijn vragen beantwoord en hoop ik op van de verdere procedure op de hoogte gehouden te worden,	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
442	Als reactie op de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 doen wij dringend verzoek om rekening te houden met de waterscoutinggroepen en water wat zij gebruiken ten behoeve van gebruik. Het volledig ontwikkelen van het plan zal onherroepelijk het voortbestaan bedreigen, dan wel niet laten ophouden, aan de 4 waterscoutinggroepen gelegen aan het Merwedekanaal. Het niet bouwen van bruggen in deel 6 is hierbij de enige mogelijkheid. Scouting is een jeugdorganisatie waar plezier en ontwikkeling voorop staat. Vrijwilligers en jeugdleden van scouting krijgen skills for life mee. Scouts zijn behulpzamer, in hogere mate maatschappelijk betrokken, doen vaker vrijwilligerswerk en staan meer open voor andere culturen. Zelf noemen scouts dat ze door hun ervaringen bij Scouting zijn gegroeid in het samenwerken met anderen, over meer leiderschapsvaardigheden beschikken, beter dingen kunnen organiseren, zelfstandiger zijn geworden, socialer zijn en meer zelfvertrouwen hebben gekregen. Dit zijn belangrijke componenten voor een gezonde fysieke en mentale groei naar volwassenheid (Bron: impactonderzoek de invloed van scouting op persoonlijke ontwikkeling van jongeren). Namens de 40 groepen uit de regio Utrecht vertegenwoordigd de koepelorganisatie Regio Drie Rivieren Utrecht het belang van alle groepen. De koepelorganisatie vind het onverkoopbaar dat maar liefst 4 groepen in hun bestaan bedreigd worden. Verenigingen waar participatie, maatschappelijke betrokkenheid en jeugd op nummer één staan. Voor een duurzame stadswijk zijn verenigingen als scouting essentieel voor een betrokken gemeenschap. Regio Drie Rivieren Utrecht verzoekt de gemeente Utrecht dringend om de noodzaak voor nieuwe bruggen in deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone te heroverwegen en alsnog serieus onderzoek te doen naar de gevolgen voor recreatie op het water. En alternatieven zoals verbreding van de twee bestaande bruggen in deelgebied 6 of ondertunneling van het zeilgebied te onderzoeken alvorens tot besluitvorming over te gaan. Wij hopen op een wijs besluit van de Utrechtse gemeenteraad waarbij maatschappelijke belangen door middel van participatie en jeugdontwikkeling een stevige plaats krijgen in de planvorming.	Zie de paragrafen: 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.15 Participatie. Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord. Met de gebruikers van het kanaal zoals de zeeverkenners en de roeiers heeft de gemeente persoonlijk contact.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
443	Hierbij wil ik gebruik maken van de mogelijkheid om tot en met 11 maart 2020 te reageren op de omgevingsvisie Merwedekanaalzone.Ik begrijp dat de gemeente Utrecht moet groeien en ik begrijp ook dat daarbij gekeken wordt naar beschikbare ruimte in de stad, zoals de Merwedekanaalzone. De gemeente dient daarbij echter wel realistisch te blijven en de leefbaarheid in de bestaande wijken niet uit het oog te verliezen. Circa 10.000 nieuwe woningen in de Merwedekanaalzone legt een onevenredige druk op Zuidwest Utrecht. Ik ben van mening dat de gemeente vast dient te houden aan maximaal 6.000 woningen in de wijk Merwede, zoals oorspronkelijk het plan was. Daarbij komt dat de gemeente voornemens is om 5 extra fietsbruggen over het Merwedekanaal te bouwen zodat de toekomstige bewoners door bestaande wijken (Dichterswijk, Rivierenwijk en Hoograven) naar hun eindbestemming kunnen fietsen. Deze eindbestemming zal niet in deze wijken zijn want er zijn in deze wijken geen bijzondere voorzieningen die niet ook in de nieuwe wijk Merwede zullen komen. Als inwoner van de Rivierenwijk ben ik tegen de komst van deze extra bruggen. Het is geen goed plan om de toekomstige inwoners van de nieuwe wijk Merwede dwars door bestaande wijken te leiden. Dit levert onveilige situaties op en gaat ten koste van groenvoorzieningen n speelruimte die in de Rivierenwijk toch al zeer schaars zijn. De gemeente wil van de wijk Merwede een groene, verkeersluwe wijk maken. Een prachtig plan maar dit mag natuurlijk niet leiden tot juist minder groen en meer verkeer in de naastgelegen bestaande wijken. Ik ben van mening dat de gemeente de bestaande bruggen dient te verbeteren zodat de toekomstige inwoners van de wijk Merwede via de bestaande bruggen en fietsroutes naar hun eindbestemming kunnen fietsen, en niet dwars door de Rivierenwijk, Dichterswijk en Hoograven. Ook ben ik van mening dat het Merwedekanaal zijn functie als vaarwater voor de roeiers en waterscouts moet behouden. Extra bruggen betekent het einde van roeien en waterscouting in de stad Utrecht. Het zou zeer jammer zijn als dit soort activiteiten door de komst van extra bruggen niet meer mogelijk zijn in Utrecht, zeker nu er een alternatieve oplossing bestaat (verbetering bestaande bruggen) die ook beter is voor de leefbaarheid in de Rivierenwijk, Hoograven en Dichterswijk.	Zie de paragrafen: 1.4 Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 ‘De Uitwerking’, 2.3 Ambities omgevingsvisie deel 2, 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.10.1 Aantallen woningen en dichtheid.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
444	Hartelijk dank voor de mogelijkheid om in te spreken op de omgevingsvisie en plannen van de Merwedekanaalzone in Utrecht. Mijn primaire reden om deze inspraakreactie te sturen betreft het plan om de Merwedekanaalzone via een voetgangers- en fietsbrug te koppelen met Hoograven ter hoogte van het Hamerplantsoen en de Karperstraat. Het plan voor een fietsbrug zelf, maar zeker ook de procedure rondom deze planvorming stuiten bij mij op grote bezwaren. Ik licht dit graag toe in deze brief. Om mijn toelichting in een voor u juist perspectief te plaatsen is het essentieel om eerst de huidige functie van het Hamerplantsoen te schetsen. Voor heel veel mensen in Hoograven, inclusief mezelf is het Hamerplantsoen dé plek om hun kinderen veilig te laten spelen. Er is geen auto- of fietsverkeer, het is volledig omsloten en zeer overzichtelijk. Dit zijn allemaal randvoorwaarden om een veilige speelplek te bieden voor kinderen. Daarnaast is het ook voor buurtbewoners vanuit sociaal-maatschappelijk oogpunt een belangrijke plek om elkaar te ontmoeten. Tot slot is het Hamerplantsoen één van de weinige grotere groene locaties in Hoograven-Zuid, waar naast gespeeld en gerecreëerd ook volop van stedelijk groen kan worden genoten. Met de plannen om juist door deze locatie een fietspad te plannen, waar naar verwachting meer dan 10.000 fietsers per etmaal doorheen komen, komen deze waarden ernstig onder druk te staan. Dan nu een toelichting op de bezwaren. Voor de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone is een uitgebreide effecten-studie gedaan; Milieueffectrapportage (MER) Merwedekanaalzone deel A & B (Arcadis, 2017), een aanvulling op dit MER (Van Kerkhoff Maatwerk in RO, 2019). Opvallend is dat in het MER noch in de aanvulling stil is gestaan bij de effecten van de fietsbruggen. Inmiddels is duidelijk dat de planvorming van de fietsbruggen onlosmakelijk verbonden is met de plannen in de Merwedekanaalzone. Deze “onlosmakelijkheid” werd ook door u bevestigd tijdens de bewonersbijeenkomst van 11 februari jongstleden. Je zou nog kunnen stellen dat het initiatief voor extra bruggen over het kanaal pas echt concreet is geworden ná definitief maken van het MER in 2017. Dat is echter niet het geval, want in het MER worden de fietsbruggen al wel degelijk genoemd. Sterker nog, de fietsbruggen worden in hoofdstuk 6 van deel B (verkeer en vervoer) zelfs als argument opgevoerd om voor een aantal alternatieven tot een positieve effectbeoordeling te komen. Effecten van de fietsbruggen komen echter niet terug bij andere thema’s. Hiermee stel ik dan toch vast dat in het MER al met twee maten wordt gemeten en de effecten van de fietsbruggen (moedwillig?) alleen zijn besproken op het moment dat hier een positieve bijdrage aan te koppelen is. Bij welke andere milieuthema’s zouden de effecten van de fietsbrug bij het Hamerplantsoen op z’n minst teruggekomen moeten zijn? De aanleg van een fietsbrug door het Hamerplantsoen, onafhankelijk van de wijze hoe het fietspad ingepast zou kunnen worden, betekent hoe dan ook een aantasting van het bestaande groen (omvorming van gras naar asfalt, kap van bomen, verwijderen van struiken etc). Bij de volgende thema’s zou dat in ieder geval een (grote) rol in de effectbeoordeling hebben gespeeld: - Gezondheid (hoofdstuk 9) – hier wordt duidelijk de relatie gelegd tussen de aanwezigheid van groen en een gezonde leefomgeving. Het verwijderen van groen in het Hamerplantsoen heeft dus nooit een positief effect op dit thema. Het Hamerplantsoen in de huidige vorm heeft in Hoograven juist een hele belangrijke functie waar het gaat om bewegen (voetbal, skaten, hardlopen, work-outs, bootcamp etc.). - Hittestress (hoofdstuk 10) en Klimaat (H5 van de aanvulling op het MER) – met het verwijderen van groen neemt de temperatuur toe. Het verwijderen van het groen in het Hamerplantsoen en het omvormen van gras/struiken naar asfalt heeft hoe dan ook een negatieve bijdrage aan dit milieuthema.	Zie de paragrafen: 2.6, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.5 Hoograven, 2.15 Participatie. Specifiek antwoord: de AERIUS-berekening is geactualiseerd op basis van de nieuwste rekenmodel. Deze update is opgenomen in de aanvulling op de Plan MER en de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, Deel 2.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
444 (vervolg)	- Natuur (Hoofdstuk 13) – in het MER wordt aandacht besteed aan de aantasting van de gemeentelijke groenstructuur. Het Hamerplantsoen maakt deel uit van deze gemeentelijke groenstructuur, waarbij iedere aantasting van het bestaande groen dus als 'negatief effect' bestempeld zou moeten worden. In het MER wordt overigens vermoedelijk nog uitgegaan van het oude groenstructuurplan. Inmiddels is er in 2017 een actualisatie gemaakt door de gemeente, waarbij het Hamerplantsoen is toegevoegd aan de gemeentelijke groenstructuur. Ook het effect op beschermde soorten komt terug in het MER en ook hierbij is het twijfelachtig of een fietspad door het Hamerplantsoen geen negatieve bijdrage aan de effectbeoordeling zou opleveren. Er zijn in de omgeving van het Hamerplantsoen diverse territoria van huismus bekend en tevens verschillende verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis, die de groenstructuur in het Hamerplantsoen ongetwijfeld als (beschermd) leefgebied gebruiken. Beide aspecten komen niet terug in het MER, dit is een forse omissie in de effectbeoordeling Ruimtelijke kwaliteit (hoofdstuk 14) – voor de effectbeoordeling van ruimtelijke kwaliteit wordt de meeteenheid "verandering van toekomstwaarde, gebruikswaarde en belevingswaarde" gehanteerd. Het mag duidelijk zijn dat de brug en fietspad bij het Hamerplantsoen hier zeer negatief aan bij zou dragen. Wederom een omissie in de effectstudie. - Veiligheid (hoofdstuk 16) – er zou minimaal aandacht besteed moeten worden aan het aspect"sociale veiligheid". Met het fietspad en de brug verandert het gevoel van een veilige speel- en ontmoetingsplek in het Hamerplantsoen. Als deze kennis wel beschikbaar is, vraag ik me sterk af of de brug ter plaatse van het Hamerplantsoen nog steeds zo'n goed alternatief is als dat u ons nu doet geloven, met enkel één verkeerstudie als onderliggend onderzoek. Los van het gebrek aan deugdelijke onderbouwing zet ik ook sterke vraagtekens bij het omgevingsproces dat u doorloopt. Zoals tijdens de bewonersavond van 11 februari al duidelijk werd voelen veel bewoners zich in de steek gelaten. Argumenten zoals, we hebben voor deelgebied 4 en 5 wel uitgebreid met de bewoners gesproken, doen daarbij natuurlijk niet ter zake. Ons belang gaat uit naar wat er in deelgebied 6 gebeurd. Om het omgevingsproces wat betreft inlichtingen- en bezwaarprocedure vervolgens wel in hetzelfde tempo en spoor als deelgebied 4 en 5 te laten lopen, geeft niet het gevoel dat onze zorgen serieus worden genomen. De vraag rijst inmiddels hoe de gemeente een plan als dit ter goedkeuring aan de gemeenteraad kan voorleggen. De onderbouwing van de effecten is ver ondermaats en alleen onderbouwd vanuit verkeersperspectief, en er zijn breed gedragen zorgen bij de bewoners. Ik doe daarom een dringend beroep op u om geen halve plannen ter goedkeuring te leggen, maar uw huiswerk eerst echt goed te doen. Afsluitend wil ik u nog wijzen op één punt dat zich niet specifiek op de bruggen richt, maar op de omgevingsvisie in algemene zin. Het valt mij op dat ten aanzien van stikstof nog uit wordt gegaan van berekeningen met een inmiddels verouderde Aerius-versie (2015.1). Deze versie is nog vanuit de tijd dat het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet door de Raad van State onderuit is gehaald op 29 mei 2019. Inmiddels mag toch verwacht worden dat plannen als deze met nieuwe Aerius-versie worden doorgerekend. In de veranderingen die in Aerius zijn doorgevoerd na het vallen van het PAS is het zeer de vraag of daarbij ook dezelfde uitkomsten gehanteerd kunnen worden als die nu in het MER worden gepresenteerd. Ik hoop dat deze inspraakreactie bijdraagt aan een goede en vooral objectieve besluitvorming. Ik ben te allen tijde bereid deze inspraakreactie toe te lichten.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
445	Zie inspraakreactie 305. Hierbij willen wij ons bezwaar kenbaar maken tegen de inspraakreactie Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 deelgebied 6. Onze argumenten zijn reeds verwoord in de inspraakreactie van het Hamers-plantsoen, het SUW en de bewoners van Jutfaseweg XX XXX en en XXX en XXX welke inspraakreactie wij onderschrijven. Wij behouden ons aangaande het bovenstaande alle rechten en weren voor.	Zie de paragrafen: 2.4 Milieueffectenrapportage (planMER), 2.6.5 Bruggen Karperstraat en Overijssel-laan, 2.7 Bruggen: onderbouwing, 2.8.5 Hoograven, 2.9.2 Parkeeroverlast, 2.13.2 Waardedaling woningen, 2.15 Participatie. Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraak-reactie ontvangt een persoonlijk antwoord met de uitnodiging voor een individueel gesprek.
446	Van de gelegenheid om onze inspraakreactie kenbaar te maken op het concept Omgevingsvisie Merwedekanaalzone Deel 2 maken wij graag gebruik. In de Omgevingsvisie wordt een ruimtelijke schets gemaakt van een nieuwe omgeving voor de deelplannen 4, 5 en 6 Merwede. De bestemming verandert grotendeels naar wonen en dat gaat in dit stadsdeel naar een hoge dichtheid van gebouwen. In het plan treffen we elementen waar we als Historische Vereniging blij van worden, zoals het behoud van gebouwen van het OPG en de voormalige Sociale Werkplaats. Belangrijk in een woon-omgeving is openbare ruimte. Ruimte niet alleen voor bewoners of eigenaren, ruimte waar elke stadsbewoner openbare toegang toe heeft. Een eerste inspraakreactie van ons gaat daarover. We waarderen in het plan de aandacht voor de verbindingen tussen de nieuw te realiseren invulling van Merwede en de stad. Zo wordt Merwede deel van de stad. Werken de verbindingen in twee richtingen? Hoe gaat de stad de Merwede ervaren als deel van de stad? Dat verbindingen in twee richtingen gaan werken is niet vanzelfsprekend. Daarover gaat een tweede inspraakreactie van ons. Uit onze recent uitgevoerde inventarisatie van bestaande openbare ruimte in de oude stad, het stegen onderzoek (zie onze website), is ons gebleken dat nog maar net opgeleverde nieuwe hoven al snel worden afgesloten voor derden. Er zijn ook hoven die door de enkele toegang niet uitdagen tot stedelijk leven, die van elkaar kunnen ontmoeten en sociaal verkeer. Gaat Merwede zich voldoende openstellen voor de stad? Ter toelichting: in de Structuurvisie uit 2004 worden hoven voor nieuwe woonomgevingen aanbevolen. In de afgelopen decennia zijn diverse nieuwe hoven opgeleverd, echter afgesloten voor publiek en doordat er niet gewoond wordt ook dodelijk saai. Anders dan in de oude stad bevorderen deze nieuwe hoven niet het leven, het zijn verstilde plekken waar niet geleefd wordt. Als voorbeeld noemen we de oudere hoven in de wijk Hoog Boulandt of de nieuwste, de al na korte tijd afgesloten hoven in de wijk Zijdebalen. Onze inspraakreactie, op te nemen in het Omgevingsplan: Gemeenschappelijke ruimten in de openlucht worden optimaal ingericht tot openbaar toegankelijke ruimten waar stedelijk leven, die van elkaar ontmoeten en sociaal verkeer, optimaal tot zijn recht komen. Dit stedelijk leven wordt bevorderd als er ook gewoond wordt met voordeuren op de hoven waardoor er sprake is van openbaar gedeelde ruimte. Goede hoven zijn voorzien van doorlopen, minimaal twee in- en uitgangen. Bespreekbaar is, uitsluitend met argumenten onderbouwd, het gedurende de nachtelijke uren afsluiten van deze openba-re ruimte.	Zie de paragrafen: 2.8.5 Hoograven, 2.8.6 Jutfasepunt, 2.15 Participatie. Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraak-reactie ontvangt een persoonllijk antwoord. Met de bewoners, bedrijven, gebruikers en initiatieven in het gebied heeft de gemeente persoonlijk contact over specifieke zaken zoals inpassing, bereikbaarheid en bedrijfsvoering.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
446 (vervolg)	2 Een tweede inspraakreactie betreft een geschetste verbinding tussen twee zijden van het Merwedekanaal, Deelgebied 6 met Hoograven. In dit deelgebied wordt een verbindende brug geschetst via de punt van de Jutfaseweg. Het betreft een cultuur-historisch bijzondere punt. Een eerste opmerking hebben wij over de bijlage Omgevingsvisie Merwedekanaalzone Deel 2- Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda. In het overzicht cultuurhistorische en andere waardevolle gebouwen en structuren op pagina 36-37 missen we een aantal objecten/gebouwen met waardevolle elementen: - Jutfasepunt, historische locatie waar in 1870-1880 het nieuw ontworpen Merwedekanaal zich afsplitste van de Vaartsche Rijn; - Jutfaseweg 210-211 - brugwachterswoningen voormalige Liesboschbrug; - Jutfaseweg 214-218 - voormalige hoefsmederij, stallen - later metaaldraaierij, instrumentenmakerij; - Jutfaseweg 223 - fabriekspand voormalige kapokfabriek Ubica; - Jutfaseweg 226-228 - voormalige Stoomververij en Chemische Wasscherij Gebr. Hoeksema, naast de schoorsteen zijn meer elementen bewaard gebleven; - Jutfaseweg 229 - voormalige wagenmakerij, smederij; - Jutfaseweg 230 - locatie van een voormalige scheepswerf en machinefabriek; bedrijfspand met loods, een Derrickkraan met gemotoriseerde lier aan de oever van de Vaartsche Rijn, eveneens een zeldzaam overgebleven Romneyloods uit de periode wederopbouw (1900-1955) Het komt ons voor dat een goede cultuurhistorische inventarisatie van dit gebied achterwege is gebleven Waarom? Door de ligging en het vroegere gebruik van de Jutfasepunt zou de gehele punt een betere bescherming verdienen. Het lijkt ons niet gepast om op deze locatie de historische aanblik van de splitsing van de Vaartsche Rijn en het Merwedekanaal te doorbreken met een brugverbinding. Onze inspraakreactie: Doormiddel van een meer gedegen cultuur-historische verankering worden nieuwe verbindingen tussen Merwede en andere wijken in het ontwerp opgenomen. Op basis van cultuurhistorische overwegingen zal een eerder gedachte brugverbinding tussen Deelgebied 6, de Jutfasepunt en de wijk Hoograven komen te vervallen. Wij hopen dat in een definitieve versie van het plan de inspraakreactien zijn gehonoreerd.	
447	Allereerst wil ik de gemeente Utrecht en de raad complimenteren met de ambities van het plan. De richting Vondellaan of ‘t Goylaan stroomt dan gaat het mis. Het fietspad langs de Jutfaseweg is nu al te smal. Ik heb in de plannen een extra brug over de Vaartse Rijn gezien (bij de gemeente werf) die hier soelaas kan bieden. Ook voor deze route geldt dan dat knelpunten verbouwd dienen te worden en route een fietsstraat met auto te gast zou moeten worden. Vanuit de Rivierenwijk is een aantal keren gevraag om een brug vanaf de Croesestraat naar Rotsoord. Die is er, helaas nooit gekomen. Aanleg van die brug zal zeker goodwill opleveren in de wijk en voor extra doorstroming van fietsverkeer kunnen zorgen, omdat de Vondellaan en ‘t Goylaan daarvan juist gevrijwaard moeten worden. OV op de Europalaan: Aangegeven in de plannen is dat de Europalaan allereerst een busbaan (met autostroken) zal worden. Op termijn wellicht een tram. Ik vind dat jammer. Ik denk dat die tram er sowieso moet komen en de aanleg op het moment dat dat zover is leidt tot langdurige afsluiting en overlast. Ambitie is nu meteen een trambaan aanleggen vanaf het Europaplein over de Europalaan. Het verleiden tot andere modaliteiten dan de auto kan niet vroeg en goed genoeg ingezet worden. Ik zie de ideeën uit deze inspraakreactie graag van een reactie voorzien. Ook blijf ik graag op de hoogte van de voortgang.	Zie de volgende paragrafen: 2.5 Mobiliteit, 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.9 Parkeren. Specifiek antwoord: Het is zeker mogelijk voor omwonenden om de mobiliteitshubs in Merwede te gebruiken. Het zijn openbare garages, en het is voor de deelmobiliteitsaanbieders alleen maar goed als hun voertuigen goed worden gebruikt. Het is bovendien ook onderdeel van de langere termijn visie. Ons uitgangspunt is dat de Mobiliteitshubs in gebruik worden genomen vanaf de oplevering van de eerste woning, dus rond 2025.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
447 (vervolg)	Huisvestingsopgave van de stad is enorm en inbreidingsplannen als deze zijn absoluut niet eenvoudig. Als bewoner van de wijk Rivierenwijk kijk ik met belangstelling uit naar de wijze waarop dit gerealiseerd gaat worden en wat wij in de Rivierenwijk (en andere omliggende wijken) daar van gaan merken. Mobiliteit: De parkeernorm van 0.3 voor Merwede is mooi, persoonlijk zou ik een lagere norm nog meer toejuichen, maar de realiteit zegt ook dat dit al heel ambitieus is. Ik hoop dat het implementeren van deze norm niet tot onverhoopte parkeeroverlast in de omringende wijken gaat leiden, maar voor de gemeente al per onmiddelijk een aanleiding zal zijn voor het auto-luwer maken van die wijken. Op zo kort mogelijke termijn invoeren van vergunning parkeren in de omringende wijken met slechts zeer beperkt betaald “vrij” parkeren kan hier aan bijdragen. Dit voorkomt ook eventuele overloop vanuit Merwede bij de eerste opleveringen. Wanneer bij het begin van de bouw vsn Merwede direkt de beoogde bruggen gerealiseerd kunnen worden, kunnen, al dan niet tijdelijk, al mobiliteitshubs aangelegd worden welke dan direkt goed ontsloten zijn voor de bewoners van Rivierenwijk. Dit ter stimulering van deelmobiliteit en terugdringen van autobezit in de wijk. Gecombineerd met realisatie van een aantal leefstraten is er voor de bewoners van de wijk dan direkt een winst te behalen uit de aanleg van Merwede en kan tegelijkertijd ervaring opgedaan worden met de mobiliteitshubs voordat de grote massa gebruikers komt. Wellicht is zelfs een (klein) deel van de te realiseren parkeerruimte in Merwede te reserveren voor bewoners uit omliggende wijken. Soort van “pay back”. Omdat in de Rivierenwijk niet of nauwelijks iets aan alternatieven gerealiseerd kan worden. Op termijn zullen steeds minder mensen een 2e auto hebben en daalt het gebruik. Vrijgekomen (parkeerruimte) kan bij voorkeur gebruikt worden voor fietsparkeren en extra groen in de wijk. Wellicht kan de verkeerscirculatie zodanig gemaakt worden dat er een aantal permanente leefstraten gemaakt kunnen worden. Het zou mooi zijn om hier al snel mee te gaan experimenteren, nog voor de bouw, zodat de voordelen zichtbaar kunnen worden voordat de gevreesde overlast ontstaat. Het deel Berkelstraat waar ik woon (tussen Reitdiepstraat en Hoendiepstraat) is b.v. geschikt om als leefstraat in te richten. Alle bestemmingen zijn via alternatieve routes te bereiken. Zo zijn er zeker meer in de wijk. De extra bruggen: Puur voor Rivierenwijk pratend zie ik zeker de logica van de brug die gaat aanlanden op de Waalstraat. De Waalstraat is een brede autostraat van niks naar nergens en als die omgebouwd wordt tot een fietsstraat (auto te gast) dan heeft iedereen daar baat bij. De aanlanding vlak bij de school aan de Merwedekade is wel een uitdaging, maar kan wellicht met goed gekozen schoolstart/einde buiten de spits opgelost worden. De brug naar de Zijldiepstraat kan ik ook volgen, maar dan moet er aan de opvolgende wegen richting Hoograven wel een hoop gebeuren. Als het fietsverkeer uiteindelijk strand op de Jutfaseweg en dan	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
448	Graag laat ik kort weten hoe ik denk over de bruggen over het Merwedekanaal. De aanleg van bruggen lijkt mij in principe positief. Voor de spreiding van fietsverkeer. En vooral voor het kunnen gebruiken van aangename routes, niet langs grote verkeerswegen. Het scheelt een aantal oversteken. Het zou heel goed zijn als er ergens een extra tunnel onder het spoor door komt. Utrecht valt mij op als een stad die sterk doorsneden is door infrastructuur. Daarom ben je vaak gedwongen langs onaangename plekken te fietsen/lopen om die infrastructuur te ontwijken. Waarbij moet worden omgefietst, en vaker overgestoken. Een goede stad heeft veel aangename kruip door sluip door verbindingen, ofwel, die is goed 'doora-derbaar'. Dus ik zeg aanleggen die bruggen. Inbreiding van de stad benodigd goede fietsverbindingen. Alternatief is bouwen buiten de stad, dat leidt uiteindelijk tot veel meer (auto)verkeer, dat ook allemaal de stad in moet. Tegelijk: het fietsverkeer verandert. Betere fietsen en vooral elektrische fietsen, die sneller en zwaarder zijn. En elektrische scooters. Het wordt gevaarlijker. Dus de zorg in de buur-ten is zeer begrijpelijk. Ook bij de fiets moet bewust(er) worden nagedacht over verschillende inrichtingen van straten en verschillende snelheidsregime's. Het moeten als het ware 'langzaamfiets'-routes worden. Die afwijken van snelfiets danwel doorfietsroutes. Net als dat sommige autowegen voor 120 km/u zijn gebouwd en andere voor 30 of zelfs 15 km/u. Ook fietsers moeten drempels krijgen, fietspaden hoeven niet in al te rechte lijnen worden aangelegd, kunnen met klinkers aangelegd worden, etc. De stad moet zoveel mogelijk dooraderbaar zijn per fiets, maar zeker niet op een hoge snelheid. Wie as fietser wel door wil rijden moet soms routes nemen die hemelsbreed niet de kortste zijn. Net als auto's vaak (terecht) moeten. Het vergt anders denken over ruimtelijke ontwikkeling. Kortom, wel positief over nieuwe verbindingen, maar wel onder voorwaarde van het bewust omgaan met snelheidsregi-mes voor fietsverkeer. Ook dat hoort bij een duurzame wijk van de toekomst. XXXX (geen buurtbewoner, maar onder-zoeker/opiniemaker op het gebied van ruimte, politiek en samenleving)	Zie de paragrafen: 2.5 Mobiliteit, 2.6 Bruggen.
449	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 78. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 78.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
450	Introductie De varende historische schepen in de Veilinghaven maken regelmatig gebruik van het Merwede kanaal, als uit- en toegang van de Veilinghaven naar groter vaarwater. In 2004 heeft de Gemeente Utrecht de Veilinghaven ontwikkeld en ingericht voor 15 bewoonde, historische schepen. De bewoners hebben de ligplaats gekocht van de Gemeente Utrecht. Voor het verstrekken van de ligplaats vergunning stelt de Gemeente Utrecht 2 hoofdeisen; het schip moet monumentaal en varend zijn. Regelmatig trekken schepen erop uit, voor vakantie, maar ook voor bijvoorbeeld onderhoud op een werf of voor een 'tijdelijke verhuizing'. Naast onderhoud (werf) is in gebruik zijn (varen) noodzakelijk om ons varend erfgoed te behouden Ook krijgen we regelmatig bezoekende schepen die op de (door de gemeente gecreëerde-) passantenligplaats verblijven. Ook Utrechts trots "Statenjacht Utrecht" gebruikt het Merwedekanaal als toegang naar hun thuishaven; De Veilinghaven. Het Merwedekanaal wordt in de toekomst alleen maar drukker; het aantal scheepsbewegingen (roeiers, kleine bootjes, rondvaartboten, sloepen etc etc) zal door de diverse projecten groeien. Elke brug zorgt voor een vernauwing in het kanaal; waar opvarend en tegenmoet komend scheepvaartverkeer met elkaar rekening zal moeten houden. Dit betekent vaker stoppen/ uitwijken etc. Het kanaal dient hierop ingericht te zijn. Op het moment zijn er 2 bruggen (Balije en Socrates) in de Merwede kanaalzone die de schepen moeten passeren. Bij deze bruggen staan zgn 'remmingwerken'. Deze houten paalconstructies dienen ervoor om in geval dat de brug nog niet open is/kan (bijvoorbeeld storing) het passerende schip hier kan aanleggen. Onder andere door de historische aard van onze schepen; kunnen deze niet goed stil liggen, zeker niet als er harde wind staat. Deze remmingwerken (waarbij de huidige al niet voldoen door geringe afmetingen) zijn van bijzonder belang omdat het vaarwater smal is (weinig ruimte tot manoeuvreren) en er kwetsbare woonarken liggen. Meer (nieuwe) bruggen en dus minder afstand om te manoeuvreren, maakt het belang hiervan nog groter. Wat is onze zorg? Geen verdere beperkingen voor doorvaart Merwedekanaal; A. Bouwperiode Schepen varen voor onderhoud als wel recreatie. Schepen moeten tegenwoordig gecertificeerd zijn; dit vereist periodieke keuringen waarvoor schepen naar de werf moeten. Als een periodieke keuring verloopt kan dit grote consequenties hebben voor het mogen blijven varen als monument op openbare wateren. Wij verzoeken de gemeente Utrecht de werkzaamheden en bijbehorende stremmingen goed, tijdig en in overleg in te plannen (bij voorkeur winterperiode). Stremmingen dienen van korte duur te zijn. B. Technisch: 1. Bij een niet te openen (vaste) brug: - Doorvaarthoogte gelijk aan A12/ Vierlingbrug (6,40 m boven waterniveau) - Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers, brugstoring, late aankomst brugwachter etc) of wachten mogelijk te maken. - Brugopening van voldoende breedte 2. Bij een te openen brug: - Bediening op afstand; aangezien de afstand tussen de nieuwe brug en de Balijebrug erg klein is, er er kwetsbare woonarken in het vaarwater liggen is het manoeuvreren ingewikkeld. Voor veilige vaart (met veel wind) dient een beperkte snelheid met het schip gehouden te kunnen worden. Lang stil liggen (wachten totdat brugwachter van de ene naar de andere brug is gekomen) is dan onmogelijk. Ook in geval dat er meerdere schepen tegelijkertijd de stad in/uit willen varen moet er een gelijktijdige brugbediening mogelijk zijn, het kanaalpand tussen de bruggen wordt anders te klein om een veilige doorvaart te garanderen. Een praktische mogelijkheid kan zijn dat de brugwachter vanaf de Balijebrug zowel de nieuwe bruggen als de Balijebrug zelf kan bedienen; nog beter is alle bruggen op afstand bedienen. - Voldoende remmingwerk om een noodstop (bijv. noodzakelijk door roeiers, brugstoring, late aankomst brugwachter etc) of wachten op de brugopening mogelijk te maken. - Brugopening van voldoende breedte Graag gaan we samen met de Havendienst in overleg met de technische commissie die de bruggen ontwerpt.	Zie de paragrafen: 2.8.2 Gebruikers kanaal, 2.8.2.3 Historische schepen Parkhaven en rondvaartboten, 2.15 Participatie. Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord. Met de bewoners, bedrijven, gebruikers en initiatieven in het gebied heeft de gemeente persoonlijk contact over specifieke zaken zoals inpassing, bereikbaarheid en bedrijfsvoering.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
450 (vervolg)	C. Gebruik & Brugopeningen 1. De openingstijden zijn momenteel al behoorlijk gelimiteerd (wat ons varen beperkt) . Wij willen de garantie dat eventuele plaatsing van extra bruggen niet gaat zorgen voor verdere beperking. Op het moment dat de gemeente over brugopeningen praat gaat dit dus niet alleen over opening ten behoeve van werf bezoek, maar juist ook voor recreatievaart; wij zouden dit graag conform terug zien in de verschillende plannen. 2. Buiten de bedieningstijden kunnen we momenteel tegen betaling van Euro 60 per brug een opening aanvragen. Aangezien de huidige openingstijden al beperkt zijn, zijn we helaas regelmatig op deze situatie aangewezen. Als er nu extra bruggen geplaatst worden willen wij niet voor extra kosten voor de openingen van deze extra bruggen komen te staan. Zeker op zaterdag middag (in voor en na seizoen) als er reeds brugwachters aanwezig zijn op Vaartsche Rijn vinden wij het bijzonder onrechtvaardig dat een toevallig passerende huurboot gratis de stad in mag en wij als Utrechter voor dezelfde service, van dezelfde brugwachter, aanzienlijk moeten betalen. Wij zien graag dat wij, net als de toeristen op de Vaartsche Rijn, gratis gebruik kunnen maken van de diensten van de brugwachter. Uiteraard zijn we beschikbaar voor vragen en toelichting. Wij zien uit naar een constructieve samenwerking.	
450a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 450. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 450.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
451	In de eerste plaats wil ik mijn waardering uitspreken voor de bestaande kwaliteiten van de Merwedekanaalzone. Juist doordat er geen bruggen liggen is er een open uitzicht van de Hoogravenkant over de splitsing van Vaartse Rijn en Merwedekanaal. Vooral van de kade van het Neerlandiacomplex levert dat een stadsbeeld op om te koesteren. Daarnaast is er in Hoograven Zuid één speeltuin waar veel kinderen graag en altijd kunnen spelen. Deze ligt aan het Hamerplantsoen. Dit is een belangrijke kwaliteit voor de cohesie van Hoograven. Tenslotte is het Zuidelijk deel van het Merwedekanaal het deel waar roeiers en de waterscouts veel gebruik van maken. Juist deze situatie wilt u verslechteren door als de toekomstige plannen en verkeersontwikkelingen het nodig maken, tussen Merwedekanaalzone en Hoograven twee bruggen aan te leggen. Wat mij betreft vraagt dat om gedegen besluitvorming. Daarvoor is het noodzakelijk dat aan een aantal voorwaarden voldaan wordt: 1. De noodzaak van de aanleg van de brug wordt ondubbelzinnig aangetoond 2. De inpassing van de bruggen in de bestaande wijk gebeurt op een fatsoenlijke manier 3. De landschappelijke aantasting wordt voorkomen. Echter op de manier waarop de omgevingsvisie in deze versie is vormgegeven neemt u wel het principebesluit om de bruggen aan te leggen (als de plannen en verkeer zich zo ontwikkelen als de modellen nu voorspellen), echter zonder aan een van bovenstaande punten aandacht gegeven te hebben. Een paar argumenten (niet uitputtend) ter onderbouwing • Er is geen aandacht geweest voor de vormgeving van de fietsweg over het Hamerplantsoen. Zoals boven al gememoreerd één van de sociale hotspots van de wijk. • Er lijken rekenfouten te zitten in de bruggenstudie. Voor de berekening van de hoeveelheid fietsers die over de Socratesbrug en de bruggen ter zuiden daarvan moeten gaan, wordt geen rekening gehouden met de effecten van de geplande bouw van de bruggen aan de noordzijde van de Socratesbrug. • De verkeersmodellen worden gevoed met aannames over de effecten van een voor Nederland nieuw mobiliteitsbeleid voor de Merwedekanaalzone. Alleen de tijd zal leren of deze modellen de waarheid voldoende benaderen. • Er is nog geen gesprek geweest met de betrokken woonbootbewoners wat met hun ligplaatsen dient te gebeuren. Bovenstaande werkwijze is wat mij betreft een kwestie van onbehoorlijk bestuur. Immers het is in de toekomst niet denkbeeldig dat verkeersstromen een brug noodzakelijk maken, terwijl blijkt dat uiteindelijk deze niet op een fatsoenlijke manier zijn in te passen in de bestaande bebouwing van Hoograven. Dan ontstaat of voor de toekomstige bewoners van deelgebied 6 of voor de bewoners van Hoograven een zeer ongewenste situatie. Daarbij is de noodzaak om nu een besluit te nemen over bruggen op dit moment afwezig. Al in de ontwikkelstrategie geeft u zelf aan dat u voor deelgebied 6 “… de komende periode (wil) gebruiken om de principes van deze omgevingsvisie op het gebied van mobiliteit, gemengd programma, hoogwaardige openbare ruimte, etc. voor deelgebied 6 scherper in beeld te brengen. Daarbij hoort ook het verkennen van optiesom het (auto)mobiliteitsgebruik van de zittende gebruikers meer in lijn te krijgen met het mobiliteitsconcept dat we voorstellen voor de gehele Merwedekanaalzone.” Waarbij ook nog meespeelt dat: “Bovendien valt dit deelgebied ook onder de regionale ontwikkelvisie “A12–zone”, waarbij gekeken wordt naar mogelijkheden voor verdere verdichting van de Utrechtse regio op langeretermijn (2040). De richting en zicht op de noodzakelijk investeringen op het gebied van (auto-)mobiliteit zal dan duidelijk moeten zijn.” Als de gemeente toch nog nadenkt over wat er precies dient te gebeuren in dit gebied, past het niet om nu reeds een principe besluit te nemen over de aanleg van bruggen. Door dit besluit nu niet te nemen, wordt het mogelijk op een toekomstig moment, wanneer de plannen verder geconcretiseerd zijn, in een open participatieproces samen met de belanghebbenden aan beide zijden van het Merwedekanaal, te komen tot de beste oplossing voor de mobiliteitsproblemen in dit gebied.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.1 Woonboten, 2.8.5 Hoograven, 2.8.6 Jutfasepunt, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
452	Bij deze wil ik bezwaar maken tegen het voorstel van het aanleggen van een fiets- en wandelbrug in het verlengde van de Karperstraat door het Hamersplantsoen. Hierdoor gaat de rust van het park sterk achteruit, verdwijnt er een stuk groen/ natuur en zal het park ook zijn functie verliezen voor onder andere kinderen en sporters. Tevens zie ik geen toegevoegde waarde van de extra brug. Vanaf het Hamersplantsoen is het max 1 minuut fietsen naar de brug op het 't Goylaan. Het heeft mijn inziens geen toegevoegde waarde twee bruggen zo dicht bij elkaar te hebben. De bruggen zullen zo dicht bij elkaar liggen dat ik zowel vanaf de voorkant als vanaf de achterkant van mijn huis (XXX) een brug over het Merwedeka-naal te zien.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.5 Hoograven.
453	Ik heb een vandaag vanaf dit mailadres een reactie ingezonden namens de groep Toekomst Baijelaan Utrecht. Ik stuur deze reactie op persoonlijke titel, omdat dit gaat over een specifiek punt waar we ik mij persoonlijk vragen over stel en zorgen over maak. Ik wil uit oogpunt van integriteit de belangen van mijzelf en de groep Toekomst Balijelaan Utrecht gescheiden houden. Dit heeft dus in generlei opzicht met Toekomst Balijelaan Utrecht te maken en ik ga ervan uit dat dit ook zo geïnterpreteerd zal worden. Op een inloopavond werd de woningnood van Utrecht onder de aandacht gebracht. Het ging met name om starters, het groeiend tekort aan betaalbare een-of twee persoons huurappartementen, met uitzonderlijke hoge huurvoorwaarden die voor een gewone werkende jongere niet haalbaar is, en het groeiend tekort aan koopwoningen of -appartementen onder de 150.000 (NOS uitzending januari). Die starters die teveel verdienen voor sociale woningbouw en te weinig voor huur of koop. Op de vraag wat de gemeente daaraan doet en specifiek als het gaat om de nieuwbouw, moest de spreker het antwoord schuldig blijven. De conclusie, na enig onderzoek, is dat Utrecht voor deze jongeren geen mogelijkheden biedt. Zij kunnen niet in Utrecht terecht om hier te wonen- en dat terwijl ze hier leven, hun geld uitgeven een belangrijk aandeel leveren vande werkende samenleving en de toekomst van de stad zijn. Het zou mooi zijn als ook bij een hip mooi project als de Merwedekanaalzone, ook aan deze vergeten groep woongelegenheid geboden kan worden.	Zie paragraaf 2.11 Woningbouwprogramma.
454	Hierbij geven wij onze reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de a anleg van een fietsbrug ter hoogte van de Heycop-straat. Graag verzoeken wij u de plannen van de fietsbrug te heroverwegen. We twijfelen aan de economische en maat-schappelijke noodzaak van deze brug. In 2016 is beloofd hier gedegen onderzoek naar te doen met daarbij de mogelijke alternatieven. Wij hebben hierover nog geen terugkoppeling van ontvangen. Wij maken ons zorgen over de leefbaarheid en veiligheid van de wijk en met name rondom de speelplek van onze kinderen. Een belangrijke reden waarom wij hier in 2015 zijn komen wonen. Hopelijk bent u bereid om eerst de uitwerking van de fietstunnel, de verbeteringen aan de Balije-laan en andere bestaande fietsroutes en kruispunten af te wachten. Op basis daar van kan dan een realistisch beeld van de werkelijke belasting van die routes worden opgemaakt en de noodzaak van de fietsbrug worden bepaald. Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop op de hoogte houdt.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8 Bruggen: impact op de omgeving.
454a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 454. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 454.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
455	Bij deze wil ik graag reageren op de plannen voor de merwedekanaalzone, en dan met name ten aanzien van de gevolgen voor de rivierenwijk (wij wonen op de Waalstraat): 1. Gegeven het grote aantal fietsers dat volgens de voorspellingen door de Waalstraat zal gaan als er een brug komt, vraag ik mij af wat de plannen voor deze straat zijn tav leefbaarheid en veiligheid. Ik wil er bij deze voor pleiten om van de Waalstraat een fietsstraat met auto te gast te maken. Op het stuk tussen de rotonde met de Rijnlaan en de Jutfaseweg vraag ik me af of er ruimte is om de fietsers over de huidige rijbaan te laten fietsen. Het huidige fietspad kan dan de stoep worden, en de huidige stoep kan dan opgekocht worden door bewoners als voortuin. Als de gemeente hier bepaalde eisen aan koppelt (minimaal aantal m2 groen per voortuin, afwateringsmogelijkheid voor regenwater) dan helpt dit gelijk mee om klimaatgerichte doelstellingen te halen. Kunt u mij laten weten of dit een mogelijkheid is voor onze straat? 2. Op het deel tussen de rotonde met de Rijnlaan en de school ben ik zeer bezorgd om de veiligheid als er grote aantallen fietsers bijkomen (over het algemeen: mensen onderweg naar werk, met haast). Ik hoop van harte dat er rekening mee wordt gehouden dat hier, met name rondom de school, niet alleen veel schoolgaande kinderen en ouders lopen, maar dat er ook veel jongere broertjes en zusjes meelopen. Kinderen van deze leeftijd (< 4 jaar) zijn vaak onvoorspelbaar in het verkeer, en de kans dat er kinderen onverwacht op de rijbaan komen is zeer groot. Mijn voorstel zou zijn in ieder geval fiets- en autoverkeer strict te scheiden in dit gebied. Dat zou betekenen dat er geen auto's meer door dit stuk van de waalstraat kunnen rijden, behalve bewoners. Ook dan blijft de veiligheid een zeer groot issue. Hoe gaat de gemeente zorgen dat het hier veilig blijft, ook voor de jongste weg- en stoepgebruikers? 3. Tot slot nog een aantal ideeën om de rivierenwijk te vergroenen. Naast de gertrudiskerk ligt een grote lege parkeerplaats; een grote stenen vlakte. Kan dit veranderd worden in groen gebied? Verder zijn er wijkspeeltuinen, zoals de zandloper op de waalstraat. Deze speeltuin is ook een stenen bak en biedt veel mogelijkheid voor vergroening. Kan hier gekeken worden naar groene ontwikkeling? Tot slot is er een grasveld net naast de rotonde van de waalstraat/rijnlaan. Om dit veld staat een hek en het lijkt nooit gebruikt te worden. Kan dit benut worden voor bijvoorbeeld bomen?	Specifiek antwoord: In hoofdstuk 2 van de reactienota wordt inhoudelijk ingegaan op de algemene thema's en onderwerpen. Graag nodigen we de inspreker(s) alsnog uit voor een nadere toelichting op de rapportage. De insprekers kunnen via merwedekanaalzone@utrecht.nl het projectteam Merwedekanaalzone bereiken voor een eventuele afspraak.
455a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 455. Voor de inhoud verwijzen we u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 455.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
456	Hierbij geef ik mijn reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van een fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat. Noodzaak brug. De gebruikte modellen ter onderbouwing van de noodzaak/wenselijkheid van een brug ter hoogte van de Heycopstraat zijn mijns inziens niet overtuigend. De impact op spreiding van het fietsverkeer vanuit Utrecht West richting station en binnenstad is beperkt. Echter, de impact op Dichterswijk is, als de prognose van 5000-8000 fietsers per dag klopt, enorm. De impact van de aanleg van een brug op de situatie in de wijk is echter niet niet meegewogen in de criteria, noch in de verdere besluitvorming over de aanleg van deze brug.Ik pleit dan ook voor een grondige analyse van de gevolgen van de aanleg van deze brug, op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Dichterswijk alvorens tot besluitvorming wordt overgegaan. Waarbij ook de toename van fietsverkeer in de wijk t.g.v. de aanleg van de bruggen in Rivierenwijk zou moeten worden meegenomen. Te verwachten valt dat fietsers vanuit de Merwedekanaalzone gebruik zullen gaan maken van de route Merwedekade-Heycopstraat-Veilinghaven richting station, wat, los van een fietsbrug bij de Heycopstraat, al zal zorgen voor een toename van het fietsverkeer. En dit fietsverkeer zal samen komen bij de speelgelegenheid aan het Heycopplantsoen. Graag vraag ik daarbij aandacht voor de volgende punten: 1. Wat zijn de gevolgen voor de verkeersveiligheid op de Merwedekade en Heycopstraat, rekening houdend met het frequent oversteken van deze straat door spelende kinderen uit Rivierenwijk en Dichterswijk die gebruik maken van de speelgelegenheden en groenvoorziening langs deze straten (Speeltuin De Boog, het Merwedeplantsoen, Heycopplantsoen en Heycopplein)? Het moet veilig blijven voor kinderen om onbegeleid gebruik te maken van deze speelvoorzieningen en buiten te spelen. 2. Wat betekent de aanleg van een fietsverbinding over het Heycopplantsoen voor de bruikbaarheid en veiligheid van de speelgelegenheid op het Heycopplantsoen en het Heycopplein? 3. Hoe wordt de veiligheid van de schoolkinderen van OBS de Kleine Dichter gewaarborgd, vooral in de ochtendspits als kinderen naar school gaan. Ik vraag u op grond van een analyse van deze punten duidelijk in kaart te brengen wat de gevolgen van de aanleg van een fietsbrug voor de inrichting van de wijk zijn. Alvorens te komen tot besluitvorming zou duidelijk moeten zijn tot welke aanpassing van de inrichting van Dichterswijk deze aanleg zal leiden en hoe de fietsbrug en het daarbij behorende fietspad wordt ingepast in de wijk en dan met name het 1 Heycopplantsoen. In de bijeenkomsten tot nog toe werd steeds gesteld dat het gesprek hierover volgt op de besluitvorming. Dat is mijns inziens de omgekeerde wereld. Hoe kan besluitvorming plaatsvinden zonder een goed inzicht in de gevolgen aan beide zijden van het kanaal?	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
456 (vervolg)	Vraag aan u Ik verzoek u, het college en de gemeenteraad, op grond van bovenstaande, om: - een omgevingsvisie op te stellen voor Dichterswijk met daarbij aandacht voor verkeersveiligheid, leefbaarheid, voldoende groen en speelruimte in onze wijk alvorens te komen tot besluitvorming over de aanleg van een nieuwe brug - de wijk en de speelplek voor onze kinderen veilig te houden, zodat Utrechters in de bestaande wijken veilig en leefbaar kunnen blijven wonen - het groen in onze wijk te beschermen en te behouden; - de noodzaak van de brug ter hoogte van de Heycopstraat te heroverwegen door een serieuze studie te doen naar het nut en de noodzaak van een hoofdfietsroute dwars door de Dichterswijk,waarbij de economische en maatschappelijke draagkracht en het negatieve effect van de brug en hoofdfietsroute eerlijk worden onderzocht (de wethouder heeft beloofd motie 159 over te nemen op 7 juli 2016); - de planning van de uitwerking van de brug los te koppelen van de besluitvorming over de bouw in de Merwedekanaalzone en uit te stellen tot na de realisatie van de beoogde fietstunnel en de verbeteringen aan de Balijelaan en andere bestaande fietsroutes en kruispunten, zodat een realistisch beeld van de werkelijke belasting van die routes op te maken is. - De mogelijkheid van een voetgangersbrug, waar eventueel met de fiets aan de hand gebruik kan worden gemaakt, mee te nemen in uw analyse. Ik ga ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.	
456	Hierbij geef ik mijn reactie op de Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van een fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat. Noodzaak brug. De gebruikte modellen ter onderbouwing van de noodzaak/wenselijkheid van een brug ter hoogte van de Heycopstraat zijn mijns inziens niet overtuigend. De impact op spreiding van het fietsverkeer vanuit Utrecht West richting station en binnenstad is beperkt. Echter, de impact op Dichterswijk is, als de prognose van 5000-8000 fietsers per dag klopt, enorm. De impact van de aanleg van een brug op de situatie in de wijk is echter niet niet meegewogen in de criteria, noch in de verdere besluitvorming over de aanleg van deze brug. Ik pleit dan ook voor een grondige analyse van de gevolgen van de aanleg van deze brug, op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Dichterswijk alvorens tot besluitvorming wordt overgegaan. Waarbij ook de toename van fietsverkeer in de wijk t.g.v. de aanleg van de bruggen in Rivierenwijk zou moeten worden meegenomen. Te verwachten valt dat fietsers vanuit de Merwedekanaalzone gebruik zullen gaan maken van de route Merwedekade-Heycopstraat-Veilinghaven richting station, wat, los van een fietsbrug bij de Heycopstraat, al zal zorgen voor een toename van het fietsverkeer. En dit fietsverkeer zal samen komen bij de speelgelegenheid aan het Heycopplantsoen.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
456 (vervolg)	Graag vraag ik daarbij aandacht voor de volgende punten: 1. Wat zijn de gevolgen voor de verkeersveiligheid op de Merwedekade en Heycopstraat, rekening houdend met het frequent oversteken van deze straat door spelende kinderen uit Rivierenwijk en Dichterswijk die gebruik maken van de speelgelegenheden en groenvoorziening langs deze straten (Speeltuin De Boog, het Merwedeplantsoen, Heycopplantsoen en Heycopplein)? Het moet veilig blijven voor kinderen om onbegeleid gebruik te maken van deze speelvoorzieningen en buiten te spelen. 2. Wat betekent de aanleg van een fietsverbinding over het Heycopplantsoen voor de bruikbaarheid en veiligheid van de speelgelegenheid op het Heycopplantsoen en het Heycopplein? 3. Hoe wordt de veiligheid van de schoolkinderen van OBS de Kleine Dichter gewaarborgd, vooral in de ochtendspits als kinderen naar school gaan. Ik vraag u op grond van een analyse van deze punten duidelijk in kaart te brengen wat de gevolgen van de aanleg van een fietsbrug voor de inrichting van de wijk zijn. Alvorens te komen tot besluitvorming zou duidelijk moeten zijn tot welke aanpassing van de inrichting van Dichterswijk deze aanleg zal leiden en hoe de fietsbrug en het daarbij behorende fietspad wordt ingepast in de wijk en dan met name het 1 Heycopplantsoen. In de bijeenkomsten tot nog toe werd steeds gesteld dat het gesprek hierover volgt op de besluitvorming. Dat is mijns inziens de omgekeerde wereld. Hoe kan besluitvorming plaatsvinden zonder een goed inzicht in de gevolgen aan beide zijden van het kanaal? Vraag aan u Ik verzoek u, het college en de gemeenteraad, op grond van bovenstaande, om: - een omgevingsvisie op te stellen voor Dichterswijk met daarbij aandacht voor verkeersveiligheid, leefbaarheid, voldoende groen en speelruimte in onze wijk alvorens te komen tot besluitvorming over de aanleg van een nieuwe brug - de wijk en de speelplek voor onze kinderen veilig te houden, zodat Utrechters in de bestaande wijken veilig en leefbaar kunnen blijven wonen - het groen in onze wijk te beschermen en te behouden; - de noodzaak van de brug ter hoogte van de Heycopstraat te heroverwegen door een serieuze studie te doen naar het nut en de noodzaak van een hoofdfietsroute dwars door de Dichterswijk,waarbij de economische en maatschappelijke draagkracht en het negatieve effect van de brug en hoofdfietsroute eerlijk worden onderzocht (de wethouder heeft beloofd motie 159 over te nemen op 7 juli 2016); - de planning van de uitwerking van de brug los te koppelen van de besluitvorming over de bouw in de Merwedekanaalzone en uit te stellen tot na de realisatie van de beoogde fietstunnel en de verbeteringen aan de Balijelaan en andere bestaande fietsroutes en kruispunten, zodat een realistisch beeld van de werkelijke belasting van die routes op te maken is. - De mogelijkheid van een voetgangersbrug, waar eventueel met de fiets aan de hand gebruik kan worden gemaakt, mee te nemen in uw analyse. Ik ga ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
457	Sinds enkele jaren woon ik in Dichterswijk aan de Jekerstraat. Een relatief rustige straat, op het doorgaand verkeer na. De buurt is rustig, ruimtelijk (brede straten, her en der stroken groen), dichtbij water (het Merwedekanaal), dichtbij OV (CS en Vaartse Rijn) en met voorzieningen in de buurt (basisschool, BSO, kdv). Op basis van voorgaande kenmerken zou ik de buurt kortweg omschrijven als een buurt met een hoge mate aan leefbaarheid en kwaliteit. Kortom, precies wat je wil als je met een jong gezin ondanks de kleinere huizen toch besluit om in de stad Utrecht te blijven. Omdat bovenstaande kenmerken van de buurt mij erg lief zijn heb ik besloten om deze inspraak te schrijven. Ik vrees namelijk dat door alle ontwikkelingen, waaronder de fietsbrug, onze buurt achteruit zal gaan in leefbaarheid en kwaliteit. Ter verduidelijking: wanneer ik in deze inspraak spreek over 'Dichterswijk' doel ik niet op de gehele Dichterswijk, maar doel ik op de buurt tussen Van Zijstweg – Croeselaan – Balijelaan – Merwedekanaal en ga ik hier en daar meer specifiek in op de situatie rondom Heycopplantsoen – Heycopstraat - Jekerstraat. Hieronder schets ik mijn bezwaren en mijn vragen. Op basis van deze bezwaren en openstaande vragen trek ik als conclusie dat de fietsbrug niet zal moeten worden aangelegd. En wil ik de gemeenteraad dan ook verzoeken om dit voornemen te schrappen uit de plannen. Daarnaast uit ik mijn zorg over de (toename van de) huidige parkeeroverlast en verkeersoverlast in de buurt Heycopstraat-Croeselaan-Balijelaan-Merwedekanaal (het buurtje rondom de Jekerstraat). Ik wil de gemeenteraad verzoeken nog voordat de ontwikkelingen starten de volgende zaken te besluiten: a. Het parkeervergunningenstelsel in te voeren in het deel Dichterwijk waarin de Heycopstraat is gelegen, zodat er een einde komt aan de parkeeroverlast en verkeersonveiligheid die ermee gepaard gaat dat er mensen in de wijk rijden die er onbekend zijn; b. De Jekerstraat af te sluiten ter hoogte van het Heycopplantsoen (dus voor de deur van de vier nieuwbouwwoningen die uitkijken op het plantsoen) zodat er geen doorgaand verkeer 2 meer de wijk in kan, er een klein beetje groen bij komt, en het voor fietsers en wandelaars veel veiliger wordt, passender bij de visie op de Merwedekanaalzone. Bovenstaande maatregelen dienen mijns inziens sowieso genomen te worden om de leefbaarheid en kwaliteit in de buurt te waarborgen, naast het ontwikkelen van de gehele Merwedekanaalzone en de overige ontwikkelingen die nog moeten plaatsvinden. Want gezond stedelijk leven moet uitgangspunt zijn voor de gehele stad Utrecht en niet alleen voor de nieuwe wijk op Merwedekanaalzone. Graag ontvang ik van de gemeente antwoord op mijn onderstaande vragen die genummerd zijn van 1 tot en met 40; ingedeeld in verschillende hoofdstukken. 1. Afwenteling op Dichterswijk De fietsbrug staat (helaas) niet op zichzelf. Het is een klein voorbeeld van een reeks aan veel grotere ontwikkelingen waarvan de impact op Dichterswijk niet, of niet voldoende, in beeld is gebracht en niet of niet voldoende is besproken met de bewoners van Dichterswijk. De ontwikkelingen waar ik op doel zijn: I. Nieuwbouw Wilhelminawerf (nu actief) II. Nieuwbouw Defensieterrein III. Nieuwbouw terrein soepfabriek (Heycopstraat) IV. Aanpassing en aanleg busbaan Van Zijstweg V. Nieuwbouw Kruisvaart VI. Nieuwbouw Jaarbeursterrein VII. Nieuwbouw stationsgebied (nu actief) VIII. Aanleg stadswarmteleiding Eneco (gerealiseerd) IX. Het aanleggen van een extra verbinding over het spoor voor fiets en wandelverkeer in de vorm van een tunnel of brug net ten zuiden van de zojuist gerealiseerde fiets- en wandelbrug nabij de Rabobank (in onderzoek)	Zie paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8.3 Dichterswijk. Specifiek antwoord: Er worden veel (detail)vragen gesteld in deze inspraakreactie. Graag is het projectteam Merwedekanaalzone bereid om hier in een persoonlijk (telefonisch) gesprek een nadere toelichting op te geven. De inspreker(s) kunnen via het mailadres: merwedekanaalzone@utrecht.nl het projectteam Merwedekanaalzone bereiken voor een eventuele afspraak.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
457 (vervolg)	Graag wil ik antwoord op de volgende vragen: 1. Wat is de afwenteling die wordt veroorzaakt op Dichterswijk per ontwikkeling? 2. Wat is de afwenteling die wordt veroorzaakt door alle plannen tezamen, in alle verschillende scenario's die in de verschillende plannen worden gebruikt? 3. Wat zijn de mogelijkheden die er dan nog zijn om deze afwenteling tot het minimum te beperken zodat de huidige leefbaarheid en kwaliteit gewaarborgd zijn en blijven? 4. Is het sowieso mogelijk om de huidige leefbaarheid en kwaliteit te waarborgen? 5. Als we het effect/ de afwenteling van de ontwikkelingen willen beoordelen, wat is dan de huidige definitie van leefbaarheid en kwaliteit van Dichterswijk, en hoe maken we dit meetbaar zodat dit kan worden voorspeld in scenario's en kan worden gemonitord wanneer de ontwikkelingen gaande dan wel gereed zijn? 6. Waarom is er in de bijlage 1.2 Nulmeting Rivierenwijk Transwijk voor gekozen om Dichterswijk en Rivierenwijk als 1 te zien? Gezien de ontwikkelingen zoals hierboven 3 beschreven valt te beargumenteren dat Dichterswijk iets heel anders te wachten staat dan Rivierenwijk, aangezien Rivierenwijk alleen Merwedekanaalzone kan verwachten en van de overige ontwikkelingen weinig tot niets zal merken. Meer specifiek over de fietsbrug wil ik graag antwoord op de volgende vragen: 7. Waarom is er nu een bruggenstudie uitgevoerd, waarin opnieuw niet alle ontwikkelingen zijn meegenomen maar alleen die van de Merwedekanaalzone? 8. Waarom is er nu een bruggenstudie uitgevoerd waaruit zou volgen dat de brug noodzakelijk is en wat is dan de noodzaak die wordt gezien voor de bewoners van Dichterswijk in relatie tot alle ontwikkelingen (ipv alleen die van de bewoners van de nieuwe Merwedekanaalzone en de bewoners van west Utrecht? 9. Hoe houdt deze fietsbrug nu verband met de wens om een extra verbinding over het spoor aan te leggen net ten zuiden van de huidige verbinding bij de Rabobank? Welke afwenteling ontstaat daardoor en hoe past dat dan weer in alle ontwikkelingen tezamen? 10. Uit de bruggenstudie blijkt dat het puur het verschuiven van verkeersstromen is, maar dat de knelpunten blijven bestaan (kruising Balijelaan en Van Zijstweg). Die knelpunten worden niet opgelost, en de verkeersonveiligheid zal daar blijven bestaan. De gemeente gebruikt juist als argumentatie dat de verkeersstromen zullen spreiden en dat daarmee die knelpunten zullen verminderen. Maar met de toename van het aantal verkeersbewegingen (door de toename van het aantal inwoners) en doordat de fietsers/wandelaars via de door de gemeente gewenste bruggen altijd weer uitkomen op de twee knelpunten, zullen de bruggen dus niet de oplossing zijn voor die knelpunten. Waarom kiest de gemeente er voor om de miljoenen te willen investeren in bruggen die niet bijdragen aan het oplossen van de knelpunten in plaats van deze miljoenen te investeren in de kruisingen waar die knelpunten nu zijn (kruising Van Zijstweg met Croeselaan, en kruising Balijelaan met Vondellaan/Croeslaan/Rijnlaan)? Wanneer de miljoenen hier worden geïnvesteerd, zullen er saldo meer mensen blij mee worden gemaakt dan wanneer dit alleen in bruggen wordt geïnvesteerd waar slechts een klein deel van de stad gebruik van zal gaan maken. Mijn conclusie is, op basis van het ontbreken van de antwoorden op bovenstaande vragen, dat er onvoldoende informatie is om te kunnen zeggen dat de fietsbrug 'noodzakelijk' is. En dat de gemeente heeft verzuimd om de fietsbrug in het perspectief van alle ontwikkelingen te zetten. Ze presenteert het nu als een op zichzelf staande ontwikkeling tussen Dichterswijk en Merwerdekanaalzone die bij moet dragen aan een fijnmaziger netwerk voor fietsen en wandelen, maar ze heeft verzuimd de effecten dan wel afwenteling op te tellen bij alle andere ontwikkelingen die de buurt voor haar kiezen krijgt.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
457 (vervolg)	2. Het ontbreekt aan een integraal plan voor Dichterswijk Als bewoner van Dichterswijk ontvang ik meerdere malen per jaar berichten van de gemeente over ontwikkelingen en de effecten van de ontwikkelingen. Daarnaast ontvang ik berichten over 'gewone' wijkzaken, zoals parkeren en groen. 4 Voor de plannen benoemd onder 1 (romeinse nummering op pagina 1) zijn stuk voor stuk de juiste procedures doorlopen en hebben we als bewoners kunnen inspreken op de daarvoor aangegeven momenten. Wat er echter ontbreekt en wat echt belangrijk is voor ons als bewoners, is een integraal plan van de effecten op Dichterswijk. Hoe past Dichterswijk nu goed in álle plannen, hoe passen de plannen nu goed bij Dichterswijk. Hoe versterken de plannen elkaar, zitten ze elkaar niet in de weg? Ten aanzien van het parkeren en overlast van doorgaand (hardrijdend) verkeer op de Jekerstraat heb ik al enige tijd ambtelijk contact met de gemeente. Het parkeren zit in een enorme impasse. Op basis van de enquete kan het niet worden doorgevoerd (ca de helft van iedere betrokken straat is tegen, de andere helft voor). Maar alle ontwikkelingen zoals hierboven geschetst op pagina 1 hebben zo veel impact op de buurt Dichterwijk dat veel bewoners zich afvragen wat de effecten zijn van die plannen op deze twee zaken die toch al problemen opleveren. Door de gemeente wordt regelmatig aangegeven dat het er wel een keer van komt en dat er een nieuwe notitie moet worden opgeleverd aan de gemeenteraad die de gemeente ook de mogelijkheid geeft om buiten de resultaten van de enquete om parkeervergunningen in te voeren. De gemeente heeft ook verzuimd de knelpunten op te lossen op de genoemde kruisingen Van Zijstweg/ Croeselaan en kruising Balijelaan/Croeselaan. Enkele suggesties hiervoor zijn: A. Op de kruising Van Zijstweg met Croeselaan moeten fietsers die vanaf Croeselaan komen onnodig twee keer oversteken. Wanneer het fietspad doorgetrokken zou worden voor de Rabobank langs, is dat allemaal niet meer nodig en zitten verschillende verkeerstromen elkaar veel minder in de weg B. In het jaarbeursgebied zou de fietser en wandelaar voorrang moeten hebben. Nu heeft de fietser bijvorobeeld geen voorrang bij het oversteken van de westzijde van de CRoeselaan naar de Rabobrug/ ingang fietssenstalling. Hoe kan dit? Dit past toch totaal niet in de huidige visie van gezond stedelijk leven waarbij je de fiets wilt stimuleren? C. De kruising Balijelaan/ Rijnlaan/ Vondellaan/ Croeselaan inrichten als een leefgebied. Nu de busbaan over de Van Zijstweg gereed is, zal het aantal bussen hier verminderen. Dan is er op deze locatie meer ruimte om een leefgebied gericht op winkelen te organiseren, in plaats van een gebied dat gericht is op verkeer. Kies hier voor een grote rotonde, of verzin een andere oplossing om minder ingewikkelde verkeersstromen te hebben en minder onnodig wachten voor verkeerslichten door langzaam verkeer. Graag ontvang ik van de gemeente antwoord op de volgende vraag: 11. Waarom zijn bovenstaande kruisingen niet opgenomen in de ontwikkelingen, waarom zijn er geen plannen om deze binnenkort aan te pakken? Verder krijg ik bij het lezen van de omgevingsvisie en de effecten hiervan op Dichterswijk de volgende vragen. Ik verzoek de gemeente deze te beantwoorden. 12. Waarom heeft de gemeente geen integraal plan voor Dichterswijk gemaakt? 13. Waarom richt de gemeente zich naast de nieuwe ontwikkelingen niet op de dagelijkse ongemakken in de wijk zoals parkeeroverlast en verkeersoverlast? 14. Wanneer gaat de gemeente de beloofde parkeervergunningen invoeren? 5 15. Is bekend wat de effecten zijn van de ontwikkelingen op de Merwedekanaalzone met extreem lage parkeernorm op de omliggende wijken waar nu gratis geparkeerd wordt? (Even als voorbeeld: er worden nu al woningen op Funda aangeboden in vergunningsgebied waarbij er in de tekst staat dat je in de nabijgelegen Dichterswijk gratis kan parkeren dus dat het niet erg is dat er een wachtlijst is en je dus eigenlijk geen vergunning nodig hebt!).	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
457 (vervolg)	3. Fatsoenlijke besluitvorming De gemeente drukt in mijn beleving een fietsbrug door de besluitvorming zonder een goede afweging te maken. Nog los van de twee bovenstaande punten (wat is nu de te verwachten afwenteling gezien het totaal aan plannen rondom Dichterswijk, en waarom is er geen integrale visie op Dichterswijk?) is het totaal niet duidelijk hoe de fietsbrug zal worden ingepast. Graag ontvang ik van de gemeente antwoord op de volgende vragen: 16. Hoe is de gemeente van plan om een goed besluit te nemen over de fietsbrug bij het ontbreken van allerlei informatie? 17. Hoe kan de gemeente aantonen dat ze de alternatieven voor de fietsbrug voldoende heeft afgewogen? Welke alternatieven waren dat dan? 18. Hoe kan de Utrechtse burger en de Dichterswijker er van op aan dat de keuze voor de fietsbrug de meest optimale is, ook in relatie tot de besteding van onze maatschappelijke middelen? 4. Hoe wordt de brug ingepast in de wijk? En wat zijn de uiteindelijke maatschappelijke kosten en baten? In de gehele analyse ontbreekt een groot deel aan informatie om sowieso een goede afweging te maken en om als bewoner een goede inspraak te kunnen maken. Want wat ontbreekt, en hierop ontvang ik van de gemeente graag antwoord: 19. Wat wordt de functionaliteit van de brug? In de scenario's is bijvoorbeeld een 'wandelbrug' niet meegenomen en die variant kan dus niet worden beoordeeld. Dus wordt het nu een 'wandelbrug', een 'wandel- en fietsbrug', of een wandel- en (snel-)fietsbrug'? 20. De keuze van functionaliteit bepaalt ook hoe deze brug kan worden ingepast. Wat is per scenario de wijze waarop de brug zou moeten aanlanden in Dichterswijk, hoe worden ruimtelijk gezien de verkeersstromen geleid door de gehele buurt naar waar die verkeersstromen dan naar toe moeten? Meer specifiek: a. Hoe gaan deze verkeersstromen het Heycopplantsoen op of langs? b. Hoe gaan deze verkeersstromen de Heycopstraat op? c. Hoe gaan deze verkeersstromen langs de school? En hoe gaan deze stromen met name in de spits langs de school? d. Waar gaan deze verkeersstromen daarna naar toe? En hoe voorkomen we dat ze dan niet opnieuw in de 'fuik' belanden die juist voorkomen zou moeten worden met deze brug? Met andere woorden: hoe kan de gemeente het hard maken dat de knelpunten die nu op de Balijelaan en Van Zijstweg zijn ontstaan (en die 6 groter zullen worden met meer bewoners) significant kleiner worden wanneer er een fietsbrug door Dichterswijk heen gaat? e. Waar wordt het in Dichterswijk onveiliger en hoeveel onveiliger dan? Graag ingaan op de uitgangen bij de (ook nog aan te leggen) parkeergarage(s) en ingaan op de Heycopstraat ter hoogte van de school, en ingaan op de kruising van Heycopstraat met Croeselaan/ Brederoplein, en weegt dit op tegen de winst in veiligheid op de Balijelaan en Van Zijstweg en hoe groot is die winst dan? f. Wat is de ondergrens van ongelukken die de gemeente zichzelf toestaat binnen een buurt als Dichterswijk? 21. Waarom is het rekenmodel gebaseerd op 'gedateerde' basisgegevens van CROW en niet op de verkeersstromen die er nu zijn waar snelfietsers en elektrische scooters een onderdeel van uitmaken? Met andere woorden, waarom zijn deze vormen van transport niet duidelijk meegewogen? 22. In het rekenmodel zitten volgens Goudappel (bron: inspraakavond) 5 subjectieve variabelen en 3 objectieve variabelen. Waarom maakt de gemeente gebruik van een grotendeels subjectief rekenmodel en hoe verantwoord de gemeente dan het te nemen besluit? 23. Hoe verwacht de gemeente dat de burger kan inspreken op de inpassing van de fietsbrug als een groot deel van de nodige informatie om die inspraak te kunnen doen ontbreekt? 24. De gemeente heeft ambtelijk onder meer aangegeven dat de rekenmodellen voor ons bewoners te ingewikkeld zouden zijn en wil ze daarom niet delen. Waarom houdt de gemeente informatie achter met als argument dat wij 'te dom' zijn? Ik verzoek de gemeente dan ook geen besluit te nemen over de fietsbrug voordat bovenstaande vragen zijn beantwoord.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
457 (vervolg)	5. Veiligheid in de buurt Ik woon hier omdat dit één van de weinige buurten in Utrecht is waar alles voor jonge kinderen tot 12 jaar op loopafstand ligt zonder dat er een doorgaande weg hoeft te worden overgestoken. Het is hier bijzonder veilig voor jonge kinderen om alleen naar school te gaan, vanaf een jaar of 6 kan je ze het stukje van 50 a 100 meter al alleen laten lopen. Daarom maak ik mij zorgen over de fietsbrug en de toename in parkerend verkeer (doordat de Merwedekanaalzone autoluw wordt). Graag ontvang ik antwoord van de gemeente op de volgende vragen: 25. Hoe is meegewogen dat er verschillende parkeergarages uitkomen op de route? De uitgangen van de parkeergarages zijn nu al onoverzichtelijk in samenhang met de kruisingen. Hier hebben wij filmpjes van gemaakt en daarop is te zien dat de situaties onoverzichtelijk zijn. 26. Hoe is de toegenomen gemiddelde snelheid (ebikes gaan veel harder dan gewone fietsen) meegenomen in de planvorming en in de rekenmethodes? 27. Wat zijn de effecten van de gemiddeld hogere snelheid van elektrische fietsen op de veiligheid van de bewoners in de buurt? 28. Hoe kan de gemeente aantonen dat de nieuwe situatie net zo veilig is als de bestaande en zo niet, hoe gaat de gemeente hier dan toch voor zorgen? 29. Hoe is in de rekenmodellen een spits meegewogen? Er wordt gesproken over fietsbewegingen per dag, maar hoeveel kunnen wij dan verwachten in de spits? En welke 7 soorten fietsen zitten hier dan bij, wat is de snelheid? Hoe beïnvloed dat de veiligheidssituatie in de buurt, vooral wanneer iedereen zijn kinderen naar school en kdv brengt en haalt? 30. Hoe is meegewogen dat automobilisten via een helling de parkeergarage uitrijden (doen ze met enige snelheid omdat je anders hellingproef hebt, en je ziet vanaf die helling de straat niet goed, dus je hebt onvoldoende overzicht)? 31. Waarom focust de gemeente zich in de integrale planvorming niet op het wegnemen van knelpunten op de huidige kruispunten Balijelaan/ Vondellaan en Van Zijstweg/ Croeselaan? Het is toch iedereen duidelijk dat deze zijn ingericht in een periode waarin de verkeerstromen anders waren dan nu en dat deze aangepast moeten worden om de veiligheid op die kruisingen sowieso te kunnen garanderen? 32. Hoe kan de gemeente hard maken dat de fietsbrug van de Dichterswijk dé maatregel is om die veiligheid op die kruisingen van Balijelaan/ Vondellaan en Van Zijstweg/ Croeselaan te garanderen? Ik verzoek de gemeente geen besluit te nemen over de fietsbrug voordat bovenstaande vragen zijn beantwoord. 6. Groen en speelmogelijkheden In de huidige ontwerpen van de Merwedekanaalzone maak ik mij zorgen over de beschikbaarheid van voldoende groen. Wanneer je de tekeningen van bovenaf bekijkt is er evenveel groen te verdelen in de nieuwe wijken als in de oude wijken, terwijl er veel meer woningen en inwoners moeten komen. Vragen: 33. Waarom heeft de gemeente ervoor gekozen om in de nieuwe wijk vooral stroken groen aan te leggen en geen fatsoenlijk park? 34. Waarom presenteert de gemeente Utrecht de stroken als ‘groen en speelruimte’ terwijl andere gemeenten dit gewoon een poepstrook noemen? 35. Hoe kan de gemeente garanderen dat de verschillende verkeersstromen langs het kanaal elkaar niet in de weg zitten? 36. Hoe kan de gemeente de strook langs het kanaal een park noemen? In de omgevingsvisie is voor mij geen park te zien. 37. Hoe kan de gemeente hardmaken dat de bewoners daar voldoende groen hebben? 38. Hoe heeft de gemeente meegenomen dat wanneer bewoners van de Merwedekanaalzone (naar mijn verwachting) onvoldoende groen hebben, dit gaan zoeken in de oude wijken. In Dichterswijk gaat de hoeveelheid groen ook achteruit door de nieuwe ontwikkelingen. Hoe kan de gemeente onderbouwen dat er in Dichterswijk dan nog voldoende groen is voor spelende kinderen en loslopende honden?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
457 (vervolg)	7. Participatie van de bewoners van Dichterswijk is onvoldoende Bijlage 1.1. Overzicht van de participatie Op pagina 79 wordt benoemd dat er gesprekken zijn gevoerd met bewoners uit Dichterswijk. Het verhaal dat hier staat is in mijn beleving onvolledig. Sinds 2018 heb ik bij de gemeente aangegeven dat we een integrale kijk op onze buurt missen. Directe aanleiding was destijds de verkeersoverlast 8 die werd veroorzaakt door de aanleg van de stadswarmteleiding van Eneco. Hier is ambtelijk wel op gereageerd, maar uiteindelijk (nu is het maart 2020) is er niets meer met onze verzoeken gedaan. Ieder volgend contact dat ik met de gemeente heb gehad over onze wijk of de Merwedekanaalzone heb ik verzocht om ons te benaderen met een integrale aanpak. Daar is tot nu toe niet op gereageerd. In deze bijlage 1.1 wordt beschreven dat er gesprekken zijn gevoerd en dat wij zijn geïnformeerd. Dat is inderdaad juist. Maar dit is wel het meest minimale en is wat mij betreft geen ‘participatie’ maar ‘informeren’. Dat zijn voor mij twee verschillenden begrippen. Ook staat op pagina 79, in deze paragraaf, dat er een begeleidingsgroep is gestart voor Aanpak Rivierenwijk en Transwijk. Maar dit omvat NIET Dichterswijk. De avonden in November in Kanaal30 waren georganiseerd om ons te informeren. Wat daar miste was een blik op Dichterswijk. Al bij binnenkomst was mij duidelijk dat de gemeente zich alleen richt op Rivierenwijk en Transwijk. Dichterswijk was gewoon vergeten! Er hing nergens een plattegrond of een plan voor Dichterswijk. Op mijn vragen waarom kon de ambtelijke vertegenwoordiging toen geen antwoord geven. Vragen: 39. Waarom heeft Dichterswijk niet speciale aandacht gekregen terwijl daar gezien alle ontwikkelingen toch echt alle aanleiding voor is? Er is pas een omgevingsmanager aangesteld na veel aangeven vanuit de buurt, bijna een jaar nadat ik er achter kwam dat die er wel was voor Rivierenwijk. 40. Waarom besluit de gemeente niet tot het ontwikkelen van een ‘gebiedsplan Dichterswijk’ waar de bewoners inspraak in hebben zodat kan worden voldaan aan de toegezegde samenwerking? 8. Tot slot Ik verzoek de gemeente geen besluit te nemen voordat bovenstaande vragen naar tevredenheid zijn beantwoord. Ik verzoek u deze inspraakreactie integraal aan de gemeenteraad kenbaar te maken en te verwerken als inspraakreactie. Hierbij geef ik ook aan dat ik deze inspraak doe op persoonlijke titel en aanvullend op de inspraak die ik gezamenlijk met andere buurtbewoners heb gedaan vanuit de actiegroep RedhetHeycopplantsoen/ DichterswijkinGevaar.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
458	Hierbij stuur wij u onze reactie op de in januari 2020 verschenen Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage ten aanzien van de aanleg van fietsbruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat. MER. De recente MER gaat uit van 6000 extra woningen in de drie deelgebieden, waarvan 4000 gepland staan in deelgebied 5, naast de bestaande MAX, PAX en LUX. De Bruggenstudie is echter gebaseerd op de bouw van 10.000 extra woningen in de drie deelgebieden. De studie berekent op grond van 10.000 woningen de noodzaak van 5 extra bruggen in de deelgebieden 4, 5 en 6, waaronder 2 extra in deelgebied 5. Hoe verklaart u het feit dat er niet wordt uitgegaan van het aantal woningen in de nu gepresenteerde MER? Wij realiseren ons dat er woningen nodig zijn in Utrecht maar waarom zo veel op deze beperkte ruimte? Onderbouwing en cijfers Nergens in de gepresenteerde rapporten is een onderbouwing noch daarbij horende cijfers te vinden voor de advisering van de 2 extra bruggen in deelgebied 5. Hetzelfde geldt voor de extra bruggen in deelgebied 4 en 6. De adviezen zijn gebaseerd op aannames voor verkeersbewegingen (waaronder fietsbewegingen) anno 2030. Waarop zijn die aannames gebaseerd? Op 6000 of op 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone, zie het punt hiervoor? Hoe kunnen het college en de gemeenteraadsleden op grond van slechts aannames een verantwoord besluit nemen? Aannames van ruim 14.000 fietsers per dag over de Balijebrug en 17.000 over de Socratesbrug in 2030 worden in de rapportage bestempeld als niet wenselijk. Overigens is nergens te vinden dat de bestaande bruggen deze getallen niet aankunnen. In het plan wordt gekozen voor een vermindering naar ruim 4.500 fietsers over de Balijebrug en 9.000 over de Socratesbrug. Het verschil wordt ondervangen door 8000 fietsbewegingendoor de Waalstraat te laten gaan en 5400 door de Zijldiepstraat via de geplande extra bruggen. Overigens is de verwachting dat al die fietsers richting station en centrum de kortste route zullen nemen en dat de bruggen ongebruikt zullen blijven. Effecten De effecten op de leefbaarheid in Rivierenwijk van de twee extra bruggen in deelgebied 5 worden nergens genoemd in de rapportage. Een goed functionerende wijk, waar mensen prettig wonen, wordt opgeofferd aan een nieuw te bouwen wijk aan de overkant. Stadsbelang gaat blijkbaar boven wijkbelang. Een aantal woonbootbewoners moet weg voor de bruggen. Alle bewoners – maar met name de woonbootbewoners - gaan last ondervinden van de hoogbouw en van het verkeer over de extra bruggen. Dat er geen draagvlak in Rivierenwijk is duidelijk. Er werden wethouder Diepeveen in 2019 2000 handtekeningen tegen de extra bruggen aangeboden. Rivierenwijkers stuurden vele mails aan gemeenteraadsleden, plakten vele gele briefjes en lieten zich horen opvoorlichtingsavonden. Daarnaast voerden ze actie. Waalstraat De geplande extra brug in de Waalstraat zal leiden tot een enorme extra druk op de nu al zwaarbelaste straat. Het is de in- en uitvoegende straat voor het autoverkeer naar en uit de wijk. Iedere morgen en middag is er sprake van een enorme drukte bij de Gertrudisschool op de hoek van de Waalstraat en het Merwedeplantsoen. De van buiten de wijk komende parkerende auto's bezetten de smalle straat, De rotonde met de Rijnlaan leidt nu al tot levensgevaarlijke situaties. Daar worden in de toekomst nog 8000 fietsers (scooters incluis) aan toegevoegd. Een fietsstraat zal deze zware belasting geenszins oplossen. Hoe gaat de Waalstraat er uitzien in de toekomst?	Zie de paragrafen: 2.4 Milieueffectrapportage (planMER), 2.5 Mobiliteit, 2.6 Bruggen, 2.7 Bruggen: kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, 2.8 Bruggen: Impact op de omgeving, 2.9 Parkeren, 2.10.4 Openbare ruimte.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
458 (vervolg)	Zijldiepstraat De Zijldiepstraat bezit een knik, komt uit op de Hunzestraat en gaat vandaar naar de Rijnlaan. De straat is smal met aan beide zijden geparkeerde auto's en verkeer in twee richtingen, je kunt er als fietser nu al bijna niet doorheen. Wat hebben de geplande fietsers over de extra brug hier bovendien te zoeken? Waar willen ze heen?Hoe moeten bovengenoemde straten deze stroom, die in omvang even groot is als de stroom op de bestaande bruggen, veilig verwerken? Rijnlaan De nu al drukke Rijnlaan zal met de toename van autoverkeer (ook met een parkeernorm van 0,3 komen er heel veel extra auto's bij) alleen nog maar drukker worden. Waar moeten al die fietsers die in uw visie over de Rijnlaan moeten blijven? Oplossingen voor deze knelpunten zijn niet terug te vinden in de stukken, behalve in wat vage termen als 'het fietsvriendelijker maken van straten'. Fijnmazig fietsnetwerk In het verleden was het argument voor de geplande extra bruggen dat de nieuwe wijk Merwede op die manier ontsloten moest worden. De laatste maanden lijkt er een ander argument te zijn voor de extra bruggen. Niet de ontsluiting van de nieuwe wijk maar het beoogde fijnmazige fietsnetwerk is de reden om extra bruggen te bouwen. Recreatief fietsen door de Rivierenwijk, ten koste van het woongenot van bewoners? Recreatief door dat kleine stukje groen aan onze kant van het Merwedekanaal en dat kleine stukje groen aan de andere kant? Waar straks in de visie van de gemeente de bewoners van 10.000 woningen gebruik van gaan maken? Je kunt het dat kleine stukje groen in de Merwedekanaalzone wel een park noemen maar daarmee is het dat nog niet. Groene gevels en groene daken komen er lezen wij, het lijkt ook vrijwel onmogelijk dat er voor meer groen nog plaats is. Afstand tussen de bruggen De bruggen in de Heycopstaat, de Balijebrug en de brug in de Waalstraat beslaan 600 meter: 200 meter per brug. Dat is veel minder dan de 300 tot 500 meter afstand tussen twee bruggen die door het CROW wordt geadviseerd. Wat is de noodzaak van 7 bruggen over 1.7 km, Hoe verhoudt zich dat tot de CROW richtlijn? Bestaande fietsroutes. De Kanaalweg aan de overkant van het Merwedekanaal is een al bestaande, veilige, zeer snelle fietsroute naar het Centraal Station. Men kan via de Balijebrug naar Station Vaartsche Rijn en verder doorsteken. Vijf extra bruggen, die moeten aanlanden op de Kanaalweg, zullen de organisch ontstane snelle fietsroute doorkruisen en minder veilig maken. Dit betekent geen verbetering van het fietsroutenetwerk maar een verslechtering door optredende knelpunten. Waarom wordt een bestaande snelle fietsroute aangetast? Hoe gaat u de door de aanlanding van de extra bruggen ontstane knelpunten voorkómen dan wel oplossen? Er is een voor fietsverkeer uit Nieuwegein organisch ontstaan paadje om de Balijebrug op te rijden. Er blijken mogelijkheden om de Balijebrug makkelijker toegankelijker te maken te bestaan. Verder wordt de lus op dit moment gewoon benut. De brug van Kanaleneiland naar Papendorp (Prins Clausbrug) heeft de afgelopen jaren een lus gekregen zodat fietsers ook op die manier de weg langs het water kunnen bereiken. Waarom is de lus bij de Balijebrug een probleem terwijl er onlangs van hetzelfde principe nog gebruik is gemaakt? Waarom wordt een makkelijkere opgang aan beide kanten van de Balijebrug niet onderzocht?	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
458 (vervolg)	Toegankelijkheid van onze wijk Zoals ook uit het MER-advies wel blijkt is het onmogelijk om zoveel nieuwe woningen te bouwen zonder consequenties voor het autoverkeer. Het verkeer op de wegen in en uit onze wijk staat nu al vast en dat gaat er met het beoogde aantal huizen zeker niet beter op worden. Zelfs met een volstrekt onrealistische parkeernorm van 0,3 komt er een grote hoeveelheid auto's bij. Er wordt heel veel geschreven over sturing van het verkeer om het allemaal in goede banen te leiden, maar te veel auto's blijven te veel auto's, welke kant je ze ook uit stuurt. Niet iedereen kan met de fiets of de trein, veel mensen hebben de auto nodig om hun werk te bereiken of om hun werk te doen. Wat die parkeernorm betreft: er staan ontzettend veel verwachtingen in deze stukken over het autobezit maar heel weinig concrete uitwerking en het lijkt er op dat er heel veel aan particulier initiatief wordt overgelaten. Daar kun je geen huizen op bouwen. Wij pleiten met nadruk bij u, het college en de gemeenteraadsleden, voor niet meer dan het volgens het MER-advies mogelijke aantal woningen en géén extra bruggen in de Waalstraat en de Zijldiepstraat op grond van hierboven benoemde argumenten. Ervan uitgaande dat onze vragen beantwoord worden en dat u ons op de hoogte houdt van het verdere verloop van de procedure	
458a	Deze inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 458. Voor de inhoud verwijzen wij u naar deze inspraakreactie.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 458.
459	Utrecht kiest voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. Utrecht zet in op lopen, fietsen en goed openbaar vervoer in de Merwedekanaalzone. De uitgangspunten van verdichting en milieuvriendelijkheid onderschrijf ik in principe van harte, echter een uitvoeringsdeel niet. Ik wil u dringend vragen om af te zien van het plan fietsbrug over het Merwedekanaal ter hoogte van de Heycopstraat. Hiervoor geef ik u de volgende argumenten: Uit de stukken nieuwbouwplannen en toekomstige bewoners is de noodzaak voor de fietsbrug voor mij niet evident. De bestaande bruggen vormen geen knelpunt voor de groei en bij de Mandelabrug vinden sowieso aanpassen plaats, zodat ook aldaar nog erop ingespeeld kan worden. De belangrijkste routes zullen richting Centraal Station en richting Vaartsche Rijn/Uithof zijn, zodat uiteindelijk twee straten verder het verkeer door onze wijk toch weer bij dezelfde routes via Mandelabrug en Balijebrug samenkomen. De afstand tussen Balijebrug en Mandelabrug is bovendien dusdanig klein dat er onmogelijk een noodzaak kan zijn om daar per se tussenin ook nog een brug te willen. De nieuwe brug zal ook uitnodigend werken als alternatieve route om naar winkelcentrum Kanaleneiland of naar Papendorp te gaan, wat nog eens voor extra druk in tegengestelde richting zorgt van mensen die tot nu toe altijd gewend zijn een andere route te nemen. De impact van de fietsbrug op onze bestaande wijk lijkt onvoldoende te zijn meegenomen in de criteria. De drukte langs het speelveld en eventueel bij de scholen in de Heycopstraat (waar het juist in de spits toch al zeer druk is) gaat ten koste van woon- en speelgenot, geeft onveilige situaties en geeft zonder meer overlast voor de mensen uit de wijk zelf, die op deze routes aangewezen zijn. Bovendien komen aan de Heycopstraat zelf ook nog extra woningen, dus het zal al drukker worden.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.3 Dichterswijk, 2.10 Stedenbouwkundig plan Merwede.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
459 (vervolg)	Behalve toenemend fietsverkeer (gezien de huidige trend vooral in de vorm van snelle elektrische fietsen) zullen bewoners en zeker bezoekers van de nieuwe autoluwe wijk proberen om in de Dichterswijk te parkeren en via de brug de nieuwe wijk in te gaan, terwijl het toch altijd al zeer vol is met auto's. De brug maakt de omgeving van het kinderspeelveld tot een potentiële hanglocatie voor jongeren en een potentiële basis voor de drugshandel in de wijk vanwege de uitstekende verspreidingsmogelijkheden in diverse richtingen. Volgens de stukken zullen 5.000 fietsers of meer de fietsbrug per etmaal gebruiken. Het CROW en de gemeente geeft aan dat hiervoor een hoofdfietsroute van 6 meter breed asfalt wordt aangelegd. Daarboven op wordt in de stukken gesproken over een eventuele toekomstige tunnel onder het spoor tussen het Ringpark Dichterswijk en de Binnenstad, ter hoogte van de Nicolaas Beetstraat. Als deze tunnel er in de toekomst daadwerkelijk komt, zullen er nog veel meer (snelle) fietsers (en brommers/ scooters) door onze wijk gaan rijden via de nieuwe brug. Los van de nog grotere onveiligheid die dan ontstaat, gaat dit nog verder ten koste van de groene wandelverbinding tussen het Ringpark, het Heycopplantsoen en het Merwedeplantsoen. En behalve voor dagelijks spitsverkeer zoals boven aangegeven, wordt de route hierdoor ook gebruikt voor uitgaansverkeer van en naar de binnenstad, zodat de overlast niet alleen tot overdag wordt beperkt maar ook 's avonds en zelfs 's nachts zal plaatsvinden. De bestaande bruggen liggen slechts ca 1 km uit elkaar. Vanuit het hart van de nieuwe wijk is het dus maximaal zo'n 5-600 meter naar een van deze bruggen, hetgeen zo'n 2 minuten fietsen betreft. Ook vanuit dat oogmerk is een extra brug door het midden totaal overbodig, zeker wanneer iedereen daarna toch weer naar links of rechts moet. Het geld kan veel beter ingezet worden om te zorgen dat de routes Balijebrug en Mandelabrug blijven voldoen aan de verwachte groei, zodat het verkeer rondom een rustige bestaande woonwijk wordt geleid in plaats van daar dwars doorheen. De plannen voor de nieuwe wijk laten een veel grotere verdichting en veel meer hoogbouw zien (een overdreven en risicovolle grote verdichting als u het mij vraagt) dan in de voorlopige plannen aangegeven was toen ik zelf in de Dichterswijk kwam wonen. Dat baart mij uiteraard zorgen voor mijn woongenot ("rustig wonen langs het Merwedekanaal", zei de advertentie destijds), maar meer dan dat ben ik bezorgd over de negatieve invloed die de nieuwe brug op de leefbaarheid en veiligheid in Dichterswijk zelf zal hebben. Tot slot: ik heb ook reacties van woonbootbewoners en roeiverenigingen gelezen en deel hun bezwaren. Ik hoop dat de gemeenteraad vanwege de vele bezwaren het probleem ook inziet en tot besluit komt dat de financiële middelen beter op andere wijze ingezet kunnen worden dan aan onnodige en vooral overlastgevende bruggen bij het Heycopplantsoen én meer zuidelijk over het Merwedekanaal.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
460	Hierbij wil ik graag namens mijn gezin reageren op de omgevingsvisie Merwedekanaalzone. Wij zijn woonachtig aan de Zeeltstraat in Hoograven, onze achtertuin grenst aan het Hamersplantsoen. Onze kinderen van 5 en 7 jaar maken, net als vele kinderen en jongeren uit de buurt, veel gebruik van dit plantsoen zelfs op een natte dag als vandaag. Zie hiervoor de bijgevoegde foto ter illustratie. Ik begrijp dat er de komende jaren nieuwe woningen en fietsverbindingen in Utrecht zullen komen. Echter wil ik de gemeente vragen om met het aanleggen van nieuwe, ingrijpende constructies als bruggen spaarzaam te zijn en bij de inpassing rekening te houden met de bestaande wijken en huidige functies. De normen als veiligheid, duurzaamheid en mobiliteit die voor de nieuwe wijk gehanteerd worden in de plannen, moeten ook gelden voor de bestaande wijken. Vindt u ook niet?	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.5 Hoograven. Specifiek antwoord: De gemeentelijke normen over veiligheid, duurzaamheid en mobiliteit gelden vanzelfsprekend ook voor de bestaande wijken. Ook daar kijken we hoe we daar stappen kunnen zetten binnen de mogelijkheden die daar liggen. Zo is de gemeente bijvoorbeeld ook aan het onderzoeken hoe deelmobiliteit verder uit kan worden gerold over de stad. Ook verduurzaming van de bestaande huizen is een belangrijk speerpunt.
461	Hierbij stuur ik u mijn reactie op de in januari 2020 verschenen Omgevingsvisie deel 2, het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan Merwede en de aanvulling op de Milieu Effect Rapportage. De komende 10 jaar zal de Merwedekanaalzone een enorme transformatie ondergaan. Ik ben woonachtig in één van de omliggende wijken en wil graag commentaar geven op de plannen. De geplande groei van Utrecht naar 425.000 Utrechters, een toename van 22.5 procent is enorm. Zelfs onze hoofdstad Amsterdam groeit minder hard met 20%. In Rotterdam en Den Haag stijgt het aantal inwoners met 15 procent. Ik ga ervan uit dat deze gigantische groei niet in één dag besloten is, ook bij eerste paal van Leidsche Rijn 20 jaar geleden zal er bekend zijn geweest dat er een flinke groei gemaakt zal worden. Nieuw ontwikkelde wijken in Utrecht sinds 11 jaar In nieuwe wijken zoals bijv. Het zand West in Leidsche Rijn wordt er in 11 jaar tijd verspreidt en rustig bijgebouwd. In Het zand West staan in totaal 2247 woningen (6000 bewoners) en dit is over 11 jaar gespreid gebouwd (zie afbeelding, WistUdata). Deze nieuwe bewoners (4x minder woningen dan de geplande 10.000 van Merwedekanaalzone) van het zand West in Leidsche Rijn zijn verspreidt over een gebied dat in hectare nog groter is als het gebied Merwedekanaalzone. (zie kaart). Aantal (10.000+) woningen: Zonder enige onderbouwing (enige onderbouwing van de wethouder is ‘tsja er moet nou eenmaal gebouwd worden’) wordt er gepland op een klein stuk grond 10.000 woningen te realiseren. Er zijn genoeg andere plekken om de stad heen waar gebouwd kan worden, maar de gemeente heeft het idee alle Utrechtse woningzoekers versneld binnenstedelijk te willen stapelen/proppen. Oplossing: Bouw langzamer, verspreid en bekijk wat de effecten zijn op de omliggende buurten. Begin met bouwen tot max 6.000 woningen over alle deelgebieden (4,5,6) in totaal. Mobiliteit: Recente cijfers geven aan dat er in de stad Utrecht geen daling is in autobezit en ondanks de nieuwste ontwikkelingen omtrent elektrische auto’s heeft de gemeente besloten geen tot weinig parkeerplekken te realiseren. “Zeven van de tien Utrechters (69%) beschikken binnen hun huishouden over een auto, 4% heeft een elektrische auto. Ten opzichte van 2013 (66%) is het autobezit onder Utrechters licht gestegen.” Alternatieve oplossingen zoals bijvoorbeeld een idee om een P&R parkeergarage te realiseren, met een directe afslag van de a12 die meteen de grond induikt (met een metro als toevoeging) wordt niet onderzocht.	Zie de paragrafen: 1.4 Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, Deel 2 de uitwerking , 2.5.2 Innovatieve mobiliteitsstrategie, 2.6 Bruggen, 2.8.4 Rivierenwijk, 2.9.1 Lage parkeernorm, 2.10.1 Woningdichtheid, 2.15 Participatie.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
461 (vervolg)	Stel we gaan van 10.000 woningen uit, zorgt dit volgens de huidige statistieken voor 6800 auto's, waarvan 17% een tweede auto heeft, dus kom je op 8500 benodigde parkeerplekken in totaal. Als je uit gaat van één parkeerplek per 3 woningen, heb je het over 3.333 parkeerplekken. De 8500 benodigde parkeerplekken, min 3333 zorgt voor 5167 auto's in de Merwedekanaalzone die geen parkeerplek kunnen vinden. Oplossing: Begin een onderzoek naar mogelijke innovatieve oplossingen met reële cijfers. Hoe regel je dat deze doelgroep geen auto mag nemen? Zijn er contractuele mogelijkheden? Gevolgen Rivierenwijk Voor de Rivierenwijk en overige omliggende wijken zijn de gevolgen voornamelijk negatief. Er worden te weinig parkeerplekken voor de nieuwe bewoners gerealiseerd, met als resultaat directe invoering betaald parkeren voor de hele wijk. Dit is nu nog maar een klein gedeelte (zie kaart). Naast invoering van betaald parkeren is het maar de vraag of er in de toekomst een parkeerplek vrij is. Als je uit gaat van één parkeerplek per 3 woningen. Zorgt een simpele berekening voor 5167 auto's die bovengronds hun auto parkeren bij Transwijk & Rivierenwijk. Ook gaan er door de bruggen 20.000+ fietsers, e-bikes en scooters door onze (rustige) smalle straatjes op weg naar de binnenstad of het station. Wordt de mogelijkheid van een fietssnelweg langs het kanaal naar de binnenstad nog onderzocht? Voordelen voor Rivierenwijk Tijdens de buurtbijeenkomsten worden door de projectontwikkelaars en wethouder ook voordelen benadrukt. Deze voordelen zijn niet serieus te nemen, toevoeging van horeca (is al aanwezig bij 't Rotsoord) en winkels (wij hebben de Rijnlaan) kun je geen voordelen noemen. Verder hebben wij genoeg scholen in de buurt, kun je bij nabij de Oranjebrug picknicken en/of zonnen op het gras en is meer groen niet nodig, want langs de Merwedekade kun je een mooie wandeling maken. Dorp in een stad Het gevoel wat hier heerst, is een dorp in een stad en daar voel ik mij prettig bij. Het is een rustige wijk, waar de mensen elkaar kennen. Ik kijk bijvoorbeeld elke zondag gezellig voetbal bij de buurman en bij mooi weer zitten de mensen voor het huis. Wat mij betreft mist er niks en als we die ene keer in het jaar iets bijzonders willen doen (zwembad of bioscoop) dan is dit zonder toevoeging van de vele bruggen binnen een straal van enkele kilometers met de fiets te bereiken. Buurtgesprekken, participatie-aanpak & samen stad maken Vanaf de eerste grote bijeenkomsten om de omliggende buurten te informeren (eind 2017) zijn de uitkomsten hetzelfde. Het overgrote deel van de aanwezigen willen minder woningen, minder bruggen en onderzoek naar parkeeroplossingen, bedacht vanuit reële statistieken (0,7 per huishouden). Enig probleem is dat dit niet de uitkomsten zijn wat raadsleden, grondbezitters en projectontwikkelaars willen horen. Daarom wordt dit niet meegenomen bij de verdere ontwikkeling en komen er alleen maar meer woningen en bruggen bij. Naast dat de zorgen, opmerkingen en overige input van bewoners tijdens de bijeenkomsten behendig door de projectontwikkelaars en gemeenteleden aan de kant worden gezet, zijn er ook verschillende werkgroepen, die zich actief bezighouden met de Merwedekanaalzone. De werkgroep vanuit Rivierenwijk genaamd "Houd Rivierenwijk Leefbaar" probeert sinds eind 2017 inspraak te krijgen over deze kwestie. Zij vinden dat er maximaal 6.000 woningen gebouwd mag worden over het hele gebied en eisen geen extra bruggen. Ondanks al deze inspanningen worden in de omgevingsvisie deel 2 gesproken over 10.000 woningen en een enorm aantal bruggen. Oplossing: Actieprogramma "Samen stad maken' geïntroduceerd door D66.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
461 (vervolg)	De buurtbewoners die ik spreek hebben inmiddels geen vertrouwen meer in de inspraak, willen geen brieven schrijven of mailen want de gemeente doet toch wel wat ze zelf wil. Toch heb ik de hoop dat gemeente iets aanpast aan de plannen, want sinds 2019 is het actieprogramma “Samen Stad Maken” aangenomen en ook de nieuwe stad (Merwede) maken wij samen. Het “wij” betekent niet alleen de projectontwikkelaars, grondbezitters en gemeenteraadsleden. Ook de bewoners van Rivierenwijk, Transwijk en Kanaleneiland horen hierbij. Zeker omdat hier de grootste gevolgen zichtbaar zullen zijn. Ik hoop dat onze input toch meegenomen zal worden bij de ontwikkeling van het gebied.	
462	De mail met onze inspraak die wij gisteren hadden willen versturen is om een of andere reden niet verzonden. Toch zou ik graag nog onze bezwaren en zorgen willen delen. Ik doe het nu via deze weg, ook in het vertrouwen dat er vele buurtbewoners zijn die een duidelijke mening hebben ingediend waar ik me achter kan scharen. Wij hebben grote zorgen als er een brug met fietspad langs het hamerplantsoen wordt aangelegd. Onze bezwaren zijn met name deze: Het Hamerplantsoen is de sociale pleisterplaats van de wijk. Kinderen kunnen er zelfstandig naar toe lopen en ouders ontmoeten elkaar, sommige groepen bij zonsondergang. Het is een waardevolle en onmisbare plek in de wijk. Een druk bereden fietspad zou dit alles teniet doen. De Karperstraat is een smalle straat en de huizen hebben geen voortuinen. De doorstroom in de wijk komt in gevaar als de straat een fietsstraat wordt. Bovendien kijken de bewoners in spitstijd uit op een fietssnelweg. Dit vermindert direct het woonplezier en de waarde van onze huizen. Daarnaast voelen we mee met de woonbootbewoners die gedwongen zullen worden te vertrekken. Tot slot zullen de roeiverenigingen en scouting naar verwachting hinder ondervinden van de brug, zij zijn welkom in onze wijk en we zouden ze niet graag zien vertrekken. Wij zijn teleurgesteld over de gang van zaken en onaangenaam verrast dat besluiten al genomen zijn zonder inspraak. Nu rest ons vertrouwen in de gemeentelijke overheid dat ze de bezwaren van een oudere wijk mee laten wegen in de besluitvorming.	Zie paragraaf 2.6.5 Bruggen, paragraaf 2.8.5 Hoograven en paragraaf 2.8 Bruggen: impact op de omgeving
463	Dit is een inspraakreactie van Hoogheemraadschap de Stichtste Rijnlanden. De reactie is opgenomen in hoofdstuk 3 bij de vooroverlegpartners.	Voor de beantwoording van deze inspraakreactie verwijzen we u naar hoodfstuk 3 in de reactienota.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
464	Als bewoner van de Voorsterbeeklaan XXX maak ik hierbij formeel bezwaar tegen de aanleg van de brug ter hoogte van het Heycopplantsoen. Ik heb begrepen uit de gegevens dat deze brug volgens uw gegevens noodzakelijk is maar ik zie de noodzaak hiervan op deze plek volledig voorbij gaan aan een groot aantal bezwaren. 1. De Mandelabrug op korte afstand aan de hoofdfiets route richting station en centrum is de meest voor de hand liggende route voor de fietsers. Een extra brug op ca 200 m afstand maakt het verkeersplan voor de fietsers alleen maar onduidelijker. Daarbij is het fietspad over de kanaalweg nog verder te verbeteren om als eenduidige route richting centrum te fungeren. 2. Aan de Heycopstraat kant, passeert het fietspad eerst een wandelroute langs het kanaal waar veel mensen over wandelen en hun hondje uitlaten. Een kruising met een loop fietsbrug is onveilig 3. Nog geen 10 meter verder ligt een speelveld waar kinderen veelvuldig gebruik van maken met allerlei spelen. Voetbal, hockey en andere spelen waardoor er met de komst van de brug onveilige situaties ontstaan van plots overstekende kinderen die hun voetbal of hockeybal ophalen. 4. Een fietsbrug trekt naast fietsers ook wielrenners, mountainbikers, elektrisch ondersteunende fietsen aan, scooters brommers etc. De snelheid van een groot deel van deze fietspad gebruikers staat haaks op het voor kinderen ingerichte terrein en de wandelaars die over de wandelpaden gaan. 5. Op de kruising Voorsterbeeklaan, Heycopstraat ontstaat een wel heel bijzonder kruispunt. Een uitgang van een parkeergarage onder de bebouwing van de Voorsterbeeklaan waar ca 100 auto's geparkeerd staan die bij het uitrijden nu moeten gaan opletten op wandelaars op het trottoir, fietsers vanaf het kanaal, verkeer dat van links en rechts komt en het tegemoet komende verkeer. Fietsers hebben een relatief hoge snelheid en vanuit de parkeergarage zijn deze niet of te laat te zien. 6. Verder op de Heycopstraat een tweede parkeergarage aan de linkerkant met soortgelijke problemen en toename van verkeersonveilige situaties. 7. Een paar meter verder zit aan de rechterkant een lagere school waar, tijdens het halen en brengen van kindereden er nu al geen doorkomen is. Duidelijk mag zijn dat u daar als gemeente geen verdere verkeersonveilige situatie mag scheppen. 8. Een nog te bouwen nieuwbouwwijk met eveneens een uitrit van een ondergrondse parkeergarage maakt het allen nog maar drukker en gevaarlijker voor alle weggebruikers. Fietsers, die zich , normaliter, nergens iets van aan trekken moeten hier dan ook nog tussen door, zonder hun snelheid aan te passen, met alle risico's van dien. 9. Groene zone en woonbeleving. Het Heycoppark en het Merwedeplantsoen vormen een unieke groene rustige zone. Het verhoogt het woongenot voor ons en onze buren om er te wandelen en te recreeren. Door deze brug die deze zone nodeloos doorkruist wordt het woongenot van een groot aantal van uw huidige plaatsgenoten verminderd. Graag ontvang ik een bevestiging van de ontvangst van mijn bezwaar en een inhoudelijke terugkoppeling. Inzicht in welke partijen dit plan steunen respectievelijk niet steunen. Welke de verantwoordelijke wethouder is.	Zie de paragrafen: 2.6 Bruggen, 2.8.3 Dichterswijk.
465	Dit is een inspraakreactie van Hoogheemraadschap de Stichtste Rijnlanden: deze is dubbel ingevoerd. De reactie is opgenomen in hoofdstuk 3 bij de vooroverlegpartners.	Voor de beantwoording van deze inspraakreactie verwijzen we u naar hoodfstuk 3 in de reactienota.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
466	Urban Interest heeft kennisgenomen van het door burgemeester en wethouders van Utrecht met ingang van 30 januari 2020 voor zes weken ter inzage gelegde ontwerp Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 d.d. 17 december 2019 (de Omgevingsvisie), het ontwerp Aanvulling planMER d.d. 17 december 2019 (de Aanvulling planMER) en het Voorlopig ontwerp stedenbouwkundig plan Merwede (het VOSP) inclusief het daarbij behorende Beeldkwaliteitsplan Merwede d.d. 9 januari 2020 en bijbehorende stukken (de Omgevingsvisie, de Aanvulling planMER en het VOSP worden hierna tezamen aangeduid als: de Stukken). Gedurende de terinzagelegging kan een ieder inspraakreactien over de Stukken naar voren brengen. Urban Interest kan zich niet vinden in de inhoud van de Stukken voor zover deze ziet op de voorgenomen ontwikkeling van detailhandel in de Merwedekanaalzone. Om deze reden wil zij inspraakreactien tegen de Stukken naar voren brengen. In overleg met de heer M. Haak, projectmanager bij de gemeente Utrecht, is afgesproken dat Urban Interest ondanks het eindigen van de inspraakreactientermijn alsnog een inspraakreactie kan indienen. I. INLEIDING 1 Urban Interest is eigenaar van en verhuurt winkels en winkelcentra (kantoren en woningen) in heel Nederland en investeert gericht in kwaliteitsverbetering van bestaande winkelpanden en winkelcentra en overig vastgoed. Daarmee voldoet zij aan de vraag van haar huurders en hun klanten. 2 Urban Interest heeft onder meer Winkelcentrum NOVA (inclusief de bovengelegen woningen, kantoorruimte, en parkeergarage) in de Utrechtse wijk Kanaleneiland in eigendom.1 Urban Interest heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in herontwikkeling, modernisering en upgrading van Winkelcentrum NOVA en de bijbehorende parkeerfaciliteiten. De volledige uitstraling van het winkelcentrum heeft een uitgebreide facelift en renovatie ondergaan om het een warme en uitnodigende uitstraling te geven. Met deze grote investering van Urban Interest zijn aanzienlijke financiële middelen gemoeid. 3 De Omgevingsvisie voorziet onder meer in een toevoeging van (i) 3.750 tot 6.850 m2 BVO aan detailhandel in dagelijkse goederen en (ii) 1.250 tot 1.900 m2 BVO aan detailhandel in niet-dagelijkse goederen. 2 Dit komt neer op een toevoeging van in totaal 5.000 tot 8.750 m2 BVO detailhandel.3 4 Het belangrijkste pijnpunt van Urban Interest is gelegen in de significante toename van het aantal m2 BVO detailhandel die volgens de Stukken in de Merwedekanaalzone wordt voorzien. Zoals Urban Interest hierna zal toelichten, vreest zij dat hierdoor een overaanbod aan detailhandel ontstaat, waardoor de verhuurbaarheid van haar (winkel)panden wordt aangetast. inspraakreactie 5 Volgens de Omgevingsvisie zullen naar verwachting 10.000 tot 20.000 nieuwe bewoners in de Merwedekanaalzone komen te wonen. De Omgevingsvisie koppelt daaraan - in ieder geval ten aanzien van detailhandel in dagelijkse goederen - het uitgangspunt dat ‘eigen draagvlak’ ontwikkeld zou moeten worden in de Merwedekanaalzone. 6 Het is Urban Interest op grond van de Omgevingsvisie niet duidelijk wat precies met de ontwikkeling van dit ‘eigen draagvlak’ wordt bedoeld. 7 Voor zover hiermee wordt bedoeld dat ontwikkeling van detailhandel op locatie in de Merwedekanaalzone vereist zou zijn, ziet Urban Interest niet in waarom de reeds bestaande detailhandel in de Merwedekanaalzone4 en in de nabije omgeving niet in de behoeften van de nieuwe bewoners zou kunnen voorzien.	Zie paragraaf 2.14.1 Detailhandel en horeca. Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
466 (vervolg)	1 Zie: https://www.urbaninterest.nl/panden/winkel -3. Voor meer informatie over Winkelcentrum NOVA zie: http://winkelcentrumnova.nl/. 2 Omgevingsvisie, p. 103. 3 Specifiek ten aanzien van deelgebied 5 van het plangebied van de Merwedekanaalzone ('Merwede') wordt in het VOSP – in lijn met de Omgevingsvisie – gerept over (i) 3.250 tot 3.500 m2 BVO aan detailhandel in dagelijkse goederen; en (ii) 1.075 tot 1.500 m2 BVO aan detailhandel in niet-dagelijkse goederen (VOSP, p. 64). 4 In de Omgevingsvisie wordt aangegeven dat in deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone reeds 6.200 m2 BVO aan 'bestaande retail en werkruimtes' aanwezig is. 8 Dit geldt temeer daar winkelcentra over het algemeen de afgelopen jaren zijn geconfronteerd met een constante daling van bezoekersaantallen. De Corona-crisis zal dit beeld helaas enkel versterken. Daar komt bij dat de detailhandelsvoorzieningen in de omliggende gebieden van de Merwedekanaalzone beschikken over een overcapaciteit. Naast Winkelcentrum NOVA wijst Urban Interest in dit verband onder meer ook op Hart van Hoograven, Woonboulevard Utrecht, Leidsche Rijn Centrum en de detailhandelsvoorzieningen aan het Smaragdplein en de Rijnlaan. 9 Daar komt bij dat de Omgevingsvisie ten aanzien van de toevoeging van detailhandel in niet -dagelijkse goederen expliciet vermeldt dat 'enige bescheidenheid' past aangezien het potentieel dun is, de mogelijkheden beperkt zijn en er sterke alternatieven op korte afstand zijn, te weten het centrum van Utrecht, maar ook winkelcentra Kanaleneiland (Winkelcentrum NOVA) en Hart van Hoograven, Woonboulevard Utrecht en Leidsche Rijn Centrum. Er zouden volgens de Omgevingsvisie daaromalleen mogelijkheden voor de ontwikkeling van frequent benodigde artikelen en enkele conceptstores, gerelateerd aan productie/ambacht van de creatieve sector in de Merwedekanaalzone, dienen te worden gecreëerd. De beoogde aanzienlijke uitbreiding van het aantal m2 BVO detailhandel valt echter in het geheel niet te rijmen met dit uitgangspunt. 10 Mede gelet op het voorgaande is Urban Interest van mening dat de beoogde toevoeging van in totaal 5.000 tot 8.750 m2 BVO aan detailhandel in dagelijkse en niet-dagelijkse goederen in de Merwedekanaalzone veel te ruim is voor de behoefte die de (toekomstige) bewoners van de Merwedekanaalzone zullen hebben. Zoals in de Omgevingsvisie terecht wordt opgemerkt, wordt in de nabijgelegen omgeving van de Merwedekanaalzone - waaronder in Winkelcentrum NOVA - namelijk al ruimschoots in de detailhandelsbehoefte van dit deel van stad voorzien. 11 Daarbij merkt Urban Interest op dat zij niet beschikt over het rapport van het door Bureau Stedelijke Planning B.V. verrichte onderzoek naar een haalbare en gewenste programmering van (onder meer) detailhandelsvoorzieningen in de Merwedekanaalzone. 5 Urban Interest heeft het rapport van dit onderzoek niet op het internet kunnen vinden. Zij is daarom niet in staat om de in de Omgevingsvisie veronderstelde detailhandelsbehoefte in de Merwedekanaalzone te verifiëren. 12 Urban Interest merkt bovendien op dat het, in het licht van de PAS-uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State6 over (kort gezegd) stikstofdepositie, nog onzeker is of de Merwedekanaalzone überhaupt nieuwbouwhuisvesting kan bieden aan 10.000 tot 20.000 nieuwe bewoners. 13 Volgens de Omgevingsvisie zijn in de Merwedekanaalzone maximaal 10.000 woningen voorzien in de eindsituatie en op korte termijn 4.000 woningen.7 In de Aanvulling planMER wordt vermeld dat de in het oorspronkelijke planMER uitgevoerde en vastgestelde passende beoordeling in het voorjaar zal 5 Omgevingsvisie, p. 103. 6 AbRvS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603. 7 Omgevingsvisie, p. 59. worden geactualiseerd waarbij gebruik zal worden gemaakt van de nieuwste verkeersgegevens uit het VRU 3.4 en een nieuwe Aerius berekening.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
466 (vervolg)	14 Deze geactualiseerde beoordeling, die nog zal moeten worden toegevoegd aan de Aanvulling planMER, zal weer nieuwe inzichten bieden in de milieueffecten en de toelaatbaarheid van de beoogde nieuwbouw in de Merwedekanaalzone. Dit zal zijn weerslag hebben op het geprognosticeerde aantal nieuwe bewoners in de Merwedekanaalzone en de daarbij behorende behoefte aan (extra) detailhandel. 15 Indien in het licht van het bovenstaande desondanks 5.000 tot 8.750 m2 BVO detailhandel wordt toegevoegd in de Merwedekanaalzone wordt de concurrentiepositie van de huurders van winkelpanden in onder meer Winkelcentrum NOVA op een gelet op het voorgaande onnodige en daardoor onaanvaardbare manier benadeeld, hetgeen tot (meer dan de huidige) leegstand in het winkelcentrum zal leiden. Dit heeft op zijn beurt nadelige gevolgen voor de verhuur(baarheid) van het winkelruimte door Urban Interest. De recente investeringen die Urban Interest heeft gedaan om het winkelcentrum weer aantrekkelijk te maken voor bezoekers zouden daardoor weer teniet worden gedaan. 16 Gezien het voorgaande zal het realiseren van de voorgenomen mate van detailhandelsvoorzieningen in de Merwedekanaalzone bovendien zorgen voor een onevenwichtige spreiding van winkels, hetgeen in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Urban Interest zal zich hier – al dan niet in samenwerking met andere par tijen die hiervan de negatieve consequenties zullen ondervinden - blijvend tegen verzetten. 17 Het voorgaande laat onverlet dat Urban Interest niet principieel tegen iedere vorm van detailhandelsvoorzieningen in de Merwedekanaalzone is. De schaalgrootte zal echter veel kleiner moeten zijn en faciliterend dienen te zijn aan de omliggende woonfuncties (zoals een gemakswinkel/ stadswinkel van maximaal 500 m2 BVO). De hoeveelheid detailhandelsvoorzieningen in de Merwedekanaalzone kan daarmee beperkt blijven tot circa 750 m2 BVO. I. AFRONDING 18 Gelet op het voorgaande verzoekt Urban Interest de raad van de gemeente Utrecht om de Stukken niet, althans met inachtneming van deze inspraakreactie vast te stellen. Zij verzoekt de raad daarbij in elk geval acht te slaan op de reeds bestaande overcapaciteit van de detailhandelsvoorzieningen in de nabijgelegen gebieden en de wijze waarop middels dit potentieel reeds in de behoeften van de nieuwe bewoners van de Merwedekanaalzone kan worden voorzien. Zodoende zal de concurrentiepositie van thans in de omgeving gevestigde winkeliers niet onnodig worden benadeeld en zal door handhaving van de huidige evenwichtige spreiding van winkels in de regio ook de goede ruimtelijke ordening worden gediend. 19 Urban Interest staat op zich positief ten opzichte van de realisatie van de Merwedekanaalzone tot hoog stedelijk woongebied. Zij is in dit verband graag bereid om met de gemeente Utrecht van gedachten te wisselen over de wijze van beperking van het aantal vierkante meter detailhandelsvoorzieningen in het gebied en de invulling van onderschikte detailhandelsvoorzieningen in de Merwedekanaalzone die complementair zijn aan de reeds bestaande detailhandelsclusters in de nabije omgeving (zoals Winkelcentrum NOVA). 20 Mocht de gemeenteraad echter onverkort doorgaan met het faciliteren van de ongewenste en overbodige, grote toevoeging van detailhandelsvoorzieningen in de planvorming voor de Merwedekanaalzone, dan zal Urban Interest zich helaas genoodzaakt zien om zich actief te verzetten tegen de planologische besluitvorming voor (de relevante delen van) de Merwedekanaalzone.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
467	Zoals u wellicht gehoord heeft zullen de bruggen in deelgebied 6 van deMerwedekanaalzone grote gevolgen hebben voor de activiteiten van de 4 Utrechtse Zeeverkenners. Wij, bestuur, stafleden en onze leden, maken zich grote zorgen. Kunnen wij straks nog wel roeien, zeilen en spelenop het water? Is er nog ruimte voor waterscouting in Utrecht? Een gezonde stad vraagt om een groot aanbod van diverse activeiten voor bewoners. Het zou bijzonder jammer zijn als waterscouting door deze ontwikkelingen uit de stad zou verdwijnen. Verschraling van het aanbod kan niet een effect zijn van de ontwikkelingen rond de Merwedekanaalzone. Graag zouden wij onze zorgen met u bespreken. En daarbij zouden wij graag de 'inspraakreactien' van onze jeugdleden aan u overhandigen. Graag maken wij hiervoor met u een afspraak. Waterscouting Utrecht Een toelichting op ruim 80 jaar waterscouting in de stad Utrecht Door de vier gezamenlijke waterscoutingverenigingen in Utrecht Voor de gemeente Utrecht December 201 Inhoud 1) Inleiding 2 2) Wat is waterscouting? 3 3) De kracht van waterscouting 4 4) Het bijzondere aan waterscouting in Utrecht 5 5) Toelichting per groep. 6 1. Wilhelminagroep Zeeverkenners. 6 2. Baracuda Zeeverkenners 6 3. Jan Pieterszoon Coengroep 7 4. Tekakwitha Zeeverkenners 8 6) Kengetallen van de vier groepen. 9 7) Impact nieuwe bruggen over het Merwedekanaal 10 1) Inleiding De stad Utrecht kent een lange traditie van waterscouting. In de stad bevinden zich vier gemengde waterscouting/zeeverkennersgroepen die wekelijks gebruik maken van het Merwedekanaal. De groepen hebben een vaargebied op het Merwedekanaal tussen de Socratesbrug en de Liesbosbrug. De groepen hebben samen meer dan driehonderd actieve (jeugd)leden, ruim zeshonderd belanghebbende ouders/verzorgers en bijna 140 stafleden en vrijwilligers De groepen hebben ieder een eigen clubhuis/wachtschip aan het Merwedekanaal van waaruit de activiteiten op het Merwedekanaal worden georganiseerd. Deze locaties liggen tussen de Socratesbrug en de A12 (Figuur 1). De vier groepen groeiden de afgelopen jaren aanzienlijk. Zowel qua leden als in aantallen vrijwilligers. De groepen staan open voor alle kinderen en jeugd tussen 7 en 23 jaar. De meeste leden komen uit Utrecht en directe omgeving. Dit document is opgesteld op advies van XX en XX en van de gemeente Utrecht om de bekendheid van waterscouting bij hun collega's van de gemeente Utrecht te vergroten. De aanleiding hiervoor is dat tot op heden in de plannen voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone geen rekening is gehouden met de zeil- en andere activiteiten op het Merwedekanaal van de vier waterscoutinggroepen. Onbekend maakt onbemind. In dit document geven de vier waterscoutinggroepen gezamenlijk een algemene introductie en een uitleg van wat de kracht is van waterscouting. Daarnaast wordt per groep relevante informatie gegeven over de activiteiten van de vier groepen in Utrecht. Deze informatie verdient het om meegenomen en meegewogen te worden in de besluitvorming rond de Merwedekanaalzone in het algemeen en de aanleg van eventuele nieuwe bruggen (in gebied 6) in het bijzonder. Figuur 1. Locatie waterscouting Utrecht	Specifiek antwoord: De indiener van deze inspraakreactie ontvangt een persoonlijk antwoord. Met de bewoners, bedrijven, gebruikers en initiatieven in het gebied heeft de gemeente persoonlijk contact over specifieke zaken zoals inpassing, bereikbaarheid en bedrijfsvoering.

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
467 (vervolg)	2) Wat is waterscouting? Alle vier de Utrechtse waterscoutingverenigingen kennen vier speltakken: • Een speltak voor kinderen tussen ongeveer 7 en 11 jaar; • Een speltak voor tieners van 11 tot 16 jaar; • Een speltak voor adolescenten van 16 tot 18 jaar; • En een speltak voor jongvolwassenen van en 18 tot 23 jaar. De jongste groep maakt spelenderwijs kennis met waterscouting door af en toe te zeilen, te roeien of te kanoën. De oudere speltakken gaan wekelijks op zaterdag het Merwedekanaal op. Daarnaast gaan de groepen drie tot vier keer per jaar met de zeilboten op kamp. Waterscouts volgen bij het zeilen het landelijke CWO-opleidingsprogramma dat ook door alle zeilscholen gebruikt wordt. De waterscoutinggroepen in Utrecht varen in speciaal voor waterscouting ontwikkelde lelievletten (masthoogte 5.60 meter). Er zijn verschillende regionale en nationale zeilwedstrijden voor lelievletten. Verder is er om de vier jaar het Nationale Waterkamp (NaWaKa), waar de Nederlandse groepen gezamenlijk een zomerkamp hebben (circa 4.500 deelnemers). Ook worden er jaarlijks regionale waterkampen georganiseerd. De vier waterscoutinggroepen gaan dan naar verschillende bestemmingen. Via het Merwedekanaal en de Weerdsluis gaan ze de Vecht op naar de Loosdrechtse plassen of verder via Muiden naar o.a. Elburg. Via de Noordersluis wordt gevaren naar o.a. de Lek, Wijk bij Duurstede, maar ook naar de Kagerplassen en Cuijk. 3) De kracht van waterscouting Het bijzondere aan waterscouting is onder meer dat de zeeverkenners (leeftijd 11 tot 16 jaar) zelfstandig in de Lelievletten zeilen. Doorgaans is het oudste kind in de boot de bootsman (m/v) en leert hij/zij de jongere leden zeilen, roeien en wrikken. De jongeren worden hierdoor op jonge leeftijd zelfstandig en leren verantwoordelijkheid te nemen voor zichzelf en voor anderen. Het varen zonder volwassenen samen met leeftijdsgenoten geeft een enorm gevoel van vrijheid, dat bijdraagt aan de ontwikkeling van het zelfvertrouwen van de leden. Doordat de activiteiten van de kinderen doorgaans buiten op het water plaatsvinden leren de kinderen ook om te gaan met de elementen en wordt ze respect voor de natuur bijgebracht. De buitenactiviteiten zijn ook bevorderlijk voor de (mentale) gezondheid van de kinderen. De scoutinggroepen worden geheel georganiseerd door vrijwilligers. Alle groepen komen wekelijks bij elkaar en varen in het seizoen (april t/m oktober) op het Merwedekanaal. De kinderen en jongeren worden begeleid door stafleden die veelal zelf ook van kinds af aan lid zijn geweest van waterscouting. De stafleden worden op hun beurt ondersteund door vele vrijwilligers (ouders en/of oud-leden) die bijvoorbeeld helpen met het onderhoud van de boten, schoonmakenvan de gebouwen en/of zich inzetten in bestuursfuncties. 4) Het bijzondere aan waterscouting in Utrecht Bijzonder aan de vier waterscoutinggroepen in Utrecht is dat ze van april tot en met oktober wekelijks in de stad op het Merwedekanaal zeilen. Het Merwedeknaal heeft een verbining met het waternetwerk waardoor de leden met hun eigen boten naar andere locaties kunnen varen voor bijvoorbeeld zomerkampen. Het varen in de stad biedt echter ook een extra dimensie, namelijk de uitdaging om in nu al druk vaarwater veilig te navigeren. De groepen hebben een lange historie in de stad en zijn er diep geworteld. Leden komen uit Utrecht en fietsen wekelijks veelal zelfstandig naar hun scoutinggroep. Deze zelfstandigheid is belangrijk, het geeft de kinderen en jongeren de vrijheid om eerder te komen of langer te blijven en zich verbonden te voelen met hun vereniging en af te spreken met hun (scouting)vrienden. De Zeeverkenners zijn een verrijking voor de stad Utrecht. De waterstad die Utrecht is, biedt hiermee aan zijn jonge inwoners de mogelijkheid op het water te vertoeven, kennis te maken met watersport en maakt onderdeel uit van de diversiteit van activiteiten in de stad. De populariteit van de waterscouting in Utrecht blijkt o.a. uit het feit dat de verenigingen de afgelopen jaren een gestage groei laten zien en enkele groepen al jaren een wachtlijst hebben.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
467 (vervolg)	5) Toelichting per groep 1. Wilhelminagroep Zeeverkenners De Wilhelminagroep Zeeverkenners is de grootste zeeverkennersvereniging van de stad Utrecht. De groep heeft twee locaties: De Golf aan de Koningsweg, thuishonk van de jongste speltak (Dolfijnen), en 't Baken aan de Verlengde Hoogravenseweg, thuisbasis van de varende speltakken. De varende speltakken gaan o.a. twee weken met de vletten op zomerkamp, één week op herfstkamp en een lang weekend naar het pinksterkamp. De drie dagen durende trektocht naar het zomerkamp over onder meer het Merwedekanaal is voor de kinderen een spannende en avontuurlijke onderneming. Hiervoor moeten de kinderen uiteraard worden opgeleid. Door op het Merwedekanaal allerlei spelletjes met de vletten te doen worden onze kinderen klaargestoomd voor het zelfstandig varen en de trektochten. De kinderen worden ook CWO roeien en zeilen opgeleid. In de wintermaanden tijdens het winteronderhoud wordt veel aandacht besteed aan de theoretische kant van het roeien en zeilen. Uiteraard wordt dan ook ruim aandacht gegeven aan de wet en regelgeving op het water. Tijdens de kampen wordt er veel gedaan aan instructie voor de CWO diploma's. Ons doel is dat de bootsman CWO kielboot III heeft. Dit is een pittige eis, en dit kunnen wij alleen volhouden met voldoende mogelijkheden om wekelijks te oefenen met zeilen op het Merwedekanaal. De eigen zeilvaardigheid op elk niveau moet natuurlijk ook getraind en bijgehouden worden. Dit doen wij door tijdens het vaarseizoen iedere zaterdag het Merwedekanaal op te gaan. Het gebruik van het Merwedekanaal is dus van groot belang. Door de qua leeftijd verticale indeling, worden de kinderen van jongs af aan geleerd en opgeleid om verantwoordelijkheid te dragen. Onze stafleden zijn allemaal 'eigen kweek', en weten als geen ander wat de kinderen meemaken, wat er van ze wordt verwacht. De stafleden worden door de kinderen gezien als voorbeeld, maar vooral worden de stafleden gezien als grote broer of grote zus. Hierdoor is de binding binnen onze groep zeer hecht, en hebben velen het gevoel een tweede thuis te hebben gevonden. 2. Baracuda Zeeverkenners In 1952 is Baracuda begonnen als een duikgroep voor jongens. Al sinds de oprichting vaart de vereniging op het Merwedekanaal. In de jaren tachtig is de Baracuda samen gegaan met een meisjesgroep, de Howkola Zeeverkenners. Sinds 2014 heeft de vereniging een nieuw gebouw met haven in het Liesbospark. De Baracuda is een open vereniging met veel contacten in de stad en de regio. De Baracuda vindt dat scouting toegankelijk moet zijn voor iedereen. We gaan ver om onze leden zich fijn en veilig te laten voelen en een plekje te bieden binnen de groep. Ook streven we er naar de contributie laag te houden. Daarvoor organiseren we verschillende acties. Bijvoorbeeld een jaarlijks zeilkamp voor een middelbare school georganiseerd door de staf. De opbrengsten zijn voor de vereniging. Ook biedt de Baracuda gratis onderdak aan een nieuwe Utrechtse studentenscoutingvereniging (UFO) met 26 leden. De groep heeft vijf speltakken. De jongste speltak doet activiteiten in thema. Op land en water; zeilen met de staf in een vlet of kanoën op het Merwedekanaal. Of een rondje stad met de hele groep. Ook diertjes zoeken in een sloot, een stad bouwen van dozen, of een renspel. Door regelmatig op het water te varen worden de Dolfijnen voorbereid op hun tijd bij de Orka's. Vanwege de ledengroei is de Baracuda in 2018 gestart met deze nieuwe speltak. Jongens en meisjes van 10-12 jaar die spelenderwijs leren zeilen, roeien en wrikken. Door met de boten spellen te doen op het kanaal leren ze boot kennen en de basivaardigheden van het zeilen. Ook leren ze elkaar kennen en vormen een vriendengroep. Daarna ga ze naar de Zeeverkenners.	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
467 (vervolg)	Zij zijn vooral op het water te vinden. Ze behalen hun zeildiploma's. Gaan zelfstandig het water op en en leren vooral van elkaar. Net als de Wilde Vaart die zorgt voor zijn eigen programma. Het jeugdlidmaatschap wordt afgesloten met de Loodsentijd. Eén keer per maand komen ze bij elkaar. Veel van de Loodsen zijn namelijk op zaterdag leiding. En geven het plezier in scouting en op het water zijn door aan de leden van de groep. 3. Jan Pieterszoon Coengroep Jan Pieters-zoon Coengroep is een waterscoutinggroep die zich sinds zijn oprichting in 1936 heeft gevestigd in Utrecht. Onze ver-eniging is gevestigd op de driesprong van het Merwede kanaal en de Vaartsche Rijn. Direct aan ons terrein bevindt zich ook de ligplaats van ons wachtschip de Nieuw Hoorn. Dit schip van ruim 40 meter is gebouwd in 1902 en doet sinds 1987 dienst als ons varende clubhuis. Meerdere keren per jaar varen wij met ons wachtschip uit om op kamp te gaan of om te gaan zeilen op de lek. Dit schip is dan ook de rode lijn die alle leden van verschillende leeftijden van onze vereniging met elkaar verbindt. Wanneer wij niet op pad zijn en een normale opkomst in Utrecht houden zijn onze jeugdleden wekelijks te vinden op de wateren van het Merwedekanaal of varen ze via de Vaartsche Rijn de stad in. Roeien, zeilen en wrikken worden afgewisseld om een rijk variërend programma op te zetten. Voor de allerjongste tot 10 jaar is dit onder andere spelenderwijs de eerste ervaring opdoen met varen of de eerste zeilervaringen opdoen in Optimisten (kleine zeilbootjes). Vanaf hun 10e jaar gaan de kinderen steeds meer zelfstandig het water op met onder andere een klein zeilwedstrijdje op het gedeelte van het Merwede kanaal tussen de Socratesbrug en de brug voor de A12, roeiend naar de stad voor een rondje over de grachten, een roeiwedstrijd vanaf ons wachtschip naar de Utrechtse Rijksmunt. Het Merwedekanaal is hiermee onmisbaar. Voor de oudste leden staat het programma open voor wat de dag biedt: lekker varen over de grachten of klussen aan boten en motoren. Ook vormen deze leden het leidingteam en technische staf om zo, als vrijwilliger, onze groep draaiend te houden 4. Tekakwitha Zeeverkenners Tekakwitha Zeeverkenners is de oudste zeeverkennersgroep van Utrecht, opge-richt in 1936. De groep heeft dan ook een rijke historie en gouden tijden meegemaakt. Begin deze eeuw had de groep te maken met een dalend aantal leden, maar gelukkig stijgt sinds drie jaar het aantal leden weer. In 2017 meldden zich po-tentiële jeugdleden, leiding werd gezocht en gevonden en een nieuwe speltak welpen (7 tot 11 jaar oud) werd opgericht. Sindsdien is de groep sterk aan het groeien. De welpen werden ouder, en in 2019 is het eerste clubje overgegaan naar de volgende speltak, de junioren (11 tot 16 jaar oud). In de tussentijd is het aantal jeugdleden meer dan verdubbeld. Wat Tekakwitha uniek maakt is dat bij ons ook de jongste leden (de welpen) wekelijks het Merwedekanaal op gaan. Uiteraard is de leiding nooit ver weg. Zo raken de kinderen al vroeg en spelenderwijs vertrouwd met het water. Maar natuurlijk is er ook tijd voor spelen op het land en het halen van insignes. De oudere kinderen ontwikkelen meer vaardigheden op en rond het water, zoals zeilen, roeien en wrikken. Met name het Merwedekanaal vormt hierbij een onmisbaar vaarwater. De speltakken zijn zelf verantwoordelijk voor het onderhoud van de boten. Vanouds is Tekakwitha een kleinschalige groep. Dit betekent dat we korte lijnen hebben en een informele sfeer. Iedereen kent elkaar, van de welpen tot het groepsbe-stuur, en we weten wat we aan elkaar hebben. Het is niet voor niets dat onze leden zeer trouw zijn; sommigen zijn al ruim 30 jaar lid. Wie eenmaal lid is, wil nooit meer weg	

Inspraaknummer	Inspraakreactie Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeldt. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd.	Beantwoording Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie.
467 (vervolg)	6) Kengetallen van de vier groepen Waterscoutingroep Jaar van oprichting Aantal jeugdleden op 1-12-2019 Aantal vrijwilligers Aantal lelievletten Overige boten Wilhelmina 1937 154 60 13 1 sleepboot, 1 zeilschouw, 2 wrikvletten, 1 valk (Loosdrecht) 8 kano's Baracuda Zeeverkenners 1952 69 + 26 leden studentenscouting 35 8 1 motorboot, 8 kano's Jan Pieterszoon Coengroep 1936 61 35 7 Wachtschip de "Nieuw Hoorn", Zeilguts, Zeilschouw, 7 optimisten Tekakwitha Zeeverkenners 1936 17 17 4 1 sleepboot, 1 sloep, 1 kleine zeilboot, 4 kano's Totaal 327 147 32 37 7) Impact nieuwe bruggen over het Merwedekanaal De komst van nieuwe bruggen in het gebied tussen de Socratesbrug en de A12 betekent het einde van waterscouting in Utrecht. Het vaargebied wordt door de geplande bruggen zodanig ingeperkt, dat zeilactiviteiten onmogelijk worden. Het Merwedekanaal is bovendien één van de vaarwegen die toegang biedt tot de binnenstad. De route wordt in het vaarseizoen druk bevaren door de pleziervaart, zeker in de weekenden. Schepen moeten wachten voor de bruggen als deze niet zijn geopend. De ruimte die tussen de bruggen en wachtende scheepvaart overblijft, is te beperkt om de kinderen veilig te leren roeien, wrikken en zeilen. En daarmee wordt het fundament onder alle waterscoutinggroepen van Utrecht weggeslagen. De waterscoutinggroepen begrijpen dat met de komst van grote hoeveelheden nieuwe woningen in de omgeving veranderingen optreden. We hopen echter dat de gemeente Utrecht de wijsheid heeft om te kiezen voor alternatieve oplossingen. Deze alternatieve oplossingen zijn het verbreden van de Socratesbrug, aanleggen van tunnels in plaats van bruggen of het laten vervallen van bruggen. Hiermee kan worden voorkomen dat ruim 80 jaar waterscoutinghistorie in Utrecht, die zich bovendien de afgelopen jaren mag verheugen over toenemende populariteit, verloren gaat. Wij doen daarom een dringend beroep op de gemeente Utrecht om alternatieven met minder nieuwe bruggen door te laten rekenen en een serieuze kans te geven.	

Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon: 030 - 286 00 00